

KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMASINDA
TAŞIMA ÜCRETİ

SÜLEYMAN KIRAN

TARAFINDAN

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜNE SUNULAN TEZ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
DOKTORA TEZİ

EYLÜL 2017

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

Doç. Dr. Seyfullah Yıldırım
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans/Doktora derecesi için gereken tüm şartları sağladığımı tasdik ederim.

Prof. Dr. Seldağ Güneş Peschke
Anabilim Dalı Başkanı

Okuduğumuz ve savunmasını dinlediğimiz bu tezin bir Yüksek Lisans/ Doktora derecesi için gereken tüm kapsam ve kalite şartlarını sağladığını beyan ederiz.

Prof. Dr. Hayri Bozgeyik
Danışman

Jüri Üyeleri

Prof. Dr. Hayri Bozgeyik

Doç. Dr. Dr. Mehmet Kılıç

Doç. Dr. Burak Adıgüzel

Yrd. Doç. Dr. Cafer Eminoğlu

Yrd. Doç. Dr. Nurdan Orbay Ortaç

İNTİHAL

Bu tez içerisindeki bütün bilgilerin akademik kurallar ve etik davranışlar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca bu kurallar ve davranışların gerektirdiği gibi bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynak ve sonuçlara tam olarak atıf ve referans yaptığımı da beyan ederim; aksi takdirde tüm yasal sorumluluğu kabul ediyorum.

Adı Soyadı :

İmza :

ÖZET

KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMASINDA TAŞIMA ÜCRETİ

Kıran, Süleyman

Doktora, Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Hayri Bozgeyik

Eylül 2017, 264 sayfa

Taşıyıcı bir eşya taşımayı taşıma ücreti karşılığında üstlenmektedir. Taşıyıcının taşıma işini yürütmesindeki temel amacı bir ücret elde etmektedir. Taşıyıcı bu amacına taşıma işinin tam ve gereği gibi gerçekleştirildiği hallerde kavuşabilir. Ancak taşıma işi çeşitli sebeplerle tarafların veya kanunun öngördüğü durumdan sapabilir. Bu durumlara mevzuatta taşıma ücretine hukuki sonuçlar bağlanmaktadır. Taşıyıcı için bu kadar önemli olan bu konu karayolu taşımalarıyla sınırlandırılarak bu çalışmada ele alınmaktadır.

Çalışmamızın birinci bölümünde; taşıma ücreti kavramı, hukuki niteliği, kaynağı ve kapsamı değerlendirilmektedir. Karayoluyla eşya taşımada taşıma ücreti kavramı yerine kullanılan kavramların tercihinin yerindeliği ele alınmaktadır. Taşıma işi için mevzuatın öngördüğü bedellerin taşıma ücreti kapsamında olup olmadıkları değerlendirilmektedir. Böylece dar anlamda taşıma ücreti ile geniş anlamda taşıma ücreti ayırımına varılmaktadır. Dar anlamda taşıma ücreti; taşıyıcının gördüğü taşıma işinin karşılığını oluşturmaktadır. Giderler, ek uygun ücret ve bekleme ücreti geniş anlamda taşıma ücreti olarak kabul edilmektedir.

Çalışmamızın ikinci bölümüne; taşıma ücretinden doğan sorumluluk konu oluşturmaktadır. Bir taşıyıcının bulunduğu durumlarda taşıma ücreti ile birden fazla taşıyıcının bulunduğu durumlarda taşıma ücreti değerlendirilmektedir. Taşıma ücretine borçlanması, muacceliyeti, ifası ve gereği gibi ifa edilememesi halinde taşıma ücretinin akıbeti de çalışmamızda ele alınmaktadır. Teslimde ödeme şartlı taşımalarda taşıyıcının alacağı ve kanunun öngördüğü durumlarda taşıma ücreti hakkı da ikinci bölümde değerlendirilmektedir.

Üçüncü bölümde ise; taşıma ücretinin hesaplanması, ispatı, zamanaşımı, görevli ve yetki mahkeme konuları ele alınmaktadır. Taşıma ücretinin miktarı çoğu zaman

belirlenmekle birlikte bazı durumlarda hesaplanarak somutlaştırılması gerekmektedir. Taşıma ücretinin bir davaya konu olması durumunda, hak sahiplerinin nerede ve hangi mahkemede dava açması gerektiği bu çalışmada incelenmektedir. Ayrıca açılan bir davada taşıma ücretinin nasıl ispat edilebileceği de ele alınmaktadır.

Anahtar Kelimeler: taşıma ücreti, karayoluyla taşıma, eşya taşıma, taşıma sözleşmesi, taşımacılık



ABSTRACT

CARRIAGE CHARGE IN TRANSPORT OF GOODS BY ROAD

Kıran, Süleyman

Ph. D., Department of Private Law

Supervisor: Prof. Dr. Hayri Bozgeyik

September 2017, 264 pages

A carrier undertakes to the carriage of the goods for the carriage charge. The main purpose of the running transportation business is obtaining a charge. The carrier could achieve this objective in the case of the transportation business carried out completely and properly. However, the transportation business may, for various reasons, diverge from the situation envisaged by the parties or the law. In these cases, legal consequences are attributed to the carriage charges in the laws and regulations. This issue, which is so important for the carrier, is addressed in this study limited to the carriage by road.

In the first section of our study are evaluated the concept of carriage charge, legal characteristic, source and scope. In the carriage by road are handled with pertinence of the concepts which are used instead of the concept of carriage charge. It is assessed whether the charges for the transportation business envisaged by the laws and regulations are in the scope of the carriage charge. Narrow sense of the carriage is the counterpart of the transportation work that the carrier did. Expenses, additional reasonable remuneration and demurrage are considered the wide sense of the carriage charge.

The responsibility arising from carriage charges constitutes the second part of our study. The carriage charge in the cases there is only one carrier and the cases which there are more than one carrier is assessed. The fate of carriage charge is handled too in this study in the case of incurring a debt on the carriage charge, due debt, proper and improper fulfilment of the carriage charge. The claim of the carrier in the payment conditional on delivery transportations and the right to charge that envisaged in the laws and regulation is evaluated in the second section.

In the third chapter are assessed the calculation, proving, prescription of carriage charge and issue of the competent court. The amount of carriage charge is often

determined, but in some cases, it must be calculated and embodied. It is examined too in this study in the case of carriage charge be the subject of a lawsuit, where and in which court should the claimants sue. It is also discussed that how to prove the carriage charge in a law trial.

Keywords: carriage charge, carriage by road, carriage of goods, contract of carriage, transportation



İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER.....	v
KISALTMALAR.....	xiii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA ÜCRETİ, HUKUKİ NİTELİĞİ, KAYNAĞI VE KAPSAMI

§1. TAŞIMA ÜCRETİ KAVRAMI.....	4
A. İktisadi Anlamda Ücret	4
B. Hukuki Anlamda Ücret.....	4
C. Taşıma Ücreti	5
D. Taşıma Ücreti ve Benzer Kavramlar	7
I. Bedel.....	7
II. Navlun	9
§2. TAŞIMA ÜCRETİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	10
§3. TAŞIMA ÜCRETİNİN KAYNAĞI.....	12
A. Taşıma Sözleşmesi	12
I. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı.....	12
II. Taşıma Sözleşmesinin Kurulması	13
III. Taşıma Sözleşmesinin Konusu	13
IV. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları	16
1. Gönderen.....	17
2. Taşıyıcı.....	17
V. Taşıma Sözleşmesiyle İlgili Diğer Kişiler	21
1. Gönderilen	22
2. Taşıma Konusu Eşyanın Sahipleri	23
VI. Taşıma Sözleşmesinin Unsurları	23

1. Taşıma İşinin Üstlenilmesi	24
2. Ücretin Üstlenilmesi	26
a. Taşıma Sözleşmesiyle Taşıma Ücretinin Kararlaştırılmış Olması	28
b. Taşıma Sözleşmesiyle Taşıma Ücretinin Kararlaştırılmamış Olması	28
VII. Taşımanın Karayoluyla ve Taşıtla Yapılması	30
VIII. Taşıma Ücretinin Unsuru Olduğu Taşıma Sözleşmesinin Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşme Olmasının Sonuçları	31
B. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi	32
§4. BİR TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN MEVCUT OLMADIĞI EŞYA TAŞIMALARI	34
A. Ücretsiz Gerçekleştirilen Eşya Taşımaları	34
B. Ücretsiz Gerçekleştirilen Eşya Taşımalarının Tabi Olduğu Hükümler	35
§5. TAŞIMA ÜCRETİNİN KAPSAMI	38
A. Giderler	39
B. Tazminat	42
C. Ek Uygun Ücret	43
D. Bekleme Ücreti	43
I. Genel Olarak Bekleme Ücreti	43
II. Yükleme ve Boşaltma	44
1. Gönderenin Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğü	44
2. Yükleme veya Boşaltma Yükümlüsünün Sözleşmeyle Kararlaştırılması	47
3. Yükleme veya Boşaltma Yükümlüsünün Durumun Gereği Olarak Belirlenmesi	47
4. Yükleme veya Boşaltma Yükümlüsünün Ticari Teamülün Gereği Olarak Belirlenmesi	48
5. Gönderilenin Boşaltma Yükümlülüğü	48
III. Yükleme ve Boşaltma Süresi	49
IV. Yükleme ve Boşaltma Süresinin Aşılması	51
V. Bekleme Ücretine Hak Kazanılması	52
1. TTK'da Yüklemede ve Boşaltmada Bekleme Ücretine Hak Kazanılmasına İlişkin Düzenlemeler	54
2. Yüklemede Bekleme Ücreti	54
3. Boşaltmada Bekleme Ücreti	56
VI. Riziko Alanı (Risikobereich) İlkesi	56

1. Genel Olarak Taşıma Hukukunda Riziko Alanı	56
2. Türk Taşıma Hukukunda Riziko Alanı Teorisi	58
3. Alman Taşıma Hukukunda Riziko Alanı Teorisi	58
a. Alman Doktrinde Riziko Alanı Teori.....	58
b. Alman Mahkeme Kararlarında Riziko Alanı Teorisi	60
4. Riziko Alanı Teorisinde Riziko Alanları.....	60
a. Taşıyıcının Riziko Alanı.....	60
b. Gönderenin Riziko Alanı	62
c. Nötr Alan	63
VII. Bekleme Ücretinin Hukuki Niteliği	64
VIII. Bekleme Ücretinin Hesaplanması.....	65

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA ÜCRETİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

§1. TAŞIMA ÜCRETİNDEN SORUMLULUĞUN BAŞLANGICI.....	68
§2. BİR TAŞIYICININ BULUNDUĞU DURUMLARDA TAŞIMA ÜCRETİNİ ÖDEME BORCU.....	69
A. Taşıma Ücretine Borçlanması.....	69
B. Gönderenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması	70
C. Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması.....	71
I. Eşyayı Teslime Almaya Yetkili Bir Gönderilenin Bulunması	72
II. Eşyanın Teslimini (Tazminatı) Talep Hakkının Kullanılması.....	72
1. Talep Hakkını Kullanma Zamanı.....	72
2. Teslimi Kabul (Tazminatı Talep) Açıklaması	74
III. Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olmasının Geçerlilik Şartları.....	76
IV. Temsil	77
V. Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olmasının Kaynağı	78
VI. Gönderilen Dışında Bir Üçüncü Kişinin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması.....	82
1. Sözleşmenin Nisbiliği İlkesi Karşısında Üçüncü Kişinin Taşıma Ücretini Borçlanması.....	82
2. Ödemeli Kayıtları	84

§3. BİR DEN FAZLA TAŞIYICININ BULUNDUĞU DURUMLARDA TAŞIMA ÜCRETİNİ ÖDEME BORCU.....	86
A. Alt Taşımada Taşıma Ücreti	86
I. Alt Taşıma Sözleşmesi	86
II. Alt Taşıma İlişkisi	87
III. Alt Taşıma Sözleşmesinde Taşıma Ücreti	88
B. Fiili Taşıyıcının Taşıma Ücreti	92
C. Bölünmüş Taşımada Taşıma Ücreti	93
D. Müteakip Taşımada Taşıma Ücreti	94
I. Genel Olarak Müteakip Taşıma	94
II. Müteakip Taşımanın Hukuki Niteliği	95
III. Müteakip Taşıyıcının Ücret Hakkı.....	97
§4. TAŞIMA ÜCRETİNİN İFASI.....	98
A. İfanın Konusu	98
B. Taşıma Ücretinin Muacceliyeti	102
C. Aynı Anda Karşılıklı İfa Kuralı	105
D. Taşıma Ücretinin Ülke Parası veya Yabancı Para İle Ödenmesi	107
I. Taşıma Ücretinin Ülke Parası İle Ödenmesi	107
II. Taşıma Ücretinin Yabancı Para İle Ödenmesi	108
III. Taşıma Ücretinin İfa Yeri	110
E. Taşıma Ücreti İçin Hapis Hakkının Kullanılması	111
I. Taşıma Konusu Eşya Üzerinde Hapis Hakkı	111
II. Refakat Belgelerini Teslimden Kaçınma Hakkı	116
F. Taşıma Ücretinde Temerrüt	117
§5. TESLİMDE ÖDEME ŞARTLI TAŞIMA	118
A. Teslimde Ödeme Kavramı	119
B. Teslimde Ödemede Sözleşmesel İlişkiler	120
C. Teslimde Ödeme Şartı	122
D. Teslimde Ödeme Şartının Talimat Verme Yetkisi İle Öngörülmesi.....	123
E. Teslimde Ödeme Şartının Kapsamı	125
I. TTK'nın Uygulama Alanı Bakımından	125
II. CMR'nin Uygulama Alanı Bakımından	127

F. Teslimde Ödeme Şartından Doğan Sorumluluk.....	129
I. Teslimde Ödeme Şartından Doğan Sorumluluğun Var Oluş Şartları.....	130
1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Bulunması	130
2. Taşıma Sözleşmesinde Teslimde Ödeme Şartına Yer Verilmesi	131
3. Kararlaştırılan Bedel Tahsil Edilmeksizin Eşyanın Gönderilene Teslim Edilmesi	131
4. Teslimde Ödeme Şartına Aykırılığın Zarara Yol Açması	134
II. Teslimde Ödeme Şartından Doğan Sorumluluğun Hukuki Niteliği	134

Ş6. TAŞIMA İŞİNİN GEREĞİ GİBİ İFA EDİLMEMESİ HALİNDE TAŞIMA ÜCRETİ..... 134

A. Zıya veya Hasar ile Gecikme Halinde Taşıma Ücreti.....	135
I. Zıya veya Hasarın Varlığı	137
1. Taşıma Hukukunda Zıya.....	137
2. Tam Zıya- Kısmi Zıya	138
3. Zıya Karinesi.....	139
4. Taşıma Hukukunda Hasar.....	142
5. Tam Hasar- Kısmi Hasar	143
II. Zıya veya Hasarın Varlığı Halinde Taşıma Ücreti.....	144
1. Dar Anlamda Taşıma Ücreti	144
a. Kısmi Zıya Halinde Taşıma Ücreti.....	149
b. Kısmi Hasar Halinde Taşıma Ücreti	150
c. Zıya Karinesinin Varlığı Halinde Taşıma Ücreti	150
2. Geniş Anlamda Taşıma Ücreti.....	152
III. Gecikmenin Varlığı.....	154
1. Taşıma Hukukunda Gecikme.....	155
2. Taşıma Süresi.....	156
a. Taşıma Süresinin Sözleşmeyle Belirlenmiş Olması.....	156
b. Taşıma Süresinin Sözleşmeyle Belirlenmemiş Olması.....	158
3. Gecikme Halinde Taşıma Ücreti.....	160
a. Zararın Mevcut Olmadığı Durumlarda Taşıma Ücreti.....	160
b. Zararın Mevcut Olduğu Durumlarda Taşıma Ücreti.....	164
IV. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtuluş İmkânının Bulunmaması.....	168
1. Genel Sorumluluktan Kurtulma İmkânı	168
2. Gecikme Halinde Taşıma Ücretine İlişkin Sorumluluktan Kurtuluş Hükümlerinin	

Değerlendirilmesi	171
3. Özel Sorumluluktan Kurtuluş İmkânları	172
B. Diğer Yükümlülüklerin İhlali Halinde Taşıma Ücreti.....	173
I. Refakat Belgelerinin Eksikliği Halinde Taşıma Ücreti	173
II. Yetersiz Ambalajlama veya İşaretleme Halinde Taşıma Ücreti	174
III. Yükleme veya Boşaltmaya İlişkin Yükümlülüklerin İhlali Halinde Taşıma Ücreti.....	176
IV. Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Halinde Taşıma Ücreti	177
1. Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğü	177
2. Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Halinde Taşıma Ücretine İlişkin Sonuçlar.....	178

Ş7. KANUNUN ÖNGÖRDÜĞÜ DURUMLARDA TAŞIYICININ TAŞIMA ÜCRETİ HAKKI

A. Talimatı Yerine Getirmesi Halinde Taşıyıcının Taşıma Ücreti	180
I. Talimat Verme Yetkisi	180
II. Talimatı Yerine Getirmesinin Taşıyıcının Taşıma Ücretine Etkisi.....	184
1. Talimatın Yerine Getirilmesinden Doğan Uygun Ücret.....	184
2. Talimatın Yerine Getirilmesi İçin Talep Edilebilecek Avans.....	189
3. Talimat Verme Yetkisinin Kullanılması İle Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması İlişkisi	190
B. Kısmi Taşımayı İstem Hakkının Kullanılması Halinde Taşıma Ücreti	192
I. Kısmi Taşımayı İstem Hakkı.....	192
II. Kısmi Taşımaya İlişkin İstem Nedeniyle Tanınan Süre İçerisinde Kısmi Taşıma Ücreti.....	194
1. Dar Anlamda Taşıma Ücreti	194
2. Geniş Anlamda Taşıma Ücreti.....	197
C. Yükleme Süresine Uyulmaması Nedeniyle Tanınan Süre İçerisinde Kısmi Yükleme Yapılmasından Dolayı Kısmi Taşımayı Talep Hakkında Taşıma Ücretine İlişkin Hükümlerin Uygulanması	198
I. Yükleme Süresine Uyulmaması Nedeniyle Tanınan Süre İçerisinde Kısmi Yükleme Yapılmasından Dolayı Taşıyıcının Yüklenen Eşyayı Taşıma Hakkı	198
II. Kısmi Yükleme Yapılmasından Dolayı Taşıyıcının Yüklenen Eşyayı Taşımaya Sebep Olması Nedeniyle Taşıma Ücreti	199
D. Taşıma veya Teslim Engellerinin Varlığı Halinde Taşıma Ücreti.....	201

I. Taşıma veya Teslim Engeli	201
II. Taşıma veya Teslim Engeli Halinde Talimat Vermeye Yetkili Kişiler	202
III. Talimat Vermeye Yetkili Kişilerden Talimat Alınmaması	203
IV. Taşıma veya Teslim Engellerinin Varlığı Halinde Hak Kazanılan Taşıma Ücreti	203
V. Taşıma veya Teslim Engellerinin Varlığı Halinde Talep Edilebilen Ek Ücret ve Giderler	208
§8. TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN FESHİ HALİNDE TAŞIMA ÜCRETİ.....	212
A. Taşıma Sözleşmesinin Gönderen Tarafından Feshedilmesi.....	212
B. Gönderenin Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıyıcının Talep Edebileceği Taşıma Ücreti	215
C. Gönderenin Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıyıcının Talep Edebileceği Taşıma Ücretinin Hukuki Niteliği	219
D. Yükleme Süresine Uyulmaması Sebebiyle Taşıyıcının Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıma Ücreti	220
I. Taşıma Sözleşmesinin Taşıyıcı Tarafından Feshedilmesi	220
II. Taşıyıcının Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıma Ücreti	221

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIMA ÜCRETİNİN HESAPLANMASI VE İSPATI

§1. TAŞIMA ÜCRETİNİN HESAPLANMASI	223
A. Taşıma Ücretinin Miktarının Açıkça Kararlaştırılması Halinde Taşıma Ücretinin Hesaplanması	223
I. Taşıma Ücretinin Genel İşlem Şartı İle Kararlaştırılması	225
II. Ücret Tarifeleri	227
B. Taşıma Ücretinin Miktarının Kararlaştırılmaması Halinde Taşıma Ücretinin Hesaplanması	228
I. Piyasadaki Ücret.....	229
II. Makul Ücret	230
§2. TAŞIMA ÜCRETİNİN İSPATI.....	231
A. Taşıma Senesinde Taşıma Ücretine Yer Verilmesi	231
I. Taşıma Senesinde Taşıma Ücretinin Hesaplanmasına İlişkin Ölçülerin Varlığı	235

II. Gönderilenin Taşıma Ücretini Taşıma Senediyle Sınırlı Olarak Ödemesi	235
III. Taşıma Senedinde Uluslararası Teslim Şekillerinin Öngörmüş Olduğu Kayıtlara Yer Verilmesi.....	237
B. Yük Senedinde Taşıma Ücretine Yer Verilmesi	239
C. Taşıma Ücretinin Diğer Belgelerle İspatı.....	241
§3. ZAMANAŞIMI	241
A. Taşıma Ücretine İlişkin Doğrudan Talepte Zamanaşımı	241
B. Taşıma Ücretine İlişkin Dolaylı Talepte Zamanaşımı	246
§4. GÖREVLİ VE YETKİLİ MAHKEME.....	248
SONUÇ	250
KAYNAKÇA.....	254

KISALTMALAR

ADR	: European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
Art.	: Artikel
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Batider	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGH	: Bundesgerichtshof
Bkz./ bkz.	: Bakınız
BR-Drucksache	: Bundesrat Drucksache
C.	: Cilt
CMR	: Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route
dn.	: Dipnot
E.	: Esas
eTTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
HD.	: Hukuk Dairesi
HGB	: Handelsgesetzbuch
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
ICC	: International Chamber of Commerce
INCOTERMS	: International Commercial Terms
İİK	: 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
KDV	: Katma Değer Vergisi
km	: Kilometre
KTK	: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
KTŞK	: 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu
m.	: Madde
MÖHUK Kanun	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTO	: Multimodal Taşıma Operatörü
Prof. Dr.	: Profesör Doktor

RegEntw. des TRG : Gesetzentwurf der Bundesregierung des Transportrechtsreform-
gesetz

RG. : Resmi Gazete

Rn. : Randnummer

s. : Sayfa

S. : Sayı

SDR : Special Drawing Rights

TBB Dergisi : Türkiye Barolar Birliği Dergisi

TBK : 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu

TBMM : Türkiye Büyük Millet Meclisi

TKHK : 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun

TL : Türk Lirası

TMK : 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu

TTK : 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

UND : Uluslararası Nakliyeciler Derneği

USD : Amerikan Doları

vb. : ve benzeri

vd. : ve devamı

GİRİŞ

Karayolu ile eşya taşınması çeşitli amaçlarla yapılır. Bunların başında ticaret eşyasının ilgili pazarlara ulaştırılması gelir. Ancak taşıma, ticari amaçlı diğer eşyalar ile özel işler için de söz konusu olur. Buna örnek olarak üretim araçları ve ev eşyalarının taşınması gösterilebilir.

Taşıma işi genellikle ekonomik amaçlı ve bir ücret karşılığı yapılır. Taşıma ilişkisinin kurulması ise taşıma sözleşmesi ile olur. Taşıma sözleşmesi, iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Sözleşmenin taraflarını taşıyıcı ve gönderen oluşturmaktadır. Taşıyıcı, asli edim olarak taşıma işini bir ücret karşılığında gerçekleştirmeyi üstlenir. Gönderen, taşıma işi karşılığında taşıyıcıya ücret ödemeyi taahhüt eder. Bu anlamda taşıma sözleşmesinin asli edimleri; taşıma işi ile taşıma ücretinin ödenmesinin karşılıklı olarak taahhüt edilmesidir. Bizim çalışmamız, taşıma sözleşmesi kapsamında taşıma işinin ifası borcunun karşı edimini oluşturan taşıma ücretine odaklanacaktır.

Taşıma ücreti, taşıyıcının taşıma işi sonucunda elde ettiği kazançtır. Gördüğü taşıma işi karşılığında taşıyıcı taşıma ücretine hak kazanmaktadır. Ancak taşıma işi her zaman tarafların ve kanunun öngördüğü şekle uygun yapılarak sonuçlandırılmayabilir. Mevzuat bu durumda bazı bedellere ilişkin sonuçları taşıyıcı lehine veya aleyhine öngörmektedir. Çalışmamızda bu bedeller de ele alınarak taşıma ücretine ilişkin sınırların çizilmesi hedeflenmektedir.

Taşıma sözleşmesi esasen diğer sözleşmelerle çok yakından ilgilidir. Taşıma sözleşmesi birçok sözleşmenin ifası amacına hizmet etmektedir. Örneğin; bir ticari işletmeden satın alınan mobilyanın, alıcının evine taşınması gerekmekte, bu ihtiyaca binaen satıcı, bir taşıyıcıyla taşıma sözleşmesi akdederek mobilyanın alıcının evine ücret karşılığında taşınması konusunda anlaşabilmektedir¹. Taşıma hukuku mevzuatı bu hususa ilişkin bazı düzenlemeler öngörmektedir. Taşıma ücreti ile diğer alacaklar boyutuyla bu konu çalışmamızda ele alınacaktır.

Uygulamada çeşitli taşıma türleri vardır. Bunlar; karayoluyla taşıma, demiryoluyla taşıma, denizyoluyla taşıma, havayoluyla taşıma ve multimodal taşıma olmak üzere sayılabilir. Bu türler arasında karayoluyla yapılan taşımalar her zaman ayrı bir öneme

¹ Bu halde satış sözleşmesinden sonra bir taşıma sözleşmesi de akdedilmiş olunmaktadır, **Arkan**, Sabih, Ticari İşletme Hukuku, 22. Baskı, Ankara 2016, s. 146.

sahiptir². Bizim çalışmamızın sınırını bu taşıma türü oluşturacaktır. Her taşıma türünün kendine özgü hükümleri bulunmaktadır. Bununla birlikte, bütün taşıma türlerinde benzer veya ortak hukuki sorunların olduğu da bir gerçektir³. Bir taşıma türüne ilişkin mevzuat, diğer taşımalar bakımından yol gösterici olabilmektedir. Bu sebeple, çalışmamızda yeri geldikçe karayolunun yanı sıra diğer taşıma türlerine ilişkin kaynaklardan da yararlanılacaktır.

Karayoluyla taşıma, kendi içinde iki alt kategoride ele alınmaktadır. Bunlardan ilki; eşya taşıması, diğeri ise yolcu taşımasıdır. Bu ikili ayırım taşıma hukuku hükümlerinin uygulanması açısından önem arz etmektedir. Bu ayırma göre, farklı mevzuat hükümleri uygulama alanı bulabilecektir. Bizim çalışmamız, canlı insan dışındaki taşımaların oluşturduğu, eşya taşıma kategorisine odaklanacaktır.

Çalışmamızda, mevzuat itibariyle temel olarak ulusal sınırlarımız içindeki taşımalar bakımından uygulanan ve TTK'nın⁴ Dördüncü Kitabını oluşturan "Taşıma İşleri" ile uluslararası taşımalar bakımından usulüne uygun olarak kabul ederek onayladığımız Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Sözleşme (CMR)⁵ hükümleri ele alınacaktır. Ayrıca Taşıma İşleri kitabının mehzazını oluşturan HGB'den de yeri geldikçe faydalanılmaya çalışılacaktır. Esasen CMR sadece TTK'nın değil, 25.06.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu (Transportrechtsreformgesetz) ile HGB'nin düzenlenmesinde de dikkate alınmıştır⁶. Bu anlamda CMR'nin, ulusal taşımalarda

² **Karan**, Hakan, CMR Şerhi, Ankara 2011, s. 6; **Kıran**, Süleyman, Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşıması, Ankara 2015, s. 1, dn. 1. Özellikle yurt içi taşımalarda karayolu taşımaları ön plana çıkmaktadır, **Ülgen**, Hüseyin, "6102 Sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıma Hukukuna Hakim Olan İlkeler", Ersin Çamoğlu'na Armağan (Çamoğlu'na Armağan), İstanbul 2013, s. 227.

³ **Seven**, Vural, 6102 Sayılı Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen (Gönderilen), Ankara 2012, s. 18-20.

⁴ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, RG. 14.02.2011, S. 27846.

⁵ 19.05.1956 tarihli Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Sözleşme (Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road). Sözleşme uygulamada genellikle Fransızca "*Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route*" başlığından kısaltılmış olarak kullanılmaktadır. 1956 tarihli CMR, 05.07.1978 tarihli Protokol ile bir kez değişikliğe uğramıştır. Türkiye, CMR ve CMR Protokolüne taraftır. Her iki metin için bkz. 22161 sayılı RG. 04.01.1995.

⁶ **Nielsen**, Jens/ **Hopt**, Claus J. (Herausgeber), Vertrags- und Formularbuch zum Handels-, Gesellschafts-, Bank- und Transportrecht, 2. Auflage, München 2000, s. 1376; **Koller**, Ingo, Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 8. Auflage, München 2013, § 407, s. 21; **Canaris**, Claus - Wilhelm, Handelsrecht, 24. Auflage, München 2006, § 31 II, Rn. 14; **Bracker**, Jacobus/ **Janßen**, Dieter- **Ensthaller** /Jürgen (Herausgeber), Gemeinschaftskommentar zum Handelsgesetzbuch mit UN-Kaufrecht, 8. Auflage, München 2015, s. 1995, § 407, Rn. 1; **Joachim**, Willi/ (**Horn**, Norbert (Herausgeber)), Heymann Handelsgesetzbuch, 2. Auflage, Band 4, Berlin 2005, Vor § 407, Rn. 4; **Ülgen**,

uygulanan eşya taşıma hükümlerinin standartlaştırmasında da öncü bir role sahip olduğunu söyleyebilmek mümkündür⁷.



Çamoğlu'na Armağan, s. 227.

⁷ Karayoluyla eşya taşımaya ilişkin düzenlemelerin standartlaşması CMR'nin temel amaçlarından biridir. Bu sonuca CMR'nin giriş kısmından ulaşmak mümkündür. CMR'nin giriş kısmı, "*Akit taraflar, karayoluyla eşya taşıma koşullarının standartlaştırmanın, özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yararlarına inanarak aşağıdaki konularda anlaşmışlardır.*" diye başlamaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA ÜCRETİ, HUKUKİ NİTELİĞİ, KAYNAĞI VE KAPSAMI

Ş1. TAŞIMA ÜCRETİ KAVRAMI

A. İktisadi Anlamda Ücret

Kişiler hayatlarını idame ettirebilmek için bir gelire ihtiyaç duyarlar. Bunun için üretim yapmaları gerekir. Üretim faktörleri; doğal kaynaklar (toprak), emek (işgücü), sermaye ve girişimcilik (müteşebbis) olarak sıralanmaktadır. Emek; zihinsel veya fiziksel faaliyetlerden oluşur. Genel anlamıyla ücret kavramı ile; bu sayılan üretim faktörlerinden emeğin karşılığını oluşturan ekonomik değerlerin toplamı ifade edilmektedir⁸.

Ekonomide ve sosyal hayatta önemli bir kavram olan ücretin, “*emeğin fiyatı*” olduğu kabul edilmektedir⁹. Bu tanım kapsamında “fiyat”, emeğe biçilen maddi değerdir. Bu değer emeğe uygunluğu görecelidir. Bu değer, serbest piyasa şartları içinde değişken niteliktedir. Ücret ilgili piyasadan ve bu piyasaya etki eden unsurlardan etkilenir.

Ticari hayatta, emekten ziyade sermaye ön plana çıkmakta ve böylece tacirler daha ziyade sermayeye dayalı gelir elde etmektedir. Bu durum karşısında, ticari hayatta ücretin doğrudan emeğin karşılığını oluşturduğunu söyleyebilmek güçtür.

B. Hukuki Anlamda Ücret

Ücretin emeğin karşılığı olduğu yönündeki tanım ticari hayata tam anlamıyla uygun değildir. Türk hukukunda mevzuatta bazı ücret tanımlarına yer verilmektedir. Ücret ve tanımına ilişkin düzenlemeler çok kapsamlı ve çeşitlidir¹⁰. Bunların tamamının ele alınması çalışmamızın kapsamını aşmakla birlikte, genel anlamda ticari hayat, özelde ise taşıma işlerinde ücretin tanımlanması bakımından bazılarının ele alınması faydalı olacaktır.

Anayasa m. 55/1’de yer alan tanıma göre “*Ücret emeğin karşılığıdır.*”. Tanım iktisadi anlamda ücreti ifade etmekle birlikte ticari hayattaki ücreti kapsamamaktadır. Zira hüküm kenar başlığı “*Ücrette adaletin sağlanması*”dır. Ayrıca hükmün ikinci ve üçüncü

⁸ www.tdk.gov.tr, Erişim Tarihi: 05.02.2017; **Erol**, Ahmet, Türk Hukukunda Ücret ve Ücretin Vergilendirilmesi, İstanbul 2012, s. 5; **Çelik**, Çelik Ahmet, İş Hukukunda Ücret Kavramı, www.tazminathukuku.com, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

⁹ **Kurdaş**, S. Yüksel, Ücret Oluşumu ve Türkiye’de Ücret Düzeni, İstanbul 1975, s. 1.

¹⁰ Mevzuattaki ücrete ilişkin düzenlemeler için bkz. **Erol**, s. 5-843.

fıkrasında işçilere (çalışanlara) ilişkin düzenlenmeler yer almaktadır. Hüküm birlikte değerlendirildiğinde sosyal devlet ilkesinin sonucu olarak işçinin iş sözleşmesinden doğan ücret alacağını düzenlediği anlaşılmaktadır¹¹. Ticari hayata ilişkin ilişkiler anayasanın bu hükmünün kapsamı dışında kalmaktadır.

4857 sayılı İş Kanunu m. 32/1’de; “*Genel anlamda ücret bir kimseye bir iş karşılığında işveren veya üçüncü kişiler tarafından sağlanan ve para ile ödenen tutardır.*” şeklinde bir tanım yer almaktadır. Bu tanımda her ne kadar “genel anlamda ücret” kavramından bahsedilmiş olursa da tanım “işçinin genel anlamda ücret alacağına” ilişkindir. Bu nedenle tanımı “ticari ilişkilerde ücret” kavramını da kapsayacak şekilde yorumlayabilmek mümkün değildir.

Gelir Vergisi Kanunu m. 61/1’de de ücret tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre ücret; “... işverene tabi belirli bir işyerine bağlı olarak çalışanlara hizmet karşılığı verilen para ve ayınlar ile sağlanan ve para ile temsil edilebilen menfaatlerdir.”. Bu tanımda da ücret kavramı, işçi alacağına ilişkin olup ticari hayatta tacirin elde ettiği gelire işaret etmemektedir.

Ticari hayatta, tacirler gelir elde etme amacına binaen; birçok sözleşme ilişkisi içine girmektedirler. Akdettikleri bu sözleşmelerle tacirler bir kişiye bağlı olarak değil, faaliyetlerini bağımsız olarak yürütürler (TTK m. 11/1, 12/1). Tacirler iş ilişkisi içerisinde bir işverene bağlı olarak ve onun talimatları altında faaliyet yürütmemektedirler.

Tacirin elde ettiği ücret yukarıda yer verilen tanımlara uygun değildir. İşçi emeğinin karşılığı olarak bir ücret elde eder. Ancak ticari faaliyetlerde emekten ziyade sermayeye dayalı bir kazanç söz konusudur (TTK m. 11/1, 15). Bu anlamda emeğin karşılığı olma ticari faaliyetlerde tam anlamıyla söz konusu olmamaktadır. Tacirin elde ettiği ücret, işçinin elde ettiği ücretten bu anlamda farklılık arz etmektedir.

C. Taşıma Ücreti

“Taşıma ücreti”, taşıma sözleşmesinde asli edim olarak yer alan ve taşıma işinin mukabil edimini oluşturan ücrettir. Kavram TTK’da bu amaçla kullanılan kanuni ifade niteliğindedir (TTK m. 850/2)¹². Buna göre, taşıma işi karşılığında gönderenin ödemeyi

¹¹ **Zeytinoğlu**, Emin, “*Bahşişin Ücret Olarak Kabul Edilip Edilemeyeceğinin İrdelenmesi*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 2014, S. 26, s. 57-71, s. 58-59.

¹² HGB’de taşıma ücreti için kullanılan “*Fracht*” kelimesi aynı zamanda taşınan eşya için de kullanılmaktadır, **Canaris**, § 31 II, s. 6; **Thume**, Karl- Heinz/ **Schmidt**, Karsten (Herausgeber),

taahhüt ettiği ve taşıyıcının bu iş karşılığında hak kazandığı ücret, “taşıma ücreti” olarak ifade edilmektedir.

İktisadi anlamda ücret, emeğin karşılığıdır. Ancak taşıma ücreti için sadece “taşıma için harcanan emeğin karşılığı” şeklinde yapılacak bir tanım eksik olacaktır. Bir ticari faaliyet olarak taşıma işinde emekten ziyade sermaye ön plandadır. Sermaye unsurunun önemi; rekabet şartları içinde, taşıma için gerekli taşıtlara sahip olma veya kiralama, yükleme ve boşaltma için gerekli araç gereçlere sahip olma ve taşıma işinin yürütülmesi için yardımcı kişiler çalıştırma açısından daha açık görülmektedir.

Bir taşımaya CMR’nin uygulanabilmesi için eşyanın yükleme yeri ile teslim yerinin iki ayrı ülke olması gerekmektedir (m. 1). CMR’nin uygulama alanına giren taşımalar, farklı iki ülkedeki sınır şehirleri arasında yapılan taşımalar göz ardı edilirse, genellikle uzak mesafe taşımalarıdır. Bu durum ise, fiili durum itibariyle emekten ziyade sermayenin kullanılmasını zorunlu kılmaktadır.

Taşıma ücreti sadece taşımada harcanan emeğin değil, çoğu zaman yürütülen organizasyon için ortaya konan sermayenin de karşılığıdır. Taşıma ücretinin “*taşıma*”nın karşılığını oluşturduğu söylenemez. Taşıma faaliyeti bir takım faaliyetlerin bir araya gelmesinden oluşan bir organizasyondur. Taşıma işleri; ambalajlama, işaretleme, yükleme, istifleme, taşıma, boşaltma ve teslim aşamalarındaki çeşitli faaliyetlerden oluşur. Taşıma, bu faaliyetler zincirindeki aşamalardan birisidir.

Taşıma işleri uygulamada genellikle bir organizasyondan oluşmaktadır. Ancak her zaman böyle bir organizasyonun varlığından söz edebilmek mümkün değildir. Gerçekten de TTK, bir faaliyeti taşıma işi olarak nitelendirmek için eşyanın yer değiştirmesine ilişkin bir sözleşmenin varlığını yeterli görmektedir. TTK m. 11/1’de yer verilen ve bir işletmenin ticari işletme olarak nitelendirilebilmesi için gerekli olan devamlılığı da taşıma işinin şartları arasında saymamaktadır (TTK m. 851). Devamlılık unsurunun bulunduğu kanun hükmünde varsayılmaktadır (TTK m. 850/3). Bu anlamda örneğin; taşıma işini mesleki bir faaliyet yürütmeksizin ücret karşılığında bir odadan başka bir odaya yapılan taşımalar dahi taşıma işi olarak nitelendirilir.

Taşıma faaliyetiyle ilişkili bazı maddi menfaatler ücret olarak değerlendirilse de “*taşıma ücreti*”nin kapsamında yer almaz. Taşıyıcının ticari işletmesinde iş sözleşmesiyle

devamlı ve kendisine bağılı olarak çalıştırdığı şoför ile yükleme ve boşaltma gibi görevi bulunan kişilere ödenen bedel iş hukuku anlamında ücret olarak nitelendirilir. Bu kişilerin taşıyıcıyla aralarında bir sözleşme ilişkisi mevcut olsa da aldıkları bu bedel taşıma ücreti olarak nitelendirilemez¹³. Taşıma esnasında otoyol ve köprü gibi yerlerden geçiş için özel hukuk veya kamu hukuku kişilerine ödenen karşılık da böyledir. Nitekim taşıma ücreti, taşıyıcı tarafından ödenmemekte, taşıyıcıya ödenmektedir. Taşıyıcı taşıma ücretinin borçlusu değil, alacaklısıdır.

Taşıma ücretinin miktarı taşınan eşyanın değerinden etkilenebilmekle birlikte, taşıma ücreti eşyanın karşılığını oluşturmamaktadır. Bu sebeple taşınan şeyin ekonomik ve ticari değeri olmasa da gönderenin taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü söz konusu olmaktadır. Örneğin; geri dönüşüm amaçlı olmasa da çöp veya fabrika atığının taşınması halinde de taşıma ücreti söz konusu olur.

TTK ve CMR’de taşıma ücretine ilişkin herhangi bir tanımlama yer almamaktadır. TTK m. 850/2’de taşıma sözleşmesinin unsurlarına yer verilirken “...buna karşılık, eşya taşımada gönderen ... taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır”. ifadesi yer almaktadır. Bu hükümden hareketle taşıma ücretini, “taşıma işinin karşılığında ödenmesi gereken bedel” olarak tanımlamak mümkündür. CMR’de de taşıma ücretinin ödenmesi taahhüdü uygulama alanı bakımından şart koşulmaktadır (m. 1). Bu anlamda aynı tanımlamayı CMR için de kullanabilmek mümkündür.

D. Taşıma Ücreti ve Benzer Kavramlar

Taşıma ücreti yerine doktrin ve uygulamada farklı bazı kavramlar kullanılmaktadır. Bu kavramların değerlendirilmesi taşıma ücretinin kavramsal çerçevesinin çizilmesi bakımından önem arz etmektedir. Aşağıda bu kavramlar ele alınacaktır.

I. Bedel

Doktrinde taşıma ücreti yerine “*bedel*” kavramının kullanılmasının daha isabetli olacağına ilişkin bir görüş bulunmaktadır¹⁴. Bu görüş, CMR m. 1’in İngilizce metninde kullanılan “*reward*” kavramının karşılığının “*bedel*” olmasına dayanmaktadır. Görüşe

¹³ Bu kişiler taşıma işinin ifasına katkıda bulunan taşıyıcı yardımcılardan TTK m. 879/1-a ve CMR m. 3 anlamında “*taşıyıcının kendi adamları (taşıyıcının çalıştırdığı kişiler- agents and servants)*” olarak kabul edilir.

¹⁴ **Özdemir**, Turkey, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006, s. 19-20.

göre, “ücret” kast edilmiş olursa idi bunun İngilizcesi olarak “*fee*”, “*wage*” veya “*salary*” kelimelerinin kullanılması gerekirdi. Görüş ayrıca “*bedel*” kavramının “*ücret*” kavramına göre daha geniş olduğunu, taşıyıcının yürüttüğü faaliyetin emekten ziyade sermayeye dayalı olmasının da “*ücret*” yerine “*bedel*” kavramının kullanılmasını gerektirdiğini ileri sürmektedir.

Kanaatimizce, taşıma işinin yalnızca emeğe dayalı olmaması, hatta emekten ziyade sermayeye dayalı olması, taşıma ücreti yerine taşıma bedeli kavramının kullanılması için bir gerekçe oluşturmamalıdır. Nitekim tacirin bir iş veya hizmet görmesi sonucunda talep ettiği karşılık için de “*ücret*” kavramı kullanılmaktadır (TTK m. 20, 22).

“*Bedel*” genel anlamda; değer, fiyat, kıymet veya bir şeyin yerini tutabilen karşılık anlamlarına gelmektedir¹⁵. Genel anlamıyla ücret ise; iş gücünün karşılığı olan para veya mal olarak ifade edilmektedir¹⁶. Yalnızca kelime anlamı dikkate alındığında “*ücret*” kavramı yerine “*bedel*” kavramının kullanılması haklılık kazanabilmektedir. Zira tanımlamadan anlaşılacağı üzere bu anlamda ücret, emeğin karşılığı; bedel ise, herhangi bir şeyin karşılığı olarak kullanılmaktadır. Bu anlamda bedel kavramı, ücret kavramını kapsamakla birlikte ondan daha geniş bir kullanım alanına sahiptir.

Bununla birlikte, “*taşıma ücreti*” kavramının geniş anlamda “*ücret*” kavramından bağımsız düşünülmemesi gerekir. Nitekim “*taşıma ücreti*” kavramının gerek doktrin gerekse mevzuatta yerleşik bir kavram olduğu görülmektedir. Örneğin TTK Taşıma İşleri kitabında taşıma işinin icrasının karşılığı için “*taşıma ücreti*” kavramı kullanılmaktadır¹⁷. Bedel kavramı, TTK Taşıma İşleri kitabında kullanılmakla birlikte, buradaki kullanım, taşıma ücretinin yerine geçen bir anlam taşımamaktadır. Zira, TTK m. 870/3 hükmü “...*taşıyıcı, taşıma ücretinin yanında uygun bir bedel de isteyebilir.*” şeklindedir¹⁸. Bu ifadeden “*bedel*” kavramının taşıma ücretinden başka ve ona ek olarak istenebilen bir maddi karşılık olduğu anlaşılmaktadır. Yine TTK m. 871/4 “*Gönderenin sorumluluğu, sözleşmeye göre ödenmesi gereken bedeller için devam eder.*” hükmüne bakıldığında bedel kavramının TTK Taşıma İşleri kitabındaki geniş anlamda taşıma ücretini ifade ettiği görülmektedir. Teslimde ödeme şartlı taşımayı düzenleyen TTK m. 872’deki “*Eşyanın*

¹⁵ www.tdk.gov.tr, Erişim Tarihi: 05.05.2016.

¹⁶ www.tdk.gov.tr, Erişim Tarihi: 05.05.2016.

¹⁷ Bkz. TTK m. 850/2, 857/1-k, 865/2, 866/1, 870, 871/2, 874/3, 875/3, 882/3, 883, 926.

¹⁸ TTK m. 871/3 hükmü de “*bedel*” kavramını kullanmakla birlikte bu hükümde m. 870/3’e atıf yapılmaktadır.

gönderilene teslimi, kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına bağlanabilir.” hükmünde ise “bedel” kavramının, satış gibi bir hukuki ilişkinin konusunu oluşturan eşyanın karşılığı olarak kullanıldığı görülmektedir¹⁹.

Sonuç olarak, TTK Taşıma İşleri kitabında “bedel” kavramı ıstilahi anlamda değil, sözlük anlamıyla, yani “herhangi bir şeyin karşılığını” ifade edecek şekilde kullanılmaktadır. Bu karşılık, taşıma işinin ifasının karşılığı olabileceği gibi, bir eşya için mevcut olan taşıma sözleşmesinden başka sözleşmesel ilişkinin edimi de olabilir. Taşıma hukuku bakımından yerleşmiş ve mevzuatta tercih edilen kavram olması sebebiyle “taşıma işini ifa etmenin karşılığı” olarak “taşıma ücreti” kavramının kullanmanın daha isabetli olacağı kanaatindeyiz.

II. Navlun

Navlun, denizyoluyla eşya taşıma işinin ifası karşılığında ödenen ücrettir. Bu anlamda esasen taşıma ücreti olan navlun, sadece denizyoluyla yapılan taşımalarda ödenmesi gereken ücrete işaret etmektedir²⁰. Bu sebeple, karayoluyla yapılan taşıma işinin ifası karşılığında hak kazanılan ücret için navlun kavramı kullanılmamalıdır. Buna karşın doktrinde karayoluyla eşya taşımada taşıma ücreti kavramının yerine “navlun” kavramının kullanıldığı da görülmektedir²¹.

Navlun, sadece “denizyolu ile yapılan taşımalarda ücrete” karşılık geldiğinden TTK’nın Taşıma İşleri kitabında değil, Deniz Ticareti kitabında düzenlenmiştir (TTK m. 1138 vd.) Bu anlamda yalnız başına “taşıma ücreti” kavramı her ne kadar taşıma türü hakkında bilgi vermese de “navlun” kavramından denizyoluyla taşımanın söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca “taşıma ücreti” kavramı, taşımanın konusunu yolcu taşınması mı yoksa eşya taşınması mı olduğu hususunda bilgi vermezken; navlun, taşımanın konusunun yolcu değil, yalnızca eşya olduğu hususunda da bilgi vermektedir²².

¹⁹ Ayrıca bkz. TTK m. 872. TTK m. 880/3’te de “satış bedeli” ifadesine yer verilmektedir.

²⁰ **Yetiş Şamlı**, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 2. Baskı, İstanbul 2013, s. 13; **Ağsakal**, İbrahim, Yük Alacaklısı Hakkı, İstanbul 2011, s. 160-161.

²¹ Çoğunlukla taşıma ücreti kavramı kullanılsa da “navlun” kavramının da karayoluyla eşya taşımada taşıma ücretini karşılamak üzere kullanıldığı görülmektedir, bkz. **Yeşilova Aras**, Ecehan, Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme, Ankara 2010, s. 87-88; **Karan**, s. 591; **Erdil**, Engin, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2015, s. 350-352.

²² eTTK m. 1132’de yer alan “Aksine hüküm olmadıkça bu kanunun aşağıdaki fasüllerinde yazılı olan

Doktrinde, terim birliği açısından, bütün eşya taşıma işlerinde karşılığı ifade etmek üzere “navlun” teriminin kullanılmasının faydalı olacağı dřnlmektedir²³. Kanaatimizce navlun kavramı, denizyoluyla eşya taşıma konusunda yerleşmiş olduğundan, diğer taşımalarda ve bu arada karayolu eşya taşımalarında taşıma creti yerine kullanılması isabetli deđildir²⁴.

ř2. TAşIMA ÜCRETİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıma ücretini ödeme borcu, hukuki niteliği itibariyle sözleşmeden doğan bir borçtur. Bu borç, gönderenin taşıyıcının taşıma işini üstlenmesi karşılığında iki taraflı bir sözleşme olan taşıma sözleşmesinden kaynaklanır.

Taşıma ücretini ödeme borcu, taşıma sözleşmesinin asli edim yükümlülüğüdür. Asli edim yükümlülüğü; bir sözleşmenin borçlusunun tür, özellik ve nitelikleriyle yerine getirmesinin zorunlu olduğu asıl borç olarak ifade edilir²⁵. Taşıma creti, taşıma sözleşmesi için yerine getirilmesi gereken asıl borç olduğundan bir sözleşmede taşıma creti ödeme yükümlülüğü bulunmuyorsa o sözleşmenin taşıma sözleşmesi olduğundan bahsedilemeyecektir²⁶. O halde, taşımanın ücretli olması, taşıma sözleşmesinin varlığının doğal bir sonucudur.

Taşıma ücretinin taşıma sözleşmesinin bir unsurunu oluşturması sebebiyle hukuki niteliğinin tespiti bakımından önem arz etmektedir. Bu tespit aynı zamanda taşıma işlerine ilişkin özel bir düzenlemenin bulunmadığı hallerde hangi hükümlerin uygulanacağını ortaya çıkaracaktır. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin olarak doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bu konuda  görüş vardır. Bir görüşe göre, taşıma sözleşmesi bir tür eser (istisna) szleřmesidir²⁷. Buna göre, eser sözleşmesi sadece bir maddi sonucun

“Navlun” tabirinden taşıma creti de anlaşılır.” hükmü esas olarak aksine hüküm bulunmadıkça navlun hükümlerinin yolcu taşıma creti hakkında da uygulanacağını düzenlemekle beraber taşıma creti dışındaki hükümlerin de taşıma ücretine dâhil olduğu gibi bir anlaşılmaya müsaitti. Bu konudaki görüşler için bkz. **Sunal Erguvan**, Sevgi, Denizyolu İle Yük Taşıma creti (Navlun), İstanbul 2007, s. 17-18. Ancak bu hüküm TTK’da yer almamaktadır.

²³ **zdemir**, s. 20, dn. 29.

²⁴ **zdemir**, navlun teriminin denizyoluyla eşya taşımalarını çağrıştırması sebebiyle denizyoluyla taşıma dışındaki taşıma türlerinde kullanılmadığını ifade etmektedir, **zdemir**, s. 20, dn. 29.

²⁵ **Eren**, s. 31.

²⁶ **Durak**, Yasemin/ **şahin**, Turan, “Hatır İçin Taşıma”, İÜHFM 2015, C. 73, S. 1, s. 345; **Belbez**, Hikmet, “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorunu”, AÜHFD 1946, C. 3, S. 2-4, s. 387-402, s. 390; **Sunal Erguvan**, s. 36.

²⁷ **ztan**, Fırat, Kıymetli Evrak Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1997, s. 1463; **Lenz**, Uwe, Straşen-gtertransportrecht, Köln Berlin Bonn München 1988, s. 70; **Helm**, Johann Georg, Frachtrecht,

değil, maddi olmayan sonuçların meydana getirilmesinin üstlenildiği hallerde de söz konusudur. Taşıma sözleşmesinin konusu, eşyanın belirli bir varma yerine götürülerek burada gönderilene teslim edilmesi olduğundan, bu görüşe göre taşıma sözleşmesi eser sözleşmesinin bir türü olarak dikkate alınabilir. Diğer bir görüşe göre ise; taşıma sözleşmesi vekâlet sözleşmesinin bir türüdür²⁸. Bu görüşe göre de taşıma işinin üstlenilmesi bir iş görme edimidir. Taşıma işinin eser kavramı içine dahil edilmesi bu kavramın çok genişletilmesi anlamına geldiği belirtilmektedir. Oysa Alman hukuku kaynaklı eser sözleşmesi olduğu yönündeki görüşün Alman hukuku bakımından vekâlet sözleşmesinin ivazlı bir akit olmaması sebebiyle kabul edildiği ifade edilmektedir. Taşıyıcının eşyanın zıya ve hasara uğramadan zamanında varma yerine teslim yükümlülüğünde müteahhitten ziyade vekil gibi hareket ettiği dolayısıyla taşıma sözleşmesinin vekalet sözleşmesi olarak kabulünün gerektiği bu ikinci görüşte savunulmaktadır. Üçüncü bir görüş olarak, taşıma sözleşmesinin eser veya vekalet sözleşmesine dahil edilmesi isabetli görülmemekte, kendine özgü bir yapısı olan (sui generis) bir sözleşme olarak kabul edilmesi gerektiği ifade edilmektedir²⁹.

Kanaatimizce, Alman öğretisine ve Türk hukukundaki çoğunluk görüşüne uygun olarak, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi olarak tespit edilmesi uygun olur. Eser kavramından yalnızca maddi sonuç anlaşılmamalı, genel olarak kabul

Güterbeförderung auf der Straße, Berlin New York 1979, § 425, Rn. 51; **Wieske**, Thomas/ (**Heidel**, Thomas, **Schall**, Alexander (Herausgeber)), Nomos Kommentar, HGB Hand Kommentar, Baden- Baden 2011, § 407, Rn. 1; **Herber**, Rolf, Seehandelsrecht Systematische Darstellung, Berlin New York 1999, s. 236; **Paschke**, Marian/ **Furnell**, Winfried, Transportrecht, München 2011, s. 3-5; **Herber**, Rolf/ **Piper**, Henning, CMR Internationales Straßentransportrecht, München 1996, Art. 1, Rn. 9; **Knorre**, Jürgen/ (**Knorre**, Jürgen/ **Demuth**, Klaus/ **Schmid**, Reinhard Th. (Herausgeber)), Handbuch des Transportrechts, 2. Auflage, München 2015, B.I, Rn. 56; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 88; **Koller**, § 407, Rn. 12, 35; **Reuschle**, Fabian (**Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn** (Herausgeber)), Handelsgesetzbuch, Band 2, § § 343-475h Transportrecht, Bank- und Börsenrecht Kommentar, 3. Auflage, München 2015, § 407, Rn. 27; **Paschke**, Marian/ **Oetker**, Hartmut, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 3. Auflage, München 2013, § 407, Rn. 15; **Canaris**, § 31 II, Rn. 4; **Tüzüner**, Özlem, “*Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Güden Sözleşmelerle İlişkisi*”, TBB Dergisi 2012, S. 101, s. 167-196, s. 190; **Sözer**, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku- I, İstanbul 2014, s. 309, 323; **Sözer**, Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi (Taşıma Sözleşmesi), 2. Baskı, İstanbul 2009, s. 55; **Sözer**, Bülent, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Navlun Sözleşmesini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler (Bazı Görüşler), Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, C. XXVIII, 27 Aralık 2014, s. 71-79, s. 78-79; **Ülgener**, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri, Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi (Çarter Sözleşmeleri), C. I, İstanbul 2010, s. 36-38; **Doğanay**, İsmail, “*Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması*”, Batider 1970, C. V, s. 432-479, s. 434, 441-442.

²⁸ **Can**, Mertol, CMR ve Alman Ticaret Kanunu İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, Ankara 2017 (Genel Esaslar), s. 15-18.

²⁹ **Tüzün**, Necat, Kara ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri, Ankara 1972, s. 21; **Seven**, Gönderilen, s. 110; **Sunal Erguvan**, s. 35-36; **Zeyneloğlu**, Ahmet, Taşıma Hukuku, Ankara 1993, s. 31; **Zeyneloğlu**, Ahmet, Uygulamalı Taşıma Hukuku (Uygulamalı Taşıma), Ankara 1980, s. 20.

edildiği üzere eşyanın varma yerine ulaştırılması gibi bir sonucun meydana getirilmesi taahhüdü de bu kapsamda değerlendirilmelidir. Taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi olarak kabulünü gerektiren diğer bir husus, ücretin vekalet sözleşmesinin zorunlu bir unsuru olmamasıdır. TBK m. 502/3³⁰ hükmüne göre, sözleşme veya teamül varsa vekil ücrete hak kazanabilir. Oysa ki inceleme konumuzu oluşturan taşıma ücreti, taşıma sözleşmesinin asli edimi olarak yer almaktadır. Ücret aynı zamanda taşıma ücretinin hukuki niteliğini belirlemektedir. Taşıma ücretinin taşıma sözleşmesinin olmazsa olmazı olması taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin vekalet sözleşmesi olarak kabulüne engel olmaktadır.

Ş3. TAŞIMA ÜCRETİNİN KAYNAĞI

A. Taşıma Sözleşmesi

Taşıma ücretinin kaynağı taşıma sözleşmesidir. Taşıma ücreti, geçerli bir biçimde kurulmuş bir taşıma sözleşmesi içinde söz konusu olur. Taşıma ücretini incelemeye geçmeden, taşıma sözleşmesinin unsurları aşağıda kısaca ele alınacaktır.

I. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı

TTK'da "*taşıma sözleşmesi*"ne ilişkin doğrudan bir tanım yer almamaktadır. "*Taşıyıcı*"ya ilişkin ise, "... taşıma sözleşmesiyle eşya ... taşıma işini ... üstlenen kişi" biçiminde bir tanım yapıldığı, hükümde taşıyıcı kavramının taşıma sözleşmesinden hareketle tanımlandığı görülmektedir (m. 850/1).

TTK'daki hükmün müteakip fıkrasında ise; taşıma sözleşmesinin borçlarına yer verildiği görülmektedir (m. 850/2). Hükümde tarafların borçları "*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi ... buna karşılık, eşya taşımada gönderen ... taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*" biçimde ifade edilmiştir. Hüküm, tarafların borçlarını düzenlemekle birlikte, aynı zamanda taşıma sözleşmesinin tanımını da içermektedir. Bu hükümden hareketle, taşıma sözleşmesi; taşıyıcının eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi, buna karşılık, gönderenin taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı sözleşme olarak tanımlanabilir³¹.

³⁰ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, RG. 04.02.2011, S. 27836.

³¹ **Arkan**, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (Taşıyıcının Sorumluluğu), Ankara 1982, s. 10-13. Sözer bu tanımda "*muhafazası ve nezareti altında ... götürmeyi ve varma yerinde teslim etmeyi*" ifadesini kullansa da muhafaza ve nezaret altında tutma; yani taşıyıcının eşyayı koruma

Taşıma sözleşmesinin CMR’de de tanımlanmadığı, ancak uygulama alanının sınırlarını çizen hükümde, eşyanın ücret karşılığında taşınmasına ilişkin sözleşmelere uygulanacağını belirtildiği görülmektedir (m. 1/1). Dolayısıyla TTK’da yapılan tanımlama CMR açısından da kullanılabilir niteliktedir³².

II. Taşıma Sözleşmesinin Kurulması

Taşıma ücretinin talep edilebilmesi için her şeyden önce taşıma sözleşmesinin usulüne uygun bir şekilde kurulmuş olması gerekir. Taşıma sözleşmesi, tarafların karşılıklı birbirine uygun irade beyanlarıyla kurulur (TBK m. 1). Taşıma sözleşmesinin kurucu unsurları; taşıma işinin üstlenilmesi ve bunun karşılığında ücret ödeme taahhüdüdür. Taşıyıcının taşıma işinin ifasını üstlenmesi karşılığında, gönderenin ücret ödeme konusundaki irade beyanı taşıma sözleşmesinin kurulması için gerekli ve yeterlidir. Ayrıca taşıma senedinin düzenlenmiş olup olmamasının sözleşmenin kurulması noktasında bir etkisi yoktur (TTK m. 856).

Taşıma sözleşmesi, kural olarak herhangi bir şekle bağlı olmadığından taşıma ücretinin kararlaştırılması kural olarak bir şekle bağlı değildir (TBK m. 12). Bir zorunluluk olmamasına rağmen taraflar sözleşmenin adi veya resmi yazılı şekilde yapılmasını kararlaştırabilirler (TBK m. 17). Ancak taşıma ücretine kefaletin söz konusu olduğu hallerde sözleşmenin yazılı yapılması geçerlilik şartıdır (TBK m. 583)³³.

III. Taşıma Sözleşmesinin Konusu

Taşıma sözleşmesi, eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya taşınması amacıyla akdedilir. Bu halde taşıma sözleşmesinin konusu, eşyanın tarafların kararlaştırmış oldukları bir yerden başka bir yere bir taşınmasıdır.

“Eşya” kelime anlamı itibariyle; çeşitli amaçlarla kullanılan, insan tarafından yapılmış, taşınabilir cansız nesnelere ifade edilir³⁴. Bu anlamda her türlü maddi mallar bu tanımlama kapsamında yer alır³⁵.

Hukuki anlamda eşya, eşyanın kelime anlamıyla bire bir örtüşmeyebilir. Eşya

borcunun ihlali bir sözleşmeyi taşıma sözleşmesi olmaktan çıkartmadığı için kanaatimizce tanımda yer verilmesine gerek yoktur bkz. **Sözer**, s. 287.

³² **Uslu**, Murat, CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2010, s. 36.

³³ Yazılı akdedilme şartı taşıma sözleşmesine değil, kefalet sözleşmesine ilişkin bir şarttır.

³⁴ www.tdk.gov.tr, Erişim Tarihi: 07.05.2016.

³⁵ **Sözer**, s. 291.

hukuku anlamında bir varlığın eşya olarak kabulü için ekonomik bir değerinin olması gerekir³⁶. Buna karşın, taşınması mümkün olan ve maddi varlığı bulunan her şey taşıma hukuku anlamında eşya kabul edilir³⁷. Karayolu Taşıma Kanunu'na göre eşya; “İnsandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesneyi” ifade etmektedir (m. 3)³⁸. Katı, sıvı veya gaz halinde bulunan her çeşit madde taşıma hukuku anlamında eşya olarak kabul edilebilir.

Taşınması mümkün olmayan, gerçek anlamda taşınmaz kabul edilen eşyalar ise taşıma hukuku anlamında eşya kabul edilemez. Maddi varlığı haiz olmayan bilgi veya haber iletimi de taşıma hukuku kapsamında değerlendirilemez³⁹. Bu anlamda e-mail, sms, faks, radyo veya televizyon yayının iletimi taşıma hukuku anlamında eşya taşıması değildir. Bununla birlikte bilginin veya haberin gazete, dergi gibi herhangi bir kâğıtta ya da USB bellek şeklinde somutlaşarak taşınmasında, taşınan bu varlıkların cisimleştiği malzemeler taşıma hukuku anlamında eşya olarak kabul edilir.

Eşya katı, sıvı veya gaz halde olabilir. Sıvı veya gazlar, sınırlandırıldıkları kaplar vasıtasıyla taşımaya konu olurlar⁴⁰.

Taşıma hukuku anlamında eşyanın ekonomik veya ticari değerinin bulunup bulunmaması önem arz etmez. Buna göre, çöp veya fabrika atıklarının buldukları yerden başka bir yere taşınması da taşıma sözleşmesine konu olabilir⁴¹.

³⁶ **Oğuzman**, M. Kemal/ **Seliçi**, Özer/ **Oktay- Özdemir**, Saibe, Eşya Hukuku, 18. Baskı, İstanbul 2015, s. 8; **Sirmen**, Lale A., Eşya Hukuku, 2. Baskı, Ankara 2014, s. 7; **Ayan**, Mehmet, Eşya Hukuku I- Zilyetlik ve Tapu Sicili, 6. Baskı, Konya 2012, s. 16; **Ertaş**, Şeref, Eşya Hukuku, 8. Baskı, Ankara 2008, s. 54. Aksi yöndeki görüş için bkz. **Akipek**, Jale G./ **Akıntürk**, Turgut, Eşya Hukuku, İstanbul 2009, s. 28-29; **Ünal**, Mehmet/ **Başpınar**, Veysel, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara 2015, s. 24-25.

³⁷ **Müglich**, Andreas, Das Neue Transportrecht: Einführung, Kommentar, Texte, Köln 1998, § 407, Rn. 11; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 50; **Gençtürk**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar-Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006, s. 14; **Atabek**, Reşat, Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), İstanbul 1960, s. 26-27; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11-12; **Kender**, Reyâgan/ **Çetingil**, Ergon/ **Yazıcıoğlu**, Emine, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, C. 1, 14. Baskı, İstanbul 2014, s. 155; **Belbez**, s. 390; **Ülgen**, Hüseyin, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları (Hukuki Sorunlar), İstanbul 1988, s. 6; **Zeyneloğlu**, s. 89.

³⁸ 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, RG. 19.07.2003, S. 25173.

³⁹ **Cumaloğlu**, s. 16; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 3; **Gençtürk**, s. 14; **Akıncı**, Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968, s. 2; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11-12; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 6; **Atabek**, s. 27; **Zeyneloğlu**, s. 89; **Belbez**, s. 390.

⁴⁰ **Cumaloğlu**, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011, s. 16.

⁴¹ **Helm**, § 425, Rn. 38; **Canaris**, Wilhelm Claus/ **Schilling**, Wolfgang/ **Ulmer**, Peter, Großkommentar, 4. Auflage, Berlin 2004, § 425, Rn. 81; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 50; **Cumaloğlu**, s. 15; **Kaner**, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II -Navlun Sözleşmeleri, 2. Baskı, İstanbul 2014, s. 2; **Sözer**, s. 291, 312; **Aydın**, Alihan, CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, s. 10-11; **Sunal Erguvan**, s. 22; **Özdemir**, s. 24; **Gençtürk**, s. 14-15; **Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu**, s. 155; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 12; **Akıncı**, s. 3; **Yeşilova**, s. 24; **Seven**, Vural,

Ceset ekonomik bir değere sahip olmaması sebebiyle eşya hukuku anlamında eşya olarak nitelendirilememektedir⁴². Buna karşın, taşıma hukuku anlamında eşya olarak kabul için ekonomik değere sahip olma şartı bulunmadığından eşya olarak kabul edilir⁴³.

Yük, taşımanın konusunu oluşturan ve taşınması için taşıta yüklenen eşya olarak kabul edilir⁴⁴. Kanun herhangi bir kavram kargaşasına yol açmamak adına “Eşya her türlü yükü de kapsar.” hükmüne yer vermiştir (TTK m. 850/1). Hükümden de anlaşılacağı üzere eşya kavramı daha kapsamlı bir kavram olarak yük kavramını bünyesinde barındırır.

CMR bakımından eşya kavramı ile taşıma hukukunu düzenleyen ulusal mevzuatımız bakımından eşya kavramı arasında herhangi bir farklılık bulunmamaktadır. Her türlü taşınabilir maddi varlıklar taşıma hukuku anlamında eşya olarak kabule müsaittir. Ancak bazı taşımalar CMR’nin uygulama alanının dışında bırakılmaktadır (m. 1/4). Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalar⁴⁵, cenaze taşımaları ile taşınma eşyası taşınması⁴⁶ CMR’nin uygulama alanında yer almaz. Bu durum, sayılan bu eşyaların taşıma hukuku anlamında eşya olarak kabulüne engel değildir.

Eşya hukuku bakımından eşya tanımı içinde yer alsa da bazı şeyler taşıma hukuku anlamında eşya kavramının kapsamında değerlendirilmeyebilir. Eşya kavramının kapsamına ambalajlarının dâhil olup olmayacağı hususu doktrinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre, gönderen tarafından temin edilen taşıma elemanı olarak değerlendirilebilecek ambalajlar eşya kapsamında değerlendirilmelidir⁴⁷. Doktrinde yer alan diğer bir görüşe göre ise; ambalaj, taşıma konusu eşya anlamında eşya olarak kabul edilmemelidir⁴⁸. TTK

Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu (Zıya ve Hasar), Ankara 2003, s. 50.

⁴² **Oğuzman/ Seliçi / Oktay-Özdemir**, s. 7.

⁴³ **Cumaloğlu**, s. 15; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 6; **Zeyneloğlu**, s. 89; **Kaner**, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II -Navlun Sözleşmeleri, İstanbul 2014, s. 2.

⁴⁴ **Sözer**, s. 291; **Sözer**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 6; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 1, dn. 1.

⁴⁵ Ülkemiz, 1131 sayılı Kanun’la Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası İle Son Protokolü ve Bunlara Bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı İle Dünya Posta Birliği Arasındaki Antlaşmalar’a taraf olmuştur, RG. 25.03.1969, S. 13157. Anlaşmaların listesi için bkz. **Kendigelen**, Abuzer/ **Aydın**, Alihan, Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001, s. 953-955.

⁴⁶ Taşınma eşyası taşınması, Taşıma İşleri kitabının üçüncü kısmı olarak TTK m. 894-905 hükümleri arasında düzenlenmiştir. TTK m. 894’te “Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya “taşınma eşyası”dır.” şeklinde tanımlanmaktadır.

⁴⁷ **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 52; **Özdemir**, s. 24; **Gençtürk**, s. 15; **Clarke**, Malcolm A., International Carriage of Goods By Road, 8. Edition, Oxon New York 2014, Rn. 11; **Aydın**, s. 11; **Yeşilova**, s. 24-25.

⁴⁸ **Deniz**, İnci, Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı, İstanbul 1982, s. 4.

m. 862’de ambalaj ile eşya farklı olarak zikredilmiştir⁴⁹. Ancak eşya, taşınmakta olan yük olarak tanımlanırsa, kanaatimizce ambalajı eşya kavramının dışında tutmayı haklı kılan bir sebep bulunmamaktadır.

Bagaj, her ne kadar taşıma hukuku anlamında eşya tanımına uygun olsa da eşya taşıma hukukunun değil, yolcu taşıma hukukunun konusunu oluşturmaktadır. Yolcunun taşıma esnasında taşıtta bulundurduğu bagaj veya taşıtın içinde yanında bulundurduğu el bagajı için ayrıca ücret ödemiş olması, yolcu taşıma sözleşmesinin yanında müstakil bir eşya taşıma sözleşmesinin bulunduğu anlamına gelmemektedir⁵⁰. Zira bagajın taşınması yolcu taşıma sözleşmesinin yan edimlerindedir⁵¹. Buna karşın taşıyıcı tarafından herhangi bir eşyanın taşınması asli edim olarak üstlenilmiş olmakla birlikte, gönderenin eşya ile birlikte taşıtta seyahat etmesine müsaade edilmesi yolcu taşıma sözleşmesi değil, eşya taşıma sözleşmesine vücut verir⁵².

IV. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

TTK m. 850 hükmünden hareketle yaptığımız tanım ile taşıma sözleşmesiyle ilgili olarak birçok sonuca ulaşabilmek mümkündür. Bunlardan biri de; taşıma sözleşmesinin taraflarıdır. TTK m. 850 hükmünden de anlaşılacağı üzere taşıma sözleşmesinin tarafları gönderen ile taşıyıcıdır. Gönderilen TTK m. 850 hükmünde zikredilmemektedir. Zira gönderilen taşıma sözleşmesinin âkid tarafı olmayıp bu sözleşme için üçüncü kişi sıfatına sahiptir.

⁴⁹ Ambalajlamayı düzenleyen TTK m. 862’de yer alan “*Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa....*” ifadesinde eşya kavramı ambalajı kapsayacak şekilde değil, ayrı ayrı anlamlara gelmek üzere kullanılmaktadır. Ambalajın eşya kapsamında değerlendirilip değerlendirilmemesi uygulanacak olan hükümler bakımından önem arz eder. Eğer eşya değil, sadece ambalaj taşıma esnasında zarar görmüşse, kanaatimizce taşıyıcı, diğer zararlardan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 884 gereğince, eşyanın tam zıya halinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olarak sorumlu olacaktır. Ancak ambalajın eşya olarak kabulü halinde eşyanın zıya veya hasar hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

⁵⁰ TTK m. 912 “*Yolcu, bagajı ile el bagajı için, aksine sözleşme yoksa, ayrı ücret ödemez.*” hükmüne göre bagaj ile el bagajı için taraflar arasında ayrı bir ücret kararlaştırılabileceği açıkça düzenlenmiştir. Bahsi geçen sözleşme eşya taşıma değil, yolcu taşıma sözleşmesidir. Bu halde ödenen ücret, yan edim niteliğindeki bagaj ile el bagajın ayrı ücretlendirilmesinden ibarettir. Yolcu taşıma sözleşmesinin olmazsa olmaz bir unsuru değildir.

⁵¹ **Özdemir**, s. 24.

⁵² Taşınan kişi ücret mukabili taşınmakta ise, bu durumda eşya taşıma sözleşmesinin yanında müstakil bir yolcu taşıma sözleşmesinin de bulunduğu kabulü gerekir. Bkz. **Franko**, Nisim, Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1992, s. 12-13.

1. Gönderen

Gönderen, taşıyıcıdan taşıma işinin gerçekleştirilmesini talep eden ve bunun karşılığında ona taşıma ücretini ödemeyi borçlanan kişidir⁵³. Taşıma sözleşmesinin kurulması ve böylece eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya taşınması konusunda taşıyıcıya yönelen bir icapta bulunmaktadır. Eşyanın zıya veya hasara uğramaksızın varma yerine ulaştırılması beklentisiyle taşıyıcıyla sözleşmesel ilişki içine girmektedir. Taşıma sözleşmesiyle taşıma işini ifası karşılığında ücret ödeme borcunu üstlenmektedir.

Gönderenin eşyanın sahibi olup olmamasının taşıma sözleşmesinin kurulması üzerinde herhangi bir etkisi yoktur⁵⁴. Gönderen sıfatı eşyanın sahibi olunmadığı halde dahi taşıma sözleşmesini akdeden kişiye aittir. Gönderenin eşyanın sahibi olmaması durumunda, gönderen sıfatına sahip kişi, çoğunlukla, taşıma sözleşmesini kendi adına müvekkili hesabına akdeden bir taşıma işleri komisyoncusudur⁵⁵. Taşıma sözleşmesini müvekkili adına akdeden bir temsilcinin varlığı halinde ise, gönderen sıfatı temsil edilen kişiye aittir. Bunların yanında, sahibinin rızası bulunmaksızın başkasına ait bir eşyanın da taşıma sözleşmesine konu edilmesi mümkündür.

2. Taşıyıcı

TTK'da, tıpkı eTTK'da⁵⁶ olduğu gibi taşıyıcı tanımına açıkça yer verilmektedir. Hükme göre; taşıyıcı “... taşıma sözleşmesiyle eşya ... taşıma işini ... üstlenen kişi ...” olarak tanımlanmaktadır (m. 850/1)⁵⁷. O halde, herhangi bir kişinin taşıyıcı olarak kabulü için bu kişinin bir taşıma sözleşmesi ilişkisi içerisine girmiş olması ve bu ilişki içinde taşıma işinin ifasını üstlenmiş olması gerekmektedir. CMR'de ise; TTK'dan farklı olarak taşıyıcı için bir tanımlama yapma yoluna gidilmemiştir. Bununla birlikte taşıyıcı kavramı için CMR'nin de bir taşıma sözleşmesini aramış olması ve taşıyıcının taşıma sözleşmesinin taraflarından biri olarak yer alması sebebiyle TTK ile aynı tanımlamayı CMR bakımından da kullanabilmek mümkündür.

⁵³ **Koller**, § 407, Rn. 7. Denizyoluyla yapılan taşımalarda gönderen yerine “*taşıtan*” terimi kullanılmaktadır.

⁵⁴ **Thume/Schmidt**, § 407, Rn. 12; **Sözer**, s. 291; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19; **Sunal Erguvan**, s. 22-23; **Akıncı**, s. 2.

⁵⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19. Taşıma işleri komisyonculuğu TTK m. 917-930 arasında düzenlenmektedir.

⁵⁶ 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, RG. 29.06.1956, S. 9353.

⁵⁷ Denizyoluyla yapılan taşımalarda taşıyıcı yerine “*taşıyan*” terimi kullanılmaktadır.

Taşıma işinin ifasına başlanılmış olup olmaması kişinin taşıyıcı olarak kabulü üzerinde etkili değildir. Bir kişinin taşıyıcı sıfatını kazabilmesi için eşyanın bu kişiye teslimi dahi gerekmemektedir.

Taşıyıcının her durumda tacir olup olmadığı hususu doktrinde tartışmalı bir konudur. Doktrinde yer alan bir görüşe göre; taşıma işini gerçekleştiren taşıyıcı, her durumda tacir olmamakla birlikte, genellikle tacir sıfatını haizdir⁵⁸. Bu görüşe göre; taşıma işi, taşıma işini meslek olarak edinen taşıyıcı için her şeyden önce gelir getiren bir faaliyettir. Bu faaliyeti yürüten taşıyıcı, esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir elde etme hedefinde ise, taşıma işi bir ticari işletme faaliyetidir (TTK m. 11/1; eTTK m. 12/1-10). Bu işletmeyi işleten taşıyıcı, tacir olarak kabul edilir (TTK m. 12/1; eTTK m. 14/1). Ancak taşıyıcının, eğer esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlama hedefi bulunmuyorsa bu halde taşıyıcı tacir değil, esnaf olarak kabul edilecektir. Dolayısıyla bu görüş uyarınca taşıyıcı, bazı durumlarda tacir, bazı durumlarda ise esnaf olarak kabul edilmelidir.

Doktrinde yer alan diğer görüş ise; yine aynı hükümlerden hareket etmekle birlikte farklı sonuca ulaşmaktadır. Bu görüşe göre; taşıyıcının her durumda tacir sıfatına sahip olduğu kabul edilmelidir⁵⁹. Kanaatimizce, TTK m. 850/3 hükmü karşısında, taşıyıcının her durumda tacir sıfatına sahip olduğunu kabul etmek daha isabetli olacaktır. Ticari işletme; esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletme olduğuna (TTK m. 11/1) ve tacir ise; ticari işletmeyi kendi adına işleten kişiye (TTK m. 12/1) denildiğine göre bu halde taşıyıcının tacir olduğu kabul edilmelidir.

İkinci görüşe bağlı olarak, taşıma işini meslek olarak devamlı surette yürüten kişilerin, her durumda, taşıyıcı ve bu sebeple tacir kabul edileceğine ilişkin doktrinde herhangi bir şüphe bulunmamaktadır. Oysa, eTTK'nın yürürlüğü döneminde meslek olarak devamlı surette yürütmeyen, arızı olarak yürüten kişilerin “*taşıyıcı*” ve “*tacir*” olarak kabul edilmemesi gerektiğine ilişkin doktrinde savunulan bir görüş bulunmaktaydı (m.

⁵⁸ **Tekinalp**, Ünal, “*Türk Ticaret Hukukunu Ticari İşletme Bağlamında Yeniden Düşünmek*”, Batider 2008, C. 24, S. 3, s. 5-16, s. 13; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 20; **Sözer**, s. 305; **Seven**, Gönderilen, s. 195-196.

⁵⁹ **Ülgen**, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, s. 59; **Eriş**, Gönen, Açıklamalı- Gerekçeli- İhtihatlı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıma Hukuku, Ankara 2015, s. 27; **Karan**, s. 294-295; **Aydın**, Alihan, “*TTK Tasarısı’nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi (TTK Değerlendirme)*”, Hukuki Perspektifler Dergisi 2006, S. 6, s. 67-73, s. 69.

762)⁶⁰. Bu görüşe göre, arızı taşımayı üstlenen kişileri düzenleyen hükümde (eTTK m. 763), “*taşıma işleri ve taşıma senedi*”ne ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirtilmekte, böylece sadece meslek olarak taşıma işini icra etmeye istisna oluşturulmakta, bununla birlikte tacir sıfatına ilişkin bir istisna oluşturulmamaktaydı. Bu görüşün diğer bir dayanağı ise, eTTK m. 763 hükmü kenar başlığının “*taşıyıcı olmayan kimseler*” olmasıydı.

Arızı taşımaları düzenleyen TTK hükmüne bakıldığında, bu taşımaları gerçekleştirecek olan kişiler hakkında Taşıma İşleri kitabı hükümlerinin uygulanacağı ifade edilmektedir (m. 851). Bu anlamda, taşıyıcılar hakkında şüphesiz taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğuna ilişkin hüküm uygulanacaktır (m. 850/3). Ayrıca, arızı taşımaları düzenleyen TTK hükmü kenar başlığı “*hükümlerin uygulama alanı*” biçiminde⁶¹ değiştirilmiştir. Böylece bu taşımayı gerçekleştiren kişinin tacir sıfatına ilişkin kenar başlığı dayanağı ortadan kalkmış bulunmaktadır. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya taşıma işini üstlenen kişi olduğuna ve kanaatimizce, taşıyıcı herhalde tacir olduğuna göre, arızı taşımayı gerçekleştiren kişiler taşıyıcı ve aynı zamanda tacir olarak kabul edilmelidir.

Kabul etmek gerekir ki, arızı taşıyıcının herhalde tacir olması, tacirliğe bağlanan sonuçların da bu kişiye uygulanması anlamına gelir. Bu ise, çoğu zaman uygulama açısından istenmeyen sonuçlar doğurabilir⁶². Buna karşın, eTTK'dan farklı olarak TTK'nın Taşıma İşleri kitabında “*uygun düştüğü ölçüde*” ifadesine yer verildiği gözden kaçırılmamalıdır. Bu halde hâkim, uygulama açısından doğacak olumsuz sonuçlara engel olabilmek için, kanun tarafından kendisine verilen takdir yetkisini kullanarak⁶³ arızı taşımayı gerçekleştiren kişiye, uygun düşmediğinden bahisle ve böylece bu kişiyi tacir kabul etmeyerek, TTK m. 850/3 hükmünü uygulamaması tavsiyeye şayandır. Nitekim doktrinde Ülgen de, taşıyıcıyı herhalde tacir olarak nitelendirmekle birlikte, taşıma işinin bir işletme faaliyeti şeklinde yürütülmesi gerektiğini belirtmekte ve taşıma işinin bir işletme faaliyeti şekilde yürütülmediği taşımalar için taşıma hükümlerinin uygun düştüğü

⁶⁰ Ülgen, s. 60.

⁶¹ Kanaatimizce, bu kenar başlığı pek isabetli değildir. Zira hükmün kenar başlığının içeriğini de kapsamakla birlikte hükümden oldukça genişçe bir anlama sahiptir. Böyle bir kenar başlığı altında TTK m. 852'deki “*saklı tutulan hükümler*” dahi düzenlenebilirdi. Bu halde TTK m. 851 hükmü kenar başlığının “*arızı taşıma*” olması, hükmün içeriğini daha net ifade eden bir kenar başlığı olacaktı.

⁶² Aydın, TTK Değerlendirme, s. 69.

⁶³ TTK m. 851 hükmü gerekçesi “... 6762 sayılı Kanun metni eşya ve yolcu taşımalarının arızı yapılması halinde ikinci kısım hükümlerinin doğrudan uygulanacağını öngörmüştü. 851. madde ise kıyas yolu ile uygulama hükmünü getirerek yargıca sınırlı da olsa bir takdir hakkı vermiştir.” biçiminde hâkimin takdir hakkına işaret etmektedir.

ölçüde uygulanabileceğini belirtmektedir⁶⁴.

CMR'ye göre ise; kişinin taşıyıcı olarak kabulü için taşıma işinin meslek olarak icra edilip edilmemesi önemli değildir⁶⁵. Zira CMR'nin hazırlık aşamasında taşıma işinin meslek (*commercial carrier- transporteur professionnel*) olarak icra edilmesi teklifi gündeme gelmişse de bu teklif kabul görmemiştir⁶⁶. Bu halde bir kez taşıma işini ücret karşılığında bir kez üstlenen kişi dahi CMR'nin uygulama alanına girmektedir.

Taşıyıcı taşıtın sahibi olabilir. Ancak bu husus taşıyıcı sıfatına sahip olunabilmesi bakımından önem arz etmemektedir⁶⁷. Taşıyıcı, başkasından kiraladığı ve ödünç aldığı bir taşıt ile taşımayı gerçekleştirebileceği gibi çalıntı bir taşıt ile dahi taşımayı gerçekleştirebilir⁶⁸. Taşıt gönderene ait veya gönderene ait olmamakla birlikte gönderen tarafından temin edilmiş olabilir⁶⁹.

Taşıyıcı, kural olarak, taşıma işini akdetmiş olduğu sözleşmeyle (alt taşıma sözleşmesiyle) başka taşıyıcılara bırakabilir (TTK m. 879, 888). Buna karşın, söz konusu taşıyıcı tarafından bizzat taşıma işinin gerçekleştirilmesi gönderen tarafından açık veya örtülü olarak beyan edilmiş ise taşıyıcının, başka taşıyıcılara devir yetkisinin bulunmadığı kabul edilmelidir⁷⁰. Taşıma işinin akdedilen bir sözleşmeyle başka taşıyıcılara bırakılması halinde asıl taşımayı üstlenen kişinin taşıyıcı sıfatı sona ermemektedir.

Taşıma işi, bir taşıma işleri komisyoncusu⁷¹ tarafından gerçekleştirilebilir. Taşıma işinin ifası taşıma işleri komisyoncusu tarafından bizzat gerçekleştirmek üzere

⁶⁴ **Ülgen**, Hüseyin/ (**Ülgen**, Hüseyin/ **Helvacı**, Mehmet/ **Kendigelen**, Abuzer/ **Nomer Ertan**, Füsün), Ticari İşletme Hukuku, 5. Baskı, İstanbul 2015, s. 41; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 1; **Ülgen**, Hüseyin, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Değerlendirilmesi Semineri (Seminer), İstanbul 2007, s. 66, <http://www.iav.org.tr/yonetim/dosya/seminer/ttkanunu.pdf>, Erişim Tarihi: 07.02.2017.

⁶⁵ **Pesce**, Angelo/ (**Theunis**, Jan (Editor)), International Carriage of Goods By Road (CMR), London New York Hamburg Hong Kong 1987, s. 10; **Clarke**, Rn. 10; **Herber/ Piper**, Art. 1, Rn. 11; **Gençtürk**, s. 26; **Uslu**, s. 36.

⁶⁶ **Clarke**, Rn. 10, dn. 169; **Gençtürk**, s. 26.

⁶⁷ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 20; **Gençtürk**, s. 26.

⁶⁸ TTK'nın uygulama alanı kapsamında kabul edebilmek için taşımanın taşıt aracılığıyla yapılması gerektiği konusunda bkz. **Kıran**, Süleyman, "Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK'nın Taşıma İşleri Kitabı'nda İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi" (Taşıt Kavramı), Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi, S. 1, s. 299-318. CMR m. 1'e göre de CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar taşıt ile yapılmalıdır.

⁶⁹ **Franko**, s. 16; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19.

⁷⁰ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 21.

⁷¹ Taşıma işleri komisyoncusu hakkında detaylı bilgi için bkz. **Akdeniz**, Umut, Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara 2014, s. 19-25.

üstlenilebilir (TTK m. 926). Bu durumda taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin yanı sıra ortada bir taşıma sözleşmesi bulunur. Hükme göre, bu hususun taşıma sözleşmesinin tarafları arasında kararlaştırılmasına gerek yoktur. Bu durum taşıma işleri komisyoncusu için bir haktır. Taşıma işleri komisyoncusu bu hakkını kullanmak istiyorsa, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin karşı tarafına bir bildirimde bulunması gerekli ve yeterlidir⁷².

Taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini üzerine alma hakkını kullandığı takdirde, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin yanında bir taşıma sözleşmesi akdetmiş olur ki bu halde komisyoncu sıfatının yanı sıra taşıyıcı sıfatına sahip olmaktadır (TTK m. 926)⁷³. Komisyoncu, taşıyıcı sıfatına bağlanan haklardan yararlanarak, bu sığata yüklenen yükümlülüklerin altına girer. Özellikle belirtilmelidir ki, taşıma işleri komisyoncusu, komisyonculuğa ilişkin olarak faaliyetten elde edeceği ücretin yanı sıra taşıma sözleşmesinde taşıyıcı olarak yer almasından kaynaklanan taşıma ücretine de hak kazanır (TTK m. 920, 926)⁷⁴.

Alt taşıma sözleşmelerinin varlığı durumunda taşıyıcı, gönderen sıfatına da sahip olabilmektedir. Bu halde ortada birden fazla taşıma sözleşmesi bulunmaktadır. Bu taşıma sözleşmelerinden ilk akdedilen sözleşmenin taşıyıcısı olan kişi, sonra akdedilen alt taşıma sözleşmesinin gönderenidir.

V. Taşıma Sözleşmesiyle İlgili Diğer Kişiler

Taşıma sözleşmesiyle ilgili diğer kişiler, taşıma sözleşmesini akdeden taraflar arasında yer almamakla birlikte, taşıma işinin ifasıyla bir şekilde ilgili olan kişilerdir. Bu kişiler doktrinde; “gönderilen” ve “taşıma konusu eşyanın sahipleri” olmak üzere ikili bir

⁷² TTK m. 926 hükmünün gerekçesinde bu husus “6762 sayılı Kanunun hükmünde, yüklenicinin taşıma işini üzerine alması, tarafların bu hususu kararlaştırmaları halinde mümkündür; buna karşılık Tasarı ile getirilen yeni düzenlemeye göre, yüklenici her halde bu hakkı haizdir ve gönderene bu hakkını kullanacağını bildirerek taşıyıcı veya taşıyan sıfatını da iktisap edecektir.” biçiminde ifade edilmiştir.

⁷³ **Akdeniz**, Umut, “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları” (Üzerine Alma), İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C. 4, S. 2, s. 181-204, s. 185-186.

⁷⁴ İfade edilmelidir ki; her ne kadar hükümde “olağan taşıma ücreti” kavramı kullanılmış olsa da, “taşıma ücreti” ifadesinin kullanılması dahi hükmün ifade etmek istediği husus bakımından yeterli olacaktır. İleride ele alınacağı üzere TTK’nın diğer hükümlerinde “taşıma ücreti” ifadesi olağan bir taşıma ücretini karşılamak üzere kullanılır. Hükümde yer verilen “olağan taşıma ücreti” ifadesi taşıma sözleşmesinde taşıma ücreti miktarının kararlaştırılmamış olması durumuna işaret eder.

ayırma tabi tutulmaktadır⁷⁵.

1. Gönderilen

Gönderilene ilişkin olarak TTK'da bir tanımlama yer almamaktadır. Bununla birlikte, TTK'da taşıma sözleşmesinden doğan borçlar sayılırken "*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi...*" şeklinde bir ifadeye yer verilmektedir (TTK m. 850/2). Bu ifadeden yola çıkılarak "gönderilen"; varma yerinde eşyayı kendi adına teslim alacak kişi olarak tanımlanabilir⁷⁶.

Bir taşıma ilişkisinde taşıma sözleşmesinin göndereni ile gönderileni aynı kişi olabilir⁷⁷. Böyle bir durumda aynı kişi hem gönderen hem gönderilen sıfatını haiz olur. Bu iki sıfattan kaynaklanan hakları elde ederek yükümlülükleri üstlenmiş olur⁷⁸. Örneğin, bir kişinin satın almış olduğu bir mobilyayı, kendi evine taşınması konusunda bir taşıma işletmesiyle anlaşarak evine taşıması halinde bu kişinin hem gönderen hem de gönderilen sıfatı bulunmaktadır.

Gönderilenin tespiti için öncelikle taşıma senedine (TTK m. 857/1-e), bu bulunmuyorsa yük senedine bakılır (TTK m. 859). Yük senedi yoksa ya da var ama gönderilene yer verilmemişse taşıma sözleşmesine göre gönderilen tespit edilmelidir⁷⁹. Ancak, gönderilen taşıma sözleşmesiyle dahi tespit edilmemiş olabilir. Tespit edilmiş olması taşıma sözleşmesinin objektif esaslı unsurları arasında yer almadığından, gerçekten çöp veya atıkların belirli bir yere taşınarak buraya boşaltılması konusunda anlaşılması durumunda olduğu gibi gönderilen hiç veya belirli olmasa dahi taşıma sözleşmesi mevcuttur⁸⁰. Diğer taraftan, gönderilene ilişkin olarak, taşıma sözleşmesinde veya taşıma senedinde yer alan bilgiler, bunu kesin ve doğru bir şekilde belirlemeye elverişli olmayabilir. Zira her ne kadar taşıma sözleşmesinin akdinde gönderilen belirlense de daha

⁷⁵ Aynı kavramın kullanımı için bkz. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 25; **Ülgen**, s. 70. Denizyoluyla taşımalarda taşıtan ile taşıyan arasında akdedilen navlun sözleşmesine dayanarak eşyayı taşıyana teslim eden kişi olan yükletene karşılık gelen bir sıfat karayoluyla eşya taşımalarında bulunmamaktadır.

⁷⁶ **Seven**, Gönderilen, s. 29.

⁷⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 28-29; **Eriş**, s. 474.

⁷⁸ Bu halde gönderilen her ne kadar gönderen sıfatına bağlı olarak taşıma sözleşmesinin tarafı olsa da, teknik olarak aynı zamanda taşıma sözleşmesinin dışında yer alan gönderilen olarak kabul edilir. Bu kişinin aynı zamanda gönderilen sıfatını haiz olması, taşıma sözleşmesinin dışında kalan üçüncü kişi olma niteliğine hanel getirmez.

⁷⁹ **Gençtürk**, s. 34.

⁸⁰ **Sözer**, s. 301; **Seven**, Gönderilen, s. 40-41. Ancak bu halde eşya, boşaltma ile eşya hukuku anlamında sahipsiz eşya sıfatını haiz olur, **Sözer**, s. 302-303.

sonra talimat verme yetkisi kullanılmak suretiyle değiştirilerek başka bir kişi gönderilen olarak tespit edilebilir (TTK m. 868/1)⁸¹. Ancak gönderilen olarak belirlenen kişi yeni bir gönderilen belirleyemeyecektir (TTK m. 868/3).

Taşıma sözleşmesiyle gönderilenin kararlaştırılmamış olması halinde doktrinde yer alan bir görüşe göre, bu halde gönderenin, gönderilen olarak kabulü gerekir⁸². Ancak doktrinde yer alan bizim de katıldığımız diğer bir görüş, bunun yeterli bir dayanağının bulunmadığı yönündedir⁸³. Gönderilenin gönderen tarafından talimat hakkı kullanılarak tespiti eşyanın varna yerine ulaşması anına kadar yapılabilir. Bunun yapılmamış olması, bir teslim engeli oluşturmaktadır⁸⁴. Taşıyıcı bu halde teslim yerinde gönderenden alacağı talimata göre hareket etmelidir (TTK m. 869).

2. Taşıma Konusu Eşyanın Sahipleri

Taşıma konusu eşyanın sahipleri, aynı zamanda gönderen veya gönderilen sıfatına sahip olabilir. Bu sıfatlara sahip olmaları halinde, bu sıfatlardan doğan haklarını kullanabilirler. Ancak bu sıfatları bulunmuyorsa, bu halde haklarını korumak istemeleri halinde genel hükümlere başvurmaları gerekmektedir⁸⁵. Örneğin; şartlarının varlığı halinde taşıyıcıya karşı tazminat davası açılabilir (TBK m. 49)⁸⁶.

Bu kişiler, aynı zamanda gönderen ya da gönderilen sıfatına sahip iseler taşıma ücretinin borçlusu konumunda olurlar. Sadece taşıma konusu eşyanın sahipliği sıfatı, taşıyıcının bu kişilere taşıma ücreti için başvurma hakkı vermemektedir. Zira kanun sırf bu sığfata sahip olmaya ücret ödeme yükümlülüğü yüklememektedir.

VI. Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

Taşıma sözleşmesinin unsurlarını taşıma işinin üstlenilmesi ile taşıma ücretini ödeme taahhüdü oluşturmaktadır. Çalışma konumuz olan taşıma ücretine geçmeden evvel taşıma

⁸¹ Seven, taşıma sözleşmesinde veya taşıma senedinde gösterilen gönderilen ile eşyanın taşınması sonucunda varna yerinde teslim edilecek olan gönderilenin farklılaşması halinde taşıma sözleşmesi veya taşıma senedinde gösterilen gönderilen için “şekli gönderilen” ifadesini kullanmaktadır, bkz. **Seven**, Gönderilen, s. 30-32.

⁸² **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 26; **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 344; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 13; **Gençtürk**, s. 34, dn. 134.

⁸³ **Seven**, Gönderilen, s. 34.

⁸⁴ **Seven**, Gönderilen, s. 34-35, dn. 42.

⁸⁵ **Gençtürk**, s. 35; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 29; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 14.

⁸⁶ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 29.

işinin üstlenilmesi konusu kısaca ele alınacaktır.

1. Taşıma İşinin Üstlenilmesi

Taşıma sözleşmesinin tarafları için taşıma sözleşmesinden doğan iki asli edim bulunmaktadır. Bu asli edimlerden ilki; taşıma işinin üstlenilmesidir. Bu edim taşıma sözleşmesini diğer sözleşmelerden ayırt etmeyi sağlayan edimdir. Başka bir deyişle, bu edim taşıma sözleşmesinin karakteristik edimidir. Örneğin; satış sözleşmesinde eşyanın mülkiyetinin devri veya ariyet sözleşmesinde eşyanın bir süreliğine kullandırılması bu sözleşmelerin karakteristik edimidir. İşte taşıma sözleşmesinin karakteristik edimi, taşıma işinin taşıyıcı tarafından üstlenilmesidir⁸⁷. Satıcının sattığı bir eşyayı alıcının evine götürme⁸⁸ veya bir kimsenin taşıtını personeliyle birlikte kullandırma taahhüdünde taşıma işi asli edim olarak üstlenilmediğinden ortada bir taşıma sözleşmesi bulunmamaktadır⁸⁹.

Taşıma sözleşmesinin varlığından söz edebilmek için, taşıma işinin üstlenilmiş olması gerekmektedir. Taşıma işi, taşımaya konu oluşturan eşyanın bir noktadan diğer bir noktaya götürülmesi suretiyle gerçekleştirilir. Ancak söz konusu götürülme, herhangi bir yere götürülme olmayıp eşyanın varma yerine ulaştırılması suretiyle gerçekleştirilir. Bu durumda eşya, fiziksel olarak yer değiştirmektedir⁹⁰. Buna göre “eşyayı elinde tutma” için ücret mukabili anlaşma taşıma sözleşmesinin geçerli bir şekilde kurulmuş sayılması için yeterli olmayacaktır. Aynı zamanda “*Şu eşyayı bir taşırsan, karşılığında ücret vereceğim.*” şeklindeki bir icap da kural olarak kabul karşılığında taşıma sözleşmesine vücut vermeyecektir. Zira taşıma sözleşmesinde belirli veya belirlenebilir bir varma yeri olmalıdır⁹¹. Söz konusu örnekte ise, icap karşılığındaki kabul ile varma yeri belirlenmiş

⁸⁷ **Koller**, § 407, s. 31, Rn. 31; **Paschke/ Oetker**, § 407, Rn. 25; **Möglich**, § 407, Rn. 4, 10; **Joachim/ Horn**, § 407, Rn. 20.

⁸⁸ TBK m. 211'e göre aksine sözleşme veya âdet yoksa, ölçme ve tartma gibi devir giderleri satıcıya, satılanı devralmak üzere yapılan giderler ve satılanın ifa yerinden başka yere taşınması gerektiğinde, taşıma giderleri alıcıya aittir. Hükümde taşıma ücreti değil, “*taşıma gideri*” ifadesi kullanılmaktadır. Satış sözleşmesinde satıcı tarafından eşyanın başka bir yere götürülmesinin yan edim olarak üstlenilmesi halinde ayrıca bir sözleşme bulunmamaktadır. Bu halde taşıma giderinden kasıt, satış bedeline dâhil olan bir kalemden ibarettir. Ancak satış sözleşmesinin akdinden sonra asli edim olarak taşıma işinin üstlenilmesi halinde ayrı bir sözleşme akdedilmişse bu sözleşme satıcı ile gerçekleşse dahi taşıma sözleşmesi mevcuttur, **Arkan**, s. 146. Dolayısıyla hükümdeki “*taşıma gideri*” kavramı bu halde taşıma ücretine işaret etmektedir.

⁸⁹ **Sunal Erguvan**, s. 21; **Gençtürk**, s. 13-14; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 13-14; **Ülgen**, s. 43; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 5; **Franko**, s. 10.

⁹⁰ **Koller**, § 407, Rn. 10; **Wiske (Heidel/ Schall)** § 407, Rn. 1; **Thume/ Schmidt**, § 420, Rn. 2; **Möglich**, § 420, Rn. 3.

⁹¹ **Sözer**, s. 301, 311.

olmadığı gibi belirlenebilir de değildir. Ancak varma yerinin yola çıktıktan sonra bildirileceği söylenerek anlaşılması ve gönderenin talimat hakkına dayanarak varma yerini belirlenmesi durumunda taşıma sözleşmesinin varlığını kabul etmek gerekir⁹². Bu halde varma yerinin taşıma esnasında bildirilmemiş olması halinde teslim engeli söz konusu olacaktır.

Taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için eşyanın mutlaka açıkça belirlenen bir yere taşınması gerekmemektedir. Taşıma sözleşmesinin tarafları varma yerini açıkça belirleyebileceği gibi örtülü olarak da belirleyebilir. Bu halde daha önce sıkça aynı tür eşyanın taşıyıcı tarafından belirli bir yere taşındığı ve bunun karşılığında ücrete hak kazanıldığı hallerde, “*Şu eşyayı ücret mukabili taşıyor musun?*” icabının kabul beyanı ile taşıma sözleşmesine vücut verildiği kabul edilmelidir.

Taşıma işi eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasını konu aldığından eşyanın az ya da çok bir mesafe hareket etmiş olması gerekir⁹³. Uygulamada sık karşılaşılamasa da eşyanın hareket ettirilerek aynı yere getirilmesinin üstlenilmesi durumunda da taşıma sözleşmesi mevcuttur. Eşyanın taşınmasının üstlenilmemesi ancak eşyanın bir kişiye ücret karşılığında teslim edilmesi halinde bir taşıma sözleşmesinden değil, saklama sözleşmesinden söz edilebilecektir (TBK m. 561 vd.).

Eşyanın sözleşmenin kuruluşu anında gönderenin zilyetliğinde ve hatta mevcut olması gerekmez. Henüz üretilmemiş bir eşyanın üretilince taşınması taşıyıcı tarafından üstlenildiği hallerde de taşıma sözleşmesi söz konusu olacaktır⁹⁴.

Taşıyıcının sadece eşyayı varma yerine götürme fiilini üstlenmesi yeterli olmamakta, kural olarak, gönderilen olarak belirlenen kişiye eşyanın varma yerinde teslimini de üstlenmesi gerekmektedir (TTK m. 850/2). Gönderilen üçüncü bir kişi olabileceği gibi taşıyıcının kendisi de olabilir. Kanaatimizce; sadece Almanya, Bulgaristan gibi ülke; Ankara, Çanakkale gibi sadece belirli bir şehir belirlemek suretiyle ücret karşılığı anlaşılan taşımalar için taşıma sözleşmesinin varlığını kabul etmek uygun olur. Yeter ki o yer hayali olmasın, gerçekte böyle bir ülke veya şehir bulunsun. “*Hayalistan*” gibi gerçekte bulunmayan bir ülke veya şehrin varlığı halinde ise sözleşme baştan itibaren imkânsızdır.

⁹² Akıncı, s. 9.

⁹³ Mesafenin az ya da çok olmasının taşıma sözleşmesinin kuruluşu üzerinde etkisi yoktur, Koller, § 407, Rn. 10; Franko, s. 3-4. Ancak mesafe taşıma ücreti miktarının azlığı ya da çokluğuna etki edebilir.

⁹⁴ Cumaloğlu, s. 15; Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, s. 155; Ülgen, Hukuki Sorunlar, s. 6; Akıncı, s. 2.

Gerçekte bulunan bir ülke veya şehirde eşyanın o yerde gönderilene bulunmaması sebebiyle teslim edilememesi ise bir teslim engeli oluşturur. Gönderilene adı zikredilmeksizin belirli ev ya da işyeri gibi bir mekân veya haritadan bir konum göstermek suretiyle tarafların eşyanın taşınması üzerinde anlaşmış olmaları halinde de eşya eğer taşıma sürecinde gönderen tarafından talimat hakkı kullanılarak gönderilen tespit edilmemişse teslim engeli oluşturur.

Taşıma işinin değil, yalnızca taşıtma işinin üstlenilmesi halinde taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi akdedilmiş olmayacaktır. Bu halde akdedilmiş olan bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesidir (TTK m. 917)⁹⁵.

2. Ücretin Üstlenilmesi

Taşıyıcıyı tanımlayan TTK m. 850/1 hükmünde eTTK'dan farklı olarak taşıma ücreti ifadesine yer verilmemektedir⁹⁶. Oysa eTTK m. 762'de, taşıyıcı tanımlanırken “*Taşıyıcı ücret mukabilinde eşya (Yük) ... taşıma işlerini üzerine alan kimsedir.*” ifadesiyle, taşımanın açıkça ücret karşılığı olması gerektiğine yer verilmekteydi⁹⁷. TTK'daki tanımda her ne kadar sadece taşıma sözleşmesinden bahsedilmekte ise de bu durum bir eksiklik olarak görülmemelidir (m. 850). Nitekim bu fıkradaki asıl amaç, taşıma sözleşmesinin değil, taşıyıcının tanımlamasıdır⁹⁸.

Taşıma sözleşmesinde taşıma işinin üstlenilmesinin karşılığını oluşturan edim taşıma ücretinin ödenmesinin üstlenilmesidir. Taşıyıcının taşıma sözleşmesiyle taşıma ücretini üstlenmesi yeterlidir. Taşıma ücretinin ödenmemiş olması sözleşmenin kurulması veya geçerliliği bakımından özellik arz eden bir durum değildir.

⁹⁵ Taşıtma işinin üstlenilmesi halinde “*taşıyıcı*” değil, “*taşıma işleri komisyoncusu*” sıfatına sahip olunur. Buna karşın taşıma işleri komisyoncusu taşımayı bizzat üstlenebilir. Bu halde taşıma işleri komisyoncusu taşıyıcı sıfatını haiz olur (TTK m. 926). Ancak taşıma işleri komisyoncusu taşımayı bizzat üstlenmediği hallerde taşıyıcı olarak nitelendirilemez. Bu halde bir taşıma sözleşmesi de mevcut değildir.

⁹⁶ Bu değişikliğin sebebi HGB § 407'deki düzenlemeden esinlenilmiş olunmasıdır. HGB § 407/1'de taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile eşyanın belirli bir yere taşınması ve orada teslimini borçlanacağı düzenlenmektedir. HGB § 407/2'de ise gönderilene kararlaştırılan taşıma ücretini ödemeyi borçlanacağı düzenlenmektedir. Bu husus TTK m. 850/2 ile tek hüküm olarak düzenlenmiştir. Hükümde taşıyıcı kavramını tanımlama yolundan vazgeçilmemiş olunmasına karşın, hükmün ikinci fıkrasıyla uyum sağlamak ve taşıma ücretini ödeme borcunun tekrar zikredilmesinden kaçınmak adına “*ücreti mukabilinde*” ifadesi yerine “*taşıma sözleşmesiyle*” kavramının kullanılmasının tercih edildiği görülmektedir.

⁹⁷ Navlun sözleşmesini düzenleyen TTK m. 1138/1 hükmünde “*navlun karşılığında*” ifadesi yer almaktadır. Bu hüküm, navlun sözleşmesinde tarafların edimlerini düzenlediğinden TTK m. 850/1 hükmünün değil, TTK m. 850/2 hükmünün özel düzenlemesi niteliğindedir.

⁹⁸ Bkz. TTK m. 850 hükmü gerekçesi.

Taşıma ücretini ödeme borcu kural olarak gönderenin uhdesinde olan bir borçtur (TTK m. 850/2). Bu borç, gönderen ile taşıyıcının akdetmiş oldukları sözleşmeden kaynaklanmaktadır. Bu sebeple taşıma ücretini ödeme borcu sözleşmeden doğan bir borç niteliğini taşımaktadır⁹⁹.

Taşıma sözleşmesinin asli edimi olduğundan Türk hukukunda ücret unsuru bulunmayan bir taşıma sözleşmesinden söz etmek mümkün değildir. Bu halde “*Ücret mukabili olmayan taşıma sözleşmesi*” diye bir sözleşme yoktur. Ücret unsuru sözleşmede bir edim olarak yer almıyorsa, sözleşmenin bir taşıma sözleşmesi olmadığı sonucu ortaya çıkacaktır.

Taşıma ücretini ödeme taahhüdü, aksi belirtilmedikçe, ortalama bir taşıma işinin ifası sırasında kullanılan araç ve gereçlerin kullanma ücretini kapsamaktadır. Bu anlamda; yükleme veya boşaltmada kullanılan araçlar ile soğutma gibi donanımların sağlanmasına ilişkin giderler kural olarak taşıma ücretine dâhildir¹⁰⁰.

Eşyanın taşınması esnasında ortaya çıkabilecek olan köprü ücreti, kılavuzluk ücreti vb. giderler de bu ücrete dâhildir¹⁰¹. Ortalama bir taşımada ortaya çıkabilecek maliyetlerden sapma ise, kural olarak taşıma ücretinin kapsamında yer almamaktadır. Taşıyıcının gönderenden taşıma sözleşmesinin akdinden sonra ortaya çıkan ve ortalama bir taşımayı aşan giderleri daha sonra taşıma ücreti olarak talep hakkı bulunmamaktadır¹⁰².

TTK’da sadece “...gönderen ... taşıma ücreti ödemeyi borçlanır.” denilmektedir (850/2). Mehzaz HGB §407/2’de ise “Gönderen **kararlaştırılan taşıma ücretini** ödemeyi borçlanır.” hükmüne yer verilmektedir¹⁰³. Buna karşın, mehzazını HGB §408/1-9’un oluşturduğu TTK m. 857/1-k¹⁰⁴ ve HGB §415’in oluşturduğu TTK m. 865/2-a’da

⁹⁹ Thume/ Schmidt, § 407, Rn. 57.

¹⁰⁰ Thume/ Schmidt, § 407, Rn. 58.

¹⁰¹ Thume/ Schmidt, § 407, Rn. 58.

¹⁰² Thume/ Schmidt, § 407, Rn. 58a.

¹⁰³ HGB § 407/2: “Der Absender wird verpflichtet, **die vereinbarte Fracht** zu zahlen.”.

¹⁰⁴ Esasen HGB § 408/1-9’da “*kararlaştırılan taşıma ücreti*” değil, “*teslimde borçlanılan taşıma ücreti*” ifadesine yer verilmektedir. Ancak her iki ifadede aynı anlama karşılık gelmektedir. Zira “*kararlaşırma*” da “*borçlanılan*” da bir sözleşmenin varlığına işaret eder. Esasen bu iki kavrama dahi ihtiyaç olmaksızın “*taşıma ücreti*” ifadesi taşıma sözleşmesinin varlığına işaret etmek için yeterlidir. Taşıma senedi, tarafların taşıma sözleşmesiyle birlikte kararlaştırmış oldukları hususları ispatta kolaylık sağlamak amacıyla düzenledikleri bir belge olduğundan ayrıca “*kararlaştırılan*” veya “*borçlanılan*” ifadesini zikretmeye gerek yoktur. Nitekim eTTK’da taşıma senedini düzenleyen hükümde “*taşıma ücreti*” ifadesi kullanılmakla yetinilmekteydi.

“(k)ararlaştırılan taşıma ücreti” ifadesine yer verilmektedir. Bu durum aynı husus için farklı kavram kullanılması sebebiyle kanun yapma tekniği açısından isabetli değildir. Ancak bu iki düzenleme arasında uygulama açısından farklılık arz eden bir durum bulunmadığı belirtilmelidir.

Taşıma faaliyetini devamlı surette yürütmeyip arizi olarak üstlenenler için aynı sonuca varılmalıdır. TTK’da arizi taşımalara ilişkin hüküm “Eşya ve yolcu taşımayı arizi olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümleri, uygun düştükleri ölçüde, uygulanır.” şeklinde düzenlenmektedir (TTK m. 851). Hükümde arizi taşımalara “bu Kitap hükümleri”nin uygulanacağı ifade edilmektedir. Her ne kadar TTK m. 20 hükmü taşıma işleri değil, TTK’nın birinci kitap olan “ticari işletme” kitabı içinde yer alsa da bu hüküm, TTK m. 850/3 hükmünde taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olarak görülmesi sebebiyle uygulanabilir. Zira ücret isteme hakkı tacir olmanın doğal bir sonucudur (TTK m. 20).

a. Taşıma Sözleşmesiyle Taşıma Ücretinin Kararlaştırılmış Olması

Taşımanın ücretli olarak yapılması taşıma sözleşmesinin tarafları arasında kararlaştırılmış olabilir. Bu kararlaştırma dolayısıyla söz konusu anlaşma bu sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine sebep olur. Taşıma ücreti üzerinde bir anlaşmanın bulunması yeterli olup ayrıca taşıma ücretinin miktarı üzerinde anlaşılması gerekmemektedir.

Taşımanın ücretli yapılması taraflar arasında açıkça kararlaştırılabilir. Bu halde söz konusu sözleşme TTK Taşıma İşleri kitabı veya CMR hükümlerine tâbi tutulur (TTK m. 850; CMR m. 1).

b. Taşıma Sözleşmesiyle Taşıma Ücretinin Kararlaştırılmamış Olması

Taşımanın ücretsiz yapılması hususu sözleşmesinin tarafları arasında tereddüde yer vermeyecek biçimde açık olarak kararlaştırılabilir. Bu anlaşma söz konusu sözleşmeyi taşıma sözleşmesi olarak nitelendirmekten alıkoymaktadır.

Taraflar, taşımanın ücretli veya ücretsiz yapılmasını her zaman açıkça kararlaştırmamış olabilir. Eğer taraflar arasında taşıma işinin ifası kararlaştırılmakla birlikte, taşıma ücretinin ödenmesinden bir şekilde bahsedilmemişse taşıyıcı taşıma ücretini TTK m. 20 hükmü gereğince tacirin ücreti talep hakkı çerçevesinde talep edebilir. Bu halde, taşıma işinin ücret karşılığı yapıldığı kabul edilmelidir. Bu durum taşıma sözleşmesinin mevcudiyetine herhangi bir hanel getirmeyecektir. Taşıma işinin herhalde

ticari iş olduğunun kabul edilmemesi halinde dahi aynı sonuca varılabilir. Taşıyıcı tacir ise, TTK m. 20 hükmü gereğince ücret talep edebilir. Taşıyıcının her halde tacir olduğu görüşü kabul edilmemiş olursa dahi taşıyıcı ticari işletme boyutuna varmayan bir işletme işlettiğinde TTK m. 15'nin TTK m. 20'e atfı sebebiyle yine ücret isteyebilir.

Tacirin ticari işletmesiyle ilgili faaliyetlerinin karşılıksız olması beklenemez¹⁰⁵. TTK m. 20 tacirin ücret isteme hakkını düzenlemektedir. Hüküm; “*Tacir olan veya olmayan bir kişiye, ticari işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan tacir, uygun bir ücret isteyebilir.*” şeklindedir. Hüküm tacirin gördüğü bir iş veya hizmet ile ilgili olarak akdetmiş olduğu sözleşmede, ücret ödenmesine ilişkin açıklığın bulunmaması halinde uygulama alanı bulmaktadır¹⁰⁶. Kanun koyucu, sözleşme taraflarının ticari işletmesiyle ilgili görülen bir iş veya hizmet karşılığında akdin kurulması esnasında bahsi geçmeyen ücret konusunu tacir lehine ve ücret konusunda anlaşıldığı şekilde kanuni bir varsayım öngörmektedir¹⁰⁷. Böyle bir varsayımın geçerli kabul edilmesi için gönderenin tacir olması gerekmemektedir¹⁰⁸. Mezkûr hüküm, taşıyıcının tacir olması sebebiyle taşıma sözleşmesine uygulanır¹⁰⁹. Taşıyıcı gördüğü taşıma işi sebebiyle taşıma sözleşmesini akdederken taşıma ücretine ilişkin bir belirlemenin söz konusu olmaması halinde dahi ücret talep edebilecektir. Dolayısıyla taşıyıcı henüz taşıma işinin ifasına başlamasa da taşımanın ücretli yapılması açıkça kararlaştırılmadığı hallerde, kanuni varsayım gereğince, taşıma ücretli olarak akdedilmiş kabul edilecektir. Böylece ortada bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilecektir.

Diğer taraftan belirtmek gerekir ki, tacirin ücret isteme hakkı, tarafların iradesini aşan biçimde uygulanamaz¹¹⁰. Taraflar taşımanın ücretsiz yapılacağını kararlaştırmış iseler, artık tacirin ücret isteme hakkından ve dolayısıyla bir taşıma sözleşmesinden bahsedilemez.

Bir kişinin taşıma işinin ifasını üstlenmemesi halinde taşıma ücretine hak kazandığından bahsedilemeyecektir. Örneğin, eşya taşıyıcının haberi olmaksızın taşıta

¹⁰⁵ Arkan, s. 145.

¹⁰⁶ Arkan, s. 145; Zeyneloğlu, Uygulamalı Taşıma, s. 66.

¹⁰⁷ Karahan, Sami, Ticari İşletme Hukuku, 23. Baskı, Konya 2012, s. 107.

¹⁰⁸ Nomer Ertan (Ülgen / Helvacı / Kendigelen / Kaya/ Nomer Ertan), s. 274.

¹⁰⁹ Arkan, s. 145-146; Çetinkaya, Nurgül, Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2016, s. 33-34.

¹¹⁰ Sözer, s. 305; Sözer, Taşıma Sözleşmesi, s. 39.

yüklenmişse bu durumda eşyayı taşıyan kişi¹¹¹ ile yükleyen kişi arasında karşılıklı birbirine uygun irade beyanı bulunmadığından bu kişiler arasında taşıma sözleşmesi kurulmamıştır¹¹². Bu sebeple, eşyayı taşıyan kişi taşıma ücretini talep edemeyecektir¹¹³. Ancak eşyanın taşıta yüklenmiş olduğu taşıtın hareket etmesinden sonra tesadüfen fark edilip eşya ambalajın üzerindeki adrese götürülüp teslim edilmişse, zımni kabul yoluyla taşıma sözleşmesi kurulmuştur. Böyle bir durumda taşıyıcı eşyayı yükleyen kişiden taşıma ücretini talep edebilecektir.

Akdedilen bir sözleşmede taşımanın ücret mukabili yapılacağına ilişkin açık anlaşmanın bulunmadığı durumlarda CMR'nin uygulama alanı kapsamında yer almadığı yönünde bir sonuca ulaşılmamalıdır¹¹⁴. Bu halde uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde TTK'daki tacirin ücret isteme hakkına ilişkin hükümler uygulama alanı bulmaktadır¹¹⁵.

VII. Taşımanın Karayoluyla ve Taşıtla Yapılması

CMR taşımanın karayolunda yapılmasını taşımanın uygulama alanına girmesi bakımından şart koşmaktadır (m. 1). Ancak CMR'de karayolundan ne anlaşılması gerektiğine ilişkin bir tanımlama yer almamaktadır. Oysa karayolunda kullanılacak taşıt kavramına ilişkin olarak 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafik Anlaşması¹¹⁶ m. 4'e atıf yapılmıştır. O halde bu milletlerarası sözleşmede olduğu gibi CMR bakımından da taşıt kavramından; motorlu taşıtlar, mafsallı taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlaşılmalıdır. TTK'da bu konuda açık bir hüküm bulunmasa da uygulama alanı bakımından mehzaz olan CMR'den alınan ağır sorumluluk hükümleri dikkate alındığında taşıt ile yapılmayan taşımalara TTK Taşıma İşleri kitabının uygulanmaması uygun olur¹¹⁷.

Taşıtlar kavramına ilişkin olarak böyle bir atıf yapılmış iken, karayoluna ilişkin olarak

¹¹¹ Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya taşımayı üstlenen kişi olduğundan, bu kişiyi teknik olarak taşıyıcı olarak nitelendirmek mümkün değildir (TTK m. 850/1).

¹¹² **Sunal Erguvan**, s. 36.

¹¹³ Bununla beraber, taşımanın eşyaya taşıma esnasında herhangi bir zarar gelirse taşıyan kişi de bu zarardan taşıma hukuku hükümlerine göre sorumlu olmayacaktır.

¹¹⁴ **Uslu**, s. 40.

¹¹⁵ **Canbolat**, Ayşe Gül, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2009, s. 8; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 37-39; **Erdil**, s. 15, 350.

¹¹⁶ 6547 sayılı Kanun, RG. 02.05.1955. Karayolu Trafik Anlaşması'nın resmi çevirisi için bkz. RG. 11.05.1955, S. 9003.

¹¹⁷ **Kıran**, Taşıtlar Kavramı, s. 313-315.

bir atfın yapılmamış olması karşısında CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda karayolu kavramından ne anlaşılması gerektiği devletlerin iç mevzuatlarına bırakıldığı söylenebilir¹¹⁸. Uygulanacak hukukun Türk hukuku olması durumunda Karayolları Trafik Kanunu¹¹⁹ (KTK) m. 3/3'de yer alan tanıma göre karayolunun sınırlarını çizmek uygun olur. Hükme göre karayolu; *“Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar”* olarak kabul edilir.

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından, taşımanın karayolunda yapılması şart koşulmamıştır. KTK anlamında karayolu kabul edilmeyen, bir kişinin mülkiyetinde ve kamunun yararlanmasına açık olmayan bir arazide yapılan taşımalar dahi TTK Taşıma İşleri kitabının uygulama alanına girmektedir. Bu taşımalarda, kullanılacak taşıtın türü bakımından da bir sınırlama bulunmamaktadır¹²⁰.

Belirtmek gerekir ki, taşımanın karayoluyla ve taşıtla yapılması taşıma sözleşmesinin asli bir unsuru değildir. Bunların yokluğu halinde dahi geçerli şekilde kurulmuş bir taşıma sözleşmesi bulunmaktadır. Ancak bunlar uygulama şartı olmaları sebebiyle bunların yokluğu halinde ilgili mevzuat hükümleri uygulanamamaktadır.

VIII. Taşıma Ücretinin Unsuru Olduğu Taşıma Sözleşmesinin Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşme Olmasının Sonuçları

Taşıma ücreti, taşıma ediminin karşılığını oluşturur. Meydana gelen bu karşılıklı ilişkisi (synallagma) sebebiyle taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olması, taşıyıcıya karşı TBK m. 97'de düzenlenen ödemezlik def'inin ileri sürülebilmesine imkân sağlar¹²¹. Bunun yanında TBK m. 125'te düzenlenen temerrüdün sonuçları hükmü ve TBK m. 136'daki ifa imkânsızlığına ilişkin hükümler, taşıma sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olması dolayısıyla uygulanabilme kabiliyetini haizdir¹²². Karşılıklı ilişkisi sebebiyle taşıma işinin ifası herhangi bir sebeple imkânsızlaşırsa, ücret ödeme

¹¹⁸ **Özdemir**, s. 21. Gençtürk ise, karayolunu CMR açısından bu milletlerarası sözleşmede sayılan taşıtların hareketine tahsis edilen alan olarak kabul etmektedir, **Gençtürk**, s. 51.

¹¹⁹ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, RG. 13.10.1983, S. 18195.

¹²⁰ **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 4.

¹²¹ **Eren**, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 19. Baskı, Ankara 2015, s. 211.

¹²² **Eren**, s. 31.

yükümlülüğü de ortadan kalkmış olur¹²³.

Taşıma ücretini ödeme borcunun sözleşmeden kaynaklanan bir borç olmasının sonucu olarak irade bozukluğu halleri olan hata (yanılma), hile (aldatma) ve ikrah (korkutma) hallerinde TBK m. 30-38 hükümleri uygulanabilir. Örneğin, gönderen taşıma ücretini gerçekte üstlenmek istediğinden önemli ölçüde çok veya az miktar için açıklamışsa sözleşmeyi iptal ettirebilir (TBK m. 31/1-5). Ancak bu hata, basit hesap hatası olarak kabul edilen matematiksel işlemlerden kaynaklanıyorsa, bu durum taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etki etmez. Ancak düzeltilebilir (TBK m. 31/2).

Taşıma işiyle taşıma ücreti arasında açık bir oransızlığın bulunması ve bunun taşıyıcının gönderenin özel durumundan yararlanarak meydana gelmiş olması halinde de taşıma sözleşmesinin gabin (aşırı yararlanma) gerekçesiyle iptali gündeme gelebilir. Gönderen aynı zamanda tacir ve taşıma tacirin ticari faaliyetine ilişkin ise, TTK m. 18/2 hükmünde yer alan basiretli bir iş adamı gibi hareket etme yükümlülüğü karşısında düşüncesizliği ve deneyimsizliği sebebiyle gönderenin ileri sürdüğü gabin iptal sebebi olarak kabul edilmemelidir. Ancak zor durumda kalması sebebiyle gabin iptal sebebi olarak kabul edilebilir.

B. Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi

Taşıma işleri komisyoncusu, asli edim olarak, taşıma konusu eşyayı taşımayı değil, “*taşıtmayı*” üstlenmektedir (TTK m. 917). Ancak eşyanın taşıtılmasının üstlenilmesi eşyanın taşınmasının üstlenilemeyeceği anlamına gelmemektedir¹²⁴. Taşıma işleri komisyoncusu tarafından eşyanın taşıtılması yanında eşyanın taşınması da üstlenilebilir. Bu husus TTK’da “*Taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir.*” şeklinde açıkça ifade edilmektedir (m. 926).

Taşıma işleri komisyoncusu bakımından eşyayı taşıma borcu, herhalde var olan bir borç değildir. Böyle bir borcun üstlenilmesi esasında bir hak niteliğindedir. Bu hakkın kullanılabilmesi için taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde taşımanın üstlenilebileceği hususuna açıkça yer verilmesine gerek yoktur. O halde, kural olarak gönderenden icazet almaksızın taşıma işleri komisyoncusu taşımayı üstlenebilir¹²⁵. Bu

¹²³ Sunal Erguvan, s. 20, dn. 13.

¹²⁴ Akdeniz, Üzerine Alma, s. 184.

¹²⁵ TTK m. 926 gerekçesi bu hususu “...6762 sayılı Kanunun hükmünde, yüklenicinin taşıma işini üzerine alması, tarafların bu hususu kararlaştırmaları halinde mümkündür; buna karşılık Tasarı ile getirilen yeni

hakkını kullanabilmesi için gönderene bir bildirim yapması yeterli olacaktır¹²⁶. Ancak böyle bir hakkın kullanabilmesi için taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinde eşyanın bizzat taşıma işleri komisyoncusu tarafından taşınmasının yasaklanmamış olması gerekir¹²⁷. Bununla birlikte, daha sonra gönderen tarafından taşıma işleri komisyoncusuna verilen bir talimat ile eşyanın taşınması yasaklanamaz¹²⁸.

Taşıma işleri komisyoncusunun eşyayı taşımaya üstlenmesi karşılığında, gönderen ücret ödeme borcu altına girmektedir. Bu ücret, komisyonculuk ücretinden farklı bir ücrettir¹²⁹. Taşıma ücreti bu halde komisyonculuk ücretinin yanında taşıma işleri komisyoncusu tarafından talep edilebilir (TTK m. 926). Zira bu üstlenme ile taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin yanı sıra bir taşıma sözleşmesi akdedilmiş olmaktadır¹³⁰.

TTK'da taşıma işinin bizzat taşıma işleri komisyoncusu tarafından üstlenilmesi halinde olağan bir taşıma ücretine hak kazanılacağı düzenlenmektedir (m. 926). Bu düzenlemeyi TTK'daki taşıma ücretine ilişkin diğer düzenlemelerde olduğu gibi tamamlayıcı hukuk normu olarak kabul etmek uygun olur. O halde, taşıma ücretine ilişkin bir anlaşma bulunmakta ise, olağan taşıma ücreti değil, tarafların karşılıklı birbirine uygun iradeleriyle kararlaştırdıkları taşıma ücreti geçerli olacaktır.

TTK'da taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işinin bizzat üstlenilmesi karşılığında ücret ödeneceğine yer verilmektedir. Bu sebeple taşıyıcının tacir olup olmadığı ve taşıma ücretinin açıkça kararlaştırılmamış olunması halinde ücret isteme hakkına sahip olup olmadığı tartışmasına yer yoktur¹³¹.

düzenlemeye göre, yüklenici her halde bu hakkı haizdir ve gönderene bu hakkını kullanacağını bildirerek taşıyıcı veya taşıyan sıfatını da iktisap edecektir..." şeklinde açıklamaktadır.

¹²⁶ TTK m. 926 gerekçesindeki "...Tasarı ile getirilen yeni düzenlemeye göre, yüklenici her halde bu hakkı haizdir ve gönderene bu hakkını kullanacağını bildirerek taşıyıcı veya taşıyan sıfatını da iktisap edecektir..." ifadesinden de aynı sonuca ulaşılabilir.

¹²⁷ **Akdeniz**, Üzerine Alma, s. 187.

¹²⁸ **Akdeniz**, Üzerine Alma, s. 187.

¹²⁹ Taşıma işleri komisyoncusunun ücret hakkı TTK m. 917, 920 ve 921'de düzenlenmektedir. Bu hükümlerde yer verilen ücret, taşıma ücretinden farklı olup komisyonculuk ücretidir.

¹³⁰ Nitekim bu husus TTK m. 926 hükmünün gerekçesinde "...Bu hallerde, taşıma işleri yükleniciliği sözleşmesi ile taşıma sözleşmesi yan yana yürürlükte olacağından, yüklenici, hem 918 inci madde uyarınca yerine getireceği edimler için 920 nci madde uyarınca ücret, hem de taşıma sözleşmesinin ifası için ilgili hükümlere göre taşıma ücreti (navlun) talep edebilecektir..." şeklinde açıklanmaktadır. Bir taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin bulunması halinde ayrıca gönderen tarafından bir icaba gerek olmadan bir kabul beyanı yerine geçen bir beyan ile taşıma sözleşmesinin kurulduğu kabul edilmelidir.

¹³¹ Buna karşın, ücrete hak kazanılacağına ilişkin TTK m. 926 hükmü düzenlemesi bulunmasaydı da, TTK m. 917/2'deki taşıma işleri komisyonculuğunun bir ticari işletme faaliyeti olduğuna ilişkin düzenlemeden

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi akdedilirken kesin bir ücret kararlaştırılmış, yani; ücret olarak taşıma ücretini de içeren tek ücret kararlaştırılmış olabilir¹³². Böyle bir durumda gönderenden ayrıca bir ücret talep edilemeyecektir. Zira kesin ücreti düzenleyen TTK m. 921 hükmü, taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üzerine almasını düzenleyen TTK m. 926 hükmüne göre *lex specialis* (özel hüküm) niteliğindedir¹³³.

Taşıma işleri komisyonculuğu CMR’de düzenlenmemektedir. Dolayısıyla taşıma işleri komisyonculuğu CMR’nin uygulama alanına girmemektedir. Ancak taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işinin bizzat ifasını üstlendiği hallerde akdedilmiş olan taşıma sözleşmesi için CMR uygulama alanı bulmaktadır¹³⁴.

Ş4. BİR TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN MEVCUT OLMADIĞI EŞYA TAŞIMALARI

A. Ücretsiz Gerçekleştirilen Eşya Taşımaları

Ticari hayatta yürütülen faaliyetler, tacir veya esnaf olarak bu faaliyetleri yürüten kişilerin bir gelir sağlama amacına hizmet etmektedir. Dolayısıyla ticari faaliyetler, bir gelir karşılığında gerçekleştirilir. Örneğin, bir taşıyıcı, (A) şehrindeki bir kişiye ait bir fabrikanın ürettiği malları (B) şehrindeki bir süpermarkete taşımayı üstlenmesi kural olarak taşıyıcının gelir elde etme amacıyla açıklanabilir.

Kural, taşıyıcılığı meslek olarak üstlenmiş olan kişilerin ücret mukabili taşımayı gerçekleştirmesi olmakla birlikte, örneğin; arkadaşlık, akrabalık vb. sebeplerle bu kişiler dahi taşımayı açıkça ücretsiz olarak gerçekleştirmeyi üstlenebilir. Demek ki, ister tacir olsun ister olmasın, taşımanın ücretli yapılması kadar ücretsiz yapılması da toplumsal bir gerçekliktir.

Taşıma işi, ticari hayatta kural olarak ücretli yürütülen bir faaliyettir. Ticari hayatta taşıma işinin ücret karşılığı yapılması asıldır. Taşıma işinin ücretli mi yoksa ücretsiz mi

dolayı taşıma işleri komisyoncusunun tacir olduğundan bahisle ücret isteme hakkının bulunduğundan bahsedilecekti (TTK m. 20, 22).

¹³² TTK m. 921’deki “*Ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa, taşıma işleri komisyoncusu, taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur.*” hükmünde her ne kadar sadece “*taşıma giderleri*” zikredilmişse de hüküm taşıma ücretini de kapsayacak şekilde anlaşılmalıdır.

¹³³ **Koller**, § 458, Rn. 3; **Akdeniz**, Üzerine Alma, s. 188-189.

¹³⁴ **Akdeniz**, Üzerine Alma, s. 193.

yapıldığı konusunda bir ihtilaf bulunuyorsa, taşıyıcının taşımayı ücret mukabili gerçekleştirdiği kabul edilir¹³⁵. Bu halde, taşıma işinin ifasının taşıyıcı tarafından ücretsiz üstlenildiğini iddia eden gönderen veya gönderilen iddiasını ispatla yükümlüdür (TMK¹³⁶ m. 6)¹³⁷.

Diğer taraftan, gerçekleştirilen her taşımanın mutlaka ücret mukabili yapıldığının kabulü toplumsal hayatın gerçekleriyle bağdaşmaz. Taşıma işi meslek edinilmek suretiyle değil, arızı olarak da gerçekleştirilebilir. Kişiler, hukuk dışındaki toplumsal düzen kuralları olan ahlak, din, görgü veya örf- adet kurallarının gereğine uygun hareket etme düşüncesi gibi saiklerle başkasına ait bir eşyayı taşımayı ücret mukabili olmaksızın taşıma işini üstlenebilir. Örneğin, esasında memur olan ve taşıma işinin meslek olarak icra etmeyen bir kişi, yaşlı bir kadına ait bir eşyayı kendi dini anlayışına göre hayır işleme amacıyla kadının evine taşımayı üstlenmiş ve taşımış olabilir. Böyle bir durumda eşyayı taşıyan kişinin bir gelir elde etme amacının bulunduğu söz edilemez.

TTK'da taşıma işleri ticari işletme faaliyeti olarak düzenlenmektedir (m. 850/3). Bu hüküm kural olarak her taşımayı kapsamaktadır (m. 851). Buna karşın, tereddüde mahal bırakmayacak biçimde açık olarak taşıma işinin ücretsiz gerçekleştirilmesi taraflar arasında kararlaştırılmış olabilir. Böyle bir durumda söz konusu taşımada, taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilemeyecektir¹³⁸. Bu durumun doğal sonucu olarak, bu taşımada taraflar, teknik olarak gönderen ile taşıyıcı sıfatlarını haiz olmamaktadır.

Taraflar taşıma işinin ücretsiz yapılacağını açıkça kararlaştırabileceği gibi zımni olarak da kararlaştırabilir. Yukarıda yer verilen yaşlı kadına yardım etmek üzere eşya taşıma örneğine benzeyen durumlarda sözleşmenin zımni olarak ücretsiz yapıldığı kabul edilmelidir. Arızı taşımalar için geçerli olan bu durum ticari hayatta taşımanın ücretli yapılmasının asıl olması karşısında ileri sürülemez. O halde zımni taşımanın zımni olarak kararlaştırıldığı kabulü ücretsiz olması sadece arızı taşımalar için geçerli bir durumdur.

B. Ücretsiz Gerçekleştirilen Eşya Taşımalarının Tabi Olduğu Hükümler

TTK ile CMR'de yer verilen ağır sorumluluk sisteminin uygulanmasının adil

¹³⁵ **Karan**, s. 30-31.

¹³⁶ 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu, RG. 22.11.2001, S. 24607.

¹³⁷ **Koller**, § 412, Rn. 49; **Canbolat**, s. 8.

¹³⁸ **Sözer**, s. 304, 305.

olmayacağı düşünülerek ücretsiz taşımalar mevzuatta kapsam dışı bırakılmaktadır (TTK m. 850; CMR m. 1)¹³⁹. TTK ve CMR ücretsiz yapılan taşımaları uygulama alanı dışında bıraktığı için bu mevzuat hükümleri ücretsiz gerçekleştirilen taşımalara uygulanamayacaktır. O halde taşımanın ücretsiz yapılması ve böylece taşımada sözleşmenin tarafları arasında bir itilafın söz konusu olması halinde uygulanacak hükümlerin tespit edilmesi gerekmektedir.

Taşıma sözleşmesinin ücret mukabili akdedilmiş olması şart olduğundan ücret unsurunu bünyesinde barındırmayan bir sözleşmeyi taşıma sözleşmesi olarak nitelendirmek mümkün değildir (TTK m. 850; CMR m. 1)¹⁴⁰.

Taşımanın ücretsiz yapılması halinde uygulanacak hükümlere ilişkin doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. Doktrinde yer alan bir görüşe göre, bu sözleşmenin hukuki niteliği vekâlet sözleşmesi olup, ilişkiye vekâlet sözleşmesi hükümleri uygulanmalıdır¹⁴¹. Zira bu görüş, ücretin vekâlet sözleşmesinin zorunlu bir unsuru olmadığını ifade etmektedir.

Doktrinde yer alan diğer bir görüş ise; taşımanın ücretsiz yapılması halinde ortada bir sözleşme bulunmamaktadır. Bu halde sözleşme dışı bir sorumluluk söz konusudur¹⁴². Bir sözleşmenin vücuda gelmesi için tarafların iradelerinin bir konuda birleşmesi yetmeyeceği, borç altına girme niyetlerinin de ortaya koyulması gerektiği ifade edilmektedir¹⁴³. Bu gerekçeyle taşımanın ücretsiz yapılması durumunda taşımanın sözleşme dışı bir sorumluluk bağlamında değerlendirilmesi ve TBK hükümlerinin uygulanması gerektiği savunulmaktadır.

Doktrindeki diğer bir görüşe göre ise, kendine özgü kuralları bulunan ve başlı başına bir hukuk dalı olan taşıma hukukunun kuralları varken, ücret unsurunun bulunmaması sebebiyle taşıma sözleşmesi kabul edilmeyen bir sözleşmeyi vekâlet sözleşmesi

¹³⁹ **Gençtürk**, s. 50; **Adıgüzel**, s. 23; **Arkan**, Sabih, “*Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri- TTK İle Karşılaştırmalı İnceleme* (Karşılaştırmalı İnceleme)”, Batider 1979, C. X, S. 2, s. 397-414, s. 403.

¹⁴⁰ **Franko**, s. 14; **Zeyneloğlu**, *Uygulamalı Taşıma*, s. 65; **Atabek**, s. 25.

¹⁴¹ **Ülgen**, s. 10, 37; **Ülgen**, *Hukuki Sorunlar*, s. 9; **Sözer**, s. 305; **Sözer**, *Taşıma Sözleşmesi*, s. 35; **Arkan**, Sabih, “*Taşıyıcının Ücret Hakkı*”, Prof. Dr. Fadıl H. Sur’un Anısına Armağan (Ücret Hakkı), Ankara 1983, s. 339-354, s. 339; **Arkan**, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15. Özdemir, ücretsiz yapılan taşımalara vekâlet sözleşmesinin hükümlerinin uygulanmasından bahsetmemekle birlikte genel hükümlerin uygulanması gerektiği kanaatini taşıdığı ifade etmektedir, **Özdemir**, s. 20, dn. 32.

¹⁴² **Sunal Erguvan**, s. 36-37; **Franko**, s. 71-72; **Zeyneloğlu**, *Uygulamalı Taşıma*, s. 68; **Akman**, Galip Servet, *Sorumsuzluk Anlaşması*, İstanbul 1976, s. 124. Ayrıca bkz. **Franko**, s. 60, dn. 246’daki diğer yazarlar. Haksız fiil sorumluluğu olduğu yönündeki görüş için bkz. **Durak/Şahin**, s. 356.

¹⁴³ **Akman**, s. 124.

hükümlerine tâbi tutmak isabetli değildir¹⁴⁴. Bu görüş uyarınca, bu sözleşmelerin konusu da bir eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasıdır. Ayrıca arızı taşımaları düzenleyen hükümlerin ruhundan hareketle ücretsiz taşımalara dahi taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği ifade edilmektedir. Bu sözleşmelere, taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygun düştüğü ölçüde kıyasen uygulanması gerektiği savunulmaktadır.

Kanaatimizce ücretsiz gerçekleştirilen taşımalara vekâlet hükümlerinin uygulanması isabetli olacaktır. Zira her ne kadar taşıma hukuku ayrı bir hukuk dalı olsa da bu durum başlı başına ücretsiz gerçekleştirilen taşımalara kendine özgü kuralların bulunduğu iddiasıyla ücretli gerçekleştirilen taşımaya ilişkin hükümlerin, kıyasen de olsa, uygulanmasını haklı kılmamaktadır. Ücretsiz gerçekleştirilen taşımalara uygulanacak hükümlerin tespitinin hareket noktası taşıma hukukunun ayrı bir hukuk dalı noktası olması olmamalıdır.

Değerlendirilecek husus, bu kuralların uygulama alanı ve hukuki niteliği olmalıdır. TTK m. 850 hükmü dikkate alındığında ücretsiz gerçekleştirilen taşımalarının varlığında taşıma sözleşmesinden söz edilememektedir. Arızı taşımalara her ne kadar uygun düştüğü ölçüde TTK Taşıma İşleri kitabı uygulanacak olsa da arızı taşımaların da ücretli yapılan taşımalar olduğu gözden kaçırılmamalıdır. CMR m. 1'e bakıldığında, CMR'nin ücretsiz gerçekleştirilen taşımaları uygulama alanının dışında bıraktığından şüphe bulunmamaktadır¹⁴⁵. Buna rağmen bu taşımaları bu kurallara tabi tutmak kanun koyucunun amacını aşan bir değerlendirme olacaktır.

Ücretsiz gerçekleştirilen taşımalarda da eşyası taşınan kişinin bir işi görülmektedir. Vekâlet sözleşmesinin, vekilin vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemini yapmayı üstlendiği sözleşme olduğu dikkate alındığında ücretsiz gerçekleştirilen taşımaların hukuki niteliği vekâlet olarak görülmektedir (TBK m. 502/1). Nitekim vekâlet hükümleri niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, TBK'da düzenlenmeyen iş görme sözleşmelerine de uygulanır (TBK m. 502/2). Ayrıca sözleşme veya teamül bulunmuyorsa vekâlet sözleşmesi ücretsiz olarak akdedilmiş olur (TBK m. 502/3). Sonuç olarak, ücret unsuru vekâlet sözleşmesi bakımından zorunlu bir unsur olmadığından ve ücretsiz gerçekleştirilen

¹⁴⁴ **Cumaloğlu**, s. 22; **Sözer**, s. 305-306, 317-318. Alman hukukunda ücretsiz gerçekleştirilen taşımalara mehz HGB'nin uygulanabileceğine ilişkin görüş için bkz. **Canaris**, § 31 II, Rn. 10.

¹⁴⁵ **Herber/ Piper**, Art. 1, Rn. 10.

taşımalarda eşyası taşınan kişinin bir işi görüldüğünden vekâlet hükümleri taşıma işinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanmalıdır.

§5. TAŞIMA ÜCRETİNİN KAPSAMI

Taşıma ücreti, taşıma işinin kısmen veya tamamen sonuçlandırılmasının karşılığıdır. Bir başka ifade ile, taşıma ücreti, taşıma sözleşmesinin asli edimi olan taşıma işinin ifasının karşılığını oluşturan ve taşıyıcı tarafından taşıma işinin ifası karşılığında talep edilebilen maddi menfaattir. Bu haliyle taşıma ücreti, taşıma sözleşmelerinin bir unsuru olup taşıyıcının taşıma işi karşılığında talep edebileceği asgari alacağı oluşturur.

Taşıyıcının, taşıma işinin ifası karşılığında taşıma ücretine ilave olarak başka talep hakları da söz konusudur. Bunlar; taşıma ücretinin yanı sıra, taşıma işinin ifası esnasında ve taşıma işinin icrası sebebiyle ortaya çıkan giderler, tazminat, ek uygun ücret ve bekleme ücretidir. Bu kavramlara TTK Taşıma İşleri kitabında ve CMR’de sıklıkla yer verilmektedir.

Gönderilenin taşıma ücretini ödeme borcunu düzenleyen TTK m. 871/4’te “Gönderenin sorumluluğu, sözleşmeye göre ödenmesi gereken bedeller için devam eder.” hükmü yer almaktadır. Bu hükümde yer alan “ödenmesi gereken bedeller” ifadesi sadece taşıma ücretini ifade etmemektedir. Zira hükmün ikinci fıkrasında açıkça “taşıma ücreti” kullanılmışken dördüncü fıkrasındaki bu ifadenin aynı hususa işaret etmediği kabul edilmelidir¹⁴⁶.

CMR m. 13/2’te de istem hakkını kullanan gönderilenin taşıma senedinde gösterilen ödemelerle (charges) yükümlü tutulduğuna yer verilmektedir. Taşıma senedinde yer verilmesi gereken ödemeler ise, CMR m. 6/1-i’de taşımayla ilgili ödemeler (Charges relating to the carriage) olarak öngörülmektedir. Dolayısıyla bu “ödemeler” ile de taşıyıcının taşıma ücretinden daha kapsamlı bir alacağı ifade edilmek istendiği söylenebilir.

Kanaatimizce taşıyıcının taşıma ücretinin yanında talep edebildiği maddi menfaatleri kavramsal olarak yalnızca taşıma ücretinden ayırmak için “geniş anlamda taşıma ücreti” ifadesi kullanılabilir. Bu halde yalnızca taşıma işinin karşılığını oluşturan asli edimin kastedildiği hallerde ise, “dar anlamda taşıma ücreti” kavramı kullanılabilir. Kullanılan taşıma ücreti kavramı “geniş anlamda taşıma ücreti” kavramı kullanılmadığı müddetçe

¹⁴⁶ Hükmün mehzını oluşturan HGB § 421’de ikinci fıkrada “geschuldete Fracht” ifadesi kullanılmakta iken, dördüncü fıkrada “geschuldeten Beträge” ifadesine yer verilmektedir. Dolayısıyla her iki fıkranın aynı şeyi ifade ettiği söylenemez.

dar anlamda taşıma ücretine karşılık gelmektedir.

Geniş anlamda taşıma ücreti kavramını kapsamak üzere yalnızca bedel kavramının kullanılması düşünülebilir. Ancak bedel kavramı, geniş anlamda taşıma ücreti kavramına tam olarak karşılık gelmemektedir. Zira bedel kavramı, teslimde ödemede taşıma sözleşmesi dışında kalan, sözleşmeden doğan alacağı da içermektedir (TTK m. 872). Bu alacak ise, esas itibariyle bizzat taşıyıcı için ödenmemekte, gönderene verilmek üzere taşıyıcıya teslim edilmektedir. O halde bedel kavramı, mahiyeti itibariyle geniş anlamda taşıma ücreti kavramından daha kapsamlıdır. Oysa bizim geniş anlamda taşıma ücreti olarak değerlendirdiğimiz grup eşyanın varma yerinde teslimi esnasında taşıyıcının gönderilenden talep hakkına sahip olduğu alacaklardan oluşmaktadır. Bu anlamda geniş anlamda taşıma ücreti kavramının bedel kavramından daha dar kapsamlı olduğu söylenebilir.

Taşıma işinin yürütülmesinde menfaatlerin dengelenmesi amacına hizmet eden giderler, tazminat, ek uygun ücret ve bekleme ücretinin geniş anlamda taşıma ücretinin kapsamı içinde değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususu ele alınmalıdır. Değerlendirme sonucu, çalışmamızda geniş anlamda taşıma ücretinin sınırlarının çizilmesi bakımından faydalı olacaktır.

A. Giderler

Taşıma işinin ifasından kaynaklanarak taşıyıcıya ödenmesi gereken bir takım maddi değerler daha bulunmaktadır. Bunlar, taşıma ücreti kapsamında yer almamaktadır. Zira bu maddi değerler, taşıyıcının taşıma işinin karşılığında elde etmeyi beklediği kazanç değildir. Gider (Aufwendung) adı verilen bu harcamalar taşıma işinin ifası esnasında taşımının gidişatından kaynaklanır. Bunlara ilişkin olarak TTK'nın çeşitli maddelerinde düzenlemelere yer verilmektedir¹⁴⁷.

Taşıyıcı, taşıma ücretinden başka bir takım malvarlığı değerini daha talep etme hakkına sahiptir. Bu malvarlığı değerlerinin talep edilebilmesi için harcamaların eşya için yapılmış olması ile durum ve şartlara göre yapılmasının gerekli olması gerekir. Gereklik kanun hükmünden de kaynaklanabilir. Örneğin; TTK m. 858/4 hükmüne göre; taşıyıcı, uygun araçları varsa gönderenin istemi üzerine eşyanın ağırlığını, miktarını veya içeriğini denetlemekle yükümlüdür. Böyle bir istem halinde, taşıyıcı denetleme ile ilgili giderleri

¹⁴⁷ Giderlere ilişkin düzenlemeler için bkz. TTK m. 857/1-k; 858/4; 861/2; 864/1,3, 4; 865/2-a, 3; 866/1-c; 868/1; 869/4; 870/1; 880/3; 881; 883.

isteyebilir.

Giderlerin taşıyıcı tarafından talep edilebilmesi için iki şartın varlığı aranmaktadır (TTK m. 870/1)¹⁴⁸. Giderler, taşıma konusu eşya için yapılmalı ve ayrıca harcanması duruma ve şartlara göre gerekli olmalıdır. Acil kurtarma ve tamirat masrafları bu anlamda talep edilebilecek gider kapsamında kabul edilir¹⁴⁹. Zira eşyayı koruma borcuna hizmet eden harcamalar bu kapsamdadır¹⁵⁰.

TTK m. 870/1’de “*Taşıyıcı, taşıma ücretinden başka, eşya için yapılan, duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebilir.*” hükmüne yer verilmektedir. Bu şekilde talep edilebilecek giderler dar anlamda taşıma ücreti kapsamından değerlendirilemeyen giderlerdir. Giderlerin duruma ve şartlara göre gerekli olmasının doğal bir sonucu olarak ortalama bir taşımada ortaya çıkabilecek harcamaların gider değil, dar anlamda taşıma ücretinin kapsamında yer aldığı kabul edilmelidir. Taşıyıcı giderleri geniş anlamda taşıma ücreti olarak hesaplayarak geniş anlamda taşıma ücretine dâhil edebilir¹⁵¹.

Giderlere ilişkin TTK’da bir sayım yapılmamaktadır. Ancak TTK m. 883’te “... taşıma ücretini geri verir ve taşıma ile ilgili vergileri, resimleri ve taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri de karşılar...” hükmüne yer verilmektedir. Hükümde gider olarak; sadece taşımayla ilgili vergiler ve resimler gider olarak sayılmaktadır. Oysaki taşıma giderleri kamu için yapılan bu ödemelerle sınırlı değildir. TTK m. 858/4’te de gider olarak, denetleme ile giderlerin taşıyıcı tarafından talep edilebileceğine yer verilmektedir.

Taşıyıcının Taşıma İşleri kitabı hükümlerine göre taşıma ücretinin yanında belirli yan giderlerini talep edebilmesi mümkündür. Gider ile dar anlamda taşıma ücreti arasındaki temel fark giderde talep edilen maddi değerın taşıma sözleşmesinin asli edimi olmayışıdır. Gider, kanun hükmü gereğince ödenmesi gereken bir yan edimdir. Bu karşılığın ödenmemiş olması taşıma sözleşmesinin mevcudiyeti üzerinde herhangi bir etki oluşturmaz.

Eşyanın teslim alındığı şekliyle varma yerinde teslimine hizmet eden, harcanması duruma ve şartlara göre zorunlu olan taşımanın donanımı için taşıyıcının yapmış olduğu harcamalar gider kapsamındadır. Bunlara izolasyon, soğutma, yükleme ve boşaltma

¹⁴⁸ **Möglich**, § 407, Rn. 28.

¹⁴⁹ **Möglich**, § 407, Rn. 28.

¹⁵⁰ **Schlüter/ Horn**, § 420, Rn. 5.

¹⁵¹ **Schlüter/ Horn**, § 420, Rn. 5.

aletleri, örtü, sıvı eşyalarda tanker için hortum ve bir takım sabitleme malzemeleri giderleri örnek verilebilir¹⁵². Ancak bu harcamalar, söz konusu taşıma için ortalama bir taşımayı aşan harcamalar olmalıdır. Aksi halde ortalama bir taşıma için yapılan harcamalar taşıma ücreti kapsamında var olduğu kabul edilerek ayrıca bir talep söz konusu olmayacaktır. Söz konusu taşıma için ortalama bir harcamayı aşan harcamaların taşıma sözleşmesiyle taşıma ücretine dâhil olduğunun kararlaştırılması halinde ise, bunlar taşıma ücreti olarak talep edilebildiğinden ayrıca gider olarak talep edilebilmesi mümkün değildir.

Giderler kural olarak taşıma sözleşmesiyle akdi ilişkiye giren tarafları ilgilendirir. Giderlerin borçlusu da taşıma ücretinde olduğu gibi gönderendir. Gönderilenin taşıma ücretini kabulü halinde gönderilen taşıma ücretiyle birlikte giderleri de ödemekle yükümlü olur¹⁵³. Geniş anlamda taşıma ücreti olarak giderler de kural olarak eşyanın teslimi anında muaccel olmaktadır¹⁵⁴. Bu durum açıkça TTK m. 870/1’de düzenlenmektedir. Nitekim TTK m. 870/4’te gönderenin sorumluluğu ödenmesi gereken taşıma ücreti değil, ödenmesi gereken bedeller için devam ettiğine ilişkin hükme yer verilmektedir. Böylece eşyayı teslimi kabul ile birlikte taşıma ücretinin yanı sıra giderleri de gönderenden talep hakkının devam ettiği söylenebilir. O halde giderler geniş anlamda taşıma ücreti olarak kabul edilmelidir.

Gönderenin veya eşyanın teslimini kabul ile gönderilenin giderlerin borçlusu olabilmesi için giderlerin ödenmesinin taşıyıcının uhdesinde olduğuna ilişkin bir kanuni düzenlemenin bulunmaması gerekmektedir. Örneğin; gönderenin taşıma sözleşmesini feshi taşıyıcının riziko alanından kaynaklanmakta ise, eşya giderleri taşıyıcıya ait olmak üzere boşaltılmalıdır (TTK m. 865/3). Yine, taşıma veya teslim engelinin taşıyıcının kendi riziko alanından kaynaklandığı ve taşımanın gönderenin menfaatine olmadığı durumlar için de aynı durum geçerlidir (TTK m. 870/2).

CMR’nin uygulama alanına giren taşımalarda kural olarak giderleri gönderen ödemekle yükümlü tutulmaktadır¹⁵⁵. Ancak eşyanın gönderilen tarafından kabulü ile

¹⁵² Werdein, Marc/ (Knorre/ Demuth/ Schmidt), B.I, Rn. 92.

¹⁵³ Nitekim gönderilenin giderleri ödemesini sağlamak üzere taşıma senesinde “teslime kadar ortaya çıkacak giderler”e yer verilebilmektedir (TTK m. 857/1-k).

¹⁵⁴ Koller, § 420, Rn. 17.

¹⁵⁵ CMR m. 7/1, 8/3, 12/5-a, 13/2, 16/1, 23/4.

birlikte taşıma senedinden anlaşılın giderleri¹⁵⁶ gönderilen de ödemekle yükümlü tutulmaktadır (m. 13/2).

B. Tazminat

Taşıma hukukunda tazminat yükümlülüğü birçok madde ile düzenlenmektedir. Bu düzenlemeler borçlar hukukundaki tazminat borcunun özel düzenlemesi niteliğindedir. Bu düzenlemeler bir kişiye zarar verilmesi halinde zarar verenin zarar görenin zararını gidermesi kuralına dayanır (TBK m. 49 vd., 112 vd.). Borçlar hukukunda olduğu gibi taşıma hukukunda da tazminat bir zararın giderilmesi amacına hizmet etmektedir.

Taşıma hukuku mevzuatında büyük ölçüde zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararların tazmini (TTK m. 875-889; CMR m. 17 vd.) ön plana çıkartılmış olsa da bunların dışında da tazminat öngörülmektedir. Örneğin; eşyanın yetersiz ambalajlanmasından doğan zararlardan sorumluluk özel olarak taşıma hukuku mevzuatında düzenlenmektedir (TTK m. 864/1-a; CMR m. 10). TTK ve CMR’de düzenleme bulunmayan hallerde ise, hukuki ilişkinin niteliğine göre, sözleşmenin ihlalden veya haksız fiilden doğan sorumluluk hükümleri uygulama alanı bulmaktadır.

TTK ve CMR’de düzenlenen tazminat hükümleri dar anlamda taşıma ücreti kapsamında değerlendirilemediği gibi geniş anlamda taşıma ücreti kapsamında da değerlendirilemez. Tazminat taşıyıcının, taşıma sözleşmesinden veya taşımanın gidişatından kaynaklanarak eşyanın varma yerine götürülmesi için ödenmesi gereken bir karşılık değildir. Tazminatın taşımanın gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan zararları karşılama fonksiyonu bulunmaktadır. Belirtmek gerekir ki, tazminat sadece taşıyıcının talep edebileceği bir alacak değildir. Zarar gören herkes zararının giderilmesi için tazminat talep edebilir.

Taşıyıcı, gönderen tarafından zarara uğratılmış olsa da eşyanın gönderilene teslimi ile birlikte gönderilen de gönderen ile birlikte müteselsil olarak sorumluluk altına girmemektedir. Gönderen ile gönderilen ancak zarara birlikte sebebiyet verdikleri takdirde birlikte sorumlu olur (TBK m. 61). Gönderen ile gönderilenin birlikte bu şekilde bir sorumluluğu bulursa dahi bu sorumluluğun başlangıcı zararın ortaya çıkması anıdır. Dolayısıyla ödenecek olan tazminat geniş anlamda taşıma ücreti kapsamında değerlendirilemez.

¹⁵⁶ CMR m. 6/1/k’de giderlerin taşıma senedinde yazılması gerektiğine yer verilmektedir.

C. Ek Uygun Ücret

TTK ve CMR’de taşıyıcının gördüğü iş karşılığında uygun bir ücrete hak kazanacağı düzenlenmektedir. Bunlar; verilen talimatın yerine getirilmesinden dolayı hak kazanılan uygun ücret ile taşıma veya teslim engeline karşı alınan önlemler sebebiyle hak kazanılan uygun ücrettir.

Söz konusu ücretler, taşıma sözleşmesiyle öngörülmemekte taşımanın devamı esnasında ortaya çıkmaktadır. TTK ve CMR’de eşyanın teslimi ile birlikte gönderilen borca kanuni olarak katılmaktadır. Ancak gönderilenin sorumluluğu miktar itibariyle taşıma senedinde yazılanla sınırlı tutulmaktadır (TTK m. 871/2; CMR m. 13/2). Taşıma senedinin düzenlenmesinden sonra eşyanın taşınması esnasında ortaya çıkan taşıyıcının bu alacaklarına taşıma senedinde yer verilmesi fiilen mümkün gözükmemektedir. O halde aslında geniş anlamda taşıma ücreti kapsamında yer alabilecek olan bu alacaklar kanuni düzenlemenin ortaya çıkarttığı fiili engel sebebiyle gönderilenden talep edilemeyecektir.

TTK’nın uygulama alanına giren taşımalarda; taşıma senedi düzenlenmemişse veya gönderilene ibraz edilmemişse yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen taşıyıcının beyan ettiği bedeli ödemekle yükümlüdür. Kanunun öngörmüş olduğu ek uygun ücret, taşıyıcının gördüğü iş karşılığında taşıma ücretine miktar olarak eklenen karşılıklardır. O halde bu sayılan durumlarda taşıyıcı gönderilenden bu bedelleri dahi talep edebilir. Ancak CMR’nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından aynı sonuca ulaşmak mümkün değildir. CMR m. 13/2’e göre, taşıyıcının talep edebileceği alacak taşıma senedinde yer alan alacaklardır¹⁵⁷. CMR’de taşıma senedinden anlaşılamiyan herhangi bir alacağı gönderilenin ödemesi arzu edilmemektedir¹⁵⁸. O halde gönderilene ibraz edilen taşıma senedinde, ek uygun ücretlerin fiilen yer alması mümkün olmadığından gönderilenden talep edilemeyeceği sonucuna varılmaktadır.

D. Bekleme Ücreti

I. Genel Olarak Bekleme Ücreti

Bekleme ücreti (Standgeld); taşıma sürecinde yükleme veya boşaltma süresinin aşılması sonucunda taşıyıcının hak kazanmış olduğu ücrettir. Yükleme veya boşaltma

¹⁵⁷ CMR m. 13/2’nin İngilizce metni “*The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note...*” şeklindedir.

¹⁵⁸ **Karan**, s. 233.

süresinin dışında taşıma süresinin kapsamında yer alan başka bir süresinin aşılması halinde bekleme ücretine hak kazanıldığından söz edilemez. Örneğin, eşyanın teslimi için öngörülen süre aşılmışsa taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanamaz. Bu halde gecikme söz konusudur. Böyle bir durumda öngörülen hukuki sonuçlar bekleme ücretinden çok farklıdır (TTK m. 875 vd.; CMR m. 17 vd.).

II. Yükleme ve Boşaltma

Taşıma, birçok aşamanın biraraya gelmesiyle oluşan bir süreçtir. Bu süreç; eşyanın teslim alınması, işaretlenmesi, etiketlenmesi, ambalajlanması, taşıta yüklenmesi, taşınması, taşıttan boşaltılması ve nihayet varma yerinde eşyanın teslimi aşamalarından oluşmaktadır¹⁵⁹. Bu kapsamda yükleme ve boşaltma da yer almaktadır. Yükleme ve boşaltma aynı zamanda, taşıma sürecinin doğal bir parçası niteliğindedir¹⁶⁰.

Yükleme ve boşaltmadan bahsedebilmek için işin niteliği gereği taşıma işinde bir taşıtın kullanılması gerekmektedir. Yükleme ve boşaltma sadece eşyanın taşıma işinde kullanılacak olan taşıta yüklenmesi ve taşıttan alınmasından ibaret değildir. Yükleme ve boşaltma taşıma işi içinde yürütülen bir operasyonu ve bir alt süreci oluşturmaktadır¹⁶¹. Nitekim TTK'da yükleme ve boşaltmanın taşıta koyma, istifleme, bağlama ve sabitleme gibi faaliyetleri bünyesinde barındıran bir süreç olduğuna yer verilmektedir (m. 863/1).

1. Gönderenin Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğü

TTK'da, yükleme ve boşaltmayla kural olarak gönderen yükümlü tutulmaktadır (m. 863/1). Böyle bir tercihte bulunulmasının sebebi olarak, taşınacak olan eşyanın taşıma esnasında zarar görmesini engelleyecek biçimde ambalajlanma, istiflenme ve yüklenmesinde en iyi bilgiye sahip olan kişinin gönderen olduğu gösterilmektedir¹⁶². Doktrinde yer alan bir görüşe göre; yüklemede taşıyıcının değil, gönderenin yükümlü tutulması isabetlidir. Bu görüş; taşıyıcının yüklemeyle yükümlü tutulmasını hayatın olağan

¹⁵⁹ Belirtmek gerekir ki; bu süreçlerin hepsinin tüm taşımalar için birlikte bulunması zorunlu değildir. Eşyanın teslim alınması, taşınması ve teslimi tüm taşımalar için zorunlu asgari süreçler iken; ambalajlama, işaretleme, etiketleme, taşıta yükleme ile taşıttan boşaltma bazı şartlar dâhilinde gerçekleşmektedir. Ambalajlama, işaretleme ve etiketleme eşyanın niteliğinin gerektirmesi durumunda gerçekleşen süreçlerdir (TTK m. 862). Yükleme ve boşaltma ise; taşıma için bir taşıtın kullanılacak olması halinde söz konusu olmaktadır.

¹⁶⁰ Sözer, s. 296.

¹⁶¹ Sözer, s. 296; Adıgüzel, Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2012, s. 173; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 121, dn. 45.

¹⁶² Adıgüzel, s. 53; Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 412, Rn. 2.

akışına uygun görmemektedir¹⁶³. Gönderen taşınacak olan eşyayı en iyi bilen kişi olarak¹⁶⁴ herhalde eşyayı ambalajlaması gerekmekte¹⁶⁵ ise de herhalde gönderenin eşyanın en iyi yüklemeyi gerçekleştirecek kişi olduğu şüphelidir¹⁶⁶. Zira uygun bir yükleme yalnızca eşya hakkında bilgi sahibi olmaya bağlı değildir. Çoğu zaman taşıt, yol, hava şartları vb. faktörler de önem arz etmektedir. Zira gönderen, genellikle taşıma kapasitesi ve taşıma şartları yol vb. hakkında yeterli bilgi ve tecrübeye sahip değildir. Bu sebeplerle yükleme ve boşaltmanın¹⁶⁷ kural olarak gönderen tarafından gerçekleştirilmesi gerekmekte ise de Kanun'da uygulama alanı geniş olan, üç önemli istisnai duruma da yer verilmektedir.

Yükleme gönderenin yükümlülüğünde ve bu sebeple gönderen tarafından yapılacak ise, taşıt yükleme yerinde mevcut olmalıdır. Kural olarak taşıt, taşıyıcı tarafından yükleme yerine getirilerek yanaştırılmalıdır. Taşıtın yalnızca yükleme yerine yanaştırılması yeterli değildir. Aynı zamanda taşıt yükleme yerinde yüklemeye hazır şekilde bulundurulmalıdır.

Taşıt kural olarak taşıyıcı tarafından sağlanır. Ancak taşıtın taşıyıcı tarafından sağlanması taşıma hukuku bakımından bir zorunluluk değildir. Taşıtın gönderen tarafından sağlanacağına ilişkin taraflar arasında bir anlaşma yapılması da mümkündür. Böyle bir durumda taşıt gönderen tarafından yükleme yerine getirilmelidir. Bununla birlikte taşıyıcı yükleme veya boşaltmayı gönderen ile birlikte kaderine terk edemez. Zira taşıyıcı yükleme veya boşaltmanın¹⁶⁸ işletme güvenliğine uygun bir şekilde yerine getirilmesini sağlamakla yükümlüdür (TTK m. 863/1)¹⁶⁹.

Taşıt yükleme veya boşaltmanın yapılması için daha önce tarafların anlaştığı yere

¹⁶³ Aydın, s. 38.

¹⁶⁴ Thume/ Schmidt, § 412, Rn. 2; Dubischar, Roland/ (Basedow, Jürgen (Herausgeber)), Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7a, Aktualisierungsband zum Transportrecht, München 2000, § 412, Rn. 3.

¹⁶⁵ TTK m. 862'de "Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa, gönderen, eşyayı ziya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorundadır." hükmüne yer verilmektedir.

¹⁶⁶ Koller, § 412, Rn. 1.

¹⁶⁷ Kanun koyucu üçüncü kişi aleyhine borç kurulamaması ilkesi gereğince, taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi olan gönderileni değil, kural olarak göndereni boşaltmadan yükümlü tutmaktadır, Koller, § 412, Rn. 25.

¹⁶⁸ TTK m. 863/1'de her ne kadar açıkça taşıyıcının boşaltmada işletme güvenliğine uygun olmasını sağlama yükümlülüğüne yer verilmesinde taşıtta bulunan diğer eşyaların zarar görmemesi açısından bu yükümlülüğün boşaltma açısından da aranması uygun olur. Ancak belirtilmelidir ki; mehz HGB § 412'de de taşıyıcının boşaltmanın işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla değil, sadece yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlü tutulduğuna yer verilmektedir.

¹⁶⁹ İşletme güvenliğine uygun olmasını sağlama yükümlülüğü, gözetim yükümlülüğü ile birlikte yükleme ve boşaltmanın işletme güvenliğine uygun şekilde yapılmasını sağlamaya yönelik olarak gönderene talimat verme yetkisini de vermektedir, Paschke/ Oetker, § 412, Rn. 10.

getirilmeli ve yanaştırılmalıdır. Taşıtın yükleme veya boşaltma işlemlerinin yürütüleceği bölgesinin bu işlemlere uygun olması gerekir¹⁷⁰. Örneğin, taşıt bir tır ya da kamyonet ise, taşıtın kasasının kapılarının kilidi açılmalı, varsa zincirleri çözülmelidir. Taşıtın yüklemeye hazır bulundurulması, taşıma konusu eşya kapasitesine uygun bir taşıma ortamının sağlanmasını da kapsamaktadır. Örneğin, taşıt daha önce başka gönderenlerin eşyalarıyla doldurulmuş ve müstakbel taşıma için taşıtın yeterli taşıma alanı bulunmuyor ise uygun başka bir taşıt, yükleme zamanında yükleme yerinde bulunmalıdır.

Yükleme veya boşaltmanın gönderenin yükümlülüğünde olduğu durumlarda, taşıyıcının yükümlülüğü “işletme güvenliği”ni sağlamak iken, gönderenin yükümlülüğü “taşıma güvenliği”ne uygun davranmaktır (TTK m. 863/1). Taşıyıcı, taşıtların özellikleri konusunda özel bilgisi bulunan kişi olduğundan işletme güvenliğine en uygun yükleme ve boşaltmayı gerçekleştirebilecek olan kişidir¹⁷¹. Kanaatimizce, taşıma güvenliğine uygun bir yüklemeden anlaşılması gereken; taşıma konusu eşyaya ve taşıta uygun bir yüklemedir. Buna karşın, taşıma işletmesi güvenliği; bunların yanında öngörülen yol şartları ve hava şartları gibi taşıma konusu eşya için tehdit oluşturabilecek şeylerin dışında, taşıtta taşınan diğer eşyalara, taşıyıcıya, taşıyıcının yardımcılara ve hatta üçüncü kişilere tehdit oluşturabilecek hususları da kapsamaktadır¹⁷². Bu anlamda taşıyıcının yükümlülüğü, taşımada yükleme sebebiyle oluşabilecek bütün tehditleri önlemeye yöneliktir.

Gönderenin yükümlülüğünde olan yükleme veya boşaltmada¹⁷³ “taşıma güvenliği”ne uygun olmasını sağlama yükümlülüğü, aktif olarak belirli bir şekilde davranma yükümlülüğüdür. Taşıyıcıya yüklenen işletme güvenliğini sağlama ise, doğrudan yükleme veya boşaltmaya katılma değil, yükleme veya boşaltmaya nezaret etme yükümlülüğüdür¹⁷⁴. Taşıyıcının yüklemeyle ilgili olarak varsa kötü yol şartları, yol güzergâhı virajlı ise merkez kaç kuvvetinin meydana getireceği savrulmalar, taşıt tenteli ise tentenin durumu ve yolda yapılabilecek manevralar hakkında bilgi verme yükümlülüğü

¹⁷⁰ Sözer, s. 295.

¹⁷¹ Koller, § 412, Rn. 1, 41.

¹⁷² Adıgüzel, s. 53.

¹⁷³ TTK m. 863/1’de düzenlenen “Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.” hükmünde sadece yüklemeden bahsedilmiş olursa da aynı durumun boşaltma için de geçerli olacağı kabul edilmelidir. Zira kanun koyucunun taşıyıcıyı yüklemede işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlü tutmakla birlikte boşaltmada böyle bir yükümlülüğün muaf tutmak istediği düşünülemez.

¹⁷⁴ Adıgüzel, s. 53.

işletme güvenliğini sağlama yükümlülüğü kapsamında kabul edilmelidir¹⁷⁵.

2. Yükleme veya Boşaltma Yükümlüsünün Sözleşmeyle Kararlaştırılması

Gönderenin yükleme veya boşaltmayla yükümlü tutulmasına; Kanun taraflar arasında sözleşmenin bulunması, durumun gereği olma ve ticari teamülün bulunması şeklinde üç istisnai durum öngörmektedir (TTK m. 863). O halde ilk istisnai durum olarak, taraflar aralarında anlaşmak suretiyle taşıyıcının yükleme veya boşaltmayla yükümlü olacağını kararlaştırabilir.

TTK'da öngörülen "sözleşmeden aksinin anlaşılması" durumu sadece taşıyıcıya hasredilmemelidir (m. 863/1). Taraflar, aralarında anlaşarak yükleme veya boşaltma işini, gönderilene ya da taşıma sözleşmesinin taraflarının dışında kalan bir üçüncü kişiye bırakabilir. Özellikle uzmanlık gerektiren hususlarda yükleme ve boşaltma işini uzman üçüncü kişilere bırakabilirler.

Taraflardan birinin üstlendiği taşıma işini üçüncü kişiye yaptırması da mümkündür. Özellikle yükleme ve boşaltmanın özel teknik ekip ve ekipmanları da gerektirdiği durumlarda taraflar bu yönde bir tercihte bulunabilir. Böyle bir anlaşmanın varlığında, yükümlülüğün kimde olduğuna karar verebilmek için taraflardan hangisinin üçüncü kişiyle anlaşma yapmayı üstlendiğine bakmak uygun olur. Tarafların birlikte yükleme veya boşaltmayı üstlenmelerine ya da birlikte üçüncü kişiye yaptırmak üzere anlaşmalarına da hukuki bir engel bulunmamaktadır.

3. Yükleme veya Boşaltma Yükümlüsünün Durumun Gereği Olarak Belirlenmesi

Taraflar arasında bir anlaşma bulunmuyorsa, durumun gereği olarak taşıyıcı yükleme veya boşaltmayla yükümlü tutulabilir. Buna örnek olarak; sıvı eşya taşımalarında tankere yapılacak yüklemede veya tankerden boşaltmada olduğu gibi eşyanın niteliği gereğince yükleme ve boşaltmanın söz konusu taşıma işiyle işigal eden taşıyıcının taşıtında sahip olduğu bazı teknik araçlarla yapılması, eşyanın bir platformla kaldırılması veya eğimle yapılması gerekliliği gösterilebilir¹⁷⁶. Bu gibi durumlarda yükleme veya boşaltma teknik bir bilgi veya özel ekipman gerektirmektedir.

¹⁷⁵ Adıgüzel, s. 54.

¹⁷⁶ Adıgüzel, s. 55.

4. Yükleme veya Boşaltma Yükümlüsünün Ticari Teamülün Gereği Olarak Belirlenmesi

Tarafların arasında bir anlaşma bulunmuyor ve durumun gereği olarak da taşıyıcı yükümlü tutulamıyorsa, bu halde söz konusu taşımaya ilişkin bir ticari teamülün bulunup bulunmadığına bakılmalıdır. Taşıyıcının yükleme veya boşaltmayı gerçekleştireceğine ilişkin bir ticari teamül bulunuyorsa gönderen değil, taşıyıcı yükleme veya boşaltmayı gerçekleştirmelidir.

Ticari örf ve âdet, tacir sıfatını haiz bulunmayanlar hakkında ancak onlar tarafından bilindiği veya bilinmesi gerektiği takdirde uygulanabilir (TTK m. 2/3). Taşıyıcı her halde tacir olduğundan bilinip bilinmediği veya bilinmesi gerekip gerekmediği noktasında bir değerlendirmeye ihtiyaç yoktur.

5. Gönderilenin Boşaltma Yükümlülüğü

Kanun'da yüklemeyle olduğu gibi boşaltmayla da kural olarak gönderen yükümlü tutulmaktadır (TTK m. 863/1). Mezkur hükümde gönderilen açıkça zikredilmemektedir. Buna karşın, uygulamada boşaltma gönderilenin üzerinde bir yükümlülük olarak değerlendirilmektedir¹⁷⁷. Gönderilenin boşaltma yükümlülüğü, TTK m. 871/1'e dayandırılmaktadır¹⁷⁸. Gönderilenin ancak taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında eşyanın kendisine teslimini isteme hakkı bulunmaktadır. TTK m. 871/1 hükmü, TTK m. 863/1 hükmü ile birlikte değerlendirilmelidir. TTK m. 863/1 hükmü "*Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen...*" ifadesine yer vermektedir. "*aksi anlaşılmadıkça*" ifadesinden yükümlülüğün yalnızca taşıyıcıya yüklendiği durumlar anlaşılmalıdır. Dolayısıyla sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden gönderilenin boşaltma ile yükümlü tutulabilmesi mümkündür. Bu halde sözleşmenin nisbiliği ilkesi sebebiyle üçüncü kişi aleyhine borç oluşturulamaması gündeme gelmektedir. Ancak Kanun, m. 871 hükmüyle eşyanın kabulüne bu şekilde bir hukuki sonuç bağlamaktadır¹⁷⁹.

TTK m. 871/1 hükmü, gönderilenin boşaltma yükümlülüğünün başlangıç zamanı bakımından da önem arz etmektedir. Eşyanın teslimini kabul beyanı ile birlikte

¹⁷⁷ Gönderilenin uygulamada gönderenin ifa yardımcısı olarak eşyanın boşaltılması işini yürüttüğüne ilişkin görüş için bkz. **Thume/ Schmidt**, § 412, Rn. 20.

¹⁷⁸ **Adigüzel**, s. 54; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 412, Rn. 26.

¹⁷⁹ **Koller**, § 412, Rn. 1, 25.

gönderilenin boşaltma yükümlülüğü başlamaktadır.

III. Yükleme ve Boşaltma Süresi

Yükleme veya boşaltmada gecikildiğinden bahsedilebilmesi için yükleme ve boşaltma süresinin başlangıç ve bitiş anının tespiti gerekmektedir. Yükleme veya boşaltma süresine başlanmış olunmalı ki bu süre sona erebilsin. Kararlaştırılmış olan veya kanunen öngörülen yükleme veya boşaltma süresi sona ermiş olmalı ki, yükleme veya boşaltma fiilen bu süre içinde tamamlanamamış ve böylece öngörülen süreyi geçmiş olarak kabul edilebilsin.

Yükleme veya boşaltma süreci öngörülen süreden bazen az ya da çok uzayabilmektedir. Bu durum, taşıyıcının zaman kaybına yol açacaktır. Zaman kaybı ise, çoğu zaman taşıyıcının gelir kaybına yol açabilecektir¹⁸⁰. Kanun koyucu taşıma işinde yükleme ve boşaltmada beklenmesi gereken süre için “*durumun gereklerine göre belirlenecek makul bir süre*” sınırını getirmektedir (TTK m. 863/2).

Makul süre, her taşıma için farklılık arz edebilir. Sürenin makul kabul edilip edilemeyeceğinin tespitini “*durumun gereklerine göre*” yapmak gerekmektedir (TTK m. 863/2). Taşınan eşyanın türü, kullanılan yükleme ve boşaltma tekniği ve diğer çevresel etkenler durumun gereklerini tespit ederken dikkate alınmadır¹⁸¹. Bu anlamda tek parça ve katı halde olan eşyanın teslimi ile katı haldeki birçok parça eşyanın yükleme ile boşaltmasının farklı uzunlukta zaman alması doğaldır. Ayrıca sıvı veya gaz haldeki eşyanın yüklenip boşaltılması da miktarına göre daha uzun ya da daha kısa zaman alabilir. Eşyanın ağırlığı, yükleme ve boşaltmada kullanılan ekipman, eşyanın doğal niteliği (örneğin; hassas veya tehlikeli eşya olup olmadığı) da yükleme ve boşaltmada makul bekleme süresini etkileyen faktörlerdendir. Ayrıca makul sürenin hesabında yüklenecek taşıt sayısı da dikkate alınmalıdır. Gönderenin yardımcısının yükleme esnasında rahatsızlanmış olması gibi yükleme ve boşaltma sırasında sonradan ortaya çıkan subjektif olumsuz durumlar ise, makul sürenin hesabında dikkate alınmamalıdır¹⁸².

¹⁸⁰ Yükleme süresinde gecikme sebebiyle eşya teslim için öngörülen zamandan daha geç teslim edilmiş olabilir. Teslimin gecikmesi sebebiyle taşıyıcı aldığı başka işlerin ifasında gecikebilir. Bunun yanında, taşıyıcı yeni bir taşıma işi alma fırsatını kaçırmış olabilir. Ancak belirtilmelidir ki; bu sadece bir olasılıktır. Yükleme süresindeki gecikme yolda telafi edilmiş olabilir. Boşaltma süresinde gecikme ise yolda telafi edilemez. Zira boşaltma varma yerinde gerçekleştirilir. Yol varma yerinde sona ermiştir.

¹⁸¹ **Müglich**, § 412, Rn. 7; **Yeşilova Aras**, s. 15-18.

¹⁸² Tabi ki böyle bir durumun telafisi için taşıyıcı gönderene bir süre tanımış ise bu süre makul sürenin hesabında dikkate alınmalıdır. Zira böyle bir durumda tarafların ek bir makul süre kararlaştırdığı kabul edilmelidir.

Makul süre doktrinde, taşıyıcının taşıtın yüklemeye hazır bulunduğu beyanından ortalama bir gönderenin dikkate alabileceği tüm durumları dikkate almak için gerekli olan mutad süre olarak ifade edilmektedir¹⁸³. Bu görüş, taşıyıcının beyanını esas almakta, beyan ise fiili durumdan farklı olabilmektedir. O halde yüklemenin başlangıç anını taşıtın fiilen yüklemeye hazır bulunduğu an olarak tespit etmek uygun olacaktır. Zira ifade edilen görüşün kabul edilmesi, tarafların yükleme veya boşaltma zamanını kararlaştırdıkları hallerde dahi taşıtın yükleme veya boşaltma için taşıyıcının hazır bulunduğu beyanının aranması anlamına gelmektedir. Böyle bir kabul tarafların iradelerine aykırılık oluşturmaktadır. O halde makul süre; taraflar aralarında kararlaştırmış ise bu andan, eğer taraflar aralarında kararlaştırmamışlar ise, yükleme ve boşaltma için ortalama bir gönderenden işe başlaması beklenebilecek zaman diliminden başlayarak, ortalama bir gönderenin dikkate alabileceği tüm durumları dikkate alabilmesi için gerekli olan süre olarak tanımlanabilir¹⁸⁴.

TTK m. 863/2'nin öngördüğü makul süre sınırına ilişkin düzenleme, tamamlayıcı hukuk normudur. Taraflar aralarında anlaşmak suretiyle yükleme veya boşaltma sürelerini istedikleri gibi kararlaştırabilirler. Bu anlaşma, taşıma sözleşmesinin akdi esnasında yapılabileceği gibi daha sonra gibi daha sonraki bir zaman diliminde de yapılabilir. Ancak anlaşma, her halde yükleme veya boşaltma sürecine başlanılmasından önce mevcut olmalıdır.

Yükleme veya boşaltma süresi eğer sözleşme ile kararlaştırılmışsa sözleşme ile kararlaştırılan sürede başlamaktadır. Yükleme veya boşaltma süresinin başlangıç anı tarafların arasında kararlaştırılmışsa, taşıtın daha önce kararlaştırılan mahalde hazır bulunup bulunmadığı hususu bu sürenin başlangıç anına etki etmemektedir. Bu durum yükleme veya boşaltmada kimin riziko alanından kaynaklanarak taşımada gecikildiği ve taşıyıcının hangi sebeple beklemek zorunda kaldığının tespiti ile ilgilidir¹⁸⁵. Bu halde, taşıtı hazır bulundurmayan taşıyıcı, bekleme ücretinden mahrum kalacaktır.

Yükleme veya boşaltmanın başlangıç anı sözleşmeyle “*X gün içinde*” veya “*X saat/dakika içinde*” gibi bir zaman dilimiyle kararlaştırılmış olabilir. Böyle bir durumda, bu sürenin taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olmasından itibaren mi yoksa taşıtın yükleme veya varma yerinde hazır bulunmasından itibaren mi başlayacağı konusunda bir açıklık

¹⁸³ Koller, § 412, Rn. 46.

¹⁸⁴ Thume/ Schmidt, § 412, Rn. 29.

¹⁸⁵ Thume/ Schmidt, § 412, Rn. 29.

yoktur. Kanun'da bu durumu düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır. Bu halde sözleşme yoruma muhtaçtır. Eğer sözleşmenin bütününden sözleşmenin akdedilmesinden itibaren bu sürenin başlayacağına ilişkin bir çıkarım yapılamıyorsa, bu halde somut olayın özellikleri dikkate alınarak bir değerlendirme yapılmalıdır. Örneğin, taşıt zaten yükleme yerinde hazır bulunduğu taraflar arasında biliniyorsa, bu halde taşıtın yükleme yerinde hazır bulunmasından itibaren sürenin başlayacağından söz edilemez. Bu halde süre sözleşmenin akdedilmesinden itibaren başlamalıdır.

Kanaatimizce, yükleme veya boşaltma süresinin sona ermiş sayılması için taşıyıcıya ayrıca bir bildirim yapılmasına gerek yoktur. Zira TTK, yükleme ve boşaltma sürecinde taşıyıcıyı *“işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlü”* tutarak esasen taşıyıcıya bu süreci takip ederek sürece nezaret etme yükümlülüğü yüklemektedir (m. 863/1). Taşıyıcı bu yükümlülüğünü yerine getirerek yükleme ve boşaltma sürecini takip etmelidir. Buna karşın yükleme veya boşaltmanın sona erdiğine ilişkin taşıyıcıya bir bildirim yapılması zorunlu olmamakla birlikte yükleme veya boşaltma sürecinin sorunsuz yürütülmesi bakımından faydalı olacaktır.

IV. Yükleme ve Boşaltma Süresinin Aşılması

Yükleme veya boşaltma süresinin aşılması, taşıyıcının beklemek zorunda kalması anlamına gelmektedir. Taşıyıcının beklemesinden bahsedebilmek için herhangi bir sebeple yükleme veya boşaltma yerinden ayrılamıyor olması gerekmektedir. Bekleme fiili, taşıyıcının taşıt ile birlikte yükleme veya boşaltma yerinde hangi sebeple hazır bulunulup sürenin aşıldığından bağımsızdır¹⁸⁶. Taşıyıcının yükleme veya boşaltma tamamlanıncaya kadar yükleme veya boşaltmaya nezaret etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Bekleme, bu yükümlülüğün gereği olarak taşıyıcının hazır bulunmasının bir sonucudur¹⁸⁷.

Yükleme süresi taşıma sözleşmesinin akdi esnasında tarafların anlaşması suretiyle kararlaştırılmış olabilir. Taraflar sözleşmeyle makul yükleme ve boşaltma süresini aşan bir süre öngörebilir. Özellikle sınırı aşan taşımalarda bekleme süresi belirlenmektedir¹⁸⁸. Bekleme ücretine hak kazandıracak hallerden biri de sözleşme hükümleriyle makul süreyi aşan bir bekleme süresinin kararlaştırılmış olması ve taşıyıcının buna binaen beklemesidir (TTK m. 863/3).

¹⁸⁶ Thume/ Schmidt, § 412, Rn. 36.

¹⁸⁷ Thume/ Schmidt, § 412, Rn. 35.

¹⁸⁸ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmidt), B.I, Rn. 104.

Yükleme ve boşaltmanın taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu durumlarda gönderenin yükleme ve boşaltma için öngörülen süreyi veya makul süreyi aştığından bahsedilemez. Bu durumda taşıyıcının, yükleme ve boşaltmaya nezaret etme yükümlüğü değil, aktif olarak yükleme ve boşaltma yapma yükümlüğü bulunmaktadır. Taşıyıcı bu halde bekletilen konumunda değildir. Yükleme ve boşaltma süresinin kaderine etki edendir. Bu sebeple yükleme ve boşaltma süresinde gecikildiğinden bahisle taşıyıcının bekleme ücretine hak kazanması söz konusu olamaz.

Taşımanın tek taşıyla aktarmasız olarak yapılması kural olmakla birlikte gönderen ile taşıyıcının eşyanın belirli bir yere kadar taşınarak orada başka bir taşıta aktarma yapılması üzerinde anlaşması mümkündür. Bunun yanında ilgili adrese gelerek eşya teslimatı hizmeti veren taşıma (kargo) işletmelerinde olduğu gibi eşyanın şubeden şubeye taşınarak orada eşyanın taşıttan boşaltılarak başka bir taşıta tekrar yüklenmesi durumunda olduğu gibi bir ticari teamülün varlığı söz konusu olabilir. Bundan başka, uygulamada gümrük incelemeleri sebebiyle gümrük makamlarının isteği doğrultusunda veya kolluk tarafından yürütülen bir arama sebebiyle eşyanın taşıttan boşaltılarak tekrar yüklenmesi söz konusu olabilmektedir¹⁸⁹. Bu gibi durumlarda yükleme ve boşaltmayı gönderen değil, taşıyıcı gerçekleştirdiğinden yükleme süresinin aşılması bekleme ücreti açısından özellik arz etmemektedir.

CMR’de, bekleme süresine ilişkin olarak bir düzenleme yer almamaktadır. Yükleme ve boşaltmadaki gecikmeye esasa uygulanacak yetkili hukuk hükümleri uygulanacaktır¹⁹⁰. Eşyanın tesliminde gecikmeyi düzenleyen CMR m. 19 hükmü kıyasen yükleme ve boşaltmada gecikmeye uygulanamaz¹⁹¹.

V. Bekleme Ücretine Hak Kazanılması

Taşıyıcının taşıma işini ifa ederken, yükleme ve boşaltmanın bu sürecin doğal bir parçasını oluşturması sebebiyle kural olarak taşıma ücreti dışında ayrıca bir ücret talep edememesi beklenir. O halde taşıyıcı, somut taşımaya göre makul kabul edilebilecek bir bekleme süresi için ek bir ücret talep edemeyecektir. Bu süreden sonra ise taşıyıcı taşıma ücretinin yanında yeni bir ücrete hak kazanacaktır (TTK m. 863/3). Hak kazanılan bu ücrete “*bekleme ücreti*” adı verilir.

¹⁸⁹ Adıgüzel, s. 173; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 121.

¹⁹⁰ Yeşilova Aras, s. 6; Kaya, s. 249.

¹⁹¹ Yeşilova Aras, s. 6; Herber/ Piper, Art. 19, Rn. 3.

Taşıma sözleşmesinin tarafları arasında makul süre için ek bir ücret belirlenmiş olabilir. Bu şekilde bir kararlaştırma hukuken geçerlidir. Zira Kanun'daki hüküm emredici nitelikte değildir. Hüküm tamamlayıcı hukuk normudur¹⁹². Bu husus Kanun metnindeki “aksi kararlaştırılmadıkça” ifadesinden açıkça anlaşılmaktadır (TTK m. 863/2). Ayrıca ücret kararlaştırılan bu süre için bunun yanında bekleme ücreti talep edilemez. Ancak belirtmelidir ki; belirlenen bu ek ücret, makul süre boyunca beklemeye karşılık gelmektedir. Makul kabul edilemeyecek süre için taşıyıcı ayrıca bekleme ücretine hak kazanır¹⁹³.

Herhangi bir taşımadan bekleme ücreti talep edilemeyeceği kararlaştırılmaz. Böyle bir sözleşme hükmü, TTK m. 863/3 hükmü karşısında geçerli olmayacaktır. Kanun koyucu, makul süre için taraflara tasarruf hakkı tanımaktadır (TTK m. 863/2). Makul kabul edilemeyecek süreden sonra, artık taraflar bekleme ücreti talep edilip edilemeyeceğine ilişkin bir tasarrufta bulunamazlar. Bekleme ücretine hak kazanılmasına ilişkin hüküm emredici niteliktedir (TTK m. 863/3).

Yükleme veya boşaltma süresi taraflar arasında gecikmeye imkân vermeyecek kadar uzun kararlaştırılmış olabilir¹⁹⁴. Kararlaştırılan sürenin yükleme ve boşaltmanın makul süresini aşan kısmı için bekleme ücretine hak kazanılacaktır. Ancak makul sürenin taraflar arasında makul olmayacak kadar uzun olarak kararlaştırılması ve böylece bekleme ücretine hak kazanılmaya engel olunması Kanun'un emredici hükmü karşısında geçerli olmayacaktır.

Yükleme ve boşaltmanın makul süresinden fazla olan süre için bekleme ücreti, genellikle taraflar arasında ülke sınırını aşan taşımalarda kararlaştırılmaktadır¹⁹⁵. Taraflar, yükleme veya boşaltmada gecikme esnasında bir ücret karşılığında taşıyıcının belirli bir süre beklemesi için anlaşmaya varmış olabilir. Bu halde taraflar arasında kararlaştırılan süre, hak kazanılan bekleme ücretinin hesabında dikkate alınmamalıdır¹⁹⁶. Ancak anlaşılan bu süre aşıldıktan sonra bekleme süresi dikkate alınmalıdır.

Taraflar belirli süre ücret karşılığı olmaksızın dahi bekleneceği konusunda anlaşmış

¹⁹² Schlüter/ Horn, § 412, Rn. 12; Koller, § 412, Rn. 48, 62.

¹⁹³ Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 412, Rn. 33.

¹⁹⁴ Taşıma hukukunda benzer bir tartışma olan eşyanın teslim süresinin gecikme yaşanmasını mümkün kılmayacak kadar uzun belirlenmesi konusundaki tartışma için bkz. Yeşilova Aras, s. 14.

¹⁹⁵ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmid), B.I, Rn. 104.

¹⁹⁶ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmidt, B.I, Rn. 115; Koller § 412, Rn. 58.

olabilir. Bu durumda bu anlaşmayı makul kabul edilemeyecek süre için geçersiz kabul etmek uygun olacaktır. Bu halde bu yöndeki bir anlaşmada kısmi butlanın varlığı kabul edilecek ve makul süreyi aşan kısım geçersiz kabul edilecektir.

1. TTK'da Yüklemede ve Boşaltmada Bekleme Ücretine Hak Kazanılmasına İlişkin Düzenlemeler

Bekleme ücretini; yüklemede bekleme ücreti ve boşaltmada bekleme ücreti şeklinde kategorik olarak ikili bir ayrıma tabi tutmak mümkündür¹⁹⁷. Yüklemede bekleme ücreti; taşıma işinin ifası esnasında yükleme sürecinde makul kabul edilebilecek bir süreyi aşan süre için taşıyıcıya ödenmesi gereken ücrettir. Boşaltmada bekleme ücreti ise, taşıma işi henüz tamamlanmadan boşaltma sürecinde makul kabul edilebilecek süreyi aşan süre için taşıyıcıya ödenmesi gereken ücrettir. Bu anlamda yüklemede bekleme ücreti ve boşaltmada bekleme ücreti hak kazanılan zaman itibariyle birbirinden farklıdır. Zaman itibariyle farklı olmasının yanı sıra yüklemede bekleme ücreti ile boşaltmada bekleme ücreti arasında TTK'nın düzenlenmesi itibariyle de farklılık bulunmaktadır.

2. Yüklemede Bekleme Ücreti

Yüklemede bekleme ücretini kural olarak taşıma sözleşmesinin tarafı olması sebebiyle gönderen ödemelidir. Bununla birlikte Kanun taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturmayan gönderilene eşyanın teslim talebi karşılığında yüklemede bekleme ücretinin borçlusu konumuna getirmektedir (TTK m. 871/3). Ancak kanun koyucu her halde değil, sadece yüklemedeki bekleme ücreti konusunda gönderilene bir bildirim yapılmış olması şartıyla gönderilene borçlu olarak öngörmektedir.

Bildirim kimin tarafından yapılacağı hususunda Kanun'da açıkça bir kişi zikredilmemektedir. Bununla birlikte "*eşyanın teslimi esnasında kendisine bildirilmiş olmak şartıyla*" ifadesinden eşyanın teslimini gerçekleştirecek olan kişinin taşıyıcı olması sebebiyle bu bildirim gerçekleştirilmesi gereken kişinin taşıyıcı olduğu sonucuna varılabilir. Bu bildirim için Kanun'da herhangi bir şekil şartı aranmamaktadır. Sözlü bir bildirim bulunması dahi yeterlidir. Örneğin, yüklemede bekleme ücreti, gönderen tarafından gönderilene telefon aramak suretiyle veya sms, e-mail vb. bir iletişim aracılığıyla eşyanın varma yerine ulaşmasından önce bildirilmiş olabilir.

¹⁹⁷ Belirtmek gerekir ki; kanun koyucu bekleme ücretini düzenlerken "*yüklemede bekleme ücreti*" ve "*boşaltmada bekleme ücreti*" olarak lafzen bir ayrıma gitmemiştir. Bununla birlikte TTK m. 863/2-3 ve 871/3 hükmünde anlamsal olarak böyle bir ayrıma gidilmektedir.

Kanaatimizce, TTK m. 871/3'te yer verilen "eşyanın teslimi esnasında" bildirim, en geç eşyanın teslimi esnasında yapılması gereken bildirim olarak kabul etmek uygun olur. Bildirim yapma yükümlüsü her ne kadar taşıyıcı olsa da gönderen tarafından yüklemeye bekleme ücreti hakkında bir bildirim yapılmışsa bu bildirim yeterli kabul etmek gerekir. Zira önemli olan gönderilenin bekleme ücretinin varlığından haberdar olmasıdır.

Gönderilene yapılan bildirim, hukuki niteliği itibariyle tek taraflı varması gerekli bir irade beyanıdır. Gönderilene ulaşması ile hüküm ve sonuç doğurmaktadır. Taşıma senedinde yüklemeye bekleme ücretine yer verilmiş olması mümkündür. Şekil şartının aranmadığı bildirim karşısında böyle bir bildirim evleviyetle geçerli olacaktır.

Yüklemeye bekleme ücreti, gönderen tarafından yükleme sürecinin tamamlanmasının akabinde taşıyıcıya tamamen ödenmiş olabilir. Eğer bekleme ücretinin tamamı değil, bir kısmı taşıyıcıya ödenmişse, dar anlamda taşıma ücreti hakkındaki hükümler geniş anlamda taşıma ücreti kapsamında yer alan bekleme ücreti hakkında da uygulanmalıdır. Bu halde taşıma ücretinde olduğu gibi bekleme ücreti, gönderen tarafından ödenmeyen kısım ile sınırlı olmak üzere gönderilen tarafından ödenmelidir (TTK m. 871/2 kıyasen). Ancak gönderilenin ödenmeyen bekleme ücretinden haberdar olabilmesi için, taşıma senedinde kararlaştırılmışsa kararlaştırılan bekleme ücretinin tamamına ve miktar itibariyle gönderen tarafından ödenmeyen bekleme ücretine yer verilmesi uygun olur. Aksi takdirde, taşıyıcı ödenen bekleme ücretini fiilen tekrar talep edebilir. Tabi ki bu durumda gönderilen sebepsiz zenginleşen taşıyıcıya daha önce ödenen ücreti sebepsiz hükümlerine göre talep hakkına sahiptir (TBK m. 77-82). Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemişse ya da ödenmesi gereken bekleme ücreti tutarı taşıma senedinden anlaşılıyorsa gönderilen uygun bekleme ücretini ödemek zorundadır.

Gönderen bekleme ücretini yüklemeye gecikme ile birlikte borçlanmaktadır. Gönderilen eşyanın teslimi talebiyle birlikte bekleme ücretinin borçlusu olur (TTK m. 870/3). Böylece kanun koyucu bekleme ücretini geniş anlamda taşıma ücretinin kapsamına dâhil etmektedir¹⁹⁸. Taşıyıcı eşyanın gönderilene teslimi için bekleme ücretinin ödenmesini şart koşabilir (TTK m. 871/1, 3).

Eşya varma yerine ulaştırılmadan taşıma herhangi bir sebeple sona ermiş ise yüklemeye bekleme ücretinin borçlusu yalnızca gönderendir. Eşya gönderilene kabule arz

¹⁹⁸ Koller, § 412, Rn. 59.

edilemediğinden ve böylece eşya gönderilen tarafından kabul edilemediğinden gönderilen dar anlamda taşıma ücretinin borçlusu olmadığı gibi bekleme ücretinin borçlusu da olmamaktadır.

3. Boşaltmada Bekleme Ücreti

Yüklemede olduğu gibi boşaltma da makul kabul edilecek bir süreden daha fazla zaman almış olabilir. Bu durum boşaltmada da taşıyıcının gereksiz yere zaman kaybına neden olmaktadır. Zaman kaybı taşıma işini meslek olarak icra eden taşıyıcı için aynı zaman da gelir kaybı anlamına gelmektedir. Bu gerekçeyle sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi riziko alanından kaynaklanmayan sebeplerle boşaltma sürecinde bekletilen taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanmaktadır. Örneğin, gönderenin taşıma senedi düzenlenirken gönderileni veya gönderilenin adresini yanlış bildirmesi sonucunda varma yerinde taşıyıcı kendi riziko alanından kaynaklanmayan bir sebeple fazla beklemiş olabilir ki, bu durumda bekleme ücretine hak kazanmaktadır¹⁹⁹.

Gönderilen eşyanın teslimi talebi karşılığında boşaltmada bekleme ücreti yükümlüsü konumuna gelmektedir. Boşaltmada bekleme ücretini talep edebilmek için yüklemede bekleme ücretinde olduğu gibi gönderilene bir bildirim yapılmış olması şartı aranmamaktadır. Zira boşaltma yerinde eşyayı teslim alacak olan gönderilendir. Gönderilenin boşaltma yerinde bulunan kişi olarak bekleme ücretine hak kazanıldığından bizzat haberdar olabileceğinden hareketle kanun koyucu gönderilene ayrıca bir bildirim yapma şartı öngörmemektedir. Gönderilenin eşyayı teslim alma talebi ile birlikte gönderilen boşaltmada bekleme ücretinin borçlusu konumuna gelmektedir. Ancak bu durum göndereni bekleme ücretinin borçlusu olmaktan kurtarmamakta, gönderen gönderilen ile birlikte müteselsilen bekleme ücretinin borçlusu olmaktadır (TTK m. 871/4)²⁰⁰.

VI. Riziko Alanı (Risikobereich) İlkesi

1. Genel Olarak Taşıma Hukukunda Riziko Alanı

Riziko alanı (Risikobereich) ilkesi Taşıma İşleri kitabıyla birlikte TTK'ya dâhil edilmiş bir ilkedir. Bu ilkenin temelinde “alan düşüncesi (*Sphärengedanken*)” yer

¹⁹⁹ Erdil, s. 353-354.

²⁰⁰ Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 412, Rn. 36.

almaktadır²⁰¹. Bu ilkeye göre, tarafların taşımanın gerçekleştirilmesine olumsuz etkide bulunan sebepler, taraflardan birinin alanında yer alabileceği gibi tarafların alanlarının dışında kalan bir alanda da yer alabilir²⁰². Mehazı HGB olan bu ilke, TTK Taşıma İşleri kitabında m. 863/3, 865/2-3, 866/2, 867/4, 869/4 ve 870/2-3'te düzenleme alanı bulmaktadır²⁰³. Bu düzenlemelere TTK'da yer verilmiş olmakla birlikte, TTK'nın saydığımız bu kanun maddelerinin metinlerinde de riziko alanın tespitine ilişkin bir ipucuna ulaşılamamaktadır²⁰⁴.

Taşıma hukukunda riziko alanı ilkesi, taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturan taşıyıcı ile gönderen arasında menfaat dengesini kurmak için başvuru olan önemli bir ilkedir²⁰⁵. Bu ilkeye, gönderen ile taşıyıcının sorumluluk alanlarını ayırmak için başvurulmaktadır. Bu ilke, taşıyıcıya yükümlülük yüklemek için ayrı, gönderene yükümlülük yüklemek için ayrı bir sorumluluk alanının bulunduğu varsayımından hareket etmektedir. Bu ilke, kanunda öngörülen hususlarda olumsuz etkinin hangi tarafın etki alanından kaynaklandığının tespit edilmesini sağlayarak, alanında yer aldığı tespit edilen tarafın kanunun öngördüğü şekilde aleyhine hüküm kurulmasına haklılık kazandırmaktadır.

Riziko alanı ilkesine göre; kural olarak taşıma sözleşmesinin ifasını olumsuz etkileyen sebepler, taşıyıcı veya gönderenin riziko alanı içinde yer almaktadır. Bunun yanında, gönderen ve taşıyıcının riziko alanı dışında kalan nötr bir alanın varlığı doktrinde çoğunluk görüşü olarak kabul edilmektedir²⁰⁶. Buna karşın, Kanun'da nötr alanın varlığı açıkça zikredilmemiş, bu alan göz ardı edilmiştir²⁰⁷. Dolayısıyla nötr alanın, taraflar arasında menfaat dengesinin kurulabilmesi için doktrin tarafından ileri sürülmüş kriterler

²⁰¹ **Möglich**, § 420, Rn. 6; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 412, Rn. 34; **Thume/ Schmidt**, § 412, Rn. 38; **Fremuth/ Thume**, § 412, Rn. 16.

²⁰² **Seven**, Gönderilen, s. 214.

²⁰³ Bu hükümlerde genellikle "*riziko alanı*" ifadesi kullanılmakla birlikte aynı müessese için TTK m. 863/3'te "*risk alanı*" ifadesi kullanılmaktadır. TTK m. 863/3'ün mehazı olan HGB § 412/3'te diğer hükümlerde olduğu gibi "*Risikobereich*" kavramının kullanıldığı göz önünde bulundurulduğunda, TTK için kanunlaşma sürecinde kanun koyucunun bu kavramın kullanılması konusunda özensiz davrandığı söylenebilir.

²⁰⁴ Riziko alanı ilkesi HGB § 412/3, 415/2-3, 416, 417/5, 419/4 ve 420/2-3'te düzenlenmektedir. HGB'de de riziko alanın tespitine ilişkin bir ipucu bulunmamaktadır.

²⁰⁵ **Seven**, Gönderilen, s. 213.

²⁰⁶ **Koller**, § 412, Rn. 55-57b; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 412, Rn. 37; **Braun**, s. 96-97. Taşımanın devamına olumsuz etkide bulunan sebebin taşıma sözleşmesinin tarafları olan gönderen ile taşıyıcının birisinin alanından kaynaklanabileceğine ilişkin görüş için bkz. **Fremuth/ Thume**, § 412, Rn. 16.

²⁰⁷ **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 412, Rn. 37.

çerçevesinde ortaya konularak sınırları çizilmeye çalışılmış bir alan olduğu söylenebilir.

2. Türk Taşıma Hukukunda Riziko Alanı Teorisi

TTK Taşıma İşleri kitabında birçok maddede riziko alanı teorisine başvurulmaktadır. Ancak söz konusu bu maddelerde, riziko alanının sınırlarının nasıl çizileceğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Sadece TTK m. 863/3 hükmünün gerekçesinde “...*Üçüncü fıkra taşıma hukukuna hakim Alman öğretisinde geliştirilmiş “riziko alanı” teorisine dayanır. Bu kavram -Alman öğretilerine göre - borçlar hukuku anlamında isnat edilebilirliği aşan, ondan geniş bir anlamı haizdir: İşletme güvenliğini etkileyebilecek yetersiz bilgi, ilgili araçların sağlanması dolayısıyla yükleme ve boşaltmanın gecikmesi gibi.*” bilgisine yer verilmektedir. Borçlar hukukunda isnat edilebilirlik, zararlı sonuç ile kurulabilen uygun illiyet bağı sebebiyle kişinin sorumlu tutulabilmesi anlamına gelmektedir²⁰⁸. Bu madde gerekçesinden “*riziko alanı*” kavramının, borçlar hukukunda isnat edilebilirliğe denk olmadığı, isnat edilebilirliği de bünyesinde barındırmakla birlikte anlamsal olarak ondan daha geniş bir kavram olduğu anlaşılmaktadır.

Türk hukukuna TTK ile birlikte girmiş bu yeni ilkenin tespitine ilişkin TTK m. 863/3 hükmünün gerekçesi dışında bir ipucu bulunmamaktadır. Bu sebeple kanun koyucu tarafından tarafların riziko alanlarının tespiti doktrine ve uygulamaya bırakıldığını söyleyebilmek mümkündür. O halde alanların tespiti için TTK m. 863/3 hükmü gerekçesinde ifade edildiği üzere mehzazı olan Alman taşıma hukukunun bu konuya bakışını ele almak faydalı olacaktır.

3. Alman Taşıma Hukukunda Riziko Alanı Teorisi

a. Alman Doktrinde Riziko Alanı Teori

TTK m. 863/3’ün mehzazını oluşturan HGB §412/3’te düzenlenen ifade Almanya’da riziko alanının tespiti konusunda farklı görüşlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır²⁰⁹. Canaris²¹⁰; madde metnini taşıyıcının riziko alanında yer almayan veya riziko alanından kaynaklanmayan durumlar olarak yorumlamakta ve taşıyıcının riziko alanı dışında kalan tüm alanı gönderenin riziko alanı olarak değerlendirmemektedir. Canaris’e göre, hükümde geçen taşıyıcının kendi riziko alanından kaynaklanmayan nedenlerin tespiti için; taşıyıcının

²⁰⁸ Özçelik, s. 590.

²⁰⁹ HGB 412/3: “Wartet der Frachtführer auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder **aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich** zuzurechnen sind, über die Lade- oder Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld).”.

²¹⁰ Canaris, § 31 II, Rn. 52.

işletmesine özgü riskler için alabildiği karar alıp alamadığı önem arz etmektedir. Bu görüşe göre taşıtları işletme becerisi ve taşıma personelinin seçimi daima taşıyıcının riziko alanı içinde yer almaktadır²¹¹. Örneğin; sokağa çıkma yasağı ilan edilmesi veya gümrük idaresinde grev ilan edilmesi gibi nötr alanda yer alan durumlar taşıyıcının riziko alanı dışında yer alan durumlardır²¹². Bu gibi durumlar taşıyıcı için kaçınılmaz olmalıdır²¹³. Öğretide bu görüş, taşıtların işletilmesine ilişkin nötr alanda yer alan engellerin, nötr alandan çıkartılarak taşıyıcıya yüklenebileceği düşüncesiyle eleştirilmektedir²¹⁴.

Schlüter'e göre²¹⁵, kontrol edilemeyen ve tahmin edilemeyen yüklemeye ilgili engellerin yükleme yükümlülüğü sebebiyle gönderenin riziko alanında kabul edilmelidir. Bu görüşe göre, tahmin edilebilen sebepleri en iyi kavrayabilen, göz önünde bulundurabilen ve bazı durumlarda bilgisi bulunan kişinin alanında hesaplanmalıdır.

Koller'e göre²¹⁶ de tarafların öngöremediği veya kontrol edemediği, tarafların dışında kalan çevre tarafından nötr alandan kaynaklanan bir bozukluk var ise taşıyıcı HGB §412/3'e göre bekleme ücretine hak kazanamaz.

Taşıyıcının herhalde organizasyon alanından kaynaklanan, öngörülebilir veya kontrol edilebilir her nedenin taşıyıcının riziko alanının hesaplanmasında dikkate alınıp alınamayacağı hususu Alman öğretisinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre, taşıyıcının organizasyon alanından kaynaklanan her nedenin taşıyıcının riziko alanında yer aldığı kabul edilmektedir²¹⁷. Bu görüşe göre taşıyıcının organizasyon alanı içinde kalması halinde nedenin kontrol edilebilmesi ve öngörülebilmesi önemsizdir. Bu halde taşıyıcının işletmesindeki grev taşıyıcının organizasyon alanı içinde kaldığından kontrol edilip edilemediği veya öngörülüp öngöremediği değerlendirilmesine girilmeksizin taşıyıcının riziko alanı içinde yer almaktadır²¹⁸. Aynı durum gönderenin riziko alanının tespiti için de geçerlidir.

²¹¹ **Canaris**, § 31 II, Rn. 52, 55.

²¹² **Canaris**, § 31 II, Rn. 55.

²¹³ **Canaris**, § 31 II, Rn. 55.

²¹⁴ **Koller**, § 412, Rn. 53a.

²¹⁵ **Schlüter**, Andreas/ (**Horn**, Norbert (Herausgeber), § 412, Rn. 15.

²¹⁶ **Koller**, § 412, Rn. 55.

²¹⁷ **Koller**, § 412, Rn. 56; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 412, Rn. 39.

²¹⁸ **Fremuth/ Thume**, § 412, Rn. 16.

b. Alman Mahkeme Kararlarında Riziko Alanı Teorisi

Alman Federal Mahkemesi, 22.6.2011 tarihli kararına kadar²¹⁹ HGB §420/3 (TTK m. 870/3) hükmünde yer verilen aksaklığın kimin riziko alanından kaynaklandığını değerlendirmeyi göz ardı etmiştir²²⁰. Bu karar ile birlikte tarafların kontrol edemeyecekleri ve öngöremeyecekleri nötr bir alanın da bulunduğu kabul edilmektedir. Bu kararda; sel ve aşırı buzlanma gibi doğa olaylar ne taşıyıcı ne de gönderenin riziko alanı içinde kabul edilemeyeceği belirtilmektedir. Bu kararda bazı Alman yazarlar tarafından ileri sürülen “*öngörülebilirlik*” ve “*kontrol edilebilirlik*” kriterlerinin tarafların riziko alanının tespiti için uygulanması gerektiği ifade edilmektedir. Bu kararın doktrin bakımından da yol gösterici olduğu söylenebilir.

4. Riziko Alanı Teorisinde Riziko Alanları

a. Taşıyıcının Riziko Alanı

Bir sebebi taşıyıcının riziko alanı içinde kabul edebilmek için sebebin taşıyıcının organizasyon alanından kaynaklanması gerekmektedir²²¹. Taşıyıcının kusurlu davranışı daima bu alanda hesaplanmakla birlikte riziko alanı teorisinde kusurlu olunması şart değildir. Taşıyıcının kusursuz davranışları dahi taşıyıcının riziko alanındaki bir sebep olarak kabul edilebilir²²².

Taşıyıcının organizasyon alanındaki eksiklikler taşıyıcının riziko alanı içinde yer almaktadır²²³. Örneğin; taşıyıcının yükleme aracının bozulması, işçilerinin hastalanması veya işçilerinin grev yapması taşıyıcının riziko alanı içinde yer alan durumlardır²²⁴. Nitekim taşıyıcının organizasyon alanı, taşıyıcı tarafından gönderenden daha iyi kontrol edilebilir ve öngörülebilir²²⁵. Taraflardan değil, çevreden kaynaklı sebepler ise, öngörülebilir veya kontrol edilebilir ise taşıyıcının riziko alanı içinde yer almaktadır²²⁶.

²¹⁹ BGH, 22.06.2011, Zeitschrift für Versicherungsrecht 2012, S. 3, s. 125.

²²⁰ Koller, § 412, Rn. 53.

²²¹ Koller, § 412, Rn. 56.

²²² Koller, § 412, Rn. 56.

²²³ Koller, § 412, Rn. 56, 56a.

²²⁴ Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 412, Rn. 39.

²²⁵ Koller, § 412, Rn. 56a.

²²⁶ Koller, § 412, Rn. 56a.

Çevreden kaynaklanan devletin ulusal yas sebebiyle çalışmayı yasaklaması²²⁷ veya ülke genelinde taşımanın yasaklanması²²⁸ gibi öngörülemeyen ve kontrol edilemeyen sebepler ise taşıyıcının bekleme ücretinden mahrum kalmasına yol açacaktır.

Taşıyıcı işletme güvenliğine ilişkin yükleme veya boşaltma için gerekli bilgiyi gönderene vermediği takdirde olumsuz etkinin taşıyıcının riziko alanından kaynaklandığı kabul edilmelidir²²⁹. Nitekim yükleme veya boşaltma gönderenin yükümlülüğünde bulunduğu hallerde, taşıyıcı işletme güvenliğine uygun bir yükleme veya boşaltma gerçekleştirilmesini sağlamakla yükümlüdür (TTK m. 863/1).

Hem taşıyıcıdan hem de gönderenden kaynaklı bir sebebin bulunması halinde olumsuz etkinin bu halde kimin riziko alanında kabul edileceği hususu değerlendirilmelidir. Örneğin; taşıyıcının yardımcılarının yapmış oldukları iş bırakma eylemine taşıyıcının bir önlem almamış olması ve onlara gönderenin yükleme yapan yardımcılarının destek vererek olumsuz etkiye katılmış ve bu sebeple yükleme için makul süreyi aşan bir süre taşıyıcının beklemiş olması mümkündür²³⁰. Bu halde taşıyıcı ve gönderenin birlikte kusurun bulunduğu düşünülebilir (TBK m. 61). Ancak kusur, riziko alanının tespiti için bir kriter değildir. TTK m. 863/3'te taşıyıcının "*kendi riziko alanından kaynaklanmayan nedenlerle*" ifadesi kullanılmaktadır. Bu hüküm bağlamında olumsuz etkinin taşıyıcının öngöremediği ve kontrol edemediği bir durumdan kaynaklanmaması ve böylece hiçbir şekilde taşıyıcının riziko alanında yer almaması gerekmektedir. Oysa söz konusu örnekte, taşıyıcının yardımcılıyla gerekli görüşmeleri yapması, aksaklığın giderilmesi için çaba sarf ederek kontrol altına alabilmesi mümkündür²³¹. Dolayısıyla kısmen de olsa söz konusu olumsuz etki taşıyıcının kendi riziko alanında yer almaktadır. O halde her ne kadar yükleme makul süreyi aşan bir sürede gerçekleşse ve bunda gönderenin yardımcılarının etkisi olsa da TTK m. 863/3 bağlamında taşıyıcının riziko içinde yer alan bir sebebin bulunması taşıyıcının bekleme ücretine hak kazanmasına engel olacaktır. Bekleme ücretine hak kazanılması bakımından birlikte kusurun bulunması durumunda, taşıyıcının da kusurunun bulunduğu ki bu da taşıyıcının riziko alanı içinde yer alan aksaklık olduğu anlamına gelebilir. Bu durum ise, taşıyıcıyı bekleme ücretine hak

²²⁷ Koller, § 412, Rn. 56a.

²²⁸ Koller, § 412, Rn. 56a.

²²⁹ Koller, § 412, Rn. 57.

²³⁰ Örnek için bkz. Koller, § 412, Rn. 57.

²³¹ Koller, § 412, Rn. 57.

kazanmaktan mahrum bırakmaktadır.

Taşıtın taşıyıcı tarafından temin edilmesi taraflar arasında kararlaştırılabilir. Buna binaen temin edilen taşıt yeterli taşıma kapasitesine sahip olmalıdır. Yetersiz taşıma alanı bulunan taşıt ile yükleme yerine gelmek yüklemenin gecikmesine yol açabilir. Bunun yanında taraflar arasında bir sözleşme de mevcut olabilir. Bu halde, gecikme sebebiyle taşıyıcı ve bekleme ücretine hak kazanamayacaktır.

Taşıyıcı, yükleme işinde kendi riziko alanından kaynaklanmayan nedenlerle taraflar arasında herhangi bir sözleşme bulunmasa dahi bekleme ücretine hak kazanabilir. Taşıyıcı, yükleme için uygun ortamı sağlamakla yükümlüdür. Bunun yanında tarafların arasında bir sözleşme de mevcut olabilir. Örneğin, taşıyıcı taşıtı taşıma için gönderen ile anlaştıkları zamanda ve doğru yerde buldurmalıdır²³². Eğer taşıyıcı eşyanın teslim alınacağı yerden başka bir yerde makul süreyi aşan bir süre beklerse, bekleme ücretine hak kazanamaz. Taşıyıcı ancak tarafların eşyanın teslimi için anlaştıkları yerde makul süreyi aşan bir süre beklerse bekleme ücretine hak kazanır.

Boşaltma zamanı taşıyıcı tarafından önceden bildirilmelidir²³³. Boşaltma yerinde, boşaltmaya işletme çalışma saatleri dışında başlanmamalı, çalışma saatinin sona ermesi halinde daha önce işe başlanmış olursa da boşaltmaya devam edilmemelidir²³⁴. Aksi halde taşıyıcının riziko alanından kaynaklanan bir olumsuz etki söz konusudur. Böyle bir durumda taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanamayacaktır.

b. Gönderenin Riziko Alanı

Taşıma işinin olması gerektiği gibi seyrine olumsuz etkinin gönderenin organizasyon alanından kaynaklanan bir olumsuz etkinin söz konusu olması durumunda gönderenin riziko alanında yer aldığı kabul edilmelidir. Taşıma işinin devamına olumsuz etkinin gönderenin riziko alanından kaynaklandığı durumlarda taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanmaktadır. Örneğin; yüklemenin gönderenin yükümlülüğünde olduğu durumlarda gönderenin yardımcılarının grev yaparak işe devam etmemeleri durumunda gönderenin organizasyon alanında kalan bir durum söz konusudur. Böyle bir durum öngörülebilir ve kontrol edilebilir olduğu sürece gönderenin riziko alanında yer almaktadır.

²³² Koller, § 407, Rn. 50, § 412, Rn. 46.

²³³ Koller, § 412, Rn. 46.

²³⁴ Koller, § 412, Rn. 46.

c. Nötr Alan

Kanun metni bekleme ücretine hak kazanabilmek için olumsuz etkinin hangi riziko alanından kaynaklandığını anlama konusunda yeterinde açık değildir. Riziko alanını taşıyıcının riziko alanı ve gönderenin riziko alanı şeklinde kabul edersek esasen alanlar daha belirginleşecektir. Çünkü hükümde yer alan “*kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle*” ifadesi bu ayırmda sadece gönderenin riziko alanına işaret etmiş olacaktır. (TTK m. 863/3). Ancak böyle bir kabul, hakkaniyete aykırı sonuçlar doğuracak, tarafların etki edemediği konularda dahi kendilerine sorumluluk yüklemek anlamına gelecektir. Bu ise; riziko alanının amacı olan tarafların menfaatlerin dengelenmesi amacına ters düşecektir.

TTK m. 869/3 hükmünde taşıyıcının kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerden bahsedilmektedir. Bu durum, taşıyıcının riziko alanının dışında kalan her durumun gönderenin riziko alanı olduğu şeklinde değerlendirilmemelidir. Hüküm mehz Alman hukukunda çoğunluk görüşünün benimsediği şekilde yorumlanarak olumsuz etkinin nötr alandan kaynaklanabileceği göz önüne alınmalıdır. Bu bağlamda, olumsuz etkinin kimin riziko alanında yer aldığı tespitinden sonra, olumsuz etkinin bu kişi için öngörülebilir ve kontrol edilebilir olup olmadığı değerlendirilmelidir.

Taşıyıcının organizasyon alanı içinde kalan bir durumu kontrol edip edemediği taşıyıcıdan beklenebilen özen kapsamında değerlendirmek gerekir. Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak taşıyıcının özeni TTK m. 876’da düzenlenmektedir. Hükümde, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse taşıyıcı sorumluluktan kurtulacağı ifade edilmektedir. Hüküm esas itibariyle eşyanın zıyaı, hasarı ve tesliminde gecikmesine ilişkin olmakla birlikte “*kontrol edilebilirlik*” değerlendirmesi bakımından da dikkate alınabilir²³⁵. Gönderenin tacir olup olmadığı da TTK m. 18/2’de yer alan tacirin basiretli davranma yükümlülüğünün bulunması karşısında kendi organizasyon alanı içinde yer alan bir etkinin kontrol edilebilirliği bakımından önem arz etmektedir.

Öngörülmezlik ise, daha çok objektif bir kriterdir. Daha önce toplumun genelinde mevcudiyeti düşünülemeyen ve özellikle ani vuku bulan doğa olayları için söz konusu olan

²³⁵ **Koller**, Ingo, “*Der ‘Risikobereich’ im HGB-Frachrecht (Risikobereich)*”, Zeitschrift für Versicherungsrecht 2012, S. 22, s. 949-959, s. 58. Ancak belirtmek gerekir ki, bu hüküm sadece yol gösterici niteliktedir. Hükümde öngörülen sorumlulukta “kusur”dan hareket edilmektedir. Riziko alanı teorisinde “kusur” kavramını değerlendirmeye yer yoktur.

bir durumdur. Tarafların subjektif olarak değerlendirilen bir durumu bu kapsamda değerlendirilmemelidir. Uzun vadede gerçekleşen, gerçekleşmesi olasılığının yüksek olduğu durumlar öngörülemez olarak nitelendirilemez²³⁶. Dönemsel olarak sıkça görülen olaylar da öngörülemez değildir²³⁷.

İşte taraflardan birinin organizasyon alanı içinde yer alsa bile ilgili tarafın öngöremediği ve kontrol edemediği durumlar nötr alan içinde kabul edilmelidir. Bu durumda örneğin, gönderenin organizasyon alanı içinde yer alsa bile gönderenin öngöremediği ve kontrol edemediği durumlar taşıyıcıya bekleme ücretine hak kazandırmayacaktır.

VII. Bekleme Ücretinin Hukuki Niteliği

Bekleme ücreti teknik anlamda bir ücret değildir²³⁸. Ücret, iş gücünün karşılığı olarak verilen para ve mal anlamına gelmektedir²³⁹. TTK m. 20’de tacirin ücret hakkı, *“Tacir olan veya olmayan bir kişiye, ticari işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan tacir, uygun bir ücret isteyebilir.”* hükmü yer almaktadır. Bu hükümden hareketle ücret, bir kişiye görülen iş veya hizmet karşılığında ödenen bedel olarak tanımlanabilir. Bekleme ücretine hak kazanıldığı durumlarda bir iş veya hizmet görülmemekte ve böylece ücret görülen iş veya hizmetin karşılığında ödenmemektedir. Aksine bekleme ücretinde taşıyıcı genellikle hareketsiz kalmaktadır.

Bekleme ücretinde bir iş veya hizmet görülmemekle birlikte, bir karşılılık ilişkisinin bulunmadığı söylenemez. Bekleme ücreti, taşıyıcının aktif bir davranışı olmasa da pasif bir davranışı olan bekleme fiilinin karşılığında ödenmektedir. Bekleme fiiliyle taşıyıcı, taşıma işini gerçekleştirmeye hazır bir şekilde zamanını eşyanın taşınmasından menfaati olan gönderen ile gönderilen lehine tahsis etmektedir.

Bekleme ücreti hukuki niteliği itibariyle bir tazminat olarak değerlendirilemez²⁴⁰. Tazminat olarak değerlendirebilmek için her şeyden önce bir zararın bulunması şarttır.

²³⁶ Koller, Risikobereich, s. 951.

²³⁷ Koller, Risikobereich, s. 951.

²³⁸ Özel bir tür ücret olduğuna ilişkin görüş için bkz. Knorre/ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmid), B.I, Rn. 103.

²³⁹ www.tdk.gov.tr, Erişim Tarihi: 07.12.2016.

²⁴⁰ Fremuth (Fremuth/ Thume), § 412, Rn. 17.

Zarar bulunmadığı hallerde tazminat ödeme borcu da bulunmamaktadır²⁴¹. Oysa bekleme ücretine hak kazanabilmek için taşıyıcının bir zararının bulunması gerekmez. Bekleme ücretine hak kazandıran durumlarda taşıyıcının zararı bulunursa bu zarardan dolayı ayrıca tazminat istenebilmesine de hukuki bir engel yoktur.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre bekleme ücretinin hukuki niteliği ceza koşuludur²⁴². Kanaatimizce bekleme ücreti hukuki niteliği itibariyle ifaya eklenen ceza koşuludur. Zira bekleme ücreti borcun zamanında ifa edilmemesi durumunda ifanın yanında talep edilmektedir (TBK m. 179/2). Bekleme ücreti taşıma sözleşmesinde kararlaştırılması gerekmez TTK m. 863 hükmünden doğduğundan kanun hükmü gereğince ödenmesi gereken ifaya eklenen ceza koşuludur²⁴³.

Dar anlamda taşıma ücretinde olduğu gibi bekleme ücreti de ödenmediği sürece taşıyıcı eşyayı teslim etmekten kaçınabilir²⁴⁴. Bekleme ücreti dar anlamda taşıma ücretine eklenen ve onunla birlikte geniş anlamda taşıma ücreti olarak talep edilebilen taşıma ücretidir²⁴⁵. Gönderilen ancak bu ödeme yükümlülüğün yerine getirilmesi karşılığında eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir (TTK m. 871/3). Bekleme ücreti de aynı anda ifa kuralına tabidir.

VIII. Bekleme Ücretinin Hesaplanması

Taraflar bekleme süresini aralarında kararlaştırabildikleri gibi bekleme ücretini de kararlaştırabilirler. Eğer taraflar aralarında bekleme ücreti konusunda bir kararlaştırma yapmamışlar ise, TTK “*uygun bir ücret*”e hak kazanılacağına yer vermektedir (m. 863/3).

Bekleme ücreti olarak öngörülen uygun ücretin miktarının tespiti gerekmektedir. Bu halde taşıma piyasasındaki bekleme ücreti, uygun ücret olarak tespit edilmelidir²⁴⁶. Yüklemede bekleme ücretinde, henüz yolculuğa başlanılmadığından ve bekleme halinde

²⁴¹ Eren, s. 520.

²⁴² Arkan, Masraflar, s. 32. Aksi yöndeki görüş için bkz. Knorre/ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmid), B.I, Rn. 103; Fremuth, § 412, Rn. 17.

²⁴³ Eren, ceza koşulunun taraf iradelerine dayanması gerektiğinden hareketle kanun hükmü ile ceza koşulunun düzenlenemeyeceği görüşündedir, Eren, s. 1182. Ancak kanaatimizce ceza koşulunun kanun hükmü ile düzenlenmesine hukuki bir engel bulunmamaktadır. Can da kanun hükmü ile ceza koşulunun düzenlenebileceği kanaatindedir, Can, Mertol, Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1988, s. 177-178. Bekleme ücreti TBK m. 179 anlamında bir ceza koşulu değildir.

²⁴⁴ Knorre/ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmid), B.I, Rn. 119.

²⁴⁵ RegEntw. des TRG, BR-Drucksache 368/97, s. 40; Fremuth (Fremuth / Thume), § 412, Rn. 17.

²⁴⁶ Koller, § 412, Rn. 58.

olduğundan taşıt kullanımına ilişkin harcamaların yapılmamış olması aşikârdır. Bu sebeple akaryakıt ücreti ve taşıtın yıpranmasının karşılığı gibi maliyetler dikkate alınmamalıdır²⁴⁷.

Bekleme ücretinin hesaplanmasında taşıma işletmesi için olağan harcamalar dikkate alınmalıdır. Örneğin; zorunlu olmamakla birlikte kural olarak, taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirdiği taşıtın sahibi olması beklenir. Taşıtın taşıyıcı tarafından üçüncü bir kişiden kiralandığı durumlarda bekleme süresinden kaynaklanan kiranın sürenin uzaması sebebiyle fazla ücret ödenmesi dikkate alınmamalıdır. Aksi takdirde bu husus, her gönderenin taşıyıcının kendi taşıtı olup olmadığı konusunda araştırmakla yükümlü tutmak olur ki, bu durumun hayatın olağan akışına uygun olduğu söylenemez.

Bekleme ücreti konusunda taraflar arasında herhangi bir anlaşma yapılmamış olabilir. Böyle bir durumda ise, TTK m. 863/3'te düzenlenen ikinci durum uygulama alanı bulur. Taşıyıcının böyle bir ücret talebinde bulunabilmesi yükleme veya boşaltma için makul süreyi aşan beklemenin taşıyıcının riziko alanından kaynaklanmamış olmasına bağlıdır. Taşıyıcı kendi riziko alanından kaynaklanan hallerde bekleme ücretine hak kazanamaz.

Çalışma günlerinin yasak olduğu günlerde tatil günleri bekleme süresinin hesabında dikkate alınmamalıdır²⁴⁸. Ancak bu çalışılmayan günler için de tarafların aralarında kararlaştırmak suretiyle ücret talep edilebilmesi mümkündür²⁴⁹. Böyle bir anlaşmanın bulunması halinde, bekleme ücretinin hesaplanmasında kararlaştırılan günlere ilişkin ücret de eklenmelidir.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar için uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması halinde TTK Taşıma İşleri kitabının bekleme ücretine ilişkin hükümleri uygulama alanı bulmaktadır²⁵⁰. Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) yönetim kurulu tarafından bekleme ücreti yıllık olarak tavsiye niteliğinde belirlenmektedir²⁵¹. Bu tavsiye kararının

²⁴⁷ Koller, § 412, Rn. 58.

²⁴⁸ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmid), B.I, Rn. 113.

²⁴⁹ Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmid), B.I, Rn. 113.

²⁵⁰ Erdil, s. 353.

²⁵¹ UND, 2017 yılı için bekleme ücretlerini şu şekilde tespit ederek tavsiye etmektedir. ADR sınıfı tehlikeli eşya niteliğinde olmayan eşyaların taşımalarında: "Yükleme ve boşaltma sırasında herhangi bir sebepten dolayı 24 saati aşan gecikmeler için zarar gören taraf diğer taraftan günlük bekleme ücreti olarak aşağıdaki meblağları tahsil eder: Komple Tenteli Römork: 200.-Euro+KDV, Komple Frigorifik Römork:

mahkeme kararlarında da dikkate alındığı görülmektedir²⁵².



250.-Euro+KDV, Low-bed ve diğer özel araçlar: 600.-Euro+KDV, Parsiyel malzeme: 50.-Euro+KDV, İthalat farklı antrepo talebi:100.-Euro+KDV. Parsiyel malzemelerde aracın antrepo sahasına girişinden sonra, boşaltması 3 saati aşan durumlarda saat başına 25 € olarak uygulanır, toplamda günlük 200€ 'yu geçmez.”. Tehlikeli eşya niteliğindeki eşyaların taşımalarında taşınan eşyanın cinsi ve tehlike oranlarına göre %20-%50 ilave edilmesi tavsiye edilmektedir. Bkz. <http://www.und.org.tr/tr/6279ADR/2016-bekleme-ucretleri-ve-hizmet-bedelleri>, Erişim Tarihi: 20.02.2017).

²⁵² “...Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, bekleme ücretinden gönderenin sorumlu olduğu, belgelenen bekleme günlerinin toplam 14 araç için 606 gün olduğu, **beher gün bekleme ücretinin Uluslararası Nakliyeciler Derneğinin belirlediği 150 usd bedelinin bekleme ücreti bedeli olarak kabul edilmesi gerektiği**, zira davacı tarafın fazlaya dair haklarını saklı tuttuğunu dava dilekçesinde beyan ettiği, bu sebeple 130 usd olarak yaptığı belirlemede de fazlaya dair hakların saklı tutulduğuna dair iradesinin var olduğu kabul edilerek belgelenen bekleme günü olan 606x150 usd 90.900 usd olduğu sonucuna varılarak bu miktarın davalıdan istenebileceği gerekçesiyle, davanın 90.900 usd üzerinden kabulüne, alacağa 3095 Sayılı Kanunun 4/a maddesi uyarınca 2.2.2006 tarihinden itibaren devlet Bankalarınca 1 yıllık usd mevduatına ödenen en yüksek faiz işletilmesine karar verilmiştir...”,11. HD., 24.06.2013, E. 15249/ K. 13101 (HukukTürk). Ayrıca bkz. 11. HD., 25.11.2004, E. 51/ K. 115114 (Eriş, s. 161).

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA ÜCRETİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

Ş1. TAŞIMA ÜCRETİNDEN SORUMLULUĞUN BAŞLANGICI

TTK veya CMR'nin uygulama alanına giren bir taşıma işi taşıma sözleşmesine dayanır. Taşıma sözleşmesinin tarafları olarak gönderen ile taşıyıcı karşılıklı birbirine uygun irade beyanıyla borç altına girmektedir (TTK m. 856/2). Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı taşıma işini üstlenmesi karşılığında gönderen ücret ödemeyi üstlenmektedir (TTK m. 850/2). Taşıma ücreti, taşıma sözleşmesinin asli edimlerinden biridir. Bu sebeple taşıma ücretine taşıma sözleşmesinin kurulması ile birlikte borçlanılmaktadır.

Taşıma sözleşmesinin kuruluşu TTK'nın yürürlüğü döneminde doktrinde tartışmalıydı. eTTK m. 762 “...*taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur.*” hükmü doktrinde tartışmalara yol açmaktaydı. Tartışma, taşıma sözleşmesinin kuruluşunda tarafların karşılıklı birbirine uygun irade beyanının yanı sıra eşyanın tesliminin gerekip gerekmediği, yani taşıma sözleşmesinin rızai akit mi yoksa real akit mi olduğuna ilişkindi. Bu bağlamda ileri sürülen bir görüşe göre, mezkur hüküm lafzi yorumlanarak, taşıma sözleşmesinin real akit olduğu kabul edilmeliydi²⁵³. Doktrindeki diğer bir görüş ise; taşıma sözleşmesinin rızai bir akit olduğu görüşünü savunmaktaydı²⁵⁴. Bu görüşe, taşıma sözleşmesinin kuruluşunda, diğer sözleşme türlerinin kuruluşunda olduğu gibi tarafların iradelerini yeterli kabul etmek ticari hayatın gereklerine daha uygun düşecekti.

Taşıma sözleşmesi TTK bağlamında rızai bir akitir²⁵⁵. TTK taşıma sözleşmesinin

²⁵³ **Seliçi**, Özer, Die Haftung Des Frachtführers Nach Deutschem Und Türkischem Recht Und Nach Den Bestimmungen Des Übereinkommens Über Den Beforderungsvertrag Im Internationalen Strassengüterverkehr, Dissertation, Würzburg 1964, s. 8; **Eren**, s. 223, dn. 67; **Aydın**, s. 5.-6; **Ülgen**, s. 56; **Bozer**, Ali/ **Göle**, Celal, Bankacılar İçin Kıymetli Evrak Hukuku Bilgisi, 9. Baskı, Ankara 1992, s. 184-185; **Kaya**, Arslan, “Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)” (İmregün’e Armağan), Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan, İstanbul 1998, s. 314; **Doğanay**, İsmail, Türk Ticaret Kanunu Şerhi (Şerh), C. II, 4. Baskı, İstanbul 2004, s. 2248-2249; **Öztaş**, s. 1463.

²⁵⁴ **Seven**, Vural, “Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükü İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli”, Halûk Konuralp Anısına Armağan (Alt Taşıyıcı), C. 3, Ankara 2009, s. 873; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 32; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 18; **Akıncı**, s. 45, dn. 50; **Atabek**, s. 39-40; **Zeyneloğlu**, s. 41-42; **Kaya**, İmregün’e Armağan, s. 314, dn. 10; **Gençtürk**, s. 20-21, 45-46.

²⁵⁵ Aynı yöndeki görüş için bkz. **Tüzüner**, s. 175; **Aksoy**, Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul 2015, s. 21-22; **Seven**, Gönderilen, s. 27, 39; **Adıgüzel**, s. 32, 37; **Eriş**, s. 26, 312. Mehaz HGB’de de

kurulması için tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olduğu ve taşıma sözleşmesinin kurulması açısından eşyanın teslimin aranmadığı açıkça hüküm altına alınmıştır (TTK m. 856). Dolayısıyla taraflarının karşılıklı birbirine uygun irade beyanlarının bulunması ile taşıma sözleşmesi kurulmakta ve birlikte taşıma ücretine de borçlanılmaktadır.

CMR'nin uygulama alanı bakımından taşıma sözleşmesinin rızai akit olduğundan doktrinde şüphe olmamıştır²⁵⁶. Dolayısıyla CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda sözleşmenin kurulması için tarafların karşılıklı birbirine uygun irade beyanı yeterli olmaktadır²⁵⁷. O halde TTK'da olduğu gibi CMR bakımından da bu andan itibaren taşıma ücretine borçlanılmaktadır.

§2. BİR TAŞIYICININ BULUNDUĞU DURUMLARDA TAŞIMA ÜCRETİNİ ÖDEME BORCU

A. Taşıma Ücretine Borçlanması

Sözleşmeden doğan borçlar kural olarak sözleşmenin tarafları arasında hüküm ve sonuç doğurmak üzere kurulurlar. Akdedilen sözleşmenin borçlusunun sözleşmenin tarafları olması beklenir. Zira bu husus, borç ilişkisinin nisbiliği ilkesinin bir gereğidir. Bu halde bir sözleşme olan taşıma sözleşmesinin sadece taraflarının borçlu olması beklenebilir. Ancak taşıma sözleşmesi için mutlak olarak böyle bir çıkarım yapmak isabetli değildir.

Taşıma ücretinin borçlusunun taşıma sözleşmesinde taşıma işinin görülmesini taşıyıcıdan talep eden gönderenin olması beklenebilir. Buna karşın, taşıma sözleşmesi

taşıma sözleşmesi rızai akit olarak düzenlenmiştir, **Reuschle (Hartenstein, Olaf/ Reuschle, Fabian (Herausgeber))**, Handbuch des Fachanwalts Transport- und Speditionsrecht, 3. Auflage, München 2015, s. 12; **Thonfeld, Horst- Dietrich**, Das Neue Transportrecht, München 1988, s. 16; **Wieske, Thomas**, Transportrecht Schnell Erfasst, 3. Auflage, Berlin Heidelberg 2012, s. 25; **Knorre (Knorre/ Demuth/ Schmid)**, A.I, 12, B.I, 56; **Lenz**, s. 73; **Joachim/ Horn**, § 407, Rn. 10; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 102; **Koller**, § 407, Rn. 40; **Canaris**, § 31 II, Rn. 10; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 407, Rn. 27, § 408, Rn. 14. İsviçre hukukunda da taşıma sözleşmesi rızai akit olarak değerlendirilmektedir, **Hochstrasser, Michael**, Der Beförderungsvertrag- Die Beförderung von Personen und Gütern nach schweizerischem Recht und im Vergleich mit ausgewählten internationalen Übereinkommen, Zürich Basel Genf 2015, s. 80-81.

²⁵⁶ **Temme, Jürgen/ (Thume, Karl- Heinz (Herausgeber))**, CMR Kommentar, 3. Auflage, Frankfurt am Main 2013, Vor Art. 1, Rn. 26; **Herber/ Piper**, Vor Art. 1, Rn. 24, Art. 1, Rn. 7; **Knorre (Knorre/ Demuth/ Schmid)**, B.I, 56; **Adıgüzel**, s. 37; **Yeşilova**, Ecehan, "CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti" (Taşıma Senedi), Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2005, C. 7, S. 1, s. 237-273, s. 240-241; **Karan**, s. 123, **Kaya**, İmregün'e Armağan, s. 314.

²⁵⁷ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402; **Adıgüzel**, s. 37-38; **Aydın**, s. 7; **Gençtürk**, s. 21; **Uslu**, s. 35-36.

gönderenden ziyade genellikle gönderilenin menfaatine ve gönderilene ait bir eşyanın taşınması amacıyla hizmet etmektedir²⁵⁸. Ancak taşıma sözleşmesinin akdedilmesinden üçüncü kişinin bir menfaati bulursa da bu durum tek başına ona borç yüklenebilmesine haklılık kazandırmamaktadır²⁵⁹. Zira bir sözleşme ile üçüncü kişi aleyhine bir borç meydana getirilmesi kural olarak hukuken mümkün değildir.

Diğer taraftan, bu durumu gözetken kanun koyucu, bazı şartların gerçekleşmesi halinde taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi konumunda olan gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu konumuna geleceğini düzenlemektedir (TTK m. 871/2; CMR m. 13/2). Bu haliyle de taşıma sözleşmesi, üçüncü kişi lehine bir sözleşmedir²⁶⁰. Başta satış sözleşmesi olmak üzere taşıma sözleşmesinin birçok sözleşmenin ifasıyla ilgili olması sebebiyle, bu sözleşmelerin ifasını kolaylaştırılması maksadıyla böyle bir düzenlemeye gidilmiştir²⁶¹.

B. Gönderenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması

Gönderen taşıma işinin ifasını talep ederek taşıma sözleşmesiyle sözleşmesel bir ilişki içine girmektedir. Bu sözleşmesel ilişkide gönderen taşıma ücretini ödemeyi borçlanmaktadır. Bu hususu kanun koyucu TTK m. 850/2'de “...eşya taşımada gönderen ... taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.” şeklinde düzenlemektedir.

Taşıma sözleşmesinin kurulması anından itibaren gönderen taşıma ücretinin borçlusu konumuna gelmektedir. Gönderen bu andan itibaren taşıma ücretini ödeyebilir. Bu halde gönderen taşıma sözleşmesinin akdi akabinde taşıma ücretinin tamamını ödeyebileceği gibi taşıyıcıyla aralarındaki anlaşmaya bağlı olarak taşıma ücretinin tamamını veya bir kısmını daha sonra da ödeyebilir. Taşıma ücretinin ödenmesine ilişkin hususun taşıma senedine yazılması uygun olur (TTK m. 857/1-k, 871/2; CMR 6/1-i).

Taşıma ücreti gönderen tarafından hemen ödenebileceği gibi daha sonra da ödenebilir. Bu bağlamda taşıma süreci devam ederken taşıyıcının hesabına para transferi gibi bir yolla taşıma ücretinin ödenmesi de mümkündür. Böyle bir ödeme Kanun'a aykırılık teşkil etmez. Zira taşıma ücretinin eşyanın tesliminde ödeneceğine ilişkin düzenleme tamamlayıcı hukuk normudur (TTK m. 870/1). Gönderenin taşıma ücretini ödemesinin, taşıyıcı ile yapılan sözleşmeye bağlı olarak eşyanın tesliminde veya

²⁵⁸ Arkan, Ücret Hakkı, s. 343.

²⁵⁹ Seven, Gönderilen, s. 177.

²⁶⁰ Akyol, s. 14, 44-45; Eriş, s. 473.

²⁶¹ Seven, Gönderilen, s. 177.

tesliminden belirli süre sonra yapılması da kararlaştırılabilir²⁶².

Gönderenin taşıma ücretinin borçlusu sıfatını haiz olması durumu taşıma ücreti tam olarak ödenene kadar devam eder. Gönderilenin borçlu sıfatını haiz olması gönderenin bu sıfatına etki etmemektedir. Ancak müteselsil borçlu olan gönderen ile gönderilen taşıma ücretini ödedikleri miktarda birbirlerini borçtan kurtarırlar. Gönderenin sorumluluğu gönderilenin ödemediği taşıma ücreti için devam etmektedir (TTK m. 871/4).

Eşyanın gönderilen tarafından tesliminin kabul edilmesinde gönderilen açısından bir zorunluluk bulunmamaktadır. Eşyanın gönderilen tarafından kabul edilmemiş olması taşıma ücretinin ödenmeyeceği anlamına gelmemektedir²⁶³. Aksinin kabulü kendisine düşen borcu yerine getirmiş olan taşıyıcının ücret hakkından mahrum kalması anlamına gelir ki, iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olan taşıma sözleşmesi için böyle bir durum söz konusu olamaz²⁶⁴. Taşıma ücretini taşıma sözleşmesiyle üstlenen gönderen böyle bir durumda tek başına taşıma ücretinin borçlusu olur.

C. Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması

Taşıma ücretinin borçlusu kural olarak gönderendir. Nitekim gönderen taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturmakta ve taşıma ücretinin ödenmesini üstlenmektedir. Bununla birlikte taşıma konusu eşyanın teslimi daha ziyade gönderilenin menfaatindedir. Bu sebeple uygulamada taşıma ücretinin ödenmesi gönderilene havale edilebilmektedir²⁶⁵.

Taşıma konusu eşyanın tesliminde var olan menfaati sebebiyle taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi olan gönderilen bazı şartların gerçekleşmesi halinde borçlu olarak kabul edilecektir. Gönderilen bu yükümlülükten ancak gönderenin borcu ödemediği veya bizzat ödemeyi taşıyıcıya taahhüt ettiği oranda kurtulabilir²⁶⁶.

²⁶² Arkan, Ücret Hakkı, s. 343.

²⁶³ Eriş, her ne kadar bu durumda taşıma ücretinin ödenmeyeceğini belirtmekte ise de bu durumda gönderenden taşıma ücretinin talep edilemeyeceğinin kast edildiğini düşünmekteyiz, Eriş, s. 435.

²⁶⁴ Arkan, Ücret Hakkı, s. 348

²⁶⁵ Schlüter, Andreas- Horn, Norbert (Herausgeber), Heymann Handelsgesetzbuch, 2. Auflage, Band 4, Berlin 2005, s. 1040, § 420, Rn. 3. CMR'nin uygulama alanına giren bir taşımada, taşıma sözleşmesinde yer alan "Freight Payable at destination" sözcüklerinin taşıma ücretini eşyayı teslim alan tarafından ödeneceği anlamına geldiğine ilişkin bkz. 11. HD., 25.05.2012, E. 1426/ K. 8858 (Eriş, s. 108).

²⁶⁶ Nitekim taşıma sözleşmesinde taraflar taşıma ücretinin bizzat gönderen tarafından ödeneceğini kararlaştırmış ve bu duruma taşıma senedinde yer vermiş olabilir. Bu durumda taşıma ücreti gönderilenden talep edilemez, Schlüter/ Horn, § 420, Rn. 38. Ancak doktrindeki bir görüşe göre; CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından CMR m. 13'te düzenlenen bu hükmün, m. 41 hükmü sebebiyle gönderilenin bu borcunun taşıma sözleşmesine konacak bir kayıt ile ortadan

I. Eşyayı Teslime Almaya Yetkili Bir Gönderilenin Bulunması

Bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için mutlaka bu sözleşmenin tarafını oluşturan gönderen ile taşıyıcı bulunmalıdır. Gönderilenin yokluğu taşıma sözleşmesinin varlığına etki etmemektedir. Örneğin, çöp ve atıkların belirli bir yere taşınarak buraya boşaltılması konusunda anlaşmada gönderilen belirlenmiş olmasa da bir taşıma sözleşmesi akdedilmiştir. Gönderileni belirli olmayan bir taşıma sözleşmesinde gönderilenin borçlu olduğundan bahsedilemeyecektir.

Gönderilenin şekli değil, gerçek gönderen olması gerekmektedir. Gerçek gönderilen varma yerinde hazır bulunarak eşyayı teslim alma iradesini açıklayan gönderilendir²⁶⁷. Şekli gönderilen, taşıma sözleşmesinde ve düzenlenmiş ise taşıma belgelerinde öngörülmüş, her zaman için gerçek anlamda gönderilene karşılık gelmeyen gönderilendir²⁶⁸. Bu anlamda yalnızca eşyayı teslim almaya yetkili gönderilen, yani gerçek gönderilen taşıma ücretinin borçlusu olarak nitelendirilebilir.

Taşıma sözleşmesiyle bir gönderilen belirlenmiş olsa da, gönderenin taşıma işinin ifası esnasında başka bir kişiyi gönderilen olarak belirleyerek bu kişiye eşyanın teslimini talep hakkı bulunmaktadır (TTK m. 868/1). Bunun yanında gönderilen de talimat verme hakkını kullanarak üçüncü bir kişiyi gönderilen olarak belirleyebilir. Ancak gönderilen böyle bir hakkı kullanması halinde bu kişi başka bir gönderilen belirleyemez (TTK m. 868/3). Bu gibi durumlarda taşıma ücretinin borçlusu nihai gönderilendir.

II. Eşyanın Teslimini (Tazminatı) Talep Hakkının Kullanılması

1. Talep Hakkını Kullanma Zamanı

Eşyanın teslimini talep hakkının kullanılabilmesi için her şeyden evvel eşya taşınarak varma yerine ulaşmış olmalıdır. Kural olarak varma yerinde bulunmayan bir eşya için eşyanın teslimini talep hakkının kullanılması göndereni taşıma ücretinin borçlusu konumuna getirmez. Bu anlamda eşyanın taşıyıcı tarafından hataen veya kasıtlı varma yerinin dışında başka bir yere taşınması ve bu halde gönderilenin eşyanın teslimini talep etmesi gönderileni taşıma ücretinin borçlusu konumuna getirmez. Nitekim TTK m. 871'de "*Eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen, ... eşyanın kendisine teslim*

kaldırılabilmesi mümkün değildir, **Karan**, s. 229; **Clarke**, Rn. 40b(i). Bu yöndeki bir kabul, uluslararası teslim şekillerine ilişkin kayıtları dahi anlamsız kılmaktadır.

²⁶⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 32.

²⁶⁸ **Seven**, Gönderilen, s. 30-31; **Eriş**, s. 473.

edilmesini isteyebilir.” hükmüne yer verilmektedir. Dolayısıyla eşyanın sözleşmeyle kararlaştırılan veya talimat verme hakkı kullanılmak suretiyle daha sonra belirlenen varma yerine götürülmüş olması gerekmektedir. Bu andan itibaren gönderilen eşyanın teslimini talep edebilir.

TTK m. 871’de eşyanın teslim yerine varmasından itibaren teslim talebinin yapılabileceği düzenlenmişse de eşyanın tam ziyaa uğraması durumunda eşyanın varma yerine ekonomik değer ifade ettiği haliyle varması söz konusu olamayacaktır²⁶⁹. Bu halde gönderilen eşyanın tam ziyaa uğradığını öğrenmesiyle birlikte gönderilen tazminat talep edebilecektir. Gönderilenin tazminat talep etmesi halinde taşıma ücretinin borçlusunu sıfatını haiz olması beklenir. Zira eşyanın teslimi talep hakkının yerini bu halde tazminatı talep hakkı almaktadır²⁷⁰. Ancak kanun koyucu bu durumda hakkaniyete aykırı sonuçların ortaya çıkmasını önleme amacıyla taşıma ücretinin borçlanılmasına ilişkin düzenleme yapmıştır (TTK m. 883; CMR m. 23/4). Kısmi ziyaa halinde ise kısmen de olsa eşya varma yerine ulaşacağından eşyanın varma yerine ulaşması anından itibaren gönderilen eşyanın ziyaa uğramayan kısmının teslimini ve ziyaa uğrayan kısım için tazminatı talep hakkını haizdir.

Eşyanın tesliminde gecikilmesi durumunda da tazminat talep hakkı kullanılabilir. Ancak bunun için eşyanın varma yerine ulaşması gerekir. Aksi halde gecikmeden değil ziyadan bahsedilir. Gecikmede tazminat talebiyle birlikte taşıma ücreti kanunun uygun gördüğü oranda talep edilebilir.

Eşya taşıt aracılığıyla taşınıyor olabilir. Talep hakkının kullanımının zaman itibariyle eşyanın boşaltılmasından önce mi yoksa sonra mı gerçekleşebileceğine ilişkin TTK’da bir açıklık yoktur. Ancak gerek böyle bir düzenlemenin bulunmamasından gerekse de talep edilmeyen eşyanın boş yere taşıttan indirilmesini önleme amacıyla talep hakkının kullanılabilmesi için taşıtın varma yerine ulaşması yeterli kabul edilmeli, bu hakkın kullanılması için taşıttan boşaltmanın da gerçekleşmesi beklenmemelidir.

Gönderilen taşıma ücretine eşyanın tesliminden önce borçlanmaktadır (TTK m. 871/1). Bu an; gönderilenin eşyayı kabul beyanının karşı tarafa ulaştığı andır. Borçlu sıfatının kazanılması eşyanın teslimine ve düzenlenmiş olan taşıma belgelerinin teslimine bağlı değildir. Kanun koyucunun gönderenin taşıma ücretini borçlanma anını eşyanın

²⁶⁹ **Karan**, s. 231.

²⁷⁰ **Seven**, Gönderilen, s. 178-180.

tesliminden önceki bir zaman dilimine almış olması, taşıyıcının eşyanın tesliminden kaçınma veya hapis hakkını kullanma hakkına imkân tanınması açısından isabetlidir²⁷¹.

Gönderilenin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan hakları ile borçlarının ortaya çıkma anı farklıdır. Taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi olan gönderilenin kendisine yüklenen borçları kabul etmesi gerekir. Gönderilen taşıma ücretinin borçlusu sıfatını eşyanın teslimini (veya tazminatı) talep ile kazanır (TTK m. 871/2). Oysaki gönderilenin taşıma sözleşmesinden doğan haklarının kullanımı taşıma sözleşmesinin kurulması veya talimat yoluyla yetkilendirmesi anına denk gelmektedir²⁷². Buna karşın, eşyanın teslimini talep hakkı eşyanın varma yerine ulaşması ile kullanılabilir (TTK m. 871/1; CMR m. 13/1).

2. Teslimi Kabul (Tazminatı Talep) Açıklaması

Üçüncü kişi lehine bir sözleşme olan taşıma sözleşmesiyle gönderilene eşyayı teslim alma hakkının tanınmış olunması, gönderilenin eşyayı teslim almaya zorlanabileceği anlamına gelmemektedir²⁷³. Eşyanın gönderilene teslimi için gönderilenin bir kabul beyanına ihtiyaç bulunmaktadır.

Eşyanın tartılması veya muayenesi için alınması durumunda ortada bir teslim talebi söz konusuysa da bu Kanun'un aradığı anlamda bir teslim talebi değildir²⁷⁴. Kanun'un aradığı eşyayı teslim talebi, taşıma işini ve taşıyıcının sorumluluk sürecini sona erdirecek biçimde eşyanın zilyetliğini kabul etme iradesinin açıklanmasıdır.

Bağımsız nitelikte olan eşyaların taşınmasında, eşyanın teslimini kabulün, her bir parça için ayrı ayrı yapılması gerektiği ifade edilmektedir²⁷⁵. Ancak belirtmek gerekir ki, bağımsız nitelikte olsalar da aynı taşıtta taşınıp aynı anda teslim için tek bir gönderilene kabule arz edilebilen eşyanın, yalnızca taşıttan bir kısım eşyanın kabul edilip diğerlerinin kabul edilmediği taşıyıcıya bildirilmedikçe kabulün aynı taşıtta taşınan tüm eşyayı kapsadığının kabul edilmesi uygun olur. Buna karşın, eğer eşya kısım kısım farklı taşıtlarla

²⁷¹ **Seven**, Gönderilen, s. 179.

²⁷² **Seven**, Gönderilen, s. 178-179. Belirtmek gerekir ki taşıma ücretine borçlanılmış olması, taşıma ücretinin hemen gönderilenden talep edilebileceği anlamına gelmemektedir. Borç muaccel olduğu anda talep edilebilir.

²⁷³ **Seven**, Gönderilen, s. 148; **Akyol**, 185. Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması durumunda söz konusu taşımada bir teslim engeli engelinin bulunduğu anlamına gelir. Bu sebeple ulusal taşımalarda TTK m. 869 veya uluslararası taşımalarda ise CMR m. 15 uygulama alanı bulur.

²⁷⁴ **Helm**, § 436, Rn. 7; **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 345.

²⁷⁵ **Geßler**, Ernest, Schlegelberger Handelsgesetzbuch Kommentar, Band 4, 4. Auflage, Berlin Frankfurt 1966, § 436, Rn. 3; **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 345.

taşıyor ve farklı zaman dilimlerinde gönderilene kabule arz ediliyorsa her bir taşıttaki eşya için ayrıca kabul açıklaması aranmalıdır.

Taşıma sözleşmesinde rızası aranmaksızın gönderilen olarak kararlaştırılan kişi, eşyanın teslimini veya bir zarar söz konusu ise (zıya, hasar veya gecikmeden dolayı) tazminatı talep hakkını kullanması üçüncü kişi yararına sözleşme teorisinde edimin kabulüne karşılık gelmektedir²⁷⁶. Gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olması Kanun tarafından bu edimin kabulüne bağlı tutulmaktadır (TTK m. 871/1-2).

Taşıma sonucunda eşyanın teslim alındığı haliyle ve zamanında varma yerinde teslim edilmesi beklenir²⁷⁷. Ancak çeşitli sebeplerle eşya taşıma esnasında hasara uğramış olabilir. Bu halde gönderilenin eşyayı teslim talebi, eşyanın teslimiyle birlikte zarar oranında bir tazminat talebi hakkını doğurur. Eşyanın kısmi zıya halinde de durum bu şekildeyken, tam zıya halinde eşyanın teslimi talebi tamamen bir tazminat talebine dönüşür²⁷⁸. Taşıyıcının eşyayı teslimde gecikmesi halinde ise eşya teslim alındığı haliyle mevcuttur. Durum böyle olmakla birlikte, gönderilen gecikme sebebiyle eşyayı teslim talebi yanında tazminat talep edebilir.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre, teslimi kabul (tazminatı talep) açıklaması hukuki niteliği itibariyle bir borç değil, eşyanın teslimini gerçekleştirmekle yükümlü olan taşıyıcının bu yükümlülüğünü yerine getirmesine imkân tanıyan bir külfet (yükleni) niteliğindedir²⁷⁹. Bu görüşe göre, hukuki niteliği itibariyle bir külfet olması sebebiyle, gönderilen kabul açıklamasını gerçekleştirirse, bunun sonucunda taşıma ücretinin borçlusu konumuna gelmektedir. Ancak gönderilen böyle bir açıklama yapmadıkça eşyayı teslim almak zorunda değildir. Doktrinde yer alan diğer bir görüşe göre ise, eşyanın teslimini kabul (tazminatı talep) bir borç ya da külfet değil, bir hak niteliğindedir²⁸⁰. Kanaatimizce de eşyayı teslimi kabul (tazminatı talep) bir hak niteliğindedir. Belirli şekildeki bir davranışı külfet olarak değerlendirilebilmek için her şeyden önce kullanılmaması bir hakkın kullanılmasına engel olmalıdır²⁸¹. Oysa taşıma ücretini ödeme gönderilen için bir

²⁷⁶ **Seven**, Gönderilen, s. 178.

²⁷⁷ Bu beklentiyi karşılayamayan taşıyıcı hak sahibine karşı TTK m. 875 vd. hükümlere göre sorumlu olmaktadır.

²⁷⁸ **Karan**, s. 231.

²⁷⁹ **Seven**, Gönderilen, s. 148; **Akyol**, s. 185.

²⁸⁰ **Karan**, s. 230.

²⁸¹ **Kılıçoğlu**, Ahmet M. , Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 19. Baskı, Ankara 2015, s. 31; **Hatemi**,

hak değil, bir borç niteliğindedir. O halde eşyanın teslimini kabulü gönderilen açısından başlı başına bir hak olarak değerlendirmek uygun olacaktır. Nitekim TTK m. 871'deki ifade de "istem hakkı" şeklindedir. Bu imkân, hukuk düzeni tarafından tanınmış olup kullanılıp kullanılmaması gönderilenin iradesine bırakılmaktadır.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre; teslim bir maddi fiil iken, eşyanın teslimini kabul açıklaması hukuki işlem benzeri bir fiildir²⁸². Zira bu açıklama ile birlikte gönderilen, hukuk düzenin öngördüğü bir sonuç olan taşıma ücretinin borçlusu konumuna gelmektedir (TTK m. 871/2). Kabul açıklamasının hukuki işlem benzeri bir fiil olmasından dolayı, gönderilenin bu beyanı yaparken taşıma ücretinin borçlusu olacağını bilmesine dahi gerek yoktur²⁸³. Kanaatimizce, eşyanın teslimini kabul açıklaması borca kanuni katılmanın bir unsurudur. Dolayısıyla bu beyan hukuki işlem benzeri bir fiil olarak değil, hukuki işlemin bir unsuru olarak değerlendirilmelidir.

Teslimi kabul açıklaması, taşıyıcıya tek taraflı olarak yöneltilen ve varması gerekli bir irade beyanıdır²⁸⁴. Kabul açıklamasıyla birlikte taşıma sözleşmesiyle doğan bir hak yeni bir kişi tarafından kullanıldığından kurucu değil, değiştirici yenilik doğuran bir hak niteliğindedir²⁸⁵. Kabul açıklaması açık veya örtülü olarak gerçekleştirilebilir²⁸⁶. Uygulamada sıkça karşılaşıldığı üzere ilgili adrese gelerek eşya teslimatı hizmeti veren taşıma (kargo) şirketi çalışanlarının kimlik kontrolünün akabinde makbuza imza atılması karşılığında eşyanın teslimatının yapılması durumu, örtülü olarak kabul açıklaması anlamına gelmektedir²⁸⁷. Kimliğin ibrazı akabinde makbuzun imzası ile birlikte eşyanın kabulü iradesi örtülü olarak açıklanmaktadır.

III. Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olmasının Geçerlilik Şartları

Gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olabilmesi için geçerli bir eşyanın teslimi (veya tazminat) talebi bulunmalıdır²⁸⁸. Hukuken geçerli olmayan bir hukuki işlem²⁸⁹ kişiyi

Hüseyin/ **Gökyayla**, Emre, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2011, s. 24; **Eren**, s. 45.

²⁸² **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 345.

²⁸³ **Eren**, s. 161.

²⁸⁴ **Akyol**, s. 185; **Seven**, Gönderilen, s. 149, 179; **Reuschle(Ebenroth/Boujong/ Josst/ Strohn)**, § 421, Rn. 30.

²⁸⁵ **Akyol**, s. 186; **Seven**, Gönderilen, s. 180.

²⁸⁶ **Akyol**, s. 187; **Koller** § 421, Rn. 23; **Seven**, Gönderilen, s. 149, 180.

²⁸⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 180, dn. 458.

²⁸⁸ **Seven**, Gönderilen, s. 181.

borç altına sokamaz. Bu anlamda söz konusu taşıma sözleşmesi; kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya taşıma sözleşmesinin konusu imkânsız olmamalıdır (TBK m. 27). Örneğin, taşınması izne bağlı olan zehirli bir maddenin yetkili makamdan izin alınmaksızın taşınması konusunda akdedilen taşıma sözleşmesinde gönderilen olarak kararlaştırılan kişinin teslimi kabulü ile gönderilen taşıma ücreti ödemeyi borçlanmamaktadır²⁹⁰. Bu halde taşıma sözleşmesi kanunun emredici bir kuralına aykırılık taşıdığından taşıma sözleşmesi kesin olarak hükümsüzdür²⁹¹. Ayrıca gönderen ve taşıyıcının taşıma sözleşmesinin akdi esnasında fiil ehliyetine de sahip olması gerekmektedir (TMK m. 9 vd.). Bunun yanında irade bozukluğu halleri (yanılma, aldatma ve korkutma) taşıma sözleşmesinin akdi esnasında söz konusu olmamalıdır (TBK m. 30-39).

Gönderilen de eşyayı teslim (tazminat) talebinde sözleşmenin geçerliliğine ilişkin hükümlere uygun hareket etmelidir. Nitekim hukuki işlem olan eşyayı teslim (tazminat) talebine, sözleşmenin geçerliliğine ilişkin hükümler uygulanacaktır. Bu bağlamda taşıma sözleşmesinin geçerliliği için aranan hususlar eşyayı talep (tazminat) talebi için de aranmaktadır. Geçerli olmayan eşyayı kabul beyanı kişi için taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü doğurmamaktadır.

IV. Temsil

Eşyanın teslimini kabul açıklamasının gönderilen tarafından bizzat yapılması zorunluluk arz etmemektedir. Kural olarak gönderilen tarafından bizzat yapılan eşyanın teslimini kabul açıklamasının temsilci aracılığıyla yapılması da mümkündür²⁹². Bu temsil rızai temsil şeklinde olabileceği gibi kanuni temsil şeklinde de olabilir. Bazı durumlarda bu hakkın temsilci aracılığıyla kullanılması zorunludur. Ayırt etme gücü bulunmayan kişilerin eşyanın teslimini kabul açıklamasını bizzat yapabilmeleri mümkün değildir (TMK

²⁸⁹ Eşyanın teslimini kabulü hukuki işlem olarak değil, hukuki işlem benzeri bir fiil olarak değerlendirilirse hukuki işlemlere ilişkin kuralların kıyas yoluyla uygulanması gerekirdi, **Eren**, s. 162.

²⁹⁰ Belirtmek gerekir ki, yetkili makamlardan gerekli izinlerin alınmış olması durumunda ortada geçerli bir taşıma sözleşmesi mevcuttur. Hatta bu durum tehlikeli niteliği gereği TTK m. 861 ve CMR m. 22'de özel olarak düzenlenmektedir. Tehlikeli eşya taşıması konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Kıran**, Süleyman, Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşıması, Ankara 2015.

²⁹¹ Zehirli maddenin taşınması 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu m. 193'e aykırıdır. Zira hükme göre; *"İçeriğinde zehir bulunan ve üretilmesi, bulundurulması veya satılması izne bağlı olan maddeyi izinsiz olarak üreten, bulunduran, satan veya nakleden kişi, iki aydan bir yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır."*

²⁹² **Seven**, Gönderilen, s. 185-187; **Akyol**, s. 188.

m. 15). Aynı şekilde eşyanın teslimi kabul açıklaması TTK m. 871/2'de taşıma ücretini ödeme borcuna bağlandığı ve bu açıklama kendilerini taşıma ücretini ödeme borçlusu yaptığı için sınırlı ehliyetsiz olan ayırt etme gücüne sahip küçükler ve kısıtlıların bu husustaki açıklamalarını geçerli kabul etmemek gerekir (TMK m. 16). Ancak taşıma işinin konusunu sınırlı ehliyetsizlerin serbest malları (TMK m. 357) veya kendilerine daha önce izin verilen meslek ya da sanatın icrası (TMK m. 359, 453) için gerekli olan eşyanın taşınması oluşturmakta ise bu kişiler kanuni temsilcileri olmaksızın bizzat eşyayı kabul açıklamasında bulunmaları kendileri açısından hüküm ve sonuç doğuracaktır.

Kanuni veya iradi bir temsil yetkisi bulunmama ile birlikte bir kimse temsilci olarak eşyayı kabul açıklaması yaparsa, gönderilen bu hakkın kullanılmasına onay vermediği takdirde taşıma ücretinin borçlusu olmamaktadır (TBK m. 46/1). Taşıyıcının söz konusu kişinin yetkisiz olduğunu bildiğini veya bilmesi gerektiğini ispat edilmedikçe, taşıyıcı taşıma ücretinin ödenmemesinden doğan zararın giderilmesini bu kişiden talep edebilir (TBK m. 47/1). Durum böyle olmakla birlikte *“hukuki görünüş teorisi”*ne uygun olarak temsil yetkisini haiz olmayan bir kişinin eşyanın teslimini (veya tazminat) talep ederek gönderilen borçlu konumuna getirmesi mümkündür²⁹³. Gönderileni temsil yetkisini haiz olmama ile birlikte gönderilenin işletmesinde çalışan ve taşıma işleriyle meşgul olan işçinin eşyanın teslimini talep açıklaması gönderilen açısından hüküm ve sonuç doğurmalıdır²⁹⁴. Benzer şekilde, aynı evde yaşayan aile üyeleri veya ev arkadaşlarının eşyayı teslim talebi de gönderilen açısından hüküm ve sonuç doğurmalıdır²⁹⁵. Buna karşın, komşunun veya kapıcının eşyayı teslim talebi gönderileni borçlu konumuna getirdiği kabul edilmemelidir.

V. Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olmasının Kaynağı

Gönderilenin taşıma ücretini ödemesi gönderilen için bir hak değil borçtur. Bu anlamda taşıma ücretini ödeme, gönderilenin lehine değil, aleyhinedir. Taşıma sözleşmesi üçüncü kişi yararına bir sözleşmedir²⁹⁶. Üçüncü kişi yararına sözleşmeden doğan bir

²⁹³ **Seven**, Gönderilen, s. 185-186.

²⁹⁴ **Seven**, Gönderilen, s. 186.

²⁹⁵ **Seven**, Gönderilen, s. 186-187.

²⁹⁶ **Valder**, Hubert, *“Frachtzahlung durch den Empfänger”*, Vertrieb, Versicherung, Transport Karl- Heinz Thume zum 70. Geburtstag, Frankfurt am Main 2008, s. 263-270, s. 263; **Hochstrasser**, s. 84-85; **Herber**, s. 249, 265; **Lenz**, s. 71; **Helm**, § 425, Rn. 53; **Reuschle (Hartenstein/ Reuschle)**, s. 13; **Wieske (Heidel/ Schall)**, § 421, Rn. 1; **Paschke/ Furnell**, s. 6; **Herber/ Piper**, Art. 1, Rn. 9; **Karabağ Bulut**, Nil, Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme, İstanbul 2009, s. 29; **Öztan**, s. 1463. Aksoy, taşıma

borcun meydana getirilmesi, üçüncü kişinin bu durumu kabul etmediği durumlarda mümkün değilse de bir kanuni düzenlemenin bulunması halinde mümkündür²⁹⁷. Üçüncü kişi yararına sözleşmeden doğan borçlardan üçüncü kişinin sorumlu tutulup tutulamayacağı sözleşmeyi yöneten kurallara tabidir²⁹⁸. TTK ve CMR, gönderilenin taşıma ücretinden sorumluluğuna ilişkin kurallara açıkça yer vermektedir (TTK m. 871; CMR m. 13). Ancak taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olması ve üçüncü kişi yararına sözleşmenin böyle bir hususu öngörmesi gönderilenin borçlu olması durumunu izaha yetmemektedir.

Gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olmasının kaynağı gönderilenin taşıma sözleşmesindeki konumundan hareketle tespit edilmelidir. Gönderilen taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturmamaktadır. Bu anlamda gönderilen var olan sözleşmesel ilişkinin dışında kalan üçüncü kişi konumundadır. Bu durum hukuki niteliği itibariyle borçlar hukukunda borç ilişkilerinde taraf değişikliğine ilişkin bir husus olarak kabul edilmektedir²⁹⁹.

Gönderilenin eşyanın teslimini (veya tazminatı) talep ile birlikte gönderilen taşıma ücretinin borçlusu konumuna gelmesinin kaynağı doktrinde borca kanuni katılma olarak kabul edilmektedir³⁰⁰. Borca katılma müessesesi TBK m. 201’de düzenlenmektedir. Hükme göre; “*Borca katılma, mevcut bir borca borçlunun yanında yer almak üzere, katılan ile alacaklı arasında yapılan ve katılanın, borçlu ile birlikte borçtan sorumlu olması sonucunu doğuran bir sözleşmedir.*”. Bu hüküm dikkate alındığında, gönderilenin durumunun borca katılma ile açıklanamaması gerekir. Zira hükme göre, ortada katılan ile alacaklı arasında yapılan bir sözleşme bulunmalıdır. Ancak bu hükmün sadece borca iradi katılmayı düzenlediği gözden kaçırılmamalıdır. Esas itibariyle borca katılma; alacaklı ve borçlu

sözleşmesinde üçüncü kişinin ismine yer verilmediği sürece eşyanın gönderene teslim edilmesi gerektiğini ve bu halde taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olmadığı görüşündedir, **Aksoy**, s. 39. Kanaatimizce bu halde dahi daha sonra talimat yetkisiyle herhangi bir kişi gönderilen olarak kararlaştırılabilir. Ayrıca gönderen ile gönderilenin aynı kişi olduğu durumlarda dahi teorik olarak bu kişi iki sıfatı da haiz olduğundan gönderen aynı zamanda gönderilendir. Gönderilen bu halde her ne kadar aynı kişi olsa da bu durum taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olma niteliğine halel getirmemektedir.

²⁹⁷ **Akyol**, s. 13-14.

²⁹⁸ **Seven**, Gönderilen, s. 187.

²⁹⁹ Borç ilişkilerinde taraf değişiklikleri TBK m. 183-194 arasında düzenlenmektedir.

³⁰⁰ **Dubischar/ Basedow**, § 421, Rn. 6; **Schlüter/ Horn**, § 421, Rn. 16; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 93, § 421, Rn. 35; **Seven**, Gönderilen, s. 187-189; **Paschke/ Oetker**, § 421, Rn. 16; **Fremuth (Fremuth / Thume)**, § 421, Rn. 21.

arasında var olan borç ilişkisinin dışında kalan üçüncü kişinin, ilk borçlunun yanında yer almak suretiyle borcu üstlenerek onunla birlikte müteselsil borçlu sıfatına sahip olmasıdır³⁰¹. Borca katılmada mevcut bir sözleşmede borçlunun yanında müteselsil olarak borçlu olma ilişkisi sözleşmeden doğabileceği gibi kanundan da doğabilir³⁰². TTK m. 871'e bakıldığında, eşyanın teslimini istem hakkını kullanan gönderilenin, bu istem ile birlikte taşıma ücretinin borçlusu sıfatına sahip olduğu görülmektedir. Bu gerekçeyle gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olmasının kaynağının borca kanuni katılma olarak tespiti isabetlidir³⁰³.

Belirtmek gerekir ki, gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olmasının kaynağı borcun üstlenilmesi olarak kabul edilemez³⁰⁴. Gönderen, gönderilenin eşyayı talep hakkını kullanması ile birlikte borçluluk sıfatını gönderilene devretmemektedir³⁰⁵. Gönderen, gönderilen ile birlikte borçlu olmaya devam ederek gönderilen ile birlikte müteselsilen sorumlu olmaktadır (TTK m. 871/4)³⁰⁶. Kanun'da öngörülen bu müteselsil sorumluluk

³⁰¹ **Kapanıcı**, Kadir Berk, Birlikte Borçlulukta Borçlular Arası İlişkiler, 2. Baskı, İstanbul 2015, s. 62; **Kılıç**, Mehmet, Türk Hukukunda Borcun Üstlenilmesi, Ankara 2014, s. 58; **Oğuzman**, Kemal / **Öz**, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. II, İstanbul 2012, s. 608; **Akıntürk**, Turgut, Müteselsil Borçluluk, Ankara 1971, s. 74; **Seven**, Gönderilen, s. 189.

³⁰² Türk hukukunda borca kanuni katılma örnekleri için bkz. **Yıldız Portakal**, Seda, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Borca Katılma, İstanbul 2016, s. 38-44.

³⁰³ Denizyoluyla yapılan taşımalarda navlunun (denizyoluyla taşıma ücretinin) ödenmesi TTK m. 1203 "Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılndığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur." hükmüyle düzenlenmektedir. Bu hükümden anlaşılacağı üzere, navlun sözleşmesinden doğan borçlardan eşyanın teslimi talebiyle birlikte gönderilen taşıtan ile birlikte sorumlu olacaktır. Bu halde de TTK m. 871'de olduğu gibi borca kanuni katılmanın bir örneği söz konusudur. Ancak TTK m. 1205'te eşyanın gönderilene teslimiyle birlikte taşıtan borçtan kurtarılmakta, tek borçlu olarak gönderilen kalmaktadır. Bu borca kanuni katılmanın kısa süreliğine var olması, teslim ile birlikte borcun yalnızca navlun sözleşmesinin dışında kalan gönderilenin sorumlu olması sebebiyle borca kanuni katılmanın akabinde borcu kanuni üstlenilmesinin söz konusu olması anlamına gelmektedir.

³⁰⁴ İstisnaen de olsa borcun üstlenilmesinin de kanun gereği gerçekleşmesi mümkündür. Kanuni gereği gerçekleşen borcun üstlenilmesi örnekleri için bkz. **Kahraman**, Zafer, Karşılaştırmalı Hukukta Borcun Dış Üstlenilmesi (Borcun Nakli), İstanbul 2013, s. 185-188.

³⁰⁵ Oysa borcun üstlenilmesinin en önemli sonucu olarak üstlenilmenin geçerli surette hüküm ve sonuç doğurmasıyla birlikte borçlunun borcundan kurtulmuş olması ve bununla birlikte üçüncü kişinin borçlu sıfatını kazanması gösterilmektedir, **Kılıç**, s. 48. Ayrıca bkz. **Kılıçoğlu**, s. 835-836, 840-841; **Turan Başara**, Gamze, "Türk Borçlar Kanunuyla Getirilen Yeni Bir Müessesese: Borca Katılma", AÜHFD 2014, C. 63, S. 2, s. 419-447, s. 433.

³⁰⁶ Taşıma sözleşmenin tarafları esas itibariyle değişmemekte, taşıma ücretinin borçlusunun yanına yeni bir borçlu eklenmektedir. Nitekim, borca iradi katılma müessesesi TBK'nın "Borç İlişkilerinde Taraf Değişiklikleri" başlıklı beşinci bölümünde yer verilmesi de, tam olarak tarafların değişmesinden söz edilememesi gerekçesiyle doktrinde eleştirilmektedir, **Turan Başara**, s. 420-421.

sebebiyle gönderen ve gönderilen, taşıma ücretini ödemeyi taşıyıcıya karşı borçlanır³⁰⁷. Bu kişilerden birinin taşıyıcıya ödediği miktarda diğeri taşıma ücretinin borçlusu olmaktan kurtulmaktadır³⁰⁸.

CMR m. 13/2'de gönderilenin eşyanın varma yerine ulaşmasından sonra taşıyıcıdan eşyayı ve taşıma senedinin ikinci nüshasının teslimi (veya tazminat) talebi karşılığında taşıma senedinde gösterilen ücreti ödemekle yükümlü olduğu düzenlenmektedir. Buna karşın, TTK m. 871/1'de düzenlendiği gibi gönderenin taşıma ücretini ödeme yükümlülüğünün devam ettiğine ilişkin açık bir düzenleme CMR'de yer almamaktadır. Hükmün bu düzenlenişi, doktrinde bu halde (muaccel olan ve taşıma senedinde yazılı olan) taşıma ücretini ödeme borcunun gönderenden gönderilene nakledildiği, dolayısıyla bu andan itibaren taşıma ücretinden yalnızca gönderilenin sorumlu olduğu şeklinde bir görüşün varlığına yol açmıştır³⁰⁹. Böylece gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olmasının kaynağı borcu kanuni üstlenme olarak görülmüştür³¹⁰. Ancak bu görüş doktrinde Seven, tarafından haklı olarak eleştirilmektedir³¹¹. Zira kanuni bir düzenleme veya sözleşme olmadıkça niteliği itibariyle sözleşmesel bir borç olan taşıma ücretini ödeme borcundan gönderenin kurtulabilmesi mümkün değildir³¹². Aksi durum sözleşme hukukunun temel ilkelerinden olan ahde vefa (pacta sunt servanda) ilkesiyle bağdaşmayacaktır. O halde, CMR'de açıkça gönderenin gönderilen ile birlikte sorumluluğunun devam ettiğine ilişkin bir düzenlemenin yer almaması göndereni taşıma

³⁰⁷ Müteselsil borçluluk, TBK m. 162-168'de düzenlenmektedir.

³⁰⁸ **Kapancı**, s. 23-24.

³⁰⁹ **Karan**, s. 233. Gençtürk de esas itibariyle bu görüşte olmakla birlikte taşıma sözleşmesinde taşıma ücretinin gönderen tarafından ödeneceğinin kararlaştırılmış olması halini hariç tutmaktadır, **Gençtürk**, s. 19.

³¹⁰ **Karan**, s. 233.

³¹¹ **Seven**, Gönderilen, s. 189-190, dn. 478.

³¹² Gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olması durumu eTTK m. 792'de "*Taşıma ücreti ile ardiye ve sair masrafların, aksine mukavele olmadığı takdirde, teslimi şart edilen yerde, eşyanın kabulünden sonra, taşıma senedine göre gönderilen tarafından verilmesi lazımdır.*" şeklinde düzenlenmekteydi. Bu hüküm sebebiyle gönderilen, aksine bir sözleşme bulunmadığı müddetçe, eşyanın kabulüyle taşıma ücretinin borçlusu konumuna gelmekteydi. Gönderen ise; bu halde taşıma ücretinin borçlusu olmaktan kurtulmaktaydı. Bu durum borcun kanuni üstlenilmesi müessesinin varlığı anlamına gelmekteydi, **Ülgen**, s. 118, dn. 88. Arkan açıkça borcun üstlenilmesinden bahsetmemekle birlikte, eşyanın taşıma ücretinin ödenmesiz teslim halinde gönderilenin ödeme imkânına sahip olmadığı hallerde dahi taşıma ücretinin gönderenden talep edilemeyeceğini ifade etmekteydi, **Arkan**, Taşıma Ücreti, s. 348. eTTK'nın yürürlüğü döneminde, gönderilen ile gönderenin taşıma ücretinden birlikte sorumluluğunun bulunduğu veya en azından eşyanın teslimi ile birlikte gönderenin taşıma ücretinden sorumluluğunun sona ermeyeceğine ilişkin bir sözleşme halinde kanunun böyle bir imkân tanımış olmasından dolayı borca kanuni katılma müessesine vücut verirdi, **Seven**, Gönderilen, s. 190-191.

ücretinin borçlusu olmaktan kurtardığı yönünde yorumlanmamalıdır. Bu gerekçeyle, biz de gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olmasının kaynağının, TTK bakımından olduğu gibi CMR bakımından da, borca kanuni katılma olduğu görüşünü paylaşmaktayız³¹³.

Gönderen ile gönderilen sıfatının aynı kişide birleşmesi mümkündür³¹⁴. Örneğin, bir kişi evi için bir ticari işletmeden satın aldığı mobilyayı evine taşınması konusunda bir taşıyıcıyla anlaşmış olabilir. Bu halde gönderilen ile gönderen aynı kişi olduğundan, taşıma sözleşmesinin borçlusunun yanına yeni bir borçlunun eklenmesi ve onunla birlikte müteselsilen sorumlu olmasından söz edilemez. Böyle bir durumda borca kanuni katılma veya başkaca bir borç ilişkisinde taraf değişikliği mevcut değildir³¹⁵.

VI. Gönderilen Dışında Bir Üçüncü Kişinin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması

1. Sözleşmenin Nisbiliği İlkesi Karşısında Üçüncü Kişinin Taşıma Ücretini Borçlanması

Daha önce de ifade ettiğimiz üzere, sözleşmenin tarafını oluşturmayan üçüncü kişilerin aleyhine borç meydana getirilmesi sözleşmenin nisbiliği ilkesiyle bağdaşmaz. Bu halde kural olarak üçüncü kişinin taşıma ücretinin borçlusu olması düşünülemez.

Gönderilenin temsilci marifetiyle eşyayı kabul etmesi sonucunda temsilci değil, gönderilen taşıma ücretini ödemeyi borçlanmaktadır (TBK m. 40). Bu bağlamda temsilci, gönderilenin adına ve hesabına hareket ettiğinden gönderilenin dışında bir üçüncü kişi değildir.

Gönderilenin dışında kalan bir üçüncü kişinin, borca iradi katılma müessesesi gereğince taşıma ücretinin alacaklısı olan taşıyıcı ile yapılan bir anlaşma neticesinde gönderen ve gönderilenin yanında taşıma ücretinin borçlusu olmasına bir engel bulunmamaktadır (TBK m. 201).

Gönderilenin dışında kalan üçüncü kişi borçlu sıfatını sahip olmasa dahi taşıma ücretini ödeyebilir. Nitekim “*ifanın gayri şahsiliği ilkesi*” olarak ifade edilen³¹⁶ ilke gereğince bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde alacaklının menfaati bulunmadıkça

³¹³ Aynı yöndeki görüş için bkz. **Seven**, Gönderilen, s. 189-190.

³¹⁴ **Aksoy**, s. 39; **Seven**, Gönderilen, s. 28-29; **Eriş**, s. 474.

³¹⁵ Gönderen ile gönderilenin aynı kişi olduğu hallerde eTTK m. 792 (TTK m. 871)'deki özel düzenlemeye başvurmaya gerek yoktur, **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 344, dn. 18.

³¹⁶ **Eren**, s. 924.

borçlu, borcunu şahsen ifa etmekle yükümlü değildir. Kural olarak, taşıma ücretinin yalnızca gönderen veya gönderilenin ödenmesinde taşıyıcının bir menfaati bulunmamaktadır³¹⁷. Gönderilenin taşıma ücretini borçlanmasını öngören TTK m. 871/2'de “...taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü...” ifadesine yer verilmektedir. Taşıma ücretinin gönderen tarafından ödenmesinden bahsedilmemekte, dolayısıyla taşıma ücretini ifa edebilecek kişiler bakımından bir sınırlandırma öngörülmemektedir.

Gönderilen dışında kalan üçüncü kişi tarafından ifa edilebilecek olan, misli niteliği haiz taşıma ücretidir³¹⁸. Özellikle, para borçlarının bu kişiler tarafından ifası mümkündür. Bununla birlikte, her türlü maddi niteliği haiz menfaatlerin taşıma ücreti olarak kararlaştırılabileceği göz önünde bulundurulduğunda misli olmayan eşyanın ifası bu kişiler tarafından üçüncü kişinin edimini taahhüt çerçevesinde mümkün gözükmektedir (TBK m. 128)³¹⁹.

Gönderilen, eşyanın teslimi (tazminat) talebinde bulunmasından önce kendisinin dışında kalan üçüncü kişilerden farksızdır. Gönderilen, eşyanın varma yerine ulaşmasından önce taşıma ücretini hesaba havale vb. bir yolla ödemiş olabilir. Eşya kabule arz edilmeksizin gönderilenin taşıyıcıya taşıma henüz tamamlanmadan böyle bir ödemede bulunmuş olması ve taşıyıcının da böyle bir ödemeyi kabul etmiş olması halinde eşyanın varma yerine ulaşmasından önce zımni olarak eşyanın kabul edildiği ve böylece taşıma ücretinin borçlusu olduğu anlamına gelmemektedir. Zira Kanun ancak, varma yerine ulaşmasından sonra eşya taşıyıcı tarafından gönderilene kabule arz edilebileceğini öngörmektedir (TTK m. 871/1). Nitekim, Kanun'un bu şekilde düzenlemesi, talimat verme yetkisinin eşyanın varma yerine ulaşana kadar gönderende olmasıyla açıklanabilir. Gönderen, eşya henüz varma yerine ulaşmasından önce eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma yerine götürülmesi veya başka bir kişiye teslim edilmesi gibi talimatlar verme yetkisini haizdir (TTK m. 868/1-2). Bunun dışında eşyanın varma yerine varmasından önce taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi olan gönderilen taşıyıcı ile borca katılma sözleşmesi

³¹⁷ Belirtmek gerekir ki, böyle bir ifa gönderilenin dışında kalan üçüncü kişiye taşıma ücretinin borçlusu sıfatını kazandırmaz.

³¹⁸ **Eren**, s. 924.

³¹⁹ Üçüncü kişinin edimini taahhüt konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. **Çebi**, Hakan, “Üçüncü Kişinin Fiilini Taahhüt”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 111-138; **Şahin**, Turan, Üçüncü Kişinin Edimini Taahhüt, Ankara 2010.

akdederek gönderenin taşıma ücretini ödeme borcuna katılabilir³²⁰.

Eşyanın başka bir gönderilene teslimi yönünde talimat verme yetkisinin kullanılması halinde, taşıma sözleşmesi veya belgelerinde gönderilen olarak kararlaştırılan kişi taşımanın borçlusunu olarak kabul edilemeyecek, bu kişi taşıma sözleşmesinin dışında kalan diğer üçüncü kişilerden farksız olacaktır³²¹. Bu halde, varma yerinde eşyanın tesliminin kabulünden önce taşıyıcıya ödenen bir taşıma ücreti varsa, bu ücret gönderilenin dışında kalan üçüncü kişinin ödediği ücret gibi kabul edilmelidir. Şayet eşyanın teslimini kabulden önce taşıma ücreti tamamen ifa edilmişse zaten ortada herhangi bir borç kalmadığı için eşyanın teslimi talebi ile birlikte gönderilenin taşıma ücretinin borçlanmasından da söz edilemeyecektir. Ancak taşıma ücreti kısmen ifa edilmişse, gönderilen kalan tutarla sınırlı olmak üzere taşıma ücretini ödemekle yükümlü olacaktır.

2. Ödemeli Kayıtları

Taşıma sözleşmesinde taşıma ücretini taşıma sözleşmesinin tarafları arasında yer almayan üçüncü bir kişinin ödemesi kararlaştırılmış olabilir. Uygulamada kendine yer bulan ödemeli kayıtları (*“unfrei- Vermerk”, “freight collect”*) ücret ödeme borcunun gönderilene ait olduğuna ilişkin olarak kullanılmaktadır³²². TTK’da taşıma senedinde yer verilebilecek kayıtlar arasında *“taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kayıt”* da sayılmaktadır (m. 857/1-k). Dolayısıyla böyle bir kaydın hukuken mümkün olduğu kabul edilmekle birlikte, taraflar arasında bu yönde bir anlaşmanın varlığı durumunda taşıma senedinde de böyle bir kayda yer verilmesi istenmektedir. Taraflar arasında taşıma sözleşmesiyle ödemeli kaydının öngörülmüş olması halinde taşıma senedinde böyle bir kayda yer verilmemiş olması taşıma senedinin geçersiz olması sonucunu doğurmamaktadır. Bu durum sadece ispat hukuku bakımından iddiasını ileri süren kişinin elini zayıflatmaktadır (TTK m. 858/1).

Ödemeli kayıtlarının öngörüldüğü durumlarda taşıyıcı tarafından gönderilen veya başka bir üçüncü kişiden taşıma ücreti tahsil edilmelidir. Ancak üçüncü kişi aleyhine borç meydana getirilememesi ilkesi gereğince, bu kişilerin kabulü olmaksızın borçlusunu sıfatı bu kişilere geçmemektedir. Açık veya zımni bir kabulün varlığı halinde bu kişilerin taşıma

³²⁰ **Seven**, Gönderilen, s. 192.

³²¹ Böyle bir durumda gönderilen daha önce bahsedildiği üzere *“şekli gönderilen”* olarak nitelendirilecektir.

³²² **Valder**, s. 266-267; **Nielsen/ Hopt**, s. 1386; **Seven**, Gönderilen, s. 200; **Koller**, § 420, Rn. 5; **Wieske (Heidel/ Schall)**, § 420, Rn. 1; **Fremuth (Fremuth/ Thume)**, § 420, Rn. 13.

ücretinin borçlusunu sıfatı bulunabilir. Böyle bir durumda, kaydın öngörüldüğü kişi gönderilen ise borca kanuni katılma, gönderilen dışında üçüncü bir kişi ise borca iradi katılma söz konusudur. Gönderilen eşyanın teslimi talebi karşısında böyle bir yükümlülük altına girmektedir (TTK m. 871/2).

Ödemeli kayıtları, teslimde ödeme müessesesi ile karıştırılmamalıdır. Her ikisi de benzer adlandırmaya sahip olmakla birlikte anlamsal olarak farklı hususlara işaret etmektedirler. Ödemeli kayıtları; taşıma ücretinin gönderilen veya taşıma sözleşmesi için üçüncü bir kişi olan başka bir kişi tarafından ödenmesini öngören kayıtlardır (TTK m. 857/1-k). Teslimde ödemenin ise; taşıma ücretinin tahsili ile bir ilgisi bulunmamaktadır. Taşıma sözleşmesi dışında kalan ve taşıyıcının taraf olarak yer almadığı bir sözleşmeden doğan veya hayali bir alacağın gönderenden tahsiline yöneliktir³²³. Taşıyıcı taşıma ücretini ise, bizzat kendisi için tahsil etmektedir. Her iki alacağın ortak yönü ise eşyanın teslimi esnasında taşıyıcının tahsil etmekle yükümlü olmasıdır.

Taşıma sözleşmesiyle taşıyıcının eşyanın tesliminden önce taşıma ücretini gönderilenden tahsil etmekle yükümlü olduğu kararlaştırılabilir³²⁴. Böyle bir kararlaştırılmanın varlığı halinde, taşıma ücretinin tahsili yan edim yükümlülüğü niteliğinde olup taşıyıcı taşıma ücretinin ödenmesini öncelikle gönderilenden talep etmelidir. Gönderilenin taşıma ücretini ödemekten kaçınması halinde taşıyıcı tahsili sağlamaya yönelik bütün hukuki imkânlarını kullanmakla yükümlüdür³²⁵. Gönderilen taşıyıcının taşıma ücreti talebine karşın taşıma ücretini ödemekten kaçınırsa, taşıyıcı da eşyayı teslimden kaçınmalı ve hapis hakkını kullanmalıdır. Ancak bu imkânları mümkün olduğunca kullandıktan sonra gönderenden de taşıma ücreti talep edilebilir. Diğer taraftan, böyle bir anlaşma aksi kararlaştırılmadıkça gönderenin borçlu olma durumunu ortadan kaldırmamaktadır³²⁶. Şüpheye mahal kalmaksızın gönderenin taşıma ücretinin borçlusunu olmaktan kurtulduğu anlaşılabilen durumlarda ise, taşıma ücretinin tahsili için gönderene başvurulamaz³²⁷.

³²³ Gönderen ödemesini gönderilene havale ettiği bedelin gönderilen tarafından ödenmesini sağlayarak kendini bu konuda güvende hissetmek istiyorsa taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme şartı öngörmelidir, **Koller**, § 420, Rn. 5

³²⁴ **Seven**, Gönderilen, s. 201.

³²⁵ **Seven**, Gönderilen, s. 201.

³²⁶ **Seven**, Gönderilen, s. 201.

³²⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 201.

Ş3. BİR DEN FAZLA TAŞIYICININ BULUNDUĞU DURUMLARDA TAŞIMA ÜCRETİNİ ÖDEME BORCU

A. Alt Taşımada Taşıma Ücreti

I. Alt Taşıma Sözleşmesi

Alt taşıma sözleşmesinin tanımına gerek TTK³²⁸ gerekse de CMR'de³²⁹ yer verilmemektedir. Bununla birlikte doktrinde alt taşıma sözleşmesi; (asıl) taşıyıcının, üstlenerek akdetmiş olduğu asıl eşya taşıma sözleşmesindeki taşıma işinin bir kısmını veya tamamını üçüncü kişiye bıraktığı taşıma sözleşmesi olarak tanımlanmaktadır³³⁰.

Bir taşıma sözleşmesini ilgilendirse dahi her alt sözleşme, bir alt taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilemez³³¹. Asıl taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın taşınması amacına hizmet eden başka bir taşıma sözleşmesinin varlığı halinde bir alt taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilebilir³³². Örneğin, yükleme veya boşaltma işlemlerinin gerçekleştirilmesi için taşıyıcı, kendisine bağlı olarak çalışması için bir kişiyle anlaşmış olması halinde birden fazla taşıma sözleşmesi mevcut olmadığından, ortada bir alt taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemeyecektir³³³. Buna karşın, taşıyıcıya bağlı olarak işin görülmesi şeklinde değil de, yolun bir kısmı için yükleme veya boşaltma işlerini ayrı bir taşıma sözleşmesi akdetmek suretiyle bırakılması durumunda ortada bir alt taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilecektir³³⁴.

Kişiler üstlenmiş oldukları borçları kural olarak bizzat ifa etmekle yükümlü değildir. Üstlenilen bir borç, borçlu tarafından bizzat ifa edilebileceği gibi sözleşmenin dışında kalan üçüncü bir kişi tarafından da ifa edilebilir (TBK m. 83). Bu kuralın bir görünümü

³²⁸ Herhangi bir tanım yer almamakla birlikte taşıyıcının yardımcı kişilerden sorumluluğunu düzenleyen TTK m. 879'da yer alan "*taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler*" alt taşıma ilişkisini de kapsayacak niteliktedir. Bu hüküm asıl taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemektedir. Alt taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak ise TTK m. 888'deki fiili taşıyıcıya ilişkin hükme uygun olduğu ölçüde bu hüküm uygulama alanı bulmaktadır.

³²⁹ Herhangi bir tanım yer almamakla birlikte taşıyıcının yardımcı kişilerden sorumluluğunu düzenleyen CMR m. 3'te yer alan "*taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler*" alt taşıma ilişkisini de kapsayacak niteliktedir. Bununla birlikte açıkça alt taşıma ilişkisini düzenleyen CMR hükmü bulunmamaktadır.

³³⁰ **Aksoy**, s. 59; **Yeşilova**, Ecehan, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR Madde 3, 34), Ankara 2004, s. 58.

³³¹ **Yeşilova**, s. 141, dn. 59.

³³² **Aksoy**, s. 60.

³³³ Bu halde de taşıma sözleşmesinin yanında bir sözleşme bulunmakla birlikte bu sözleşme taşıma sözleşmesi değil, bir iş sözleşmesidir (4857 sayılı İş Kanunu m. 8).

³³⁴ **Aksoy**, s. 59.

olarak, taşıyıcı üstlenmiş olduğu eşyanın varma yerine taşınması borcunun ifasını başka bir kişiye veya kişilere bırakabilir. Söz konusu bırakma, taşımının tamamı için söz konusu olabileceği gibi bir kısmı için de olabilir.

Bizim katıldığımız görüşe göre; taşıma sözleşmesi, hukuki niteliği itibarıyla bir eser sözleşmesidir. Eser sözleşmesinde yüklenicinin kişisel özelliklerinin bir önemi yoksa iş başkası tarafından da yapılabilir (TBK m. 471/3). Taşıma sözleşmesinin akdindeki temel amaç; eşyanın teslim alındığı haliyle varma yerine ulaştırılmasıdır. Bu halde, aksi kararlaştırılmadıkça taşımayı üstlenen kişi tarafından taşıma işinin ifasının üçüncü kişilere bırakılması mümkündür³³⁵. Buna karşın, aksi kararlaştırılmadıkça taşıyıcının kişisel özelliklerinin önemli olduğu taşımalarda eşyanın taşınması üçüncü kişilere devredilemeyecektir. Eşyanın taşınması işinin devredilip devredilemeyeceği konusundaki değerlendirmede eşyanın değil, taşıyıcının özellikleri önem taşımaktadır. Örneğin; tehlikeli bir eşyanın taşınmasında olduğu gibi niteliği gereği hassas eşya taşımalarında, açıkça aksi kararlaştırılmadıkça, herhangi bir kişiye eşyanın taşınması devredilemeyeceğinin düşünülmesi isabetli değildir³³⁶. Ancak söz konusu taşıma işinin en iyi şekilde ifa edileceği inancıyla gönderenin taşıyıcıyla taşıma sözleşmesi akdettiği anlaşılabilirse bu halde taşıma işi üçüncü kişilere bırakılamayacaktır.

II. Alt Taşıma İlişkisi

Alt taşıma ilişkisi birden fazla taşıma sözleşmesinin bir arada bulunmasıyla ortaya çıkmaktadır. Bu sözleşmelerden ilk taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı, alt taşıma sözleşmesinin göndereni olarak yer almaktadır. Böylelikle alt taşıma ilişkisi kurulmaktadır. Bu taşıma sözleşmelerinin tarafları birbiriyle karıştırılmaması amacıyla ilk taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı “*asıl taşıyıcı*” olarak adlandırılırken, zaman itibarıyla sonra akdedilen taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı “*alt taşıyıcı*” olarak adlandırılmaktadır. Benzer şekilde, ilk taşıma sözleşmesinin göndereni “*asıl gönderen*”, alt taşıma sözleşmesinin göndereni ise “*alt gönderen*” olarak adlandırılmaktadır. Alt taşıma sözleşmesinde alt taşıma ilişkisini kuran husus, asıl taşıyıcının alt gönderen olmasıdır. Bu halde aynı kişi

³³⁵ Aksoy, s. 58.

³³⁶ Mevzuat itibarıyla tehlikeli eşya taşınması için taşıyıcının belirli türlerde yetki belgesi (m. 6), taşıt uygunluk belgesi ve yetkili mercilerden izin alma zorunluluğu (m. 7) ile tehlikeli eşya taşıyıcılığı sürücü eğitim sertifikasına (m. 8) sahip bulunması gerekir (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, RG. 24.10.2013, S. 28801). Ancak bu gerekliliklerin yerine getirilmemiş olunması özel hukuk bakımından bir kişiye alt taşıma olarak bırakılamayacağı anlamına gelmemektedir. Bu duruma engel olan bir özel hukuk normu bulunmamaktadır. Bu halde bu nitelikleri sahip olmayan kişilerin idari yaptırım ile karşı karşıya kalabilmesi söz konusudur (m. 28).

hem asıl taşıyıcı hem de alt gönderen sıfatını haiz olmaktadır.

III. Alt Taşıma Sözleşmesinde Taşıma Ücreti

Alt taşıma ilişkisinde birden fazla taşıma sözleşmesi ve böylece birden fazla gönderen sıfatına sahip kişi bulunmaktadır. Bu kişiler aynı eşyanın taşınması amacıyla bir taşıyıcıya karşı borç altına girmektedir. Her iki taşıma sözleşmesinde de gönderenin asli borcu taşıma ücretinin ödenmesidir.

Asıl taşıma sözleşmesiyle asıl gönderen eşyanın teslim yerinden varma yerine kadar, yani yolun tamamı için taşımayı ücret ödemeyi borçlanmaktadır. Alt taşıma sözleşmesiyle alt taşıyıcı yolun tamamı için üstlenilmiş olabilir ki; bu halde yolun tamamı için ücret ödemeyi borçlanmaktadır. Alt taşımada taşıma yolun tamamı değil, yolun bir kısmı için üstlenilmiş olabilir. Bu halde alt gönderen yolun üstlenilen kısmı için ücret ödemeyi borçlanmaktadır.

Alt taşıma sözleşmesi asıl taşımanın ifasına hizmet etmekle birlikte, asıl taşıma ile alt taşıma sözleşmeleri birbirinden bağımsız sözleşmelerdir³³⁷. Bu sebeple, asıl taşıma sözleşmesi için üstlenilen ücret, alt taşıma sözleşmesine etki etmemektedir. Sözleşmenin nisbiliği ilkesi gereği; taşıma ücreti, kim tarafından taahhüt edilmiş ise o kişiden talep edebilir. Bu anlamda alt taşıma ücreti asıl gönderenden talep edilemez³³⁸. Zira asıl gönderen, alt taşıma sözleşmesinin akîd tarafı değildir.

Asıl taşıma sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmesi teknik olarak birbirinden bağımsız sözleşmeler olmakla birlikte, asıl gönderilen ile alt gönderilenin aynı kişi olabilmesi mümkündür. Bu durumda asıl ve alt gönderilen sıfatını haiz kişiden her bir taşıyıcının talepte bulunup bulunamayacağı; bulunabilecek ise, taşıma ücretini talep bakımından taşıyıcılar arasında bir öncelik hakkının bulunup bulunmadığı değerlendirilmelidir.

Alt taşımayı da kapsayan TTK m. 888 hükmü, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeleri bünyesinde barındırmaktadır. Taşıyıcının bir hakkı niteliğinde olan taşıma ücretine ilişkin ise, TTK m. 888’de bir düzenleme bulunmamaktadır. Gönderilenin taşıma ücretini ödeme borcu, TTK m. 871’de düzenlenmektedir. Bu hüküm ise, esasen alt taşıma

³³⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 36-37; **Seven**, Alt Taşıyıcı, s. 872-874; **Aksoy**, s. 59; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 18. Alt sözleşmelerin birbirinden bağımsız sözleşmeler olduğu hususunda bkz. **Akıpek**, Şebnem, Alt Vekalet, Ankara 2003, s. 84; **Yalçınduran**, Türker, Alt İstisna (Taşeronluk) Sözleşmeleri, Ankara 2000, s. 32-34.

³³⁸ **Aksoy**, s. 62.

sözleşmelerinden doğan taşıma ücretine ilişkin bir düzenleme getirmemektedir. Hüküm gönderilenin taşıma ücretini ödeme borcunun eşyanın teslimini kabul ile birlikte doğduğuna yer vermektedir. Bu halde eşyanın tesliminin kabul edilmesiyle birlikte gönderilen sıfatına sahip olunmasıyla taşıyıcı sıfatına sahip kişilere taşıma ücreti borçlanılmaktadır³³⁹. Hem asıl taşıma sözleşmesinde hem alt taşıma sözleşmesinde gönderilen sıfatına sahip kişi aynı kişi ise, bu sözleşmelerdeki gönderilen sıfatına sahip olmasından dolayı, eşyanın tesliminin kabulü ile birlikte bu sözleşmelerin bünyesine yer alan borca kanun gereği katılmaktadır. Her iki borca kanunen katılmış olan bu kişi, gönderen sıfatına sahip kişiler ile birlikte³⁴⁰ (asıl veya alt) taşıyıcı sıfatını sahip kişilere taşıma ücreti ödemeyi müteselsilen borçlanmaktadır (TTK m. 871/4). Dolayısıyla, hem asıl taşıyıcının hem de alt taşıyıcının taşıma ücretini asıl ve alt gönderilen sıfatına sahip kişiden talep etmesine hukuki bir engel yoktur³⁴¹. Asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasında taşıma ücretini talep hakkı bakımından da bir sıra bulunmamaktadır.

Asıl taşıma sözleşmesinde taşıma ücreti miktarının yüksekliği ya da azlığı alt taşıma sözleşmesine etki etmemektedir. Asıl taşıma sözleşmesiyle alt taşıma sözleşmesi arasında taşıma ücreti bakımından söz konusu olan farkın asıl taşıyıcının gelirinin temelini oluşturduğu kabul edilebilir³⁴². Buna karşın alt taşıma sözleşmesinde üstlenilen ücret asıl taşıma sözleşmesinden daha yüksek dahi olabilir³⁴³. Diğer taraftan, asıl taşıma ücreti ile alt taşıma ücretinin ödenip ödenmemesi de birbirinden bağımsızdır.

Alt taşıyıcının gönderilenden talep edebildiği taşıma ücretinin asıl taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücreti mi yoksa alt taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücreti mi olduğu da çalışmamız bakımından açıklamaya muhtaç bir husustur. Bir örnekle açıklamak gerekirse, gönderen (A), taşıyıcı (T1) ile Kayseri'den Çanakkale'ye bir mobilyanın taşınarak gönderilen (G)'ye teslimi konusunda 1000 TL'ye anlaştığını

³³⁹ Gönderilen sıfatına sahip olmasından dolayı gönderilenin asıl ve alt taşıma sözleşmelerinin taşıyıcılarına iki farklı sözleşmeden doğan aynı edimi talep hakkını bulunduğu ilişkin olarak bkz. **Seven**, Gönderilen, s. 37.

³⁴⁰ Asıl gönderen ile alt gönderenin aynı kişi olabilmesi mümkün değildir.

³⁴¹ **Paschke/ Furnell**, s. 16; **Thume/ Schmidt**, § 421, Rn. 16.

³⁴² **Seven**, Alt Taşıyıcı, s. 874.

³⁴³ Zor durumda kalma gibi bir sebeple alt taşıma sözleşmesinde taşıma ücreti asıl taşıma sözleşmesinde öngörülen taşıma ücretinden miktar itibarından daha yüksek belirlenmiş olabilir. Örneğin; bir eşyayı taşımayı üstlenmiş olan taşıyıcı, hastalığı sebebiyle taşımayı gerçekleştiremeyecek durumda olmasından dolayı, taahhüdünü yerine getirilmemesi durumunda piyasadaki ticari itibarının sarsılacağı düşüncesiyle bir alt taşıyıcıya taşımayı bırakmak zorunda kalmış olabilir. Böyle bir durumda taşıyıcı asıl taşıma sözleşmesinde elde edeceği taşıma ücretinden daha yüksek bir taşıma ücretini ödemeyi borçlanabilir.

varsayalım. (T1), taşımayı bizzat gerçekleştirmeden başka taşıma sözleşmesi akdederek taşıma işini başka bir taşıyıcı (T2)'ye 750 TL'lik ücret karşılığında bırakabilir. (T2)'nin varma yerinde eşyanın teslimi karşılığında (G)'den talep edebileceği ücret (A) ile (T1) arasında akdedilen taşıma sözleşmesinden doğan 1000 TL'lik taşıma ücreti mi yoksa (T1) ile (T2)'nin arasında akdedilen taşıma sözleşmesinden doğan 750 TL'lik taşıma ücreti mi olduğu çözümü bekleyen bir hukuki sorundur.

TTK alt taşıma sözleşmelerinde taşıma ücreti konusunda açıkça bir düzenlemeye yer vermemektedir. Buna karşın, gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olması konusu TTK m. 871/1-2 hükümlerinde düzenlenmektedir. Kanun metnine bakıldığında taşıyıcı değil, gönderilen açısından taşıma ücretinin düzenlediği görülecektir. Dolayısıyla Kanun'un alt taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücretinin mi yoksa asıl taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücretinin mi gönderilenden talep edilebileceğini düzenlemeyerek bu konuya suskun kaldığı söylenebilir³⁴⁴.

TTK m. 871/2 hükmü "*İstem hakkını, ... ileri süren gönderilen, taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür. Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemişse yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen, makul olması şartıyla, gönderen ile taşıyıcı arasında kararlaştırılan taşıma ücretini ödemek zorundadır.*" şeklindedir. Bu halde eşyanın teslimini kabul eden gönderilenin yükümlülüğü, taşımaya ilişkin bir taşıma senedi düzenlenmişse ibraz edilen bu taşıma senedinde yazan miktar ile sınırlı olarak taşıma ücretini ödemektir. Kanun koyucunun gönderilenin taşıma ücretini ödeme borcunu taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı tuttuğundan ayrıca başka taşıma ücretini ödemekle yükümlü değildir. Yukarıda yer verilen örnekte; gönderen (A) ile asıl taşıyıcı (T1) akdetmiş oldukları taşıma sözleşmesiyle birlikte bir taşıma senedi düzenlemiş ve bu taşıma senedinin alt taşıyıcı (T2)'ye verilmiş olduğunu varsayalım. Bu taşıma senedini ibraz eden (T2)'ye gönderilen (G)'nin ödemesi gereken taşıma ücreti 1000 TL ile sınırlıdır. Eğer 1000 TL'nin bir kısmı taşıma senedinde ödendiği anlaşılmakta ise, bu halde ödenecek taşıma ücreti 1000 TL'nin ödenmediği anlaşılan kısmı ile sınırlıdır. (A) ile (T1) arasında bir taşıma senedi düzenlenmemekle birlikte (T1) ile (T2) arasında taşıma senedi düzenlenmiş

³⁴⁴ Gönderilenden alt değil, asıl taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücretinin talep edilebileceğine ilişkin görüş için bkz. **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 421, Rn. 16; **Paschke/ Oetker**, § 421, Rn. 10; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 93.

ve (G)'ye bu taşıma senedi eşyanın teslimini kabul etmesi sonucu ibraz edilmiş olabilir. Bu halde (G) taşıma senedinde yer verilen 750 TL ile sınırlı olmak üzere taşıma ücretini ödemekle yükümlüdür.

Yukarıdaki örnekte, taşıma senedi ne (A) ile (T1) ne de (T1) ile (T2) arasında düzenlenmiş olabilir. Böyle bir durumda gönderilen (G) makul olması şartıyla taşıma ücretine borçlanır. Bu halde (T2)'nin taşıma ücretinin ödenmediğini ileri sürmesi durumunda taşıma için makul kabul edilebilecek 1000 TL'yi veya 750 TL'yi ödemekle yükümlüdür. Alt taşıyıcı tarafından talep edilmesi ve söz konusu taşıma için makul olarak kabul edilebilmesi şartıyla 1000 TL ve 750 TL taşıma ücretinin de ödenmesi gerektiği kanaatindeyiz. Toplamının söz konusu taşıma için makul bir taşıma ücretini geçtiği hallerde ise, gönderilen makul kabul edilecek miktarı ödemekle yükümlüdür. Aynı durum, tarafların aralarında taşıma senedi düzenlemiş olmasıyla birlikte taşıma senedinin gönderilene ibraz edilmemiş olunması halinde de söz konusudur.

Sonuç olarak, kanun koyucu gönderilenin taşıma ücreti ödeme yükümlülüğüne bir sınır getirmektedir (TTK m. 871/2). Gönderilen taşıma ücretinden bu sınır dairesinde sorumludur. Bu sınır alt taşıma sözleşmelerinin mevcut olması durumunda da geçerlidir. Zira alt taşıma sözleşmelerinin mevcut olması durumunu istisna tutan bir hukuki düzenleme bulunmamaktadır.

Alt gönderen (asıl taşıyıcı) ile alt taşıyıcı taşıma ücretinin gönderilenden tahsil edilecek miktarını aralarında kararlaştırmış olabilir³⁴⁵. Bu anlaşma sözleşme için üçüncü kişi olan gönderilene bağlamaz. Sözleşmenin nisbiliği ilkesi gereği bu durum sadece sözleşmenin taraflarını ilgilendirir. Böyle bir sözleşmenin bulunmadığı hallerde, sebepsiz zenginleşme hükümleri (TBK m. 77 vd.) uygulama alanı bulur.

Asıl taşıyıcının ücreti, gönderilenden ücret tahsil edilmeden alt taşıyıcı tarafından ödenebilir. Bu ödeme ile birlikte bu kişiler arasında kanundan doğan bir halefiyet söz konusudur (TBK m. 127). TTK m. 892/2 hükmü önceki taşıyıcının alacağı, sonraki taşıyıcı tarafından ödenirse, öncekinin alacağını sonrakine geçeceğini öngörmektedir. Bu halde alacağın kanuni devri söz konusu olmaktadır³⁴⁶. Ödemeden sonra asıl taşıma ücretinin

³⁴⁵ Nitekim birden çok taşıyıcının varlığı durumunda hapis hakkına ilişkin TTK m. 892/1'de "*Eşyanın birden çok taşıyıcı tarafından taşınması hâlinde, eşyanın tesliminde; son taşıyıcı önceki taşıyıcıların alacaklarını tahsil etmek zorunda ise...*" ifadesinden böyle bir kararlaştırmanın mümkün olacağı sonucuna varılabilir.

³⁴⁶ Halefiyet ilişkisinde alacak kanun hükmü sebebiyle başkasına geçmektedir, **Eren**, s. 1226.

alacaklısı da alt taşıyıcı olmaktadır.

Gönderilen sıfatının asıl taşıma sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmesinde aynı kişide birleşmediği durumlar da söz konusu olabilir. Gönderilen sıfatı zincirleme alt taşıma sözleşmelerinde son alt taşıma sözleşmesi dışındaki alt taşıma sözleşmelerinde asıl taşıma sözleşmesi ile aynı kişide birleşmemektedir. Bunun yanında alt taşıma sözleşmesi, asıl taşıma sözleşmesinde öngörülen eşyanın varma yerine kadar taşınması için akdedilmeyebilir. Örneğin, gönderen (A) ile taşıyıcı (T1)'in İstanbul'dan Van'a bir eşyanın taşınması ve burada gönderilen (G)'ye teslimi konusunda anlaşmış olduğunu varsayalım. Taşıyıcı (T1) taşıma konusu eşyanın İstanbul'dan Ankara'ya eşyanın taşınması konusunda (T2) ile anlaşmış olabilir. (T1)'in geriye kalan yol olan Ankara ile Van arasında yapılacak olan taşımayı kendisinin gerçekleştireceği varsayımında alt taşıma sözleşmesinin gönderileni (T1)'dir. Oysa asıl taşımanın gönderileni (G) olduğundan, gönderilen sıfatı aynı kişide birleşmemektedir. Bu halde gönderilen (G), (T2)'nin taşıma ücretini ödemekle yükümlü değildir.

B. Fiili Taşıyıcının Taşıma Ücreti

Fiili taşıyıcı TTK m. 888'de düzenlenmektedir. Bu hükümde her ne kadar doğrudan tanımlanmış olmasa da dolaylı olarak fiili taşıyıcıdan ne anlaşılması gerektiğine yer verilmektedir. TTK m. 888 *“Taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiili taşıyıcı tarafından yerine getirilirse...”* ifadesiyle fiili taşıyıcı olmanın şartları belirtilmektedir. Hükümün gerekçesinde ise; *“Taşıma, bir taşıyıcı bulunmasına rağmen kısmen veya tamamen söz konusu üçüncü kişi tarafından gerçekleştirilmişse, mezkûr kişi ‘fiili taşıyıcı’dır.”* şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanımlamada *“bir taşıyıcı bulunmasına rağmen”* ifadesinden birden fazla taşıyıcı ve dolayısıyla birden fazla taşıma sözleşmesinin varlığına vurgu yapılmaktadır.

Fiili taşımanın, alt taşıma sözleşmesi ve vekâletsiz iş görme olmak üzere iki müesseseden kaynaklanabileceği ifade edilmektedir³⁴⁷. Ancak karayoluyla eşya taşıması anlamında taşıyıcı taşıma sözleşmesiyle eşya taşıma işini üstlenen kişidir (TTK m. 850/1). Bir sözleşme türü dahi olmayan vekâletsiz iş görmeyi³⁴⁸ gerçekleştiren kişinin TTK taşıma işleri bağlamında taşıyıcı olarak nitelendirilebilmesi mümkün değildir. Bu bilgiler ışığında

³⁴⁷ Aksoy, s. 101.

³⁴⁸ Uzun Şenol, Pınar, *“Vekaletsiz İş Görmede İş Görenin Hukuki Durumu”*, FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi 2014, S. 3, s. 293-309, s. 255.

TTK anlamında fiili taşıma, asıl taşıyıcının üstlenmiş olduğu taşımanın tamamının veya bir kısmının fiilen başkası tarafından gerçekleştirilmesi olarak tanımlanabilir³⁴⁹.

Fiili taşıma, alt taşımayı kapsamakla birlikte, fiili taşımadan bahsedebilmek için esasen bir alt taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olması tek başına yeterli değildir. Ayrıca taşımanın kısmen dahi olsa başka bir taşıyıcı tarafından ifasına başlanılmış olması gerekmektedir. Taşımanın ifasına başlanmış olmasından bahsedilebilmesi için ise en azından eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması aranmalıdır³⁵⁰. O halde bir fiili taşımadan bahsedebilmek için en azından eşyanın alt taşıyıcının eline geçmiş olması gerekir. Eşya alt taşıyıcının eline geçtiği takdirde bir fiili taşımadan söz edilebilecektir.

Fiili taşıyıcı sıfatını haiz bir taşıyıcı, alt taşıyıcı için yukarıda ifade ettiğimiz üzere taşıma ücretini asıl gönderenden talep edemez. Zira asıl gönderen ile alt taşıyıcı arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmadığından, böyle bir talebi asıl gönderen kabul etmek zorunda değildir. Fiili taşımayı düzenleyen TTK m. 888 hükmünde sadece taşıyıcının eşyanın zıya ve hasarı ile gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlenmiş olup, bu taşıyıcının hak ve diğer borçları düzenlenmemektedir³⁵¹. Bu sebeple fiili taşıyıcının hakkı olan taşıma ücretini asıl gönderenden talep edebilmesine ilişkin kanuni bir dayanak da yoktur. Aynı durum geniş anlamda taşıma ücreti için de geçerlidir³⁵².

Asıl taşıma sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmesinin birbirinden bağımsız sözleşmeler olması sebebiyle, asıl taşıma sözleşmesi bir ülkeden başka bir ülkeye yapılan taşımaları konu alırken, alt taşıma sözleşmesinin tek bir ülke sınırı içinde kalması mümkündür. Bu halde alt taşıma sözleşmesine CMR uygulanabilir nitelikte değildir³⁵³. Alt taşımanın ülkemiz sınırları içinde kalması durumunda TTK hükümleri uygulanır.

C. Bölünmüş Taşımada Taşıma Ücreti

Gönderen taşıma işinin tümünü gerçekleştirmesi için bir kişiyle anlaşabileceği gibi birden fazla kişiyle de anlaşabilir. Gönderen ile taşıyıcı arasında tek bir taşıma sözleşmesi bulunabileceği gibi birden fazla taşıyıcı ile birden fazla taşıma sözleşmesi de bulunabilir. Bölünmüş taşımalarda, gönderen eşyanın varmasını istediği varma noktasına ulaşması için

³⁴⁹ Aksoy, s. 93.

³⁵⁰ Aksoy, s. 109.

³⁵¹ Aksoy, s. 118.

³⁵² Aksoy, s. 118.

³⁵³ Seven, Alt Taşıyıcı, s. 879; Herber/ Piper, Art. 34, Rn. 5.

taşıma işini birden çok taşıyıcıya taksim etmektedir³⁵⁴. Bu halde yolun kararlaştırılan kısmı bu taşıyıcılar tarafından üstlenilmektedir³⁵⁵.

Fiili taşıma ve dolayısıyla alt taşımada, asıl gönderen ile alt taşıyıcı arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmamaktadır. Ancak dikkat edilmelidir ki; bölünmüş taşımada gönderen ile her bir taşıyıcı arasında ayrı bir taşıma sözleşmesi akdedilmektedir. Dolayısıyla bölünmüş taşımada taşıyıcılardan her birinin gönderene karşı taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taşıma ücretini talep hakkı bulunmaktadır. Ancak taşıma ücretini talep hakkı taşımanın tümü için değil, sadece taşımanın üstlenilen kısmı ile sınırlıdır. Taşıyıcıların ise bu taşıma sözleşmelerinin bağımsız sözleşmeler olması karşısında birbirlerinden herhangi bir talep hakkı bulunmamaktadır.

D. Müteakip Taşımada Taşıma Ücreti

I. Genel Olarak Müteakip Taşıma

Asıl taşıyıcıdan eşyanın taşıma senediyle birlikte teslim alınarak taşıma işinin alt taşıyıcılarla gerçekleştirilmesi durumunda müteakip taşımadan söz edilir³⁵⁶. Bu müessese özel olarak CMR m. 34'de düzenlenmektedir. TTK'da ise, bu müessese açıkça düzenlenmemektedir³⁵⁷.

Müteakip taşıma ilişkisinde, alt taşıma sözleşmesinden farklı olarak ayrıca bir taşıma sözleşmesinin varlığı aranmamaktadır. Bu ilişkide tek bir taşıma sözleşmesi vardır ki, bu taşıma sözleşmesi gönderen ile asıl taşıyıcı olarak nitelendirilen ilk taşıyıcı arasında var olan taşıma sözleşmesidir (CMR m. 34). Daha sonraki taşıyıcılar için ayrıca bir taşıma sözleşmesinin mevcudiyeti aranmayıp söz konusu taşıma senedini ve eşyayı kabul ile birlikte³⁵⁸ bu taşıyıcılar kanuni olarak taşıma sözleşmesine katılırlar³⁵⁹. Asıl taşıyıcı ile

³⁵⁴ Aksoy, s. 111.

³⁵⁵ Reuschle (Hartenstein/ Reuschle), s. 106; Paschke/ Furnell, s. 18; Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 407, Rn. 38; Paschke/ Oetker, § 407, Rn. 37.

³⁵⁶ Seven, Alt Taşıyıcı, s. 876-877.

³⁵⁷ Taşıma işinin tamamı değil, gerçekleştirilen kısmı itibariyle taşıyıcı sorumlu tutulabildiğinden müteakip taşımanın tanımına uymasa da müteakip taşıyıcı, TTK m. 888 fiili taşıyıcı kapsamında değerlendirilebildiği ölçüde sorumlu tutulabilmektedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, TTK bakımından taşıma senedinin düzenlenmesi zorunlu değildir (TTK m. 856). CMR m. 4 hükmü sebebiyle bir ülkeden başka bir ülkeye gerçekleştirilen taşımada, taşıma senedinin yokluğu taşıma sözleşmesinin varlığı üzerinde herhangi bir etki doğurmasa da, müteakip taşımaya ilişkin CMR m. 34 hükmünün uygulanabilmesi için taşıma senedinin var olması gerekmektedir.

³⁵⁸ CMR m. 34'de müteakip taşıyıcı taşımanın tamamından sorumlu tutulduğundan, böyle bir sorumluluk altına girmek istemeyen taşıyıcı eşya ile birlikte gönderen ile asıl taşıyıcı arasında düzenlenen taşıma senedi yerine yeni bir taşıma senedi düzenlemektedir. Böylece bu taşıyıcılar, CMR m. 34 vd. hükümlerin

müteakip taşıyıcı arasında yeni bir taşıma senedi düzenlemeyip, gönderen ile asıl taşıyıcı arasında düzenlenen taşımanın tümüne ilişkin taşıma senedi müteakip taşıyıcı tarafından devralınmaktadır³⁶⁰.

II. Müteakip Taşımanın Hukuki Niteliği

Müteakip taşımanın hukuki niteliğinin tespiti çalışmamız bakımından önem arz etmektedir. Zira müteakip taşıyıcının taşıma ücretinin kim veya kimlerden talep edebileceği bu tespite bağlıdır.

Doktrinde müteakip taşıyıcının eşyayı ve taşıma senedini teslim alması ile birlikte asıl taşıyıcının taşıma borcunu üstlendiği, bu sebeple müteakip taşımanın borca kanuni katılmanın bir türü olduğu savunulmaktadır³⁶¹. Bu görüşe göre, müteakip taşıyıcının katılması ile birlikte gönderenin taşıma işinden sorumlu tutabileceği kişi sayısı arttırılmış olur. Bu halde eşyayı taşıma senediyle birlikte teslim alan taşıyıcı taşıma işini gerçekleştirdiği kısımdan değil, taşımanın tümünden sorumlu olur (CMR m. 34). Müteakip taşımada, eşyayı ve taşıma senedini teslim alan taşıyıcının asıl taşıyıcının yalnızca taşıma taahhüdüne katılmış olduğu ifade edilmektedir. Bu halde doktrinde bir sözleşmeye katılmanın değil, borca katılma müessesesinin bulunduğu ve böylece müteakip taşıyıcının sadece taşıma işini üstlenmiş olduğu ileri sürülmektedir³⁶².

Kanaatimizce, müteakip taşımanın hukuki niteliğini borca katılma olarak tespit etmek isabetli değildir. Böyle bir kabul ile asıl taşıyıcı ile müteakip taşıyıcılar arasında nasıl bir ilişkinin bulunduğunu açıklayabilmek zordur. Doktrinde müteakip taşımanın hukuki niteliğinin borca katılma olduğunu savunan yazarların tespitleri müteakip taşıyıcıların asıl taşıyıcı ile olan ilişkisini açıklamamaktadır³⁶³. Bu ilişkiyi CMR m. 38'de

uygulanmasına engel olmaktadır, **Yeşilova**, s. 126; **Herber/ Piper**, Art. 34, Rn. 2.

³⁵⁹ **Aksoy**, s. 112.

³⁶⁰ **Aksoy**, s. 113; **Clarke**, Malcolm A./ **Yates**, David, *Contracts of Carriage By Land And Air*, 2. Edition, London 2008, s. 75; **Yeşilova**, s. 150.

³⁶¹ **Aksoy**, s. 113-115; **Yeşilova**, s. 125-126, dn. 17. Seven CMR'ye tâbi müteakip taşımaların hukuki niteliğini borca katılma olarak tespit ederken, TTK'ya tâbi taşımalarda "seçimlik borçluluk" olarak tespit etmektedir, **Seven**, *Alt Taşıyıcı*, s. 883-884, 892-893.

³⁶² **Aksoy**, s. 113-114.

³⁶³ Müteakip taşımayı açıklayan bazı yazarlar mevcut olan tek sözleşmenin varlığına değinmekle yetinmektedir. Bkz. **Yeşilova**, s. 142-144; **Yılmaz**, s. 15-16. Bu yazarlar CMR'deki tek bir sözleşme ifadesinden dolayı birden fazla taşıma sözleşmesinin mevcut olamayacağını bu sebeple bir alt taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyeceğini ifade etmektedir. Bu görüşe göre, asıl taşıyıcı ile müteakip taşıyıcı arasındaki ilişkide bir taşıma sözleşmesine dayanılamayacağı ifade edilmektedir, **Yeşilova**, s. 143; **Yılmaz**, s. 16. Aksoy ise; CMR'de taşıma senedini kabulden kaçınarak eşyayı kabul eden taşıyıcının

bahsi geçen “*taşıma karşılığında alınacak ücretler*” ifadesine bakıldığında taşıma sözleşmesine dayalı bir ilişki olarak tespit etmek gerekir. Ancak bu taşıma sözleşmesinin gönderen ile asıl taşıyıcı arasında akdedilen taşıma sözleşmesinin dışında yeni bir taşıma sözleşmesi olduğu kabul edilirse birden fazla taşıma sözleşmesinin varlığı söz konusu olacak, bu durumda alt taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilebilecektir. Bu yöndeki bir kabul ile ise, müteakip taşımayla fiili taşıma müessesesi arasında pek fark kalmayacaktır. Zira alt taşımada olduğu gibi müteakip taşımada da taşıma kısmen de olsa başkası tarafından yerine getirilmektedir.

Birden fazla taşıma sözleşmesinin kabulüne CMR m. 34 hükmü de engel olmaktadır. CMR m. 34 “*tek bir sözleşme*” nin varlığını şart koşmaktadır. Hükmün açıklığı karşısında müteakip taşımada birden fazla taşıma sözleşmesinin var olabileceğini savunmaya imkân yoktur.

Ayrıca vurgulamak gerekir ki; CMR m. 34 “*sözleşmeye katılmış olurlar (becoming a party to the contract of carriage)*” ifadesine yer vermektedir. Müteakip taşımada, gönderen ile asıl taşıyıcı arasındaki sözleşmeye, eşyanın ve taşıma senedinin bu kişilere teslimi ile birlikte, müteakip taşıyıcı/lar sözleşmeye katılmaktadır. Bu halde müteakip taşıyıcı/lar sözleşmede asıl taşıyıcının yanına katılarak taşıma işini gönderene karşı üstlenmiş olurlar.

Kanaatimizce, müteakip taşımanın hukuki niteliğini yukarıda ifade edilen sebeplerle sözleşmeye kanuni katılma olarak kabul etmek gerekir³⁶⁴. Sözleşmeye katılma TBK m. 206’da “*...mevcut bir sözleşmeye taraflardan birinin yanında yer almak üzere, katılan ile bu sözleşmenin tarafları arasında yapılan ve katılanın, yanında yer aldığı tarafla birlikte, onun hak ve borçlarına sahip olması sonucunu doğuran bir anlaşmadır.*” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanım sözleşmeye iradi katılmaya ilişkindir. Müteakip taşımada ise sözleşmeye kanuni katılma söz konusudur. Her ne kadar müteakip taşımada yalnızca taşıyıcı ile anlaşma yapılırsa ve sözleşmenin bir tarafı olan gönderen ile herhangi bir anlaşma yapılması gerekmeseyse de böyle bir durumda CMR’nin sözleşmenin tarafı olan

müteakip taşıyıcı değil, alt taşıyıcı olarak değerlendirilebileceği görüşündedir, **Aksoy**, s. 113. Dolayısıyla bu görüşe göre, arada birden fazla taşıma sözleşmesi söz konusu olabilir. Seven ise, müteakip taşımada tek bir taşıma sözleşmesinin bulunmasının şart olduğunu ifade etmekle birlikte, CMR m. 34’te tek bir taşıma sözleşmesinden bahsedilmiş olmasının müteakip taşıma ilişkisinin söz konusu olduğu durumlarda, bu ilişkinin tarafları arasında tek bir taşıma sözleşmenin bulunduğu anlamına gelmeyeceğini ifade etmektedir, **Seven**, *Alt Taşıyıcı*, s. 877-879.

³⁶⁴ Ülgen, hava taşımalarını düzenleyen 12.10.1929 tarihli Varşova Sözleşmesi m. 1/3 ve 30’e göre müteakip (müteakip) taşımada sözleşmeye iradi veya kanuni katılmanın söz konusu olduğunu belirtmektedir, **Ülgen**, s. 67.

gönderenle anlaşma zorunluluğuna istisna getirdiğinin kabulü uygun olacaktır³⁶⁵.

Kanun öngördüğü şartların sağlanmadığı durumlarda sözleşmeye kanuni katılma gerçekleşmeyecektir. Bu halde gönderen ile asıl taşıyıcı arasında akdedilen tüm taşımaya ilişkin taşıma senedini devralmayan taşıyıcı, müteakip taşıyıcı olarak nitelendirilemeyeceğinden bir sözleşmeye katılma söz konusu değildir³⁶⁶. Yine, eşya henüz taşıyıcı tarafından alınmamışsa müteakip taşıma yoktur. Ancak eşya ve taşıma senedinin devralınması ile birlikte sözleşmeye katılma gerçekleşmiş olur.

III. Müteakip Taşıyıcının Ücret Hakkı

Yukarıda ifade edildiği üzere doktrinde yer alan bir görüşe göre; müteakip taşımanın hukuki niteliği borca katılmadır. Bu görüşün benimsenmesi halinde, borca katılan sıfatına sahip olarak müteakip taşıyıcı, asıl taşıyıcı ile birlikte gönderene karşı sadece taşıma işi konusunda müteselsil olarak sorumludur (TBK m. 201/2). Taşıma ücretini talep ise bir borç değil, taşıyıcı için bir hak niteliğindedir. Ayrıca müteakip taşıma müessesesinin amacı, asıl taşıyıcıyla birlikte müteakip taşıyıcıları taşıma işinden sorumlu tutabilmek olduğundan³⁶⁷ müteakip taşıyıcıların gönderene karşı böyle bir talep yöneltebilmeleri mümkün değildir. Gönderen veya gönderilen tarafından müteakip taşıyıcılara yapılan taşıma ücretine ilişkin ödeme de bu kişilerin sözleşmenin tarafı olmamaları sebebiyle kural olarak gönderen ile asıl taşıyıcı arasındaki taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücretini ödeme borcunu sona erdirmez. İstisnaen bu kişiler aynı zamanda asıl taşıyıcının temsilcisi sıfatına sahipse (TBK m. 40 vd.) kendisi için değil, temsilci sıfatına bağlı olarak bu kişilere ödenen taşıma ücreti söz konusu taşıma ücretini sona erdirmektedir.

Kanaatimizce, müteakip taşımada müteakip taşıyıcılar gönderen ile asıl taşıyıcı arasında akdedilen taşıma sözleşmesine katılmaktadır. Müteakip taşıyıcılar, eşyanın ve taşıma senedinin devralınmasıyla birlikte taşıma sözleşmesinde asıl taşıyıcının yanında yer alırlar. Böylece yalnızca asıl taşıyıcının taşıma sözleşmesiyle üstlenmiş oldukları borçlara değil, aynı zamanda haklarına da sahip olurlar (TBK m. 206/1).

Müteakip taşıyıcılar, asıl taşıyıcı ile birlikte müteselsilen alacaklı ve borçlu

³⁶⁵ Sözleşmeye iradi katılmada her üç tarafın irade açıklamasının varlığı aranırken, kanuni katılmada kanunun öngördüğü sınırlar çerçevesinde sözleşmeye katılma gerçekleşir, **Bahadır**, Zeynep, "Sözleşmenin Devri ve Sözleşmeye Katılma", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C. XVII, S. 3, s. 1-28, s. 24.

³⁶⁶ Bu halde alt taşıma kapsamında değerlendirilebileceğine ilişkin bkz. **Aksoy**, s. 113.

³⁶⁷ **Aksoy**, s. 114; **Yeşilova**, s. 125-126.

olmaktadır (TBK m. 206/2). Taşıma sözleşmesine asıl taşıyıcının yanına katılan müteakip taşıyıcılar taşıma ücretini talep hakkına da sahiptir. Talep edilen ücret, müteakip taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen kısma değil, taşımanın tamamına ilişkindir. Taşıma ücretinin tamamının gönderen veya gönderilen tarafından müteakip taşıyıcıdan birine ödenmiş olması ile asıl taşıyıcıya taahhüt edilen taşıma ücreti ifa edilmiş olur. Taşıma ücretinin gönderen tarafından yalnızca müteakip taşıyıcıya bizzat ifa etmiş olduğu kısma ilişkin olarak ödeme yapılması durumunda gönderen ile eşyayı kabul eden gönderilen müteselsilen kalan kısım için borçlu olmaya devam etmektedir.

§4. TAŞIMA ÜCRETİNİN İFASI

A. İfanın Konusu

Taşıma ücreti denildiğinde ilk akla gelen paradır³⁶⁸. Gerçekten de genellikle taşıma ücreti belirli miktarda paradan oluşmaktadır³⁶⁹. Bunun ile birlikte taşıma ücreti olarak taahhüt edilebilecek tek şey para değildir. Para ödemek yerine taşıma işi karşılığında ödeme aracı olarak bir kıymetli evrakın verilmesinde de taşıma ücretinden söz edilecektir. Bunun yanında çeyrek altın gibi tedavülü mümkün olan bir şeyin verilmesi hali de taşıma ücretine vücut vermektedir.

Günümüzde elektronik sistemlerin gelişmesiyle birlikte özellikle ticaret hayatında elektronik ödeme araçları kayda değer oranda yer bulmaktadır. Taşıma işinin karşılığında; elektronik para (digital cash), elektronik çek, akıllı kartlar (smart cards), elektronik kredi transferleri (international credit transfer) gibi elektronik ödeme araçları ile³⁷⁰ ödeme yapılması halinde de taşıma ücreti söz konusudur.

Bankamatik kartları ile kredi kartları günümüzde yaygın olarak ödeme aracı olarak kullanılmaktadır. Bunlar ile yapılan ödemelerin taşıma ücreti olarak kabulüne uygulamada tereddüt yoktur. Kanaatimizce, taşıma işletmesi tarafından kullandıkça puan kazandıran elektronik kartlar çıkartılarak bakiye belirli bir miktara ulaştıktan sonra bu bakiyeden taşıma ücreti için ödeme yapılmış olunması, bir taşımayı ücretsiz hale getirmemektedir. Bu halde gönderen para veya başka bir ödeme aracı ile ödeme yapabileceği gibi bu elektronik kartlar ile de ödeme yapılabilir. Bu ödeme, taşıma işinin karşılığı olarak yapılmaktadır.

³⁶⁸ Zeyneloğlu, parayı dar anlamda ücret olarak nitelendirmektedir, **Zeyneloğlu**, Uygulamalı Taşıma, s. 65.

³⁶⁹ **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 339.

³⁷⁰ Bu ödeme araçları için bkz. **Caner**, Oğuz, “Uluslararası Ticarete Ödeme Araçlarının Gelişimi”, İpek Yolu- Canlanıyor: Türk-Çin Hukuk Zirvesi Konferans Bildiri Kitabı, 12-14 Haziran 2012, s. 359-361.

Yapılan bu ödeme bağışlama kabul edilemez. Zira bu halde ortada bir bağışlama iradesi değil, ödeme iradesi bulunmaktadır.

Doktrinde maddi değeri haiz her türlü menfaatin taşıma ücreti olarak kabul edilebileceği ifade edilmektedir³⁷¹. Bu anlamda taşıma ücreti nakdi olabileceği gibi aynı de olabilir. Önemli olan üstlenilen edimin parasal olarak ölçülebilir olmasıdır³⁷². Örneğin, bir kamyon kasası buğdayın kamyon ile taşınması karşılığında taşıyıcının ihtiyacı olan bilgisayarın verilmesi halinde taşıma ücretli olarak yapıldığı kabul edilmelidir. Hatta taşıma ücreti, taşınan aynı cins elli adet taşıt lastiğinden dördünün taşıyıcıya verilmesi taahhüdünde olduğu gibi taşınan eşyanın içinden seçilmek suretiyle de belirlenebilir³⁷³.

Taraflar bir ödeme aracı üzerinde anlaştıktan sonra taşıyıcı başka bir ödeme aracı ile yapılan ödemeyi kabule zorlanamaz. Böyle bir zorlamaya sözleşmeyle bağlılık (ahde vefa) ilkesi engel olmaktadır. Örneğin, para karşılığı anlaşılan bir taşıma işinin çekle veya aynı olarak ödemesini taşıyıcı kabul etmek zorunda değildir.

Teslimde ödeme şartlı taşımalarda gönderen ile gönderilen arasından sözleşmeden doğan borç nakden veya nakde eşdeğer bir ödeme aracı ile ödenmek zorundadır (TTK m. 872). Maddi değeri haiz her türlü menfaat taşıma ücreti olarak kararlaştırılabilir. Taşıma ücreti için ise böyle bir zorunluluktan kural olarak bahsedilemez.

Taşıma ücreti taşıma işinin karşılığı olarak verilmelidir. Taşıma vesilesiyle verilen edimlerin taşıma ücreti olarak nitelendirilebilmesi için şöyle bir değerlendirme yapılmalıdır: İvaz olarak nitelendirilmeyen, nezaket icabı verilen ve önemli miktarda bir iktisadi değeri haiz olmayan edimler taşıma ücreti olarak deęerlendirilmemelidir³⁷⁴.

³⁷¹ **Herber/ Piper**, Art. 1, Rn. 12; **Clarke**, Rn. 17; **Aksoy**, s. 20; **Seven**, Gönderilen, s. 40, dn. 60; **Gençtürk**, s. 18; **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 339; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403; **Franko**, s. 12; **Canbolat**, s. 7; **Birinci Uzun**, Tuba, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 2. Baskı Ankara 2015, s. 48; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 35, 83; **Bozkurt Bozabalı**, Banu, Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara 2013, s. 25; **Karan**, s. 30, 590; **Zeyneloğlu**, s. 78; **Zeyneloğlu**, Uygulamalı Taşıma, s. 65-66; **Kaya**, İmregün'e Armağan, s. 315; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 9; **Karan**, Hakan, Law on International Carriage of Goods (Carriage of Goods), 3. Edition, Ankara 2013, s. 29; **Sözer**, Bülent, "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları", Batider 1977, C. IX, S. 3, s. 369-403, s. 394.

³⁷² **Uslu**, s. 39.

³⁷³ Bu halde gönderilene teslim edilecek olan taşıma konusu eşya, mevcudun tamamından taşıyıcıya taahhüt edilen kadar eksiktir. Örneğe göre; toplam elli taşıt lastiğinden dört eksik olarak, yani kırk altı adettir. Misli eşya için toplam eşya içinden ödeme kabul edilecektir. Misli eşyada durum böyle iken gayri misli eşyada zaten taşıma konusu belirlidir. Aynı yöndeki görüşler için bkz. **Aksoy**, s. 20; **Karan**, s. 30.

³⁷⁴ **Özsunay**, Ergun, "Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Ücretsiz Kullandırdığı Kişilere Karşı Sorumluluğu", İÜHF 1966, C. 32, S. 1, s. 161-185, s. 171-172; **Franko**, s. 23.

Örneğin, taşıma karşılığında taşıyıcıya sigara vermek, içecek ısmarlamak, şeker veya çikolata vermek, simit ısmarlamak gibi nezaket icabı yapılan ve önemli bir değeri haiz olmayan edimler bu kapsamda değerlendirilmelidir³⁷⁵. Bu tür edimler açıkça sözleşmeden anlaşılmasa da toplumun genelinde ikram niteliğinde kabul gördüğünden taşıma ücreti olarak nitelendirilmemelidir. Taşıma vesilesiyle verilen, ikram olarak nitelendirilemeyen önemli iktisadi değeri olan edimler ise taşıma ücreti olarak kabul edilmelidir³⁷⁶.

Taşıma işi için taşıtın yakıt ihtiyacının karşılanması taahhüdüyle anlaşılması durumunda ortada bir taşıma ücretinin mevcut olup olmadığı değerlendirilmelidir. Bu konuda taşımanın ücretli olarak akdedilip akdedilmediği olayların bütünü dikkate alınarak tespit edilmelidir³⁷⁷. Yakıt giderinin taşıma işinin karşılığı olarak mı yoksa taşıma vesilesiyle mi karşılandığı önem taşımaktadır. Yakıt giderine katılma veya sırf yol giderlerine katılmanın, taşıt sahibinin masrafını azaltma amacıyla yapıldığı anlaşılmakta ise, bu halde taşımanın ücretsiz yapıldığı kabul edilmesi uygun olur. Zira bu halde taşıyıcının ticari menfaati olan kazanç sağlamaya yönelik bir edim taahhüt edilmemektedir. Oysa yakıtın, taşıta taşıma işinin karşılığı olarak verildiği anlaşılmakta ise böyle bir sözleşmenin taşıma ücreti karşılığında akdedildiği kabul edilmelidir. Zira taşıma ücreti nakdi olabileceği gibi aynı de olabilir.

Taraflar arasında kararlaştırılan ücretin miktarının az ya da çok olması kural olarak taşıma ücretinin mevcudiyetine hanel getirmemektedir. Bununla birlikte, doktrinde yer alan bir görüşe göre; kararlaştırılan taşıma ücreti ile taşıma işi arasında bir uyum ve paralellik olması gerekmektedir³⁷⁸. Bu görüşe göre, sırf ücret varmış gibi göstermek üzere miktar itibarıyla az ücretin belirlenmesi durumunda somut olayın özellikleri de değerlendirilerek taşımanın ücretsiz yapıldığı sonucuna varılabilir. Gerçekten de taraflar, açıkça taşımanın ücretsiz olduğunu belirten bir sözleşme akdetmek yerine bu durumu üçüncü kişilerden gizlemek için taşımayı ücretliymiş gibi gösterebilirler. Esasen böyle bir durumda taşıma sözleşmesi mevcut değildir. Bu halde şartları varsa, nispi muvazaanın varlığından söz edilebilir³⁷⁹.

³⁷⁵ Franko, s. 23; Özsunay, s. 171.

³⁷⁶ Durak/ Şahin, s. 343.

³⁷⁷ Özsunay, s. 171.

³⁷⁸ Özdemir, s. 21; Aydın, s. 9-10; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403.

³⁷⁹ Muvazaanın şartları; görünürde bir işlemin varlığı, taraflar arasında muvazaa anlaşmasının bulunması,

Tekrar vurgulamak gerekir ki; ücretin miktarı, söz konusu taşımaya göre gözle görülür derecede az olmasına karşın aldatma kastının bulunmaması sebebiyle muvazaanın söz konusu olmadığı taşımaların da ücretsiz yapıldığı kabul edilebilir. İkrâm olarak kabul edilebilecek bir miktarın taahhüt edilmesi halinde taşımanın ücretsiz yapıldığı kabul edilmelidir. Zira TTK ve CMR'nin ücretsiz gerçekleştirilen taşımaları uygulama alanı dışında bırakmasının sebebi, bu taşımalara mevcut olan hukuki düzenlemelerin öngörmüş olduğu ağır sorumluluk sistemini uygulamaktan kaçınmaktır³⁸⁰. İkrâm olarak kabul edilebilecek bir ödemenin de kanaatimizce ağır sorumluluk sistemine tabi tutulmasındansa genel hükümlere tabi tutulması evladır.

Taşıyıcıya sağlanması taahhüt edilen manevi menfaatler taşıma ücreti kapsamında değerlendirilemez³⁸¹. Örneğin, eşyanın taşınması karşılığında oğlunun işe girmesine aracı olunacağına taahhüt edilmesi halinde, maddi bir menfaatin taahhüt edilmemesi sebebiyle söz konusu edim taşıma ücreti olarak kabul edilemez. Benzer şekilde, eşyanın hatır için taşınmış olması halinde taşıma, ücretli bir taşıma değildir. Zira hatır için taşımadan bahsedebilmek için iki şartın varlığı aranmaktadır. Bunlar; taşımanın hatır için ve ücretsiz yapılmasıdır. Ücretsiz olma hatır için taşımanın zorunlu bir unsuru olduğundan bu taşımalarda taşıma ücreti mevcut değildir³⁸².

Taşıma işinin karşılığında maddi değeri haiz hizmet edimlerinin üstlenilmesi taşıma ücreti kapsamında değerlendirilmelidir. Örneğin, taşıma işi karşılığında ticari olarak işletilen bir otopark yeri ücretsiz olarak kullanılabilir. Otopark hizmetinin sunulması halinde taşıyıcıya manevi değil, maddi bir menfaat sağladığından taşımanın ücretli yapılması hususuna hâle gelmiş olmayacaktır.

Taşıma ücretini taahhüt aşamasında bir maddi değer mevcut olması gerekmez. Bir alacağın devri sözleşmesinin akdedilmiş olması halinde de taşıma ücretli yapılmış olmaktadır³⁸³. Hatta bir alacağın devri sözü vermeyi dahi taşımanın ücretli olarak

gizli bir işlemin varlığı ve taraflar arasında aldatma kastının bulunmasıdır, bkz. **Eren**, s. 350-352.

³⁸⁰ **Uslu**, s. 40; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403; **Adıgüzel**, s. 23.

³⁸¹ **Bozkurt Bozabalı**, s. 25.

³⁸² Bu sebeple hatır için taşımalara CMR uygulanamaz, **Uslu**, s. 40; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403. Aynı sebeple TTK da uygulanamayacaktır. Zira hatır için taşımalarda taşıma sözleşmesi bulunmaz, **Koller**, § 407, Rn. 6; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 57. Doktrinde hatır için taşıma, yolcu taşımaları bağlamında inceleme konusu yapılmıştır. Bkz. **Nisim**, s. 17 vd.; **Durak/ Şahin**, s. 339 vd.; **Özsunay**, s. 161 vd.

³⁸³ Alacağın devri TBK m. 183-194 arasında düzenlenmektedir. Taşıma sözleşmesinin yazılı olarak yapılması şart olmasa da alacağın devri sözleşmesinin yazılı olarak yapılması geçerlilik şartıdır (TBK m.

yapıldığıının kabulü için yeterli kabul etmek gerekir³⁸⁴. Henüz mevcut olmayan ileride mevcut olacağı düşünülen maddi şeylerin de taşıma ücreti olarak taahhüt edilmesi mümkündür. Örneğin, bir bahçedeki belirli meyve ağaçlarından mevsimi geldiğinde meydana gelecek ürünün taşıyıcıya taşıma ücreti olarak verileceğinin taahhüt edilmesi taşımanın ücretli olarak yapıldığını göstermektedir. Alacağın veya ileriki bir zaman diliminde meydana gelecek ürünün temin edilemiyor ya da meydana gelmemiş olması taşıma ücretinin ifa aşamasını ilgilendiren bir durumdur.

B. Taşıma Ücretinin Muacceliyeti

Taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü, taşıma sözleşmesinin kuruluş anında ortaya çıkmakla birlikte, taşıma ücreti taşıyıcı tarafından henüz kuruluş anında talep edilemez. Taşıma ücretinin talep edilebilir niteliği haiz olması için öncelikle taşıma ücretine hak kazanılmış olunması gerekmektedir.

Taşıma ücretine hak kazanılması, kural olarak, taşımadan beklenen menfaatin karşılanmasına bağlıdır. TTK m. 20’de tacirin ücrete hak kazabilmesi için bir işin veya hizmetin görülmüş olması aranmaktadır. Bu hükümden taşıma ücretine taşıma işinin ifası sonucunda hak kazanıldığı anlaşılmaktadır. O halde, taşıma ücretine hak kazanılabilmesi için taşıma konusu eşyanın varma yerine ulaştırılması gerekmektedir³⁸⁵.

Taşıma ücretinin talep edilebilir olması, aynı zamanda taşıma ücretinin muaccel olması anlamına gelmektedir. TTK’da genel hüküm olan tacirin ücret isteme hakkına ilişkin m. 20’den başka, özel hüküm niteliğinde taşıma işinin muacceliyet anına ilişkin bir hükme yer verilmektedir. Hükümde “*Taşıma ücreti, eşyanın tesliminde*” ödeneceği düzenlenmektedir (TTK m. 870/1). Bu hükümde, gönderen ile gönderilen ayrımı yapılmaksızın tüm borçlular için kural olarak taşıma ücretinin muacceliyet anının eşyanın teslimi anı olduğunu öngörülmektedir.

TTK m. 870/1 hükmü, emredici bir hüküm değil, tamamlayıcı hukuk kuralıdır³⁸⁶. Bu

184/1). Alacağın devri sözü vermenin geçerliliği ise, herhangi bir şekil şartına bağlı değildir.

³⁸⁴ Alacağın devri sözü vermenin geçerliliği, herhangi bir şekil şartına bağlı değildir (TBK m. 184/2).

³⁸⁵ **Gençtürk**, s. 17.

³⁸⁶ **Koller**, § 408, Rn. 12. Taşıma ücretine ilişkin hükümler TTK’da tamamlayıcı hukuk normu olarak düzenlenmektedir. Taşıma ücretinin denizyoluyla eşya taşınmasının karşılığını oluşturan navluna ilişkin açıklamaları içeren 1193 ilâ 1207 maddelere ilişkin genel açıklamalarda bu husus “*Bu ayırımında yer alan hükümler emredici değildir. 6762 sayılı Kanunda yer alan hükümler için de aynı kaide geçerli olmakla birlikte, bunlardan birçoğunun ‘aksine sözleşme yoksa’ benzeri ibarelerle başladığı görülmektedir (6762 sayılı Kanununun 1072 nci maddesinin birinci fıkrası, 1075 inci maddenin ikinci fıkrası, 1076 ncı maddenin*

hükümün aksinin sözleşmesiyle karşılaştırılması mümkündür³⁸⁷. Esasında bu hüküm tamamlayıcı hukuk kuralı olması sebebiyle sözleşmeyle aksinin karşılaştırılmadığı hallerde, bu konudaki eksikliğin gidermesinin amaçlandığı söylenebilir³⁸⁸. Bu halde taşıma sözleşmesi akdederken bir vade öngörülerek taşıma ücretinin ne zaman ödeneceği karşılaştırılabileceği gibi taşıma sözleşmesinin akdinden sonra taşıyıcı ile gönderenin anlaşması suretiyle de karşılaştırılabilir³⁸⁹. Nihayetinde taşıma ücretinin muacceliyet anı eşyanın gönderilene teslimine kadar karşılaştırılmalıdır. Aksi halde söz konusu hüküm uygulama alanı bulacaktır.

Taşıma her zaman taşıma sözleşmesiyle karşılaştırıldığı şekilde eşyanın gönderilene teslimiyle sonuçlanmayabilir. Taşıma veya teslim engeliyle taşımanın sona ermesi durumunda, taşımanın sona erdiği anda taşıma ücreti muaccel olmaktadır (TTK m. 870/2)³⁹⁰. Yine taşıma sözleşmesinin gönderen veya taşıyıcı tarafından feshi halinde, taşıma sözleşmesinin sona erme anı aynı zamanda taşıma ücretinin muacceliyeti anıdır (TTK m. 865/2).

Taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü, taşıma ücretini borçlanmaya ilişkin iken; taşıma ücretinin muacceliyeti, taşıma ücretinin ifasına ilişkindir. Bu anlamda borçlanma ve borcun ifası anının aynı zaman dilimine denk gelmeyebileceğini belirtmek gerekir. Durum böyle olmakla birlikte, taşıma ücretinin henüz talep edilebilir nitelikte olmaması, taşıma ücretinin ödenemeyeceği anlamına gelmemektedir. Taşıma ücretinin borçlanması, yani taşıma sözleşmesinin kurulması anı itibarıyla gönderen tarafından kısmen ya da tamamen taşıyıcıya ödenebilir.

Gönderilenin henüz borç altına girmediği bir ücreti ödemesi gerektiğinden söz edebilmek mümkün değildir. Henüz borca katılmamış, taşıma sözleşmesi için herhangi bir üçüncü kişi olan gönderilenden taşıma ücretini ödemesi beklenemez. Gönderen ile taşıyıcı tarafından gönderilenin taşıma ücretinin ifası anına ilişkin bir anlaşma taşıma

birinci fıkrası). Bu ibareler, gereksiz bulunduğundan Tasarıya alınmamıştır.” şeklinde ifade edilmektedir. Bu açıklamadan anlaşılacağı üzere navluna ilişkin düzenlemelerde “aksine sözleşme” ve benzeri ifadeler bulunmaksızın tamamlayıcı hukuk normu olarak düzenlenmektedir. Navlunun taşıma ücretinin özel bir görünümü olduğu düşünüldüğünde ve taşıma ücretine ilişkin Taşıma İşleri kitabı hükümleri göz önünde bulundurulduğunda, aynı açıklamanın karayoluyla eşya taşımasında taşıma ücreti açısından da geçerli olduğunu kabul etmek gerekir.

³⁸⁷ **Thume/ Schmidt**, § 420, Rn. 2; **Schlüter/ Horn**, § 420, Rn. 1; **Koller**, § 420, Rn. 4.

³⁸⁸ **Koller**, § 420, Rn. 1.

³⁸⁹ **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 60.

³⁹⁰ **Thume/ Schmidt**, § 420, Rn. 12.

sözleşmesinin akdiyle birlikte yapılabilir. Gönderilenin borca kanuni katılma anı ise, daha önce ifade edildiği üzere gönderilen tarafından eşyayı kabul açıklamasının yapıldığı andır (TTK m. 871/2).

Gönderen ile taşıyıcı arasında taşıma ücretinin muacceliyetine ilişkin bir anlaşma yoksa gönderilen ile taşıyıcının eşyanın tesliminden sonraki bir zaman dilimi için muacceliyet anını belirleyebileceğini kabul etmek gerekir. Muacceliyet anının eşyanın tesliminden sonra bir zaman dilimi için kararlaştırılması halinde gönderilen, gönderenin borçluluk durumunu ağırlaştırmış olmaz³⁹¹. Aksine eşyanın tesliminde ödenmesi gereken taşıma ücretinin vadesini ileriki bir tarihe erteleyerek gönderenin lehine bir durum oluşturmaktadır. Gönderen ile taşıyıcı arasında taşıma ücretinin ödeme zamanı olarak eşyanın tesliminden sonraki bir an öngörülmüş ise, gönderilen taşıyıcıyla anlaşarak bu andan sonraki bir anda taşıma ücretinin ödenmesini kararlaştırabilir. Buna karşın, gönderenin rızasını almaksızın taşıma ücretinin daha önce ödenmesi için bir anlaşma ancak gönderilen açısından sonuç doğurur³⁹². Taşıma ücretinin ifasında gönderilen ile birlikte müteselsil borçlu olan gönderenin rızası almaksızın gönderenin durumunu ağırlaştırdığı için böyle bir anlaşma gönderenin ödeme zamanına etki etmeyecektir³⁹³.

Taraflar arasında taşıma ücretinin muacceliyeti konusunda herhangi bir anlaşma bulunmuyorsa, kanun koyucu gönderilen ile gönderen açısından taşıma ücretinin muacceliyet anını aynı an olarak belirlemektedir. Belirtmek gerekir ki; TTK m. 871/2 *“İstem hakkını, ...ileri süren gönderilen, taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür.”* hükmü taşıma ücretinin muacceliyet anına ilişkin değildir. Maddenin *“Gönderilenin hakları ve ödeme borcu”* başlığından da anlaşılacağı üzere³⁹⁴ mezkur hüküm yalnızca gönderilenin taşıma ücretini borçlanması (borca kanuni katılması) anını düzenlemektedir. Gönderilen açısından da aksi kararlaştırılmadığı müddetçe taşıma ücretinin muacceliyet anı TTK m. 870/1 hükmü gereğince eşyanın teslimi anı olarak tespit edilmektedir.

Taşıma ücretinin eşyanın tesliminde ödenmesi aynı zamanda bir kanuni karinedir

³⁹¹ TBK m. 165'te *“Kanun veya sözleşme ile aksi belirlenmedikçe, borçlulardan biri kendi davranışıyla diğer borçluların durumunu ağırlaştıramaz.”* şeklinde bir düzenleme yer almaktadır.

³⁹² **Oğuzman/ Öz**, C. II, s. 470.

³⁹³ **Kapanacı**, s. 58; **Oğuzman/ Öz**, C. II, s. 470-471.

³⁹⁴ TTK m. 1534/1 hükmüne göre kenar başlıkları TTK'nın kanun metnine dâhildir.

(TTK m. 870)³⁹⁵. Uygulamada da eşyanın gönderilenin elinde bulunması halinde taşıma ücretinin ödenmiş olduğu kabul görmektedir³⁹⁶. Aksini iddia eden taşıyıcı iddiasını ispatla yükümlüdür³⁹⁷.

C. Aynı Anda Karşılıklı İfa Kuralı

Kanun metnini lafzı itibariyle değerlendirerek yalnızca “...eşyanın tesliminde...” ifadesine dikkat etmek isabetli olmayacaktır (TTK m. 870/1)³⁹⁸. Nitekim bu husus Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu (Transportrechtsreformgesetz) Tasarısı Gerekçesi’nde de belirtilmektedir³⁹⁹. Eşyanın tesliminde tarafların edimlerini aynı zamanda karşılıklı olarak ifa ettiğine dikkat edilmelidir. Bu kurala “*Zug um Zug (aynı anda karşılıklı ifa)*” kuralı denilmektedir⁴⁰⁰. Bu kural, esasen ifade sırayı düzenleyen borçlar hukuku kuralına işaret etmektedir⁴⁰¹. Bu kural TBK m. 97’de “*Karşılıklı borç yükleyen bir sözleşmenin ifası isteminde bulunan tarafın, sözleşmenin koşullarına ve özelliklerine göre daha sonra ifa etme hakkı olmadıkça, kendi borcunu ifa etmiş ya da ifasını önermiş olması gerekir.*” biçiminde düzenlenmektedir. Taşıma hukukunda söz konusu olan taşıma ücretinin eşyanın teslimi ile aynı anda talep edilebilmesi (Zug um Zug) ilkesi⁴⁰² borçlar hukukunda var olan

³⁹⁵ Bir karinenin varlığından bahsedebilmek için kural olarak kanun metninde “*asıldır*”, “*sayılır*”, “*addolunur*”, veya “*cevaz verilir*” gibi ifadelerle yer verilmektedir. Ancak bu ifadelerle yer verilmemiş olması karinenin söz konusu olmadığı anlamına gelmemektedir, **Karakaş**, Fatma Tülay, “*Karine Kavramı, Kanuni Karineler ve Varsayımlar*”, AÜHFHD 2013, C. 62, S. 3, s. 729-759, s. 733-734. Aksi kararlaştırılmadığı müddetçe kanun taşıma ücretinin eşyanın tesliminde ödeneceğini kabul etmektedir. Bu bağlamda, eşyanın teslim edildiği ispat edilirse, gönderen veya gönderilenin taşıma ücretini ödediğini değil, taşıyıcının taşıma ücretinin ödenmemiş olduğunu ispat etmesi gerekir (TMK m. 6).

³⁹⁶ Bkz. **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 348, dn. 34’deki kararlar.

³⁹⁷ **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 348.

³⁹⁸ **Koller**, § 420, Rn. 3.

³⁹⁹ RegEntw. des TRG, BR-Drucksache 368/97, s. 52.

⁴⁰⁰ Ülgener “*Zug um Zug*” kuralını “*edimlerin karşılıklı ifası prensibi*” olarak ifade etmektedir, **Ülgener**, Çarter Sözleşmeleri, s. 296.

⁴⁰¹ TTK m. 870/1 hükmü gerekçesi “*Taşıma ücreti eşyanın tesliminde, yani Zug um Zug ödenir.*” şeklindedir.

⁴⁰² Taşıma ücreti ile taşıma konusu eşyanın tesliminin aynı anda muacceliyeti (Zug um Zug) kuralı HGB’ye Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu ile kazandırılmıştır, **Schlüter/ Horn**, § 420, Rn. 2. Biz de eTTK’nın yürürlüğü döneminde eTTK m. 792 “*Taşıma ücreti ile ardiye ve sair masrafların, aksine mukavele olmadığı takdirde, teslimi şart edilen yerde, eşyanın kabulünden sonra, taşıma senedine göre gönderilen taraftan verilmesi lazımdır.*” hükmü sebebiyle eşyanın teslimi anında değil, eşyanın tesliminden sonra taşıma ücretinin ödenmesi gerektiği kabul edilmekteydi. Bununla birlikte, hemen akabindeki eTTK m. 793 hükmü taşıma ücreti ve diğer masrafların ödenmediği müddetçe taşıyıcının eşyanın tesliminden kaçınabileceğini düzenlemekteydi. Bu durum ise eşyanın tesliminden sonra mı yoksa teslimiyle birlikte mi ödeneceği noktasında çelişki doğurmaktaydı. Bu çelişkinin giderilmesi için hapis hakkının kullanılmasına imkân tanınması gerekçesiyle eTTK m. 793’e öncelik tanınması, dolayısıyla eşyanın teslimi anında taşıma ücretinin ödenmesinin uygun olacağı doktrinde ifade edilmekteydi, **Arkan**,

edimlerin aynı anda karşılıklı ifası kuralı ile örtüşmektedir. Karşılıklı borç doğuran bir sözleşme olan taşıma sözleşmesi için TTK m. 870'deki düzenleme esas itibariyle özel hüküm niteliğindedir. Bu halde, taşıma ücretinin eşyanın tesliminde ödenmesi halinde aynı anda karşılıklı ifa kuralının vuku bulduğu açıkça söylenebilir.

Aynı anda karşılıklı ifa kuralı gereği taşıyıcı, gönderen veya gönderilenden eşyayı teslim etmedikçe taşıma ücretini talep edememektedir. Eğer taşıyıcı eşyayı teslim etmeksizin taşıma ücretini ödeme talebinde bulunursa, gönderilen eşya teslim edilmedikçe, taşıma ücretini ödemekten kaçınma (ödemezlik def'i ileri sürme) hakkını kullanabilir. Örneğin, eşyanın tesliminden önce taşıma ücretinin ödeneceğine ilişkin bir anlaşma bulunmamakla birlikte, taşıyıcı taşımanın devamı esnasında bir iletişim aracıyla görüşerek taşıma ücretini gönderenden talep ederse ödemezlik def'i ile karşılaşabilir. Ancak eşya varma yerine götürülmüş ve eşyanın gönderilene teslimi kabule arz edilmiş ise artık ödemezlik def'i savunmasının yapılması mümkün değildir⁴⁰³. Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınma hakkı bulunmamakla birlikte, eşyayı teslim almaktan kaçınması halinde taşıma ücreti gönderen açısından muaccel olur⁴⁰⁴.

Taşıma ücreti, ancak eşyanın tesliminde (Zug um Zug) ödenir (TTK m. 870/1). Bu kural ile iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olan taşıma sözleşmesinin edimlerinin aynı anda mübadelesi öngörülmektedir. Bu zaman diliminde eşya gönderilen tarafından taşıyıcıdan talep edilebilir. Eşyanın teslimiyle birlikte taşıma ücretinin ödenmesi beklenebilir. Bunun doğal sonucu olarak, eşyayı teslimden almaktan kaçınma durumunda gönderilen açısından henüz ücret ödeme borcu doğmamaktadır⁴⁰⁵.

Kanun metnindeki "...eşyanın tesliminde..." ifadesi (Zug um Zug) aynı anda karşılıklı ifa kuralını ortaya koymaktadır (TTK m. 870)⁴⁰⁶. Bu zaman dilimi gönderilen ile gönderenin menfaatlerinin dengelenmesi açısından isabetlidir. Gerçekten kendi edimini

Ücret Hakkı, s. 347-348. Doktrindeki bu görüşün benimsenmesi halinde TTK'da yer verilen sonuca ulaşılmaktaydı.

⁴⁰³ İfanın teklif edilmiş olması halinde ödemezlik def'i savunması ileri sürülemez, **Kılıçoğlu**, s. 616.

⁴⁰⁴ Möglich, gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınma hakkı bulunmamakla birlikte, eşyayı teslimden almaktan kaçınması halinde gönderen ile gönderilen ayrımı yapmaksızın taşıma ücretinin o anda muaccel olacağını ifade etmektedir, **Möglich**, § 407, Rn. 27. Ancak gönderilenin eşyanın teslimi talebi ile birlikte taşıma ücretini ödeme borcu altına gireceği göz önünde bulundurulduğunda, gönderilenin borca katılmamış olduğu, böylece eşyayı teslim almayan gönderilenin açısından taşıma ücretini borçlanmadığı ifade edilmelidir.

⁴⁰⁵ **Koller**, § 407, Rn. 107.

⁴⁰⁶ **Bracker/ Janßen -Ensthaler**, § 420, Rn. 1. CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından da bu kural geçerlidir, **Herber/ Piper**, Art. 13, Rn. 21.

yerine getirmeyen taşıyıcının, diğer tarafın edimini yerine getirmesini isteyebilmesinin haklı bir gerekçesi bulunmamaktadır⁴⁰⁷. Taşıyıcının kendi edimi olan eşyanın teslimini zaman itibariyle önceden gerçekleştirmesi halinde, gönderilenin taşıma ücretini ifa etmeyeceği düşüncesi gibi karşı tarafa bir güvensizlik hali içinde olması nasıl doğal karşılanabilirse⁴⁰⁸, aynı şekilde gönderilenin de taşıma ücretini eşyayı tesliminden önce ödemesi halinde eşyanın teslim edilmeyeceği gibi bir düşünceye sahip olması da aynı şekilde doğal karşılanmalıdır⁴⁰⁹. Diğer taraftan, taraflar arasında bir güvensizlik bulunmasa bile bu kural taşıma ücretinin bir an önce ödenmesi konusunda taşıma ücretinin borçlusuna baskı yapmaktadır⁴¹⁰. Bu kurala göre; taşıyıcının daha sonra değil, eşyanın teslimi anında taşıma ücretinin ödenmesini beklemesi hukuki olarak da haklılık kazanmaktadır.

D. Taşıma Ücretinin Ülke Parası veya Yabancı Para İle Ödenmesi

I. Taşıma Ücretinin Ülke Parası İle Ödenmesi

Maddi değeri haiz her şeyin taşıma işinin karşı edimini oluşturabilmesi, yani taşıma ücreti olabilmesi mümkündür. Durum böyle olmakla birlikte, uygulamada taşıma ücreti olarak genellikle bir miktar paranın ödenmesinin kararlaştırıldığı ve böylece para aracılığıyla taşıyıcının alacağına karşılığın karşılandığı bilinen bir gerçektir.

Para; günümüzde ekonomilerin değer ölçütü, piyasada dolaşan değişim aracı ve kanunun öngördüğü zorunlu ödeme aracı olarak tanımlanabilir⁴¹¹. Her ülkenin sınırları içinde kullandığı bir milli para bulunmaktadır. Buna karşın, sözleşmenin tarafları aralarında anlaşmak suretiyle bir borcun ülke parası yerine yabancı ülke parası ile ödenmesini kararlaştırabilirler.

TBK m. 99/1'e göre; *"Konusu para olan borç Ülke parasıyla ödenir."* Bu hükme binaen Türkiye sınırları içinde konusunu para borcunun oluşturduğu bir borç kural olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin milli parası olan Türk Lirası (TL) ile ödenir. Türk Lirası'nın

⁴⁰⁷ İki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde aynı yöndeki görüş için bkz. **Kılıçoğlu**, s. 614. Gözden kaçırılmamalıdır ki, gönderilen eşyanın teslimini talep ile birlikte taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelmemekte (sözleşmeye katılmamakta) sadece taşıma ücretinin borçlusu haline gelmektedir.

⁴⁰⁸ Durum böyle olmakla birlikte, taşıyıcının taşıma ücretini talep edebileceği tek kişi gönderilen değildir. Taşıma sözleşmesinin akdi sebebiyle sözleşmesel ilişkiye ve Kanun hükmüne (TTK m. 871/4) dayanılarak taşıma ücreti gönderenden de talep edilebilir.

⁴⁰⁹ **Kılıçoğlu**, s. 614.

⁴¹⁰ **Serozan, Rona (Kocayusufpaşaoğlu/ Hatemi/ Serozan/ Arpacı)**, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, C. III, 5. Baskı, İstanbul 2009, s. 65, 70.

⁴¹¹ **Eren**, s. 971.

küsuru ise kuruştur. İcra takip taleplerinde de alacağın Türk Lirası karşılığının gösterilmesi gerekir (İİK⁴¹² m. 58/1-III). Böylece icra sonucunda borç alacaklıya ancak Türk Lirası olarak ödenebilir.

Taşıma ücretinin para ile ödenmesi asıldır. Para günümüz toplumlarında olağan ödeme aracıdır. Aksi kararlaştırılmadığı sürece, kural olarak taşıma ücreti para ile ödenmelidir. Ödeme gününün değeri ile denk gelse de taşıyıcı, konusu para borcu olan taşıma ücretinin ifasının borçlunun önerdiği çek veya altın gibi ödeme araçlarıyla yapılmasını kabul etmek zorunda değildir⁴¹³.

Taşıma ücreti, taşıma sözleşmesinin tarafları arasında açıkça kararlaştırılmasa bile taşıma işinin ticari iş olması sebebiyle (TTK m. 850/3) tacir olan taşıyıcı, gördüğü iş sebebiyle taşıma ücretine hak kazanacaktır. Bu durumda hak kazanılan ücretin aynı değil, nakdi olarak yani, para olarak ödenmesi gerekir. Bu halde borçlanılan taşıma ücreti, Türkiye Cumhuriyeti'nin milli parası olan Türk Lirası cinsindedir.

Taşıma ücretinin para borcu olduğu hallerde bu borç miktar (değer) borcudur⁴¹⁴. Örneğin, 1000 TL'lik taşıma ücreti borcu 100 TL'lik banknot şeklinde ödenebileceği gibi 50 TL'lik banknotlar şeklinde de ödenebilir. Ancak taraflar arasında 1000 TL'lik taşıma ücreti borcunun 100 TL'lik banknotlar şeklinde ödenmesi kararlaştırılmış olabilir ki bu halde taşıma ücretinin kararlaştırılan şekilde 100 TL'lik banknotlar şeklinde ödenmesi gerekir⁴¹⁵. Taşıma ücretinin para borcu olduğu hallerde borç Türk Lirası'nın düşme ve dalgalanmalarından etkilenmez⁴¹⁶. Türk Lirası değer kaybetse veya değer kazansa bile taşıma ücreti taşıyıcıya taahhüt edilen miktarda ödenmelidir.

II. Taşıma Ücretinin Yabancı Para İle Ödenmesi

Kural bir borcun ülke parası olan Türk Lirası ile ödenmesi iken, istisnaen sözleşmeden doğan borçlar yabancı para ile ödenebilir. Bu husus TBK m. 99/2'de "*Ülke parası dışında başka bir para birimiyle ödeme yapılması kararlaştırılmışsa, sözleşmede aynen ödeme veya bu anlama gelen bir ifade bulunmadıkça borç, ödeme günündeki rayiç üzerinden Ülke parasıyla da ödenebilir.*" şeklinde düzenlenmektedir. Hükme göre bir

⁴¹² 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu, RG. 19.06.1932, S. 2128.

⁴¹³ **Reisoğlu**, Sefa, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 23. Baskı, İstanbul 2012, s. 303-304.

⁴¹⁴ **Eren**, s. 971.

⁴¹⁵ **Eren**, s. 971.

⁴¹⁶ **Eren**, s. 973.

borcun yabancı para ile ödenebilmesi için; taraflar arasında yabancı para ile ödeneceğinin kararlaştırılmış olması gerekir. Bir sözleşme türü olarak taşıma sözleşmesinden doğan borç olan taşıma ücretinin yabancı para ile ödenmesi taraflar arasında kararlaştırılabilir.

Taşıma ücretinin yabancı para ile ödenmesinin zorunlu olduğu durumlar istisnaidir. Her ne kadar taşıma ücretinin yabancı para (örneğin; Amerikan Doları- USD) ile ödenmesi kararlaştırılmışsa da sözleşmede aynen ödeme veya benzeri bir ifade yer almadıkça taşıma ücreti ülke parası olan Türk Lirası ile ödenebilir⁴¹⁷. Bu halde Türk Lirası ödeme günündeki rayiç üzerinden de ödenir. Ancak taşıma sözleşmesinde “aynen ödeme” veya bu anlama gelen “efektif ödeme” gibi⁴¹⁸ bir ifadeye yer verilmiş olabilir ki, bu halde taşıma ücretinin mutlaka öngörülen ülke parası (örneğin; Amerikan Doları- USD) ile ödenmesi gerekir (TBK m. 99/2)⁴¹⁹.

Taşıma sözleşmesinde taşıma ücretinin yabancı para ile ödeneceği kararlaştırılmış olmakla birlikte aynen ödeme veya benzeri bir ifade yer almadıkça, taşıma ücretinin zamanında ödenmemesi üzerine taşıyıcı, taşıma ücretinin aynen veya vade ya da fiili ödeme günündeki rayiç üzerinden Türk Lirası ile ödenmesini talep edebilir (TBK m. 99/3)⁴²⁰. Ayrıca belirtmek gerekir ki, taşıma ücretinin icra takibine konu olması durumunda icra memuru yabancı para olarak taşıma ücretini tahsil etse bile bunu alacaklı olan taşıyıcıya Türk Lirası olarak ödemektedir (İİK m. 58/1-III)⁴²¹.

Taşıma ücretinin ülke parası veya yabancı para olarak değerlendirilemeyen özel çekme hakkı (special drawing rights- SDR) gibi hesap biriminden kararlaştırılmasına da hukuki bir engel bulunmamaktadır. Özel çekme hakkı, esasen bir para birimi olmayıp IMF

⁴¹⁷ Uygulamada sözleşmelerde tarafların ödemenin yabancı para ile yapılmasını kararlaştırdığı hallerde, aynen ödeme veya benzeri bir ifadeye yer vermediği ifade edilmektedir, **Reisoğlu**, Seza, “*Yabancı Para Üzerinden Taahhüt Altına Girilmesi ve Hukuki Sonuçları (Yabancı Para)*”, Batider 1986, C. XIII, S. 3-4, s. 143-156, s. 145.

⁴¹⁸ **Eren**, s. 975; **Serozan**, s. 104.

⁴¹⁹ Para borcunun mutlaka yabancı para ile ödenmesi durumunda gerçek para borçlarından, mutlaka yabancı para ile ödenmesi gerekmeyen durumlarda gerçek olmayan yabancı para borçlarından bahsedilebileceği konusunda bkz. **Pekcanitez**, Hakan, Medeni Usul Hukukunda Yabancı Para Alacaklarının Tahsili, 3. Baskı, Ankara 1998, s. 30-34; **Erişir**, Evrim, “*Borçlar Kanunu m. 83 f. III ve Türk Borçlar Kanunu m. 99 f. III’e Göre Gerçek Olmayan Para Alacağıın Aynen veya Türk Lirası Üzerinden Tahsili*”, Prof. Dr. Burhan Ceyhan’a Armağan, Cilt:II, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayısı 2010, C. 12, s. 873-894, s. 873.

⁴²⁰ Davacının aynen veya fiili ödeme tarihindeki kur karşılığı üzerinden taşıma ücretini talep etmesine karşın, mahkeme alacağı takip talebi üzerinden Türk Lirası’na çevrilerek borcun ödenmesine hükmedemez, 11. HD., 11.12.2014, E. 11633/ K. 19573 (**Erişir**, s. 319).

⁴²¹ **Eren**, s. 975; **Pekcanitez**, s. 151 vd.; **Serozan**, s. 105-106; **Erişir**, s. 879-880; **Reisoğlu**, s. 147, 156.

tarafından oluşturulan Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşan bir sepetten⁴²² ibaret olan bir hesap birimidir⁴²³. Özel çekme hakkı mevzuatta tazminat miktarının üst sınırı olarak düzenlenmektedir⁴²⁴. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası günlük olarak özel çekme hakkı (SDR) kurunu ilan etmektedir⁴²⁵. Özel çekme hakkının tazminat sınırı olarak öngörüldüğü hallerde, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirası'na çevrilmesi öngörülmüştür (TTK m. 882/4).

Yabancı para için söylediklerimiz taşıma ücretinin özel çekme hakkı olarak kararlaştırılması halinde de geçerlidir. Yabancı para kurları ile birlikte özel çekme hakkı kurunun günlük olarak ilan edilmesi sebebiyle kanaatimizce özel çekme hakkının yabancı para gibi değerlendirilmesi uygun olur. Böylece özel çekme hakkı tazminat sınırı değil, yabancı para olarak öngörüldüğü durumlarda, ödeme günündeki rayiç Türk Lirası değeri üzerinden de taşıyıcıya ödeme yapılabilir.

III. Taşıma Ücretinin İfa Yeri

Taşıma ücretinin tam ve gereği gibi ifa edilmiş olmasından bahsedebilmek için taşıma ücretinin ifa yerinde ödenmesi gerekir. Bunun yanında ifa yeri, yetkili mahkemenin tespiti bakımından da önem arz etmektedir.

Kanun'da taşıma ücretinin eşyanın tesliminde (Zug um Zug) ödenmesi öngörülmektedir (TTK m. 870/1). Taraflar arasında taşıma ücretinin ifa yerine ilişkin bir sözleşme akdedilmemişse, taşıma işinin ifa yeri eşyanın gönderilene teslim edildiği varma yeridir⁴²⁶. Kural böyle olmakla birlikte, taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma ücretinin eşyanın gönderilene teslim edildiği tarihten daha sonraki bir tarihte ödenmesi gerektiğini kararlaştırabilir. Bu halde dahi taşıma ücretinin ifa yeri olarak eşyanın teslim yerinin öngörülmesinde isabet yoktur. Zira böyle bir durumda eşyanın varma yerinde ödenmesinde

⁴²² Özel çekme hakkı (SDR) sepeti; yüzde 37.4 Euro, yüzde 9.4 Japon Yeni, yüzde 11.3 İngiliz Sterlini ve yüzde 41.9 Amerikan Dolarından oluşmaktadır, <http://www.imf.org/external/np/tre/sdr/sdrbasket.htm>, Erişim Tarihi: 07.09.2016.

⁴²³ Bkz. <https://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>, Erişim Tarihi: 07.09.2016.

⁴²⁴ TTK m. 864/2, 882, 897, 899, 916/2.

⁴²⁵ <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.xml>, Erişim Tarihi: 07.09.2016.

⁴²⁶ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 216; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong / Joost / Strohn)**, § 420, Rn. 15; **Seven**, Gönderilen, s. 260.

tarafların bir menfaati bulunmamaktadır. Nitekim eşyanın teslim yeri gönderilenin ikametgâhı olmayabilir. Gönderilenin geçici olarak bulunduğu yerin dahi eşyanın teslim yeri olabilmesi mümkündür. Daha sonra gönderilenin bu adrese gelmesi gönderilen açısından külfet olabilir.

Taşıma ücretinin ifası için vade tarihinin eşyanın tesliminden daha sonraki bir tarih olarak kararlaştırılması durumunda genel hükümlere göre ifa yerinin belirlenmesi gerekir (TBK m. 89/1). Bu halde ifa yeri, taşıma ücretinin para olarak mı yoksa maddi değeri haiz bir şey olarak mı kararlaştırıldığına göre değişiklik arz etmektedir. Taşıma ücretinin para olarak kararlaştırıldığı durumlarda taşıma ücretinin ifa yeri alacaklı olan taşıyıcının ödeme zamanındaki yerleşim yeridir. Taşıma ücretinin aynı ya da nakdi olduğuna ilişkin bir kararlaştırmanın söz konusu olmadığı durumlarda da taşıma ücretinin para ile ödenmesi kural olduğundan taşıyıcının ödeme zamanındaki yerleşim yerinde ödeme yapılmalıdır. Taşıma ücretinin ayın olarak kararlaştırılmış olunması halinde ise aranacak borç söz konusudur. Bu halde taşıma ücreti borçlunun ikametgâhında ifa edilmelidir. Taşıyıcı taşıma sözleşmesinin kuruluşu anında gönderenin ikametgâhından borçlanılan şeyi almalıdır. Ancak taşıma ücreti olarak belirlenen ayın, bireysel özellikleri ile belirlenmiş; yani borç parça borcu ise taşıma sözleşmesinin kuruluşu anında bu ayının bulunduğu yerden alınmalıdır.

E. Taşıma Ücreti İçin Hapis Hakkının Kullanılması

I. Taşıma Konusu Eşya Üzerinde Hapis Hakkı

Gönderen taşıma ücretine taşıma sözleşmesinin kurulması anından itibaren borçlanmaktadır. Bu halde, gönderen, taşıma sözleşmesinin akdi ile birlikte taşıma ücretini peşin olarak ödeyebilir. Ancak her taşıma işinde taşıma ücretinin taşıma işine başlanılmasından önce peşin olarak ödendiği söylenemez. Taşımanın devamı esnasında da gönderen taşıma ücretini ödemeyebilir.

Gönderilen, kanun gereği eşyanın teslimini kabul beyanı ile birlikte borç altına girmektedir (TTK m. 871/2). Taşıma ücretinin aksi kararlaştırılmadıkça eşyanın tesliminde ödenmesi gerektiği Kanun'da düzenlenmektedir (TTK m. 870/1). Oysa dikkat edilmelidir ki; gönderilen eşyanın teslimi anından önceki bir andan itibaren taşıma ücretine borçlanmaktadır. Bunun sebebi, taşıyıcının taşıma ücretini talep etmesi karşısında bu talebin reddi veya herhangi bir cevabın verilmemesi üzerine hapis hakkını kullanmaya

imkân tanımaktır⁴²⁷. Nitekim hapis hakkı muaccel alacaklar için ve bu alacakları güvence altına almak üzere söz konusu olabilir⁴²⁸. Bundan hareketle, hükmün bu şekilde düzenlenmesindeki amacın, gönderileni veya eşyanın tesliminde menfaati bulunan göndereni taşıma ücretini ödemeye, yani ifaya zorlamak olduğu söylenebilir.

Hapis hakkı, kanunda öngörülen şartların varlığı halinde, alacaklının zilyetliğinde yer alıp geri verilmesi gereken, borçluya ait taşınır eşyanın veya kıymetli evrakın geri verilmeyerek alacağının ödeninceye kadar teminat olarak alıkoyma ve gerektiği takdirde paraya çevirme yetkisi tanıyan bir ayni hak⁴²⁹. Hapis hakkı iradi değil, kanuni bir rehin tipidir. Rehin hakkı, kanundaki şartların gerçekleşmesiyle ortaya çıkmaktadır. TTK'da taşıma işlerinde hapis hakkının kullanılabilmesi ayrıca ve açıkça düzenlenmiştir (m. 891). Söz konusu düzenlemede TMK m. 950-953 hapis hakkı hükümlerine atıf yapılmaktadır. Bu şekilde TMK'nın hapis hakkına ilişkin hükümleriyle TTK hükümleri arasında uyum sağlanmak istendiği görülmektedir⁴³⁰.

Dürüstlük kuralı gereğince hapis hakkında alacaklı, hapis hakkını ancak alacağını karşılayacağı kadarıyla kullanabilir⁴³¹. Taşıma konusu eşyanın ekonomik değeri taşıma ücretini aşmaktaysa ve eşya bölünebilir nitelikte ise, taşıyıcı eşyanın alacağını karşılayacağı kadarı üzerinde hapis hakkına sahip olur. Özellikle birden fazla sayıda eşyanın taşınmasında böyle bir durum söz konusudur. Ancak doğal niteliği itibariyle eşyanın bölünmesi ile eşyaya zarar gelecekse eşyanın tümü üzerinde hapis hakkı söz

⁴²⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 179.

⁴²⁸ **Oğuzman/ Seliçi/ Oktay Özdemir**, s. 1036.

⁴²⁹ **İmre**, Zahit, "Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik", İÜHF 1952, C. XVIII, s. 742-781, s. 744; **Seven**, Gönderilen, s. 239; **Oğuzman/ Seliçi / Oktay Özdemir**, s. 1033; **Ağsakal**, s. 12; **Dinar**, R. Cem, Türk Medeni Kanunu Kapsamında Hapis Hakkı, İstanbul 2016, s. 4.

⁴³⁰ Kanun koyucunun bu amaca sahip olduğu hükmün gerekçesindeki "*Tasarının Dördüncü ve Beşinci kitapları hazırlanırken, esas alınan temel ilkelerden birisi de, olanaklar ölçüsünde, Türk Medeni Kanunu ile uyum sağlanmasıdır. Bu ilke doğrultusunda, Taşıma Hukuku ve Deniz Ticareti hükümlerinde, alacakların güvence altına alınabilmesi için tanınmış olan şahsi ve aynî nitelikteki teminatlar incelenmiştir. Alman hukukunda hapis hakkı, Alm. MK 273 üncü paragrafında bir def'i olarak, Alm TK 369 uncu paragrafında "ticarî alıkoyma hakkı" adı altında bir rehin hakkı olarak düzenlenmiştir. Tasarının 891 inci maddesine tekabül eden Alm TK 441 inci paragrafının kenar başlığı ise "rehin hakkı"dır. İsviçre/Türk medenî hukukunda ise bu hak daha çok Alm TK 369 uncu paragrafına daha yakın bir dogmatik düzene sahiptir.*" ifadesinden de ulaşılabılır.

⁴³¹ **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 350; **Ağsakal**, s. 12-13; **Oğuzman/ Seliçi/ Oktay Özdemir**, s. 1033; **Dinar**, s. 85. Gönderenin kısmi taşımayı talep hakkını kullanması durumunda taşınan eşyanın miktarı, dolayısıyla değeri azalmaktadır. Bu halde bile eşyanın değeri taşıyıcının alacağını karşılamaya yetmese de ancak fiilen taşınan eşya için taşıyıcı hapis hakkı kullanılabilir, **Thume/ Schmidt**, § 415, Rn. 11.

konusu olacaktır⁴³². Hangi eşyalar üzerinde hapis hakkının kullanılacağına taşıyıcı karar verecektir⁴³³.

Taşıma konusu eşya, gönderenin veya gönderilenin mülkiyetinde yer almak zorunda değildir. Gönderen maliki olmadığı bir eşya için taşıma sözleşmesi akdedebilir. Ancak hapis hakkında güvenin korunması prensibi uygulama alanı bulmaktadır⁴³⁴. Alacaklı, borçluya ait olmayan taşınır üzerinde de zilyetliğin iyiniyetle kazanılmasının korunduğu ölçüde hapis hakkına sahip olur. Üçüncü kişiye ait olan bir taşınır, malikin rızası dâhilinde borçlu tarafından alacaklıya verilmiş olduğu durumlarda hapis hakkının kullanılabilceği kabul edilmektedir⁴³⁵. Bu anlamda taşıyıcı, gönderenin eşyanın maliki olması halinde veya maliki olmamakla birlikte en azından rızası dışında kendisine verildiğini bilmedikçe veya bilebilecek durumda olmadıkça hapis hakkını kullanabilir⁴³⁶.

Nitelikleri itibarıyla paraya çevrilmeye elverişli olmayan taşınırlar üzerinde hapis hakkı kullanılmaz (TMK m. 951/1). Oysa bir eşyanın taşımaya konu olabilmesi için mutlaka ekonomik değer taşınması gerekmemektedir. Çöp veya fabrika atıklarının bir yerden başka bir yere taşınması dahi taşıma hukukuna konu olabilir. Bununla birlikte, bu eşyalar için hapis hakkının kullanılmasının mümkün olmadığı belirtilmelidir⁴³⁷. Bu durumda kullanılan hak, teknik anlamda hapis hakkı olarak değerlendirilemez. Taşıyıcı bu eşyaları zilyetliğinde tutarak teslimden kaçınabilir. Kullanılan bu hak “*teslimden kaçınma hakkı*” olarak adlandırılabilir⁴³⁸.

TMK anlamında hapis hakkının varlığından söz edebilmek için eşyanın alacak ile bir bağlantısının bulunması aranmaktadır (m. 950/1). Zilyetlik ve alacak ticarî ilişkiden doğmuşsa, tacirler arasında bu bağlantı varsayılır (TMK m. 950/2). Bu hüküm dikkate alınırsa, taşıyıcının taşıma ücreti alacağıının ticari bir ilişkiden kaynaklanıp

⁴³² Ağsakal, s. 12-13; Oğuzman/ Seliçi/ Oktay Özdemir, s. 1033. Nitekim aksinin kabulü halinde taşıyıcı eşyayı koruma borcunu ihlal etmek zorunda kalacaktır. Böyle bir durum taşıma hukukunda taşıyıcının temel borcu; yani eşyanın teslim alındığı şekliyle varma yerinde gönderilene teslim edilmesine halel getirecektir.

⁴³³ Ağsakal, s. 13; Oğuzman/ Seliçi/ Oktay Özdemir, s. 1033.

⁴³⁴ Arkan, Ücret Hakkı, s. 350; Oğuzman / Seliçi/ Oktay Özdemir, s. 1035.

⁴³⁵ Oğuzman / Seliçi/ Oktay Özdemir, s. 1035; Ağsakal, s. 13-14.

⁴³⁶ Seven, Gönderilen, s. 243-246.

⁴³⁷ Arkan, Ücret Hakkı, s. 349.

⁴³⁸ Seven, Gönderilen, s. 242. Hapis hakkının kullanılmasında eşyanın geri verilmemesine imkân tanıyan hak için de “*eşyayı teslimden kaçınma hakkı*” kavramı kullanılmaktadır, Karan, s. 233.

kaynaklanmadığının değerlendirilmesi gerekecekti. TTK m. 891’de taşıma sözleşmesinden doğan alacaklarda hapis hakkının kullanılacağına açıkça düzenlenmiş olması karşısında böyle bir değerlendirmeye yapmaya gerek yoktur. Her halde taşıma ücretini tahsil amacıyla hapis hakkı kullanılabilir.

Hapis hakkı borçluya ait bir taşınırın üzerinde kullanılabilir. Hapis hakkı taşınan eşya üzerinde kurulabileceği gibi karşı taraf tacir ve hukuki işlemin ticari ilişkiden kaynaklanması şartıyla böyle bir ilişkiye konu olmuş bir eşya üzerinde de kurulabilir. Zira zilyetlik ve alacak ticari ilişkiden doğmuşsa, hapis hakkının kullanılmasına TMK m. 950/2 hükmü imkân tanımıştır. O halde örneğin; taşıma işinin yanı sıra ardiyecilik işiyle iştigal eden bir tacir taşıma ücreti için daha önce tacir sıfatını haiz bir gönderilenle akdettiği saklama sözleşmesi kapsamında elinde bulunan eşya üzerinde de hapis hakkını kullanabilir⁴³⁹.

TTK’da hapis hakkının taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacaklar için kullanılabilmesi düzenlenmektedir (m. 891/1). Sadece dar anlamda taşıma ücreti değil, bunun yanı sıra niteliği gereği taşıma sözleşmesinden doğan ve gönderen veya gönderilenden tahsil edilmesi gereken bütün bedeller için hapis hakkı kullanılabilir⁴⁴⁰. Bekleme ücreti, gider, talimat hakkının kullanılması sebebiyle hak kazanılan ek ücret gibi alacaklar da bu kapsamda yer almaktadır. Hapis hakkının kullanılabilmesi için alacağın kimin kusurundan veya riziko alanından kaynaklandığının bir önemi bulunmamaktadır⁴⁴¹. Örneğin; gönderenin eksik yükleme sebebiyle uğradığı zarardan dolayı tazminat alacağı için de her ne kadar bu durum gönderenin kusurundan doğmuş olsa da eşya gönderilene teslim edilmeyerek hapis hakkı kullanılabilir (TTK m. 863/3). Gönderenin riziko alanından kaynaklanan sebeplerle taşıyıcı hak kazandığı bir bekleme ücreti için de eşyayı gönderilene teslimden kaçınmak suretiyle hapis hakkını kullanılabilir (TTK m. 866/1-d).

TTK m. 891’de yer verilen taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacaklardan söz konusu taşıma için akdedilen taşıma işinden kaynaklanan bütün alacaklar anlaşılmalıdır. Taşıyıcının önceki taşıma işlerinden kaynaklanan taşıma ücreti ve diğer alacaklar için hapis hakkı kullanılamaz⁴⁴².

⁴³⁹ **Dinar**, s. 54-56.

⁴⁴⁰ **Seven**, Gönderilen, s. 240-241.

⁴⁴¹ **Seven**, Gönderilen, s. 239-241.

⁴⁴² **Karan**, s. 233-234.

Kanaatimizce, teslimde ödeme şartlı taşımalarda teslimde ödenmesi gereken bedel için de hapis hakkını kullanamamalıdır. Taşıyıcı bu bedeli alacaklının temsilcisi sıfatıyla gönderilenden tahsil etmektedir. Bu sonuca, TTK m. 872/2'deki "*Tahsil sonucu elde edilen bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılır.*" ifadesinden ulaşılmaktadır. TMK m. 950'de ise, "*alacaklının*" hapis hakkını kullanabileceği belirtilmektedir. Oysa teslimde ödemeli taşımalarda taşıyıcı alacaklı değil, alacaklının temsilcisidir. Bu bedel için alacaklı gönderendir. TTK m. 891'de de bütün alacaklar değil, "*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için*" hapis hakkını haiz olduğu düzenlenmektedir. Dolayısıyla taşıyıcı ancak kendisine ait olan bir alacak için hapis hakkını kullanabilir. Teslimde ödeme şartı taşıyıcıya, eşyayı gönderilene teslimden kaçınma yükümlülüğü yüklemektedir.

Eşyanın varma yerine ulaşmasından sonra gönderilenin eşyanın teslimi talebine karşın, taşıma ücretinin ve ödenmesi gereken diğer bedellerin ödenmesinden imtina edilmesi halinde, taşıyıcı da eşyanın borcuna denk gelecek miktarını teslimden kaçınabilecektir. Ancak her taşıma işi gönderilenin eşyanın teslimi talebiyle sonuçlanmayabilir. Eşya varma yerine ulaşmasına karşın gönderilen bu adreste bulunamıyor veya bulunmakla birlikte eşyayı teslim almaktan kaçınıyor olabilir. Ayrıca eşyanın varma yerine ulaşmasından önce bir taşıma engelinin varlığı durumunda eşyanın taşıttan boşaltılması gibi bir sebeple sona erdirilebilir. Bu gibi durumlarda eşyanın teslim edileceği kişi olarak gönderene karşı taşıma sözleşmesinden doğan alacaklar için hapis hakkı kullanılabilir.

Hapis hakkında borç ifa edilmez ve yeterli güvence de gösterilmezse taşıyıcı, borçluya daha önce bildirimde bulunarak, hapsediği eşyanın teslimine bağlı rehin hükümleri uyarınca paraya çevrilmesini isteyebilir (TMK m. 953/1). Eşya varma yerine varmış ve gönderilen tarafından eşyanın teslimi talep edilmişse borçlu hem gönderen hem de gönderilen olmaktadır (TTK m. 871/2, 4). Borç ödenmez ve yeterli güvence de gösterilmezse gönderilene bildirim yapılması gerekli ve yeterlidir (TTK m. 891/3). Ayrıca gönderene bildirim yapılması gerekmez. Ancak gönderilen bulunamıyorsa veya bulunmakla birlikte eşyayı teslim almayı reddediyorsa, bildirim gönderene yapılmalıdır. Eşyanın malikinin gönderilenin dışında üçüncü bir kişi olması durumunda dahi bildirim bu

şekilde yapılmalıdır⁴⁴³. Ayrıca eşyanın malikine bildirim yapılması gerekmemektedir.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda gönderilen, taşıma senedinde muaccel olduğu anlaşılan⁴⁴⁴ taşıma ücreti ile diğer borçları ödemelidir. Aksi halde taşıyıcının eşyayı teslimden kaçınma hakkı bulunmaktadır (m. 13/2). Ancak kendisine yeterli teminat gösterilmesi halinde taşıyıcı eşyayı teslim etmelidir⁴⁴⁵. Hapis hakkı, ise CMR'de açıkça düzenlenmemektedir. Hapis hakkı bir sınırlı aynı hak olarak işlem anında eşyanın bulunduğu ülke hukukuna tâbidir (MÖHUK m. 21/1). Eşya Türkiye'de bulunuyorsa hapıs hakkı, TTK'nın hapıs hakkını düzenleyen m. 891-893 ve TTK'nın atfı sebebiyle TMK'nın hapıs hakkını düzenleyen m. 950-953 hükümleri çerçevesinde kullanılabilir⁴⁴⁶.

II. Refakat Belgelerini Teslimden Kaçınma Hakkı

TMK'ya göre; hapıs hakkının konusunu taşınırlar ve kıymetli evrak oluşturabilir (m. 950/1). Nitelikleri itibariyle paraya çevrilmeye elverişli olmayan taşınırlar üzerinde hapıs hakkı kullanılamamaktadır. Yalnızca paraya çevrilebilir nitelikteki taşınırlar üzerinde hapıs hakkının kullanılabilceğinden bahisle, parasal değeri olmayan ispat vasıtaları üzerinde hapıs hakkının kullanılamayacağı doktrinde ifade edilmektedir⁴⁴⁷. Buna karşın, taşıyıcının sahip olduğu refakat belgeleri üzerinde de hapıs hakkına sahip olduğu TTK'da açıkça düzenlenmiştir (m. 891/1). Refakat belgeleri, resmi niteliği haiz olup özellikle gümrük işlemleri için eşyanın tesliminden önce taşıyıcının tasarrufuna bırakılan belgelerdir. Bu belgeler, kıymetli evrak niteliğini haiz olmayıp parasal nitelik taşımamaktadırlar. İlgili resmi makamlar nezdinde ispata yaramaktadırlar. Her ne kadar TTK'da refakat belgelerine ilişkin düzenleme hapıs hakkı olarak nitelendirilse de TMK hükümleri bağlamında değerlendirildiğinde bu belgeler hapıs hakkı kapsamında değerlendirilemeyeceğinden teknik anlamda hapıs hakkının varlığından söz edilemez. Kanaatimizce bu hakkı, ekonomik değer taşımayan eşyalarda olduğu gibi “*teslimden kaçınma hakkı*” olarak

⁴⁴³ **Seven**, Gönderilen, s. 253-254.

⁴⁴⁴ Erdil, talep edilebilen alacakların sadece taşıma senedinde belirtilenler olduğunu belirtmekle birlikte, şartlarının varlığı uygulamada ve Yargıtay tarafından kabul edilenin bekleme ücretinin de bu kapsamda taşıyıcının talep edebilmesi olduğunu ifade etmektedir, **Erdil**, s. 129-130.

⁴⁴⁵ Teminat sadece nakdi teminat olarak düşünülmemelidir. Her türlü teminat bu kapsamda değerlendirilmelidir, **Karan**, s. 233-234.

⁴⁴⁶ **Karan**, s. 233-234. Erdil, MÖHUK m. 21/1 hükmüne değinmeden CMR m. 13 kapsamında hapıs hakkının kullanılabilceğini belirtmektedir, **Erdil**, s. 129.

⁴⁴⁷ **Oğuzman / Seliçi/ Oktay Özdemir**, s. 1033-1034.

nitelendirmek isabetli olacaktır⁴⁴⁸.

Tek başlarına refakat belgeleri üzerinde hapis (veya daha doğru bir ifadeyle teslimden kaçınma) hakkı kullanılamaz. Nitekim TTK m. 891/1 hükmü, kurulan hapis hakkının refakat belgelerini de kapsayacağı şeklindedir. Refakat belgeleri üzerinde hapis hakkı ancak taşıyıcının alacağını karşılayacak miktarda eşyayla birlikte kurulabilir. Ancak taşıyıcının teslimine bağlı rehin hükümleri uyarınca eşyanın paraya çevrilmesini talep ettiği durumlarda parasal değer taşımayan refakat belgelerinin paraya çevrilmesi mümkün değildir.

F. Taşıma Ücretinde Temerrüt

Taşıma ücreti, borçlusu olan gönderen veya gönderilen tarafından ödeme yerinde ve zamanında ödenmemiş olabilir. Taşıma ücretinin borçlusu olan bu kişilerin temerrüde düşmesi durumu TTK'da özel olarak düzenlenmemektedir. Bu halde taşıyıcı, temerrüt hükümlerinden faydalanmak istiyorsa, TBK m. 117 vd.'nda düzenlenen borçlunun temerrüdüne ilişkin genel hükümlere gitmelidir.

Taşıyıcı muaccel taşıma ücretinin temerrüdü için öncelikle borçluya ihtar yapmalıdır. Bu ihtar ile birlikte borçlu temerrüde düşmektedir. Taşıyıcı, borçlunun tacir sıfatına sahip olduğu durumlarda ihtarını noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapmalıdır (TTK m. 18/3)⁴⁴⁹. Ancak borçlunun tacir olmadığı durumlarda ihtar herhangi bir şekilde yapılabilir⁴⁵⁰. Zira TBK'da ihtarın geçerliliği için herhangi bir şekil şartı öngörülmemektedir (m. 117/1).

Taşıyıcı ile gönderen arasında taşıma ücretinin ödenmesine ilişkin bir vade kararlaştırılabilir. Bu halde ihtara gerek olmaksızın kararlaştırılan vadenin gelmesiyle birlikte borçlu temerrüde düşmektedir. Taşıma sözleşmesinin akdi esnasında gönderen ile taşıyıcı arasında kararlaştırılan vade gönderilen bakımından da geçerli olmaktadır⁴⁵¹.

Taşıma işleri, TTK'da düzenlenen bir iş olarak ticari işlerdendir (m. 3; 850 vd.).

⁴⁴⁸ **Seven**, Gönderilen, s. 242.

⁴⁴⁹ TBK m. 12/2'de ifade edildiği üzere kanunda sözleşmeler için öngörülen şart kural olarak geçerlilik şartı olarak öngörülmüştür. TBK m. 18/3'te şekil şartının geçerlilik şartı olmadığına ilişkin bir husus belirtilmediğine göre tacirler arasında diğer tarafı temerrüde düşürmeye yönelik ihtarlar ispat değil, geçerlilik şartıdır, **Arkan**, s. 160.

⁴⁵⁰ **Eren**, s. 1095.

⁴⁵¹ **Seven**, Gönderilen, s. 210.

Temerrüt faizinin miktarı üzerinde bir anlaşma bulunmuyorsa, taşıyıcı ticari işlere uygulanacak temerrüt faizini talep hakkına sahiptir⁴⁵².

§5. TESLİMDE ÖDEME ŞARTLI TAŞIMA

Ticari hayatta çoğu zaman sözleşmesel ilişkiler iç içe geçmiş durumdadır. Ticari hayatta sıklıkla karşımıza çıkan taşıma sözleşmeleri, diğer sözleşmeler ile birlikte yan yana bulunmaktadır. Üretilen bir eşyanın dağıtım kanalları (üretici- toptancı- perakendeci) aracılığıyla tüketiciye ulaştırılması için taşınması gerekebilir. Yine kiralanan bir taşınır eşyanın kullanılmak üzere genellikle bulunduğu yerden başka bir yere taşınması gerektiği bilinmektedir. Bu gibi amaçlarla ilgililer taşıma sözleşmesi akdetmektedir. Bu anlamda taşıma sözleşmesinin ticari hayatın işlerliği içerisinde sözleşmelerin ifasına yönelik bir misyon üstlendiği söylenebilir⁴⁵³.

Ticari hayatta en sık kullanılan sözleşme türü satış sözleşmesidir. Taşıma sözleşmesi de genellikle satıcı ile alıcı arasında akdedilen satış sözleşmesinin ifası amacına yönelik olarak akdedilir⁴⁵⁴. Modern dünyada yapılan satışlarda mesafeler önemini yitirmektedir. Ülkenin hatta dünyanın bir ucuna satış yapılabilen, dünya küresel bir pazar haline gelmektedir. Mesafelerin önemsizleştiği bu küresel pazarda, sözleşmenin tarafları arasında güven önemli bir sorun olarak belirlemektedir. Zira mesafeler tarafların birbirini tanımalarına imkân vermemekte, bu durum ise sözleşmenin taraflarından birinin, diğerinin güvenini istismarına ortam hazırlamaktadır.

Satıcı ile alıcı arasında mesafenin bulunduğu satışlarda ortaya çıkan güvensiz ortam, satıcıları önlem almaya yöneltmektedir. Alıcı satış sözleşmesinin akdi ile birlikte satıcıdan eşyanın bir varma yerine götürülmesini talep edebilir⁴⁵⁵. Bunun üzerine satıcı bir taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi akdederek satış konusu eşyanın taşınması üzerinde

⁴⁵² **Seven**, Gönderilen, s. 210.

⁴⁵³ **Akıncı**, s. 131.

⁴⁵⁴ **Hochstrasser**, s. 102; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 89-90; **Seven**, Vural, “*Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının “Ödeme Karşılığında Teslim Şartı”ndan Doğan Sorumluluğu (CMR m. 21)*” (Ödemeli Teslim), Legal Hukuk Dergisi 2006, C. 4, S. 47, s. 3363-3375, s. 3363; **Akıncı**, s. 131; **Seven**, Vural, “*Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi*” (Vesaik Mukabili), Legal Hukuk Dergisi 2006, C. 4, S. 38, s. 447-460, s. 447; **Erdil**, s. 312.

⁴⁵⁵ Bu talebin kabulüyle birlikte satış ile taşıma sözleşmesinin bir araya geldiği bir karma sözleşme doğmuş olmaz. Taşıma işi, satıcının taşıma işini bizzat üstlendiği hallerde satış sözleşmesi açısından bir yan edim yükümlülüğüdür, **Eren**, s. 33, 36; **Erdil**, s. 312; **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3367-3368; **Seven**, Gönderilen, s. 236; **Akıncı**, s. 133; **Karan**, s. 549; **Akıncı**, s. 133; **Arkan**, Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları (Demiryolu), Ankara 1987, s. 155-156.

anlaşabilmektedir⁴⁵⁶. Bu anlaşmada, eşyanın alıcıya (gönderilene) teslimi satış bedelinin ödenmesi şartına bağlanabilir. Zira eşyanın teslimiyle birlikte satış bedelinin tahsil edilmemesi durumunda, ödemezlik def'inden faydalanmaktan ve böylece satıcı satış bedelinin bir an önce ödenmesi için karşı tarafa baskı kurma imkânından mahrum kalacaktır. Bu durumda belki de mahkemeye yoluna başvurmaksızın satış bedeli elde edemeyecektir.

Satıcı ile alıcı arasında akdedilen satış sözleşmesi kural olarak taşıyıcıyı ilgilendirmemekte, taşıyıcı da bu konuda genellikle bilgisiz olmaktadır⁴⁵⁷. Bu sebeple taşıyıcı satış bedelinin alıcı tarafından satıcıya ödenip ödenmediği konusuna kayıtsız kalmaktadır. Mesafeli satışlarda satıcı, satış bedelinin taşıyıcı tarafından tahsilini sağlamak istiyorsa taşıyıcı ile akdettiği satış sözleşmesiyle bir bağ kurmalıdır⁴⁵⁸. Kurulan bu bağ ile gönderen sıfatına sahip satıcı, taşıma sözleşmesinde eşyanın gönderilen sıfatına sahip alıcıya tesliminin satış bedelinin ödenmesi şartıyla yapılmasını öngörmelidir.

A. Teslimde Ödeme Kavramı

Satış bedelinin ödenmesi şartıyla eşyanın taşıyıcı tarafından gönderilene teslimi doktrinde çeşitli şekillerde adlandırılmaktadır. Farklı adlandırmada CMR m. 21 dikkate alınmaktadır. Yeşilova Aras; CMR m. 51/3 hükmüne göre eşit derecede geçerli olan İngilizce ve Fransızca metinleri dikkate alarak, CMR m. 21'de “*cash on delivery*” ve Fransızca'daki “*encaissement du remboursement*” ifadelerinin Türkçe'de “*teslimde ödeme*” kavramını karşıladığını ifade etmekte ve bu şekilde kullanmaktadır⁴⁵⁹. Buna karşılık doktrinde Seven ve Erdil bu konuyu ifade etmek üzere “*Ödeme Karşılığında Teslim*” kavramını kullanmayı tercih etmektedir⁴⁶⁰. Akıncı ise; bu konuyu “*Malların Ödeme Karşılığında Teslim Edilmesi*” olarak adlandırmaktadır.

CMR m. 21 hükmü düzenlemesi dikkate alındığında “*teslimde ödeme*” kavramının kullanılması isabetli gibi görülmektedir⁴⁶¹. Ancak bu kavram taşıyıcının eşyayı gönderilene

⁴⁵⁶ Belirtmek gerekir ki; satıcının bir taşıyıcıyla taşıma sözleşmesi akdederek eşyayı taşıması zorunlu değildir. Eşyayı taşımayı bizzat kendi de gerçekleştirebilir.

⁴⁵⁷ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 89; **Akıncı**, s. 131.

⁴⁵⁸ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3363, dn. 2.

⁴⁵⁹ **Yeşilova Aras**, s. 67 vd.

⁴⁶⁰ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3363-3375; **Seven**, Gönderilen, s. 236; **Erdil**, s. 312-316.

⁴⁶¹ Demiryolu taşımaları için ise, bu konuyu ifade etmek üzere “*rambursman*” kavramının kullanıldığı görülmektedir. Bu kavrama ilişkin olarak bkz. **Arkan**, Demiryolu, s. 155-159.

teslim etmesi esnasında; “*edimlerin karşılığı*”nı ortaya koymadığı da ifade edilmelidir. “*Teslimde ödeme*” kavramı, ödemenin taşıyıcı tarafından mı yoksa gönderilen tarafından mı yapılacağını belirtmemektedir. Kanaatimizce, “*ödeme karşılığında teslim*” veya “*malların ödeme karşılığında teslim edilmesi*” kavramları daha uzun olmakla birlikte içeriğinin daha iyi bir şekilde açıklanması bakımından tercih edilebilecek kavramlardır.

Diğer taraftan, eTTK'da yer almayan bu konu TTK m. 872'de düzenlenmektedir. Bu maddenin esas itibarıyla HGB §422'den iktibas edildiği görülmektedir. HGB §422'nin madde başlığı “*Nachname*”dir. CMR m. 21'de ise “*Nachname*”, CMR'nin İngilizce metninde “*cash on delivery*” ifadesinin yerine kullanılmaktadır. Bu anlamda “*Nachname*” ile “*cash on delivery*”nin aynı konuya işaret ettiğini söyleyebilmek mümkündür. TTK'da ise bu konuyu ifade etmek üzere “*ödemeli teslim*” madde başlığı kullanılmaktadır (m. 872). Ancak “*ödemeli teslim*” kavramı; eşya hukukunda mülkiyetin kazanıldığı hallerden olan “*hükmen teslim*” ve “*kısa elden teslim*” gibi mülkiyeti kazandıran hallerden biri gibi anlaşılmaya müsaittir.

TTK'da taşıma senedinin içeriğine ilişkin düzenlemede “*teslimde ödemeli taşıma*” ve “*teslimde ödeme kaydı*” zikredilerek, “*teslimde ödeme*” şeklinde bir ifadenin yer aldığı, dolayısıyla TTK'da bu konuda terim birliğinin sağlanamadığını söylemek mümkündür (m. 857/1-1). Ticari hayatta ise bu hususu ifade etmek üzere “*tahsilatlı gönderi*” veya “*kapıda ödeme*” ifadesi kullanılmaktadır. Kanaatimizce, teslimde ödeme hem TTK hem de CMR'ye ilişkin olarak kullanılabilir ortak bir kavramdır. Her ne kadar “*teslimde ödeme*” kavramı; “*ödeme karşılığında teslim*” kavramının bünyesinde yer alan “*karşılılık*” anlamı vermese de aynı zamanda bir kanuni ifade olması gerekçesiyle biz de bu kavramı kullanmayı tercih etmekteyiz.

B. Teslimde Ödemede Sözleşmesel İlişkiler

Teslimde ödemede genellikle iki sözleşmenin bulunduğu görülmektedir. Bunlar; taşıma sözleşmesi ile bu sözleşmeden önce akdedilmiş ve eşyanın tesliminde ödeme yapılmasının dayanağını oluşturan bir sözleşmedir⁴⁶². Bu iki sözleşme iç içe geçmiş bir karma sözleşmenin oluşmasına neden olmamaktadır. Bu iki sözleşmenin tarafları tamamen aynı kişiler değildir.

Teslimde ödemenin dayanağı çoğunlukla satış sözleşmesi olarak karşımıza

⁴⁶² Karan, s. 548; Akıncı, s. 131.

çıkılmaktadır⁴⁶³. Satış sözleşmesinin taraflarını alıcı ve satıcı oluşturmaktadır. Taşıma sözleşmesinin ise; tarafları gönderen ile taşıyıcıdır. Bunun yanında taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturmamakla birlikte taşıma sözleşmesiyle ilgili kişi olarak değerlendirilen gönderilen bulunmaktadır. Satış sözleşmesinin satıcısı aynı zamanda taşıma sözleşmesinde gönderen sıfatına sahiptir. Alıcı ise, taşıma sözleşmesinde gönderilen olarak yer almaktadır. Teslimde ödemeyi gerçekleştirmekle yükümlü olan kişi, esas itibariyle satış sözleşmesi için üçüncü kişi olan taşıyıcıdır. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılan bedellerin tahsili için satıcı tarafından yetkilendirilmektedir.

Ne TTK'da ne de CMR'de teslimde ödeme için açıkça satış sözleşmesinin mevcut olması şart koşulmamaktadır. Ortada bir satış sözleşmesi hatta bir sözleşme bulunmasa bile taşıma sözleşmesine teslimde ödeme şartının koyulmasına engel yoktur⁴⁶⁴. Öncesinde akdedilmiş bir sözleşme bulunmaksızın taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme şartının kararlaştırılması hukuken geçerlidir. TTK'da aranan husus, sadece gönderen ile taşıyıcının eşyanın teslimi esnasında bir bedelin tahsili üzerinde anlaşmasıdır (m. 872). Böyle bir durumda, taşıma sözleşmesinin akdinden önce mevcut olan bir satış sözleşmesi gibi bir sözleşmeye dayanmaksızın gönderenin hayali olarak öngördüğü bedel gönderilen tarafından muhtemelen ödenmeyecektir. Eşya ise ödeme yapılmaması sebebiyle teslim edilemeyeceğinden bir teslim engeli söz konusu olacaktır⁴⁶⁵.

Doktrinde teslimde ödemede taşıma sözleşmesi ile birlikte genellikle bir satış sözleşmesinin bulunduğu söylenmektedir⁴⁶⁶. Nitekim uygulamada da teslimde ödeme, genellikle satış sözleşmesine bağlı olarak karşımıza çıkmaktadır⁴⁶⁷. Kanaatimizce gerek TTK m. 872 gerekse de CMR m. 21'de bir taşınırın teslimi karşılığında bir bedelin ödendiği diğer sözleşme tiplerinin de teslimde ödemeye konu olmasına hukuki bir engel bulunmamaktadır. Zira mevzuatta açıkça satış sözleşmesinin bulunması şart koşulmamıştır. Kira veya eser sözleşmeleri gibi karşılığında bir bedelin ödenerek eşyanın teslim alındığı sözleşmelere dayanılarak teslimde ödeme ortaya çıkabilir. Bununla birlikte uygulamada teslimde ödeme genellikle satış sözleşmesi ile ortaya çıktığından çalışmamızı satış

⁴⁶³ **Karan**, s. 549; **Akıncı**, s. 131; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 89-90.

⁴⁶⁴ Taşıma sözleşmesinin akdinden önce alacak hakkı veren bir sözleşmesel ilişki olması gerektiğine ilişkin olarak bkz. **Karan**, s. 548-549.

⁴⁶⁵ Bu durumda taşıyıcının yapması gereken hususa ilişkin olarak bkz. TTK m. 869 ve CMR m. 15-16.

⁴⁶⁶ Teslimde ödeme müessesinin satım sözleşmesinin ifası amacına hizmet ettiğine ilişkin olarak bkz. **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3363; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 89-90; **Akıncı**, s. 131 vd.

⁴⁶⁷ **Akıncı**, s. 131.

sözleşmesi ve bu sözleşmenin tarafları olan alıcı ile satıcı üzerinden ele alacağız.

C. Teslimde Ödeme Şartı

Teslimde ödemede, satış sözleşmesi ile taşıma sözleşmesini birbirine bağlayan iki bağ bulunmaktadır. Satış sözleşmesinde eşyanın bir varma yerine taşınarak bedelin teslimde ödenmesi şartı yan edim yükümlülüğü olarak kararlaştırılmaktadır. Bu şart, satış sözleşmesini taşıma sözleşmesine bağlayan ilk bağıdır. Diğer taraftan, taşıma sözleşmesinin de satış sözleşmesine bağlanması gerekir ki bu bağ da taşıma sözleşmesiyle teslimde ödeme şartının kararlaştırılmasıyla gerçekleşmektedir.

Teslimde ödemede ilk bağ, alıcı ile satıcı arasında akdedilen satış sözleşmesinde teslimde ödeme şartına yer verilmesiyle kurulur. Bu şart ile birlikte satış sözleşmesinin tarafları ödemenin eşyanın tesliminde yapılacağı konusunda anlaşmış olurlar. Ancak belirtmek gerekir ki, ilk bağın kurulması zorunlu değil, ihtiyaridir. Teslimde ödeme şartı konusunda anlaşmak satış sözleşmesinin tarafları açısından faydalı olmakla birlikte, böyle bir şartın taraflar arasında hiç konuşulmamış olması veya konuşulmakla birlikte anlaşma sağlanamamış olması ikinci bağın geçerliliğine etki etmemektedir⁴⁶⁸. Taşıma hukuku bakımından gönderilen olarak nitelendirilen alıcının ödeme yapması için önceden haberdar edilmesi dahi aranmamaktadır.

İkinci bağ ise; gönderen ile taşıyıcının, ödeme yapılmadan eşyanın gönderilene teslim edilmeyeceği şartı üzerinde anlaşması ile kurulur. Nitekim TTK m. 872 ve CMR m. 21’de düzenlenmiş olan bağ, bu bağıdır. Taraflar arasında teslimde ödeme şartı kararlaştırılmamışsa, satış sözleşmesinde bu konuda bir şarta yer verilmiş olmasının taşıyıcı açısından bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır.

İki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olan taşıma sözleşmesi için asli edim olan taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü ile taşımanın üstlenilmesi synallagma (karşılıklı) ilişkisi içindedir. Oysaki taşıma sözleşmesi için yan edim yükümlülüğü olan teslimde ödeme şartı⁴⁶⁹ synallagma ilişkisi içinde yer almamaktadır⁴⁷⁰.

Teslimde ödemeye CMR taşıma senedinde öngörülen; “C.O.D” kısaltmasıyla “Cash on Delivery” veya “P.O.D” kısaltmasıyla “Pay on Delivery” kavramıyla yer

⁴⁶⁸ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3363; **Seven**, Gönderilen, s. 236, dn. 587.

⁴⁶⁹ **Möglich**, § 407, Rn. 19.

⁴⁷⁰ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3367.

verilmektedir⁴⁷¹. Teslimde ödeme şartının taşıma senedinde yer verilmesi gerekliliğine ne TTK m. 872 ne de CMR m. 21’de⁴⁷² yer verilmektedir⁴⁷³. Buna karşın, TTK m. 857/1-1’de ise taşıma senedinin içerdiği kayıtlardan biri “*Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar*” olarak öngörülmektedir. Taşıma senedi taşıma sözleşmesinin içeriğine sadece kanıt oluşturduğundan (TTK m. 858/1; CMR m. 9/1), taşıma senedinin düzenlenmemiş olması durumunda bile taşıma sözleşmesi geçerli bir şekilde kurulduğundan (TTK m. 856/2; CMR m. 4) ve ifade edildiği üzere teslimde ödemeye ilişkin düzenlemede taşıma senedinde teslimde ödeme şartına yer verilmesi gerekliliğinden bahsedilmediğinden; teslimde ödeme şartına taşıma senedinde yer verilmemesi şartın varlığı üzerinde menfi bir etki doğurmayacaktır. Bu anlamda, taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme şartına yer verilmesi teslimde ödemenin uygulanması açısından yeterlidir. Ancak taşıma sözleşmesinin yanı sıra taşıma senedinde teslimde ödeme kaydına yer verilmesi ispat hukuku açısından kolaylık sağlayacaktır.

Ne TTK’da ne de CMR’de⁴⁷⁴ teslimde ödeme şartı için herhangi bir geçerlilik şekli öngörülmemektedir⁴⁷⁵. Bu halde bir geçerlilik şartının bulunmadığı ifade edilebilir (TBK m. 12/1). Teslimde ödeme şartı taşıma sözleşmesiyle kural olarak sözlü dahi kararlaştırılabilir⁴⁷⁶. Ancak taraflar aralarında teslimde ödeme şartı için bir geçerlilik şekli öngörebilir (TBK m. 17/1).

D. Teslimde Ödeme Şartının Talimat Verme Yetkisi İle Öngörülmesi

Teslimde ödeme şartı, kural olarak, henüz taşıma işine başlanılmadan önce taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılarak öngörülmektedir. Ancak taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme şartı kararlaştırılmış olmamakla birlikte gönderenin taşıyıcıya vereceği talimat ile

⁴⁷¹ **Reuschle (Ebenroth/ Boujong /Joost /Strohn)**, § 422, Rn. 12; **Yeşilova Aras**, s. 69.

⁴⁷² **Karan**, s. 549; **Mercadal, Barthélemy/ Theunis** (Editor), s. 41.

⁴⁷³ Doktrinde yer alan bir görüşe göre, bir Alman mahkeme kararı örnek gösterilerek CMR’nin uygulama alanı bakımından CMR m. 13/2’de yer verilen taşıma senedinde gösterilen ödemeler ifadesinden teslimde ödeme şartının taşıma senedinde de yer verilmesi gerektiği ifade edilmektedir, **Clarke/ Yates**, s. 50. Oysa kanaatimizce CMR m. 21 hükmünün açıkça taşıma sözleşmesinden bahsetmesi ve hiç bir şekilde taşıma senedini zikretmemesi karşısında böyle bir görüşü savunmaya imkân bulunmamaktadır. Aynı yöndeki görüş için bkz. **Schlicht**, Monika, Die Nachname im internationalen Transportrecht, Aachen 1999, s. 74; **Karan**, s. 549, dn. 812.

⁴⁷⁴ **Karan**, s. 549.

⁴⁷⁵ **Reuschle (Ebenroth/ Boujong / Joost / Strohn)**, § 422, Rn. 8.

⁴⁷⁶ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3368; **Seven**, Gönderilen, s. 236; **Karan**, s. 549.

de öngörülebilmesi de mümkündür⁴⁷⁷.

Taşıyıcı her ne kadar taşımayı gerçekleştiren ve böylece fiilen taşımanın hâkimi olsa da gönderen verdiği talimatlarla taşımayı yönlendirme yetkisini haizdir. Taşımanın devamı esnasında gönderen tarafından taşıyıcıya, eşyanın tesliminde, gönderilenden tahsilat yapılmaksızın eşyanın teslim edilmemesi yönünde bir talimat verilebilir⁴⁷⁸.

Yan edim yükümlülükleri kanun, sözleşme ve dürüstlük ilkesinden doğmaktadır⁴⁷⁹. Taşıyıcının verilen talimatlara uygun hareket etme yükümlülüğü çerçevesinde bedelin tahsil edilmeksizin eşyanın teslim edilmesi kanundan doğan bir yan edim yükümlülüğüdür. Bu halde sorumluluk bizzat talimatın yerine getirilmemesinden doğmaktadır. Zira talimat verme yükümlülüğü kanundan doğan bir yetkiye dayanır (TTK m. 868; CMR m. 12).

Gönderilen tarafından taşıyıcıya verilen talimatla taşıma sözleşmesi tek taraflı olarak değiştirilmiş olur⁴⁸⁰. Oysa TTK'da teslimde ödemeli taşımalarda “*kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına*” bağlanabileceğine yer verilmektedir (m. 872/1). Gönderenin talimat verme yetkisini kullanmak suretiyle teslimde tahsil edilmesi gereken bedeli taşıyıcıyla birlikte kararlaştırdığı söylenemez. Kanunen taşıyıcının gönderen tarafından verilen talimatlara uymama imkânının tanındığı haller sınırlıdır. Bunlar; verilen talimatın taşıyıcının işletmesi için sakıncalı olması ve diğer gönderenlerin ve gönderilenlerin taşıma konusu eşyası için bir zarar tehdidini beraberinde getirmesidir. Bu durum ise, taşıyıcıya çok sınırlı olarak bir müzakere etme, karar verme imkânı vermektedir. O halde teslimde ödeme şartının talimat verme yetkisiyle öngörülmesi halinde tahsil edilmesi gereken bedel kararlaştırılan değil, gönderenin talep ettiği bedel olarak anlaşılmalıdır.

CMR'nin uygulama alanı bakımından da taşıma sözleşmesi uyarınca eşyanın tesliminde tahsil edilmesi gereken bedelin tahsil edilmemesi durumunda teslimde ödeme şartının ihlalden bahsetmek mümkündür⁴⁸¹. TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda olduğu gibi CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda da taşıma sözleşmesinin akdi

⁴⁷⁷ **Schlicht**, s. 73; **Reuschle (Hartenstein/ Reuschle)**, s. 46; **Herber/ Piper**, Art. 21, Rn. 1, 9; **Koller**, § 420, Rn. 6; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong / Joost / Strohn)**, § 418, Rn. 7, § 422, Rn. 7.

⁴⁷⁸ **Akıncı**, s. 133.

⁴⁷⁹ Bkz. **Eren**, s. 34-37.

⁴⁸⁰ **Adıgüzel**, s. 91; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 70; **Akıncı**, s. 63; **Seven**, Gönderilen, s. 105-114, 125; **Karan**, s. 219.

⁴⁸¹ CMR m. 21'in İngilizce metninde bu husus; “...collection of the ‘cash on delivery’ charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage...” şeklinde ifade edilmektedir.

esnasında değil de daha sonra gönderen tarafından taşıyıcıya verilen bir talimat ile bedelin eşyanın teslimi anında tahsil edilmesi talep edilebilir. Böyle bir durumda taşıyıcının tahsili gerçekleştirmemesi esasen gönderenin vermiş olduğu talimattan kaynaklanmaktadır. Ancak eşyanın teslimi karşılığında bedelin tahsil edilmesine ilişkin talimata uyma yükümlülüğünün ihlali halinde talimat hakkına ilişkin CMR m. 12 değil, teslimde ödeme şartının ihlaline ilişkin CMR m. 21 hükmü uygulama alanı bulacaktır.

E. Teslimde Ödeme Şartının Kapsamı

Teslimde ödeme TTK ve CMR’de benzer şekilde düzenlenmek ile birlikte bu hükümler bire bir aynı değildir⁴⁸². Bu bakımdan söz konusu düzenlemeleri ayrı ayrı ele almak uygun olacaktır.

I. TTK’nın Uygulama Alanı Bakımından

Teslimde ödeme şartı kapsamında yalnızca daha önce akdedilmiş olan sözleşmenin kısmen veya tamamen tahsil edilmemiş olan satış bedelinin mi yoksa bunun yanında taşıma ücretinin de mi gönderilenden tahsil edilebileceği değerlendirilmelidir. TTK m. 872/1’e göre; “Eşyanın gönderilene teslimi, kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına bağlanabilir.”. Hükümde şartın; “kararlaştırılan bir bedelin ödenmesi”ne ilişkin olması gerekliliğine yer verilmektedir. “Kararlaştırılan bedel” ifadesinden anlaşılması gereken; taşıma sözleşmesinin öncesinde var olan bir sözleşmede öngörülen bedel değil, taşıma sözleşmesinin akdi esnasında gönderen ile taşıyıcı arasında tarafların kararlaştırmış oldukları bedeldir.

Bedel; anlamsal olarak daha önce ifade edildiği üzere taşıma ücretini de kapsayan ve ondan daha geniş olan bir kavramdır⁴⁸³. TTK’nın uygulama alanı bakımından herhangi bir tahsil edilmesi gereken bedelin kapsamı taşıma sözleşmesinde; satış bedeli, ambalajlama gideri, yükleme ve boşaltma gibi giderler ve taşıma ücreti gibi karşılıklar şeklinde ayrı ayrı sayılmış olabilir. Bu halde taşıma sözleşmesiyle eşyanın teslim esnasında örneğin açıkça

⁴⁸² TTK m. 872 esasen HGB § 422’den hareketle düzenlenmektedir. HGB § 422 orijinal metni; “(1) Haben die Parteien vereinbart, daß das Gut nur gegen Einziehung einer Nachnahme an den Empfänger abgeliefert werden darf, so ist anzunehmen, daß der Betrag in bar oder in Form eines gleichwertigen Zahlungsmittels einzuziehen ist. (2) Das auf Grund der Einziehung Erlangte gilt im Verhältnis zu den Gläubigern des Frachtführers als auf den Absender übertragen. (3) Wird das Gut dem Empfänger ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert, so haftet der Frachtführer, auch wenn ihn kein Verschulden trifft, dem Absender für den daraus entstehenden Schaden, jedoch nur bis zur Höhe des Betrages der Nachnahme.” şeklindedir.

⁴⁸³ Bkz. Birinci Bölüm, § 1, D, I. Bedel Kavramı.

yalnızca satış bedelinin tahsili şart koşulmuş, buna karşın taşıma ücretinin tahsili taraflar arasında müzakere edilmemişse, taşıma ücreti tahsil edilmeden eşyanın teslimi yapılırsa teslimde ödemedenden doğan sorumluluk müessesine başvurulamayacaktır.

Taşıma sözleşmesinde sadece “*teslimde ödeme*” veya bu anlama gelen bir ifadeye yer verilebilir. Bu halde, TTK’nın uygulama alanı bakımından bu ifade taşıma ücretini de kapsar şekilde anlaşılmalıdır. TTK m. 872/2’deki “*Tahsil sonucu elde edilen bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılır.*” hükmünden bu sonuca ulaşılmaktadır. Açıkça belirtilmemiş olunmasına rağmen teslimde ödeme şartına taşıma ücreti de dâhil edilmiş olursa, taşıma ücretinin gönderene iletilmesi gerekli olduğu yönünde bir anlam çıkartılabilir. Hükmün amacının ise, alacaklıların alacaklarını karşılamasını önlemek değil, gönderene geçmesi gereken ve önceki sözleşmeden kaynaklanan bedelin gönderene ulaşmasını sağlamak olduğu anlaşılmaktadır. Taşıma ücreti; taşıyıcının değil, gönderenin karşılaması gereken bir bedeldir. Dolayısıyla taşıyıcının alacaklarından sakınmayı haklı kılan bir durum yoktur. Bu gerekçeyle sadece teslimde ödemedenden bahsedildiği durumlarda taşıma ücretinin teslimde ödeme şartı kapsamında olmadığı kabul edilmelidir. Ancak belirtmek gerekir ki, bu durum taşıma ücretinin taşıyıcı tarafından gönderilenden tahsil edilmeyeceği anlamına da gelmemektedir. Gönderilen zaten eşyanın teslimini kabul ederek gönderenin taşıma ücretini ödeme borcuna katılmış olup taşıma ücretini ödemekle yükümlü olmaktadır (TTK m. 871).

TTK m. 872/3’te yer verilen taşıyıcının teslimde ödeme şartından doğan yükümlülüğün ihlaline ilişkin hükümdeki “*Eşya, bedeli tahsil edilmeden gönderilene teslim edilirse...*” ifadesinin “*bedel*” değil, “*bedeli*” şeklinde düzenlendiğine de dikkat edilmelidir. Böylece herhangi bir “*bedel*”in değil, satış veya herhangi bir başka sözleşme “*bedeli*”nin teslimde ödeme şartı kapsamında talep edilebileceğinin düzenlendiği ortadadır.

Taraflar taşıma sözleşmesinde açıkça belirtmek suretiyle sözleşme bedelinin yanı sıra taşıma ücretinin de gönderilenden teslim edilmesini öngörebilir. Sözleşme serbestisinin mevcudiyeti ve kanuni bir engelin bulunmaması sebebiyle hukuken böyle bir kararlaştırma geçerlidir. Ancak taşıma ücretinin eşyanın gönderilene teslimi esnasında tahsil edilmemiş olması halinde gönderenin taşıyıcıyı bir hak kaybına, bir zarara uğrattığı da söylenemez (TTK m. 872/3). Zira taşıma ücretinin tahsili eşyanın gönderilene teslimi ile yapılmasa da gönderen yine kendisinin ödemekle yükümlü olduğu bir borcu ödemek zorunda kalmış

olacaktır (TTK m. 871/4). Gönderenin taşıma ücreti için taşıyıcıdan bir alacağı bulunmamaktadır. Bu halde TTK'nın uygulama alanı bakımından taraflar arasında eşyanın teslimi esnasında taşıma ücretinin tahsili şart koşulmuş olsa bile yalnızca bu şartın ihlali teslimde ödeme müessesinin (TTK m. 872 hükmünün) uygulanmasına neden olmayacaktır. Böyle bir durumda sözleşmenin gereği gibi ifa edilmediğinden bahisle TBK m. 112 hükmüne gidilerek tazminat talep edilebilir.

TTK'da teslimde ödemenin tahsil şekli açıkça belirtilmektedir. Gönderen tarafından eşyanın teslimi karşılığında yapılması gereken ödeme “*nakden veya nakde eş değer bir ödeme aracı ile*” gerçekleştirilmelidir (m. 872/1). Nakit; hemen kullanılması mümkün olan para anlamına gelmektedir⁴⁸⁴. Bu anlamda kâğıt ve madeni paralar nakit olarak nitelendirilmektedir. Nakde eşdeğere ödeme aracı ise; kâğıt veya madeni para olmamakla birlikte gördüğü işlev itibarıyla bu ödeme araçlarından farksız olan ödeme araçlarıdır. Bu ödeme araçlarını kolayca nakde çevrilebilme imkânı bulunmaktadır. Örneğin; banka kartı ve kredi kartı nakde eşdeğer ödeme araçlarıdır⁴⁸⁵. Elektronik para da bu kapsamda kabul edilmektedir⁴⁸⁶. Çekle yapılan ödeme bu kapsamda değerlendirilmemelidir. Zira çek ile yapılan ödemede çekin karşılıksız çıkması da ihtimal dâhilindedir⁴⁸⁷. Bu sebeple kural olarak nakde eşdeğer bir ödeme aracı olarak kabul edilmemelidir⁴⁸⁸. Ancak taşıma sözleşmesinin tarafları ödemenin açıkça çek karşılığında yapılabileceğini kararlaştırmışsa, bu halde taşıyıcının çek ile yapılan ödemeyi dahi kabul etmesi uygun olur⁴⁸⁹. Zira hükümde ödeme araçları “ancak”, “sadece” veya “yalnızca” gibi bir ifade ile tarafların iradesi aleyhine sınırlandırılmamıştır.

II. CMR'nin Uygulama Alanı Bakımından

Teslimde ödeme şartlı taşıma CMR m. 21'de düzenlenmektedir. Hükme göre; “*Taşıyıcı tarafından taşıma sözleşmesine göre tahsil edilmesi gerekli olan teslimde*

⁴⁸⁴ www.tdk.gov.tr, Erişim tarihi: 05.10.2016.

⁴⁸⁵ **Paschke/ Furnell**, s. 100; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong / Joost /Strohn)**, § 422, Rn. 9.

⁴⁸⁶ **Wieske, (Heidel/ Schall)**, § 422, Rn. 2; **Dubischar/ Basedow**, § 422, Rn. 2; **Möglich**, § 422, Rn. 5; **Schlüter/ Horn**, § 422, Rn. 3; **Thume/ Schmidt**, § 422, Rn. 12; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost /Strohn)**, Vor § 407, Rn. 13; **Koller**, § 422, Rn. 5.

⁴⁸⁷ **Schlüter/ Horn**, § 422, Rn. 3; **Thume/ Schmidt**, § 422, Rn. 12; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost /Strohn)**, Vor § 407, Rn. 13; **Koller**, § 422, Rn. 6.

⁴⁸⁸ **Schlicht**, s. 81. Bankadan teyit edilebilen çekin nakde eşdeğer ödeme aracı olarak kabul edilebileceğine ilişkin görüş için bkz. **Gass, Wolfram**, Das Neue Transport- und Speditionsrecht, München 1999, s. 16

⁴⁸⁹ **Paschke/ Furnell**, s. 100; **Schlüter/ Horn**, § 422, Rn. 2; **Thume/ Schmidt**, § 422, Rn. 12; **Koller**, § 422, Rn. 3, 24.

ödeme' tutarı tahsil edilmeksizin eşya gönderilene teslim edilirse, taşıyıcının gönderilene karşı dava açma hakkı saklı kalmak kaydıyla, taşıyıcı gönderene karşı 'teslimde ödeme' tutarını aşmayacak miktarda tazminat ödemekle yükümlüdür.". Hükümün düzenleniş itibariyle TTK ile benzer olduğu görülmektedir. Hükümden teslimde ödeme şartının kapsamı anlaşılammaktadır⁴⁹⁰. Doktrinde satım sözleşmesi gibi bir sözleşmeden doğan alacakların yanı sıra taşıma ücreti ile giderlerin de teslimde ödeme şartı kapsamında değerlendirilebileceği ifade edilmektedir⁴⁹¹.

CMR'de, TTK m. 872/2'de yer verilen "*Tahsil sonucu elde edilen bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılır.*" hükmüne benzer bir hüküm yer almamaktadır. Bu halde kararlaştırılan bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmesi şart koşulan ve taşıma ücreti böylece tahsil dışında kalan bir kalem değildir. Dolayısıyla teslimde ödeme şartının kapsamını daraltan bir hususun bulunmadığı söylenebilir. O halde, taşıma ücretinin de CMR m. 21 bakımından teslimde ödeme şartında öngörülebilecek kalemlerin arasında yer aldığı söylenebilir.

CMR'nin uygulama alanı bakımından, bedelin tahsil şekline ilişkin bir açıklık bulunmamaktadır⁴⁹². TTK'da yer aldığı üzere "*nakden veya nakde eş değer bir ödeme aracı ile*" ödenmesi zorunluluğu CMR'de yer almamaktadır. O halde CMR'nin uygulama alanı bakımından her türlü ödeme aracı, teslimde ödeme müessesinde ödeme aracı olarak kullanılabilir⁴⁹³. Gerçekten de uluslararası taşımalarda ödemelerde ortaya çıkan tedavül ve güvenlik gibi sorunları önlemek amacıyla kıymetli evrak ve banka hukukuna ilişkin ödeme araçlarının da kullanıldığı görülmektedir⁴⁹⁴. Buna karşın, doktrinde bazı yazarlar tıpkı TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda olduğu gibi CMR m. 21 hükmü bakımından da teslimde ödemenin "*nakden veya nakde eşdeğer bir ödeme aracı ile*" yapılması gerektiği kanaatindedir. Bu görüşte olan yazarlara göre; yapılan ödeme aracının nakden veya nakde eşdeğer olup olmadığı uygulanacak olan ulusal hukuk çerçevesinde belirlenmelidir⁴⁹⁵. O halde bu görüşe göre, uygulanacak hukukun Türk hukuku olması

⁴⁹⁰ Yeşilova Aras, s. 73.

⁴⁹¹ Hochstrasser, s. 228-230; Karan, s. 549; Akıncı, s. 131; Yeşilova Aras, s. 73-75; Clarke/ Yates, s. 50; Schlicht, s. 99.

⁴⁹² Yeşilova Aras, s. 69-70; Clarke, § 39a.

⁴⁹³ Seven, Ödemeli Teslim, s. 3370.

⁴⁹⁴ Seven, Ödemeli Teslim, s. 3370.

⁴⁹⁵ Mercadal/ Theunis (Editor), s. 38; Yeşilova Aras, s. 70.

halinde TTK m. 872/1'e göre ödeme aracının nakden veya nakde eşdeğer olup olmadığı değerlendirilmelidir.

Teslimde ödeme şartında açıkça bir ödeme şekli öngörülmüş ise, taşıyıcının öngörülen bu ödeme şeklini değiştirme yetkisi bulunmamaktadır⁴⁹⁶. Teslimde ödeme şartlı taşımalarda; ifa yerine geçen veya ifa amacıyla edimler taşıyıcı tarafından kabul edilemez⁴⁹⁷. Örneğin, teslimde ödeme şartında tahsilin para ile yapılması öngörülmekte ise, taşıyıcı eşyanın teslimi karşılığında çek ile ödeme teklifini kabul edemez. Ancak taşıyıcıya tahsilin para veya çek ile yapılabileceği yönünde teslimde ödemede bir yetki verilmiş ise, taşıyıcı bu yetkiye dayanarak seçimlik olarak öngörülen tahsil şekillerinden biriyle tahsili gerçekleştirebilir.

CMR'nin uygulama alanına giren taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme şartı öngörülmekle birlikte tahsil şekli açıkça kararlaştırılmamış olabilir. Bu halde tahsile ilişkin olarak bir sınırlama öngörülmediğinden işin mahiyetine uygun düşen her türlü ödeme aracıyla ödemenin mümkün olduğu kabul edilmelidir⁴⁹⁸. Buna karşın, CMR m. 21'in uygulama alanı bakımından tahsil şeklinin gönderen açısından yeteri kadar güvence sağlaması da gerekmektedir.

F. Teslimde Ödeme Şartından Doğan Sorumluluk

Teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğa TTK m. 872/3'te "*Eşya, bedeli tahsil edilmeden gönderilene teslim edilirse, taşıyıcı, bundan doğan zarardan, gönderene karşı kusuru bulunmasa bile, eşyanın tesliminde ödenmesi gereken tutarla sınırlı olarak sorumludur.*" şeklinde yer verilmektedir. CMR m. 21'de düzenlenen teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğa ilişkin hüküm de bu hüküm ile benzerlik göstermektedir.

Taşıyıcının teslimde ödeme şartında öngörülen yükümlülüğünü ihlal etmesinden bahsedebilmek için mevzuattaki öngörülen şartların tümünün sağlanması gerekmektedir. Gerek TTK gerekse de CMR dikkate alındığında ancak şu şartlar birlikte bulunduğu takdirde teslimde ödeme şartından doğan sorumluluktan bahsetmek mümkündür:

- Bir taşıma sözleşmesinin bulunması,

⁴⁹⁶ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3370.

⁴⁹⁷ "*İfa yerine geçen edim*" ve "*İfa amacıyla yapılan edim*" kavramları için bkz. **Eren**, s. 917-919.

⁴⁹⁸ Buna karşın, Karan kambiyo senedi ile tahsilatın yapılması taşıma sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmadığı hallerde, taşıyıcının gönderilenden tahsilatı nakden yapması gerektiği görüşündedir, **Karan**, s. 552.

- Taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme şartına yer verilmesi,
- Eşyanın kararlaştırılan bedeli tahsil edilmeksizin gönderilene teslim edilmesi,
- Teslimde ödeme şartına aykırılığın zarara yol açması.

Bu sayılan şartlar bir arada bulunmadığında teslimde ödeme şartından doğan sorumluluktan değil, sözleşmenin gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan sorumluluktan bahsedilebilecektir. Böyle durumlarda, TTK'nın uygulama alanı bakımından TBK m. 112 hükmü uygulanmalıdır. CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda ise, uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde TBK m. 112 hükmü uygulanacaktır.

I. Teslimde Ödeme Şartından Doğan Sorumluluğun Var Oluş Şartları

1. Bir Taşıma Sözleşmesinin Bulunması

Taşıyıcının teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğundan bahsedebilmek için her şeyden önce gönderene talep hakkı tanıyan bir hukuki ilişkinin var olması gerekmektedir. Bu ilişki kural olarak taşıyıcı ile gönderen arasında akdedilmiş olan bir taşıma sözleşmesiyle kurulur. TTK m. 872'nin metninde açıkça taşıma sözleşmesi zikredilmemektedir. Bununla birlikte teslimde ödemeye ilişkin şartın gönderen ile taşıyıcı arasında kararlaştırılmış olması bir taşıma sözleşmesinin mevcudiyetini şart kılmaktadır⁴⁹⁹.

CMR m. 21 hükmünde taşıma sözleşmesine göre tahsil edilmesi gereken tutarlardan bahsedilmektedir. Bu sebeple, teslimde ödeme şartından doğan sorumluluk bakımından, bir taşıma sözleşmesinin bulunması ve bu taşıma sözleşmesinde teslimde ödeme şartına yer verilmesi gerektiği ortadadır⁵⁰⁰.

Teslimde ödeme şartına kural olarak taşıma sözleşmesinde yer verilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte yukarıda ifade edildiği üzere, teslimde ödeme şartı gönderenin taşıma işinin devamı esnasında taşıyıcıya verilen talimat ile de öngörülebilir. Böylelikle kullanılan talimat hakkı ile taşıma sözleşmesi tek taraflı olarak değiştirilmiş olur.

⁴⁹⁹ Taşıma sözleşmesine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Bölüm, § 3. Taşıma Ücretinin Kaynağı, A.Taşıma Sözleşmesi.

⁵⁰⁰ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3368; **Herber/ Piper**, Art. 21, Rn. 15.

2. Taşıma Sözleşmesinde Teslimde Ödeme Şartına Yer Verilmesi

Teslimde ödeme şartına gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilen taşıma sözleşmesinde yer verilmelidir. Teslimde ödeme, bu kişiler arasında kararlaştırılır. Taşıyıcı, teslimde ödeme şartının kararlaştırılmasıyla birlikte sorumluluğu üstlenen kişidir. Gönderen ise, söz konusu yükümlülüğün ihlali halinde taşıyıcının sorumluluğuna başvurabilecek kişidir.

Taşıyıcının gönderen ile değil, üçüncü kişilerle yapmış olduğu anlaşmalar teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğa yol açmamaktadır. Bu anlaşmalara, niteliklerine uygun olarak başka hükümler uygulanır⁵⁰¹. Gönderilen, teslimde ödeme şartı için üçüncü kişi olup söz konusu ilişkinin dışındadır⁵⁰². Bu sebeple, teslimde ödeme şartından doğan sorumluluk gönderilen üzerinde bir etki doğurmamaktadır. Taşıyıcının gönderenle değil, gönderilenle eşyanın tesliminde bir bedeli de alarak gönderene iletmesi konusunda bir anlaşma yapması mümkündür. Ancak böyle bir anlaşmaya rağmen daha sonra bu bedeli tahsil etmeden gönderilene eşyanın teslimi halinde taşıyıcının teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğa yol açtığından söz etmek mümkün olmayacaktır.

3. Kararlaştırılan Bedel Tahsil Edilmeksizin Eşyanın Gönderilene Teslim Edilmesi

Teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğun doğması için aranan davranış; kararlaştırılan bedelin gönderilenden tahsil edilmeksizin eşyanın gönderilene teslim edilmesidir. Bu halde hukuki sonuç, taşıyıcının yapmama veya kaçınma şeklindeki olumsuz davranışına bağlanmaktadır⁵⁰³.

Eşyanın gönderilene teslim edilmiş olması; teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğun ortaya çıkmasının ön şartıdır. Eşyanın gönderilene teslim edilmemiş veya herhangi bir sebeple teslim edilemiyor olması halinde teslimde ödeme şartından doğan sorumluluktan değil, taşıma veya teslim engelinden ya da eşyanın zıyaından bahsedilebilir.

Bedel, kararlaştırılan şekilde tahsil edilmelidir. Böyle bir tahsilin mümkün olmadığı anlaşılırsa, eşya gönderilene teslim edilmemelidir. CMR'nin uygulama alanı bakımından

⁵⁰¹ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3368.

⁵⁰² Gönderilen taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi olmakla birlikte TTK Taşıma İşleri kitabı ve CMR'de bu kişiye etki eden kanuni düzenlemeler bulunmaktadır. Ancak teslimde ödeme şartından doğan sorumluluk bu düzenlemelerden biri değildir.

⁵⁰³ Olumsuz davranışa ilişkin açıklamalar için bkz. **Eren**, s. 518-520.

eşyanın yanı sıra CMR taşıma senedinin ikinci nüshasının da gönderilene teslim edilmemesi gerektiği doktrinde ifade edilmektedir⁵⁰⁴. Zira CMR taşıma senedinin ikinci nüshasının gönderilene teslimi ile talimat verme yetkisi gönderilene geçmekte olup gönderen eşya üzerinde talimat verme yetkisini kaybetmektedir (CMR m. 12/1-2). Oysa TTK'nın uygulama alanı bakımından taşıma senedinin teslimi kural olarak böyle bir hukuki sonuç doğurmamaktadır⁵⁰⁵.

Taşıyıcı öngörülen tahsil şekline uygun olarak bedeli gönderilenden tahsil etmelidir⁵⁰⁶. Taşıyıcı kararlaştırılan bedeli miktar itibariyle tam olarak tahsil etmekle yükümlüdür. Kararlaştırılan bedel üzerinden herhangi bir sebeple indirim yapmak taşıyıcının teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğunu gerektirir. Taşıyıcının eşyanın hasara uğramış olduğu hallerde dahi gönderen ile kararlaştırılan bedelden indirim yapma yetkisi bulunmamaktadır⁵⁰⁷. Gönderilen semenin satış sözleşmesinde kararlaştırıldığından daha düşük olduğunu iddia ederek daha az bedel ödemek isterse, taşıyıcı eşyayı gönderilene teslim etmemeli, gönderene bu durumu bildirerek gönderenden talimat talep etmelidir⁵⁰⁸.

Gönderilen gönderene karşı olan borcunun tamamını veya bir kısmını ödemediğini ileri sürerek bedeli tam veya kısmi olarak ödemekten imtina ederse, taşıyıcı eşyayı gönderilene teslim etmemelidir. Hatta gönderilen tarafından iddiasını ispatlamaya yönelik belgeler sunulsa dahi eşya gönderilene teslim edilmemelidir. Zira taşıyıcıya kanunen bu hususta bir değerlendirme yapma yetkisi tanınmamaktadır. Bu halde bir teslim engeli söz konusu olduğundan taşıyıcının yapması gereken, eşyanın zilyetliğini muhafaza ederek göndereni söz konusu durumdan haberdar etmek ve gönderenden talimat beklemek olacaktır (TTK m. 869/1; CMR m. 15/1).

⁵⁰⁴ Yeşilova Aras, s. 102; Schlicht, s. 106.

⁵⁰⁵ Reuschle (Ebenroth/ Boujong /Joost /Strohn), Vor § 407, Rn. 17. Belirtmek gerekir ki, TTK m. 868/6'da "*Tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur.*" hükmü yer almaktadır. Bu hükümde, talimat verme hakkının kullanılmasının taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanabileceği ifade edilmektedir.

⁵⁰⁶ Kararlaştırılan bedelin gönderilenden tahsil edilmediğine ilişkin ispat yükü gönderenin üzerinde olmakla birlikte, olumsuz ispatın zorluğu göz önüne alınarak tahsil ettiği bedeli gönderene ilettiğine dair ispat yükünün taşıyıcının üzerinde olması gerektiğine ilişkin olarak bkz. Karan, s. 551.

⁵⁰⁷ Akıncı, s. 134; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 90; Seven, Ödemeli Teslim, s. 3369-3370; Seven, Gönderilen, s. 236.

⁵⁰⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 90, dn. 150.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre, teslimde ödeme şartının varlığı halinde eşyanın teslimi esnasında bedelin tahsili yerine ödemenin yapıldığını gösteren belgenin taşıyıcıya ibrazı da yeterli görülmektedir⁵⁰⁹. Kanaatimizce, böyle bir görüşün kabulü ödemenin yapıldığına ilişkin hangi belgelerin tahsil için yeterli sayılabileceği ve bu belgelerin gerçek olup olmadığının değerlendirilmesi bakımından sorunlara yol açabilir. Bunun yanında belirtmelidir ki, CMR m. 21’de taşıyıcıya eşyanın tahsili yükümlülüğü yüklenmekte olup bunun yerine geçen bir imkân tanınmamaktadır⁵¹⁰. TTK’da da taşıyıcıya böyle bir imkânın tanınmadığını söyleyebilmek mümkündür (m. 872/3).

Taşıma sözleşmesinde açıkça bir ödeme biçimi kararlaştırılmış ise, taşıyıcı kararlaştırılan ödeme biçimine uygun olarak tahsili gerçekleştirmelidir⁵¹¹. Örneğin, teslimde ödemenin belirli bir para birimi şeklinde tahsili kararlaştırılmış olabilir. Bu halde, taşıyıcı kararlaştırılan para birimi ile tahsili gerçekleştirmediği taşıyıcının teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğu söz konusu olur.

Eşyanın gönderilene teslimi esnasında kararlaştırılan bedelin tahsil edilmemesi teslimde ödeme şartından doğan sorumluluğun varlığı bakımından yeterlidir. Taşıyıcının bu bedeli gönderene iletip ilemediği bu anlamda önemsizdir⁵¹². Ancak sorumluluk bakımından olmasa da bedelin gönderilene iletilmesi taşıma ücreti bakımından hukuki sonuç doğurmaktadır. Taşıyıcının kararlaştırılan bedeli tahsil ederek bedeli gönderene iletmış olması karşılığında taşıyıcı ek bir ücrete hak kazanmaktadır (TTK m. 20)⁵¹³. Taşıyıcı, gönderen ile müzakere ederek tahsil edilen bedelin gönderene iletilmesi sonucunda ücret ödenmesini taşıma ücreti içinde yer alan bir kalem olarak öngörmemişse, taşıma ücretinin yanında uygun bir ücret talep edebilir.

Gönderilen kararlaştırılan bedeli ödemekten imtina edebilir. Ayrıca gönderilen bedeli ödemeyi kabul etmekle birlikte ödenmesi istenen ödeme şekli taşıma sözleşmesinin kararlaştırdığı ödeme şekline uygun olmayabilir. Bu gibi durumlarda eşya gönderilene teslim edilmemelidir. Böyle durumlarda bir teslim engeli söz konusudur (TTK m. 869; CMR m. 15). Taşıyıcının gönderenden bu konuya ilişkin olarak talimat alması

⁵⁰⁹ **Karan**, s. 551-552.

⁵¹⁰ CMR m. 21’deki “...without collection of the “cash on delivery” charge which should have been collected by the carrier...” ifadesinden bu sonuca ulaşılmaktadır.

⁵¹¹ **Seven**, Ödemeli Teslim, s. 3370; **Seven**, Gönderilen, s. 237.

⁵¹² Aksi görüş için bkz. **Yeşilova Aras**, s. 100, 107-108.

⁵¹³ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 90.

gerekmektedir.

4. Teslimde Ödeme Şartına Aykırılığın Zarara Yol Açması

Teslimde ödeme şartına aykırılığın gönderen üzerinde bir zarara yol açması gerekir. Zarar yoksa teslimde ödeme şartından doğan hukuki sorumluluk da yoktur⁵¹⁴. Zarar, gönderenin malvarlığının aktif kısmında azalma veya pasif kısmında artış şeklinde ortaya çıkabilir⁵¹⁵. Eşyanın gönderilene teslimi esnasında taşıyıcının kararlaştırılan bedeli tahsil etmemesi gönderilenin en azından bu bedel kadar zararının bulunduğunu ortaya koymaktadır⁵¹⁶.

II. Teslimde Ödeme Şartından Doğan Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Teslimde ödeme şartından doğan sorumluluk hem TTK hem de CMR bakımından miktar itibariyle sınırlı sorumluluktur. Sorumluluk sınırı, eşyanın tesliminde ödenmesi gereken bedel olarak öngörülmektedir (TTK m. 872/3; CMR m. 21). Bu halde zarar bu sınırın üzerinde olabilmekle birlikte gönderene ödenebilecek tazminat miktarı eşyanın tesliminde ödenmesi gereken bedel ile sınırlandırılmaktadır. Her ne kadar mevzuatta açıkça “*eşyanın tesliminde ödenmesi gereken tutar*” şeklinde ifade edilse de amaçsal yorum yapılarak bedelin kısmi olarak tahsil edildiği durumlarda eksik kalan bedel kadarıyla taşıyıcı aleyhine tazminata hükmedilmesi uygun olacaktır (TTK m. 872/3; CMR m. 21).

Teslimde ödeme şartından doğan sorumluluk bakımından hem TTK hem de CMR’de⁵¹⁷ kusur bir unsur olarak aranmamaktadır. Bu sorumluluğun bir kusursuz sorumluluk türü (olağan sebep sorumluluğu) olarak düzenlendiği ifade edilmelidir. TTK’da herhangi bir çelişkiye düşülmesini önleme amacına yönelik olarak “*gönderene karşı kusuru bulunmasa bile*” ifadesine madde metninde yer verildiği görülmektedir (m. 872/3).

Ş6. TAŞIMA İŞİNİN GEREĞİ GİBİ İFA EDİLMEMESİ HALİNDE TAŞIMA ÜCRETİ

Her borçta olduğu gibi taşıma işi de tam olarak ve gereği gibi ifa edilmelidir⁵¹⁸.

⁵¹⁴ Eren, s. 520.

⁵¹⁵ Karan, s. 552.

⁵¹⁶ Karan, s. 552.

⁵¹⁷ Karan, s. 553; Seven, Ödemeli Teslim, s. 3367-3368.

⁵¹⁸ Bozkurt Bozabalı, s. 25.

Taşıma sözleşmesinin temel amacı, taşıma konusu eşyanın gönderenden teslim alındığı şekliyle gönderilene teslim edilmesidir⁵¹⁹. Taşıyıcı, bu amacı gerçekleştirmek için taşıma sözleşmesiyle çeşitli yan edim yükümlülükleri de üstlenmektedir. Ayrıca taşıyıcı tarafından üstlenilmemekle birlikte kanunun taşıyıcıya yüklemiş olduğu bir takım yükümlülükler bulunmaktadır. Ancak taşıyıcıdan, gönderenden, üçüncü kişilerden veya doğadan kaynaklanan çeşitli sebeplerle taşıma işi taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan veya kanunun öngörmüş olduğu şekle uygun gerçekleşmeyebilmektedir. Taşıma işinin ifasına ilişkin olarak mevcut olan aksaklıkların taşıyıcının taşıma ücretine etkisi çalışmamız bakımından ele alınması gereken bir konudur.

Taşıma sözleşmesinin iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olması sebebiyle taşıma sözleşmesi iki tarafın da menfaatlerini bir arada barındıran bir sözleşmedir. Bu sözleşmenin bir şekilde ihlali sözleşmenin akdedilmesinde var olan menfaatlerin çatışmasına yol açmakta, bu durum ise çözülmeyi bekleyen bir hukuki sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşıma ücreti, taşıma sözleşmesinin asli edimidir (TTK m. 850/2). Bu asli edim, diğer bir asli edim olan taşıma işinin ifasının, yani taşıma konusu eşyanın gönderilene tesliminin karşılığını oluşturmaktadır. Taşıyıcı taşıma işinin ifası için emek sarf etmekte ve harcama yapmaktadır. Ancak diğer taraftan, bir şekilde aksayan, diğer bir deyişle gereği gibi yapılmayan taşıma işi gönderenin taşıma sözleşmesi akdederken oluşturulan haklı beklentisine zarar vermektedir. Kanun koyucunun bu durumda bozulan menfaat dengesini, kanuni düzenlemelerle ne şekilde çözüme kavuşturmayı arzu etmiş olduğunun incelenmesi konumuz bakımından önem arz etmektedir.

A. Zıya veya Hasar ile Gecikme Halinde Taşıma Ücreti

Gönderen taşıma ücretini ödemeyi, eşyayı teslim ettiği haliyle varma yerine götürülerek orada gönderene teslim etme beklentisiyle taahhüt etmektedir. Taşıyıcı, taahhüdü sebebiyle eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar hâkimiyeti altında bulunan eşyayı korumakla yükümlüdür⁵²⁰. Taşıyıcının eşyanın taşınarak gönderilene teslimini üstlenmesi ile birlikte eşyanın hâkimiyeti altında bulunduğu süre içerisinde korunmasını da üstlenmiş olmaktadır ki bu taşıyıcının asli edim yükümlülüğüdür⁵²¹.

⁵¹⁹ Adıgüzel, s. 30.

⁵²⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 46.

⁵²¹ Arkan, Demiryolu, s. 91; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; Seven, Zıya ve Hasar, s. 53, 55. Cumalıoğlu, taşıyıcının bu yükümlülüğünün asli edim yükümlülüğü değil, yan edim yükümlülüğü olduğu görüşündedir, Cumalıoğlu, s. 170-171.

Taşıyıcı eşyayı koruma borcunu tam ve gereği gibi yerine getirmediği hallerde zıya veya hasar adı verilen sonucun meydana gelmesine yol açmaktadır. Esasen zıya veya hasar, TBK m. 112'de düzenlenen borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinin, yani kötü ifanın⁵²² özel bir görünümüdür. Taşıyıcı zıya veya hasarın varlığı halinde edimini kötü ifa etmiş olmaktadır.

Bunun yanında gönderen, taşıma konusu eşyanın belirli süreler içerisinde varma yerine ulaşmasını ve varma yerinde eşyanın gönderilene teslimini arzu etmektedir. Eşyanın varma yerine geç ulaşması ve gönderilene geç teslimi örneğin, boşaltma için kiraladığı araç gereçleri için daha fazla ücret ödemek zorunda kalması gibi zararlı sonuca yol açabilmektedir. Bunun yanında, bir düğüne yetiştirilmesi gereken bir çelengin taşınmasında çelengin düğün merasiminin bitiminden sonra teslim edilmesinde olduğu gibi taşımayı gönderen açısından anlamsız kılan bir zararlı sonucun çıkması da ihtimal dâhilindedir. Aslında gönderen açısından hiçbir zararlı sonuç meydana gelmese dahi eşyanın varma yerinde gönderilene geç teslimi halinde gönderilenin taşıma konusu eşya üzerinde geç hâkimiyet kurması ve tasarruf edebilmesine sebep olur.

Zıya, hasar ve gecikme taşıma hukukunda taşıyıcının sorumluluğuna yol açan temel hallerdir⁵²³. Bu haller, taşıyıcının başlangıçta taşıma ücreti ödemeyi taahhüt ettiği durum ile örtüşmemektedir. Gönderenin taşıma ücreti ödemeyi taahhüt ettiği durumdan sapma sonucunda menfaat dengesinin bozulması karşısında, menfaat dengesinin yeniden tesisi için kanun koyucu bir takım kanuni düzenlemeler öngörmektedir. Gerçekten zararlı sonucun zarar görenden bir başkasına yükletilebilmesi için kamu vicdanını rahatlatan haklı bir sebep bulunmalıdır. Bu haklı sebep, taşıyıcının eşyanın taşınmasını ve böylece hâkimiyetini taşıma ücreti karşılığında üstlenmiş olmasıdır⁵²⁴.

Taşıma ücretinin, eşyanın zıya veya hasarı halinde akıbeti taşıyıcının zıya veya hasardan doğan sorumluluğunun varlığına bağlanmaktadır. Bu hususa ilişkin TTK m. 883, CMR m. 23/4 ve CMR m. 25 düzenlemelerine bakıldığında zıya veya hasardan sorumluluğun varlığı halinde taşıma sözleşmesinden doğan ücret hakkının kısmen veya tamamen kaybedildiğini söylemek mümkündür. Diğer bir deyişle, zıya veya hasarın varlığı

⁵²² Kötü ifa, edimin borç ilişkisinde öngörülen şekle uygun ve tam olarak ifa edilmemesidir, **Eren**, s. 1047-1048.

⁵²³ **Özdemir**, s. 93-94. Zıya, hasar ve gecikme taşımanın olağan riskleri olarak ifade edilmektedir, **Aydın**, s. 98.

⁵²⁴ **Karan**, s. 294-295.

halinde şu iki şartın varlığı halinde taşıyıcının taşıma ücretini talep hakkı kanunun öngördüğü oranda düşecektir:

- Zıya veya hasarın varlığının tespiti ve
- Taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş imkânının bulunmaması.

Taşıyıcı eşyayı teslim aldıktan sonra varma yerine ulaşması için az veya çok emek ve sermaye harcamaktadır. Sayılan bu iki şartın birlikte var olduğu hallerde taşıyıcı taşıma sözleşmesi akdetmekteki amacını elde edemeyecek taşıma ücretinden yoksun kalacaktır. O halde bu iki şartın dikkatlice incelenmesi çalışmamız bakımından önem arz etmektedir.

I. Zıya veya Hasarın Varlığı

1. Taşıma Hukukunda Zıya

Zıya kavramının tanımına ne TTK ne de CMR’de yer verilmektedir. Günlük dilde zıya denilince kaybolma, yok olma anlaşılmaktadır⁵²⁵. Oysa taşıma hukukunda zıya; taşıma konusu eşyanın kısmen veya tamamen gönderilene teslim edilemeyecek durumda olması olarak anlaşılmalıdır⁵²⁶. Eşyanın teslim edilememe sebebi ise, önem arz etmemektedir. Eşyanın teslim edilememesi fiili veya hukuki imkânsızlıktan kaynaklanabilir⁵²⁷. Örnek olarak; eşyanın taşıyıcı tarafından gönderenden teslim alındıktan sonra kaybedilmiş olması, çalınması ve yetkili makamlar tarafından el koyulması gibi⁵²⁸ tekrar hâkimiyet kurulamayacak şekilde elden çıkması durumunda eşyanın fiili sebeplerle zıya

⁵²⁵ **Özdemir**, s. 95. TTK m. 875 hükmü gerekçesinde “...Zıya eşyanın yitmiş, yok olmuş olması halini ifade eder..” ifadesiyle günlük dildeki tanımına yer verildiği görülmektedir.

⁵²⁶ **Adıgüzel**, s. 72; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; **Arkan**, Demiryolu, s. 91; **Ülgen**, s. 179; **Topaloğlu**, Mustafa, “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 2009, http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/sorumluluk/s_19.pdf, s. 393-407, s. 400, Erişim Tarihi: 24.10.2016; **Özdemir**, s. 95; **Çetinkaya**, s. 93; **Aydın**, s. 48-49; **Kaner**, s. 72; **Birinci Uzun**, s. 95; **Kara**, Hacı, Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul 2014, s. 148; **Akan**, Pınar, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), Ankara 2007, s. 75, **Kaya**, s. 246. Doktrinde bazı yazarlar, benzer bir tanımlama yapmakla birlikte, zıya yerine “kayıp” kavramını kullanmaktadır. Bu yöndeki kullanım için bkz. **Yavaş**, Aksoy, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluğu (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), İstanbul 2016, s. 56 vd.; **Akıncı**, s. 92-94. Ancak kayıp yalnızca zıya durumlarından birini ifade ettiğinden bu kavramın tüm zıya durumları yerine kullanılması kanaatimizce isabetli değildir. Nitekim zıya kavramı doktrinde yerleşmiş bir kavram olmakla birlikte aynı zamanda kanuni bir kavramdır (TTK m. 874 vd.). Buna karşın, CMR’nin resmi Türkçe tercümesinde de zıya yerine “kayıp” kavramının kullanıldığı belirtilmelidir (CMR m. 17 vd.).

⁵²⁷ **Adıgüzel**, s. 72; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47-48; **Ülgen**, s. 179; **Özdemir**, s. 96; **Çetinkaya**, s. 93; **Yavaş**, s. 57; **Kaya**, s. 246; **Erdil**, s. 181-182; **Birinci Uzun**, s. 95, **Uslu**, s. 81; **Aydın**, s. 48-49.

⁵²⁸ Belirtilmelidir ki; hukuka uygun olarak yetkili makamlar tarafından eşyaya el koyulması ile hukuka aykırı olarak, yani yetkisiz olarak el koyulması arasında herhangi bir farklılık bulunmamaktadır, **Yavaş**, s. 58.

uğramasından bahsedilebilir⁵²⁹. Yine, eşyanın teslim edilmesi gereken kişi yerine hataen başka bir kişiye teslim edildiği durumlarda zıya söz konusudur. Bunun yanında, eşyanın tamamen yanması, çürümesi, kırılması veya insan sağlığına zararlı hale gelmesinde olduğu gibi maddi varlığını yitirecek kadar kötüleşmesi şeklinde de zıya ortaya çıkabilir.

Bir zararlı sonucun zıya olarak tespitinde, taşıyıcının iradesinin bulunup bulunmadığı veya zıyaa yol açan davranışın kanuni ya da haklı sebeplere dayanılıp dayanılmadığı önem arz etmemektedir⁵³⁰. Bu husus zıyanın tespitine değil, taşıyıcının sorumluluğunun bulunup bulunmadığına ilişkindir⁵³¹.

2. Tam Zıya- Kısmi Zıya

Zıya tam zıya ve kısmi zıya olmak üzere iki şekilde vuku bulabilir. Tam zıya taşıma konusu eşyanın tamamının, kısmi zıya ise bir kısmının gönderilene teslim edilemeyecek durumda olmasıdır. Bir olayda tam zıyan varlığından bahsedebilmek için ambalajın da zıyaa uğradığının tespitinin gerektiği kabul edilmektedir⁵³². Sadece ambalajın teslim edilebildiği durumlarda kısmi zıya söz konusudur⁵³³. Zira eşyayı koruma borcu esasında teslim edileni varma yerine teslim edildiği haliyle teslim etme borcudur.

Kısmi zıyanın varlığından söz edebilmek için her şeyden önce taşıma konusu eşyanın ekonomik varlığına zarar verilmeden parçalara ayrılabilmesi gerekmektedir⁵³⁴. Bu ayrılabilen parçalar ayrılmaları sonucunda bütünden az olmakla birlikte bir şekilde ekonomik değer ifade etmeye devam etmelidir⁵³⁵. Az ya da çok miktarda ekonomik değer ifade eden eşyanın parçaları gönderilene teslim edilmiş olmalıdır⁵³⁶. Ayrılma; cins, miktar

⁵²⁹ Zıyaa ilişkin örnekler için bkz. **Karan**, s. 308; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48; **Arkan**, Demiryolu, s. 91; **Adıgüzel**, s. 72; **Yetiş Şamlı**, s. 30; **Ülgen**, s. 179; **Kaya**, s. 246; **Erdil**, s. 181; **Yavaş**, s. 57.

⁵³⁰ **Yetiş Şamlı**, s. 30; **Yavaş**, s. 59.

⁵³¹ **Yetiş Şamlı**, s. 30-31; **Yavaş**, s. 59, dn. 244.

⁵³² **Kaya**, s. 246; **Arkan**, Demiryolu, s. 91; **Adıgüzel**, s. 73; **Yetiş Şamlı**, s. 34; **Çetinkaya**, s. 94.

⁵³³ Benzer şekilde konteynerin gönderene ait olduğu durumlarda sadece konteyner gönderilene teslim edilebilirse kısmi zıya söz konusu olacaktır, **Adıgüzel**, s. 76. Konteyner gönderen tarafından taşıyıcıya verilmişse ambalaj olarak değerlendirilir, **Reuschle (Hartenstein/ Reuschle)**, s. 16-17; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 407, Rn. 50; **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 52; **Aydın**, s. 11; **Yeşilova**, s. 24-25.

⁵³⁴ **Karan**, s. 309; **Erdil**, s. 182.

⁵³⁵ **Özdemir**, s. 99-100.

⁵³⁶ **Yavaş**, s. 59; **Özdemir**, s. 100.

veya ağırlık itibariyle olabilir⁵³⁷. Taşınan bilgisayar ile telefondan telefonun kırılması cins, taşınan on televizyondan ikisinin kırılması miktar, taşınan 28.000 litre sudan 5.000 litrenin akması ağırlık itibariyle kısmi zıyaa örnek gösterilebilir. Zıyaa uğratılan eşyanın dışında kalan eşyanın gönderilene teslimi anlamsız kalmakta ve ekonomik değer ifade etmemekte ise, kısmi zıya değil tam zıya söz konusudur⁵³⁸. Örneğin; antika yemek takımı veya pul koleksiyonunda olduğu gibi eşya birden fazla parçanın bir araya gelmesiyle bütün oluşturuyor ise, bu parçalardan biri ya da birkaçının zıyaa uğraması halinde tam zıyanın mevcudiyeti kabul edilmelidir⁵³⁹.

Taşıma hukuku mevzuatı bakımından tam zıya- kısmi zıya ayrımı iki hususta önem arz etmektedir⁵⁴⁰. Bunlardan ilki; zamanaşımı süresinin başlangıcının tespitine (TTK m. 855/2; CMR m. 32/1-a), diğeri ise taşıyıcının ödeyeceği tazminatın belirlenmesine (TTK m. 882/1-2; CMR m. 23/4) ilişkindir. Tazminatın belirlenmesiyle birlikte taşıma ücretine ilişkin hukuki sonuçlar bağlandığından bu konu çalışmamız bakımından önem arz etmektedir (TTK m. 883; CMR m. 23/4)⁵⁴¹.

3. Zıya Karinesi

Eşya gönderilene teslim edilemiyor olabilir. Böyle bir durumda gönderilene sonsuza kadar eşyayı teslim etmesi için bekletmek hakkaniyete uygun düşmemektedir⁵⁴². Nitekim eşya belki de yok olmuş, ortadan kalkmıştır ve bu sebeple hiçbir zaman gönderilene teslim edilemeyecektir. Eşyanın gönderilene geç teslimi de ihtimal dâhilindedir. Eşyanın geç teslimi ile zıya halini ayırmak kolay değildir⁵⁴³. Eşyanın tesliminde gecikilmesi, eşyanın

⁵³⁷ **Karan**, s. 309; **Kaya**, s. 246; **Erdil**, s. 182; **Akıncı**, s. 93; **Yavaş**, s. 59; **Özdemir**, s. 100; **Aydın**, s. 52; **Adıgüzel**, s. 75.

⁵³⁸ **Erdil**, s. 182; **Yavaş**, s. 58-59; **Adıgüzel**, s. 75-76; **Çetinkaya**, s. 96-97; **Atabek**, s. 188.

⁵³⁹ **Yavaş**, s. 60; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 50; **Çetinkaya**, s. 96. Bu husus TTK m. 882/2 hükmü gerekçesinde “...münferit parçalar (bir kaç paket/koli veya tek koli/paket için bir kısım eşya) zarara uğramış olmakla beraber tüm gönderinin değerini yitirmesidir. Meselâ taşınan, 12 kişilik antika, mevcudu bulunmayan yani parçaların ikamesi mümkün olmayan bir yemek takımıdır. 6 tabak, 3 salata tabağı, bir çorba servis tenceresi kırılmıştır (zâyi olmuştur). Bu halde zararın hesaplanmasında tüm gönderi dikkate alınır...” şeklinde örneklendirerek ifade edilmektedir.

⁵⁴⁰ Taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen CMR m. 17’de tam zıya- kısmi zıya ayrımına yer verilmektedir. Aynı hususu düzenleyen TTK m. 875’te ise böyle bir ayrıma yer verilmemektedir. İfade edilmelidir ki, bu hükümde böyle bir ayrıma yer verilmemesi eksiklik değildir. Uygulama açısından olumsuz bir sonuca yol açmamaktadır.

⁵⁴¹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 50; **Çetinkaya**, s. 93-94.

⁵⁴² **Uslu**, s. 80.

⁵⁴³ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48.

tesliminden beklenen faydayı ortadan kaldıracaktır⁵⁴⁴. Bu sebeplerle, taşıma hukukunda zıya karinesinin⁵⁴⁵ uygulanması kabul edilmiş ve mevzuatta bu hususa ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir (TTK m. 874; CMR m. 20).

Zıya karinesinin uygulanabilmesi için öngörülen süre ulusal sınırlar içinde yapılan taşımalar ile sınır ötesi taşımalar için farklı olarak düzenlenmiştir. Ulusal sınırlar içinde kalan taşımalarda, taşıma süresini izleyen 20. günden sonra hak sahibi eşyaya zıya uğradığı gözüyle bakabilir (TTK m. 874/1). Uluslararası taşımalarda ise, bu süre 30 gündür (TTK m. 874/1; CMR m. 20)⁵⁴⁶. Uluslararası taşımalarda bu süre, taraflar arasında taşıma süresinin kararlaştırılması halinde geçerlidir. Zıya karinesi için süre kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesiyle birlikte başlamaktadır. Ancak uluslararası taşımalarda, taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma süresi kararlaştırmamışsa zıya karinesi için sürenin başlangıcı eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı andır. Taşıma süresi taraflar arasında kararlaştırılmamışsa eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından 60 gün içinde eşya gönderilene teslim edilmemişse artık hak sahibi zıya karinesine dayanabilir⁵⁴⁷.

Ulusal sınırlar içinde kalan taşımalarda, zıya karinesinin başlangıcı için öngörülen tek hareket noktası taşıma süresidir. Taşıma sözleşmesinin taraflarının taşıma süresini kararlaştırmış olup olmadığının bir önemi bulunmamaktadır. Taşıma süresi; taraflar aralarında taşıma süresini kararlaştırmışlarsa kararlaştırılan bu süre, ancak böyle bir kararlaştırma söz konusu değilse, şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul süredir (TTK m. 873). Bu süreden itibaren 20 günlük kanuni sürenin geçmesi ile hak sahibi zıya karinesine dayanabilir.

Mevzuatta öngörülen sürelerin tamamlanması ile birlikte hemen eşyanın zıya

⁵⁴⁴ **Karan**, s. 539.

⁵⁴⁵ “Zıya karinesi” kavramı yerine “hükmen zıya” kavramının kullanımı için bkz. **Karan**, s. 537-544.

⁵⁴⁶ TTK m. 874/1 hükmünde ulusal sınırı aşan taşımalarda 30 günlük sürenin öngörülmüş olması gereksizdir, **Uslu**, s. 86. Bu taşımalarda genellikle CMR m. 20 hükmü uygulama alanı bulacaktır. Ülkemiz CMR’ye taraf olduğundan CMR m. 1/1 hükmü gereği yükleme veya boşaltma yerinin CMR’ye tabi olmayan bir ülke olması halinde dahi genellikle CMR m. 20 hükmü uygulanabilir. Bu hüküm ancak yükleme ve boşaltma yerinin Türkiye veya CMR’ye tabi olan başka bir ülke olarak kararlaştırılmamakla birlikte uygulanacak hukukun Türk hukuku olması hali gibi istisnai uyuşmazlıklarda uygulanabilme kabiliyetini haizdir.

⁵⁴⁷ 60 günlük süre kararlaştırılırken CMR’nin Avrupa devletleri arasında uygulanacağı düşüncesinden hareketle bu kadarlık bir süre öngörülmüş olabilir. Ancak CMR’nin uygulama alanı zamanla uzak doğuya kadar genişlemiştir. Bu sebeple, taşımanın uzak mesafelere kadar uzandığı taşımalarda taşıyıcıların taşıma sürelerini belirlemeleri menfaatlerine olacaktır, **Donald**, Alan E., *The CMR*, London 1981, § 240.

uğradığı kabul edilmez⁵⁴⁸. Hak sahibi zıya karinesine dayanıp dayanmamakta serbesttir⁵⁴⁹. Hak sahibi isterse öngörülen sürelerin tamamlanmasından sonra zıya karinesine dayanmak yerine eşyanın teslimini bekleyebilir. Bu yöndeki bir tercihte hak sahibi eşyanın teslimiyle birlikte eşyanın geç teslimi sebebiyle taşıyıcıdan tazminat talep etme imkânına sahiptir.

Zıya karinesine ilişkin olarak mevzuatta öngörülen süreler henüz tamamlanmadan eşyanın zıyaa uğradığı haller ispat edilse dahi zıya karinesine dayanılmaz⁵⁵⁰. Zira öngörülen sürenin tamamlanmasına kadar eşyanın gönderilene teslim edilebilmesi mümkündür. Örneğin, eşya hataen gönderilenden başka bir kişiye teslim edilmiş ve bu durumdan bir şekilde gönderilen haberdar olmuş olabilir. Taşıyıcı eşyayı bu kişiden geri alarak taşıma süresinin sona ermesinden itibaren mesela onuncu gün gönderilene teslim edebilir. Bu halde söz konusu eşya için zıya karinesinin uygulanabilmesi mümkün değildir.

Hak sahibi, ulusal sınırlar içinde kalan taşımalarda, zıya karinesine dayanarak eşyanın zıyayı dolayısıyla tazminat alırsa, bunun ödenmesi sırasında, eşyanın daha sonra bulunması hâlinde, derhâl kendisine haber verilmesini isteyebilir (TTK m. 874/2). Bu taşımalarda sözlü olarak dahi böyle bir talebin ileri sürülebilmesi mümkündür. Uluslararası taşımalarda ise, talebin ileri sürülebilmesi yazılı şekil şartına bağlıdır. Bunun yanında uluslararası taşımalar için eşyanın geri getirilmesi eşyanın bir yıl içinde taşıyıcı tarafından ele geçirilmesine de bağlıdır (CMR m. 20/2).

Hak sahibi, ulusal sınırlar içinde kalan taşımalarda, eşyanın bulunduğu haberini almasından itibaren otuz gün içinde, gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle, tazminatı geri ödeyerek eşyanın kendisine teslimini talep hakkını haizdir (TTK m. 854/3; CMR m. 20/3). Eşya, tazminatın ödenmesinden sonra bulunmuşsa, hak sahibi bundan haberdar edilmesini istemediği veya bulunma haberinden sonra eşyanın teslimine ilişkin talep hakkını kullanmadığı durumlarda, taşıyıcı eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabilmektedir (TTK m. 874/4; CMR m. 20/4). Mevzuatta eşyanın “*tazminatın ödenmesinden sonra*” bulunulması halinde hak sahibinin eşyayı serbestçe tasarruf edebileceği öngörüldüğünden henüz tazminat ödenmeden ancak zıya karinesi için öngörülen sürenin tamamlanmasından sonra eşyanın teslimi hak sahibine teklif edilirse,

⁵⁴⁸ CMR m. 20/1'in İngilizce metnindeki “...may thereupon treat...” ifadesinden hak sahibi için zıya karinesine dayanmanın bir zorunluluk olmadığı ortaya çıkmaktadır. TTK m. 874/1'deki “...zayı olmuş gözıyla bakabilir.” ifadesi de böyle bir zorunluluğun bulunmadığını ortaya koymaktadır.

⁵⁴⁹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48; **Kaya**, s. 247; **Karan**, s. 540; **Aydın**, s. 50.

⁵⁵⁰ **Yeşilova Aras**, s. 43; **Karan**, s. 540-541.

hak sahibi eşyayı teslim almakla yükümlüdür⁵⁵¹.

Hem gönderen hem de gönderilen hak sahibi sıfatını haizdir. Gönderilenin tazminat talep hakkını kullandığı durumlarda, gönderilenin gönderene olan satış bedeli gibi taşıma sözleşmesinin dışında var olan bir sözleşmeden doğan borcunu ödemesi şartıyla talep hakkı sona ermektedir⁵⁵². Bir taşıma veya teslim engelinin söz konusu olduğu durumlarda taşıyıcı bu durumu ispatlayarak hak sahibinin zıya karinesine dayanmasını önleyebilir (TTK m. 869; CMR m. 14-15)⁵⁵³.

Mevzuatta öngörülmüş olan süreler kesin kanuni karine niteliğini haizdir⁵⁵⁴. Söz konusu sürelerin geçmesi ve hak sahibinin bu karineye dayanması ile birlikte karinenin aksinin ispat edilebilmesi mümkün değildir. Karineye dayanılması halinde, eşyanın artık hukuken zıyaa uğradığı varsayılır.

4. Taşıma Hukukunda Hasar

Taşıma hukukunda hasar, taşıma konusu eşya üzerinde meydana gelerek taşıma konusu eşyanın değerinin azalmasına yol açan maddi kötüleşme olarak tanımlanmaktadır⁵⁵⁵. Eşyanın paslanması, ıslanması, donması, kırılması, kirlenmesi veya eşyaya yabancı bir kokunun sinmesi⁵⁵⁶ gibi haller eşyada hasara örnek olarak gösterilebilir. Maddi kötüleşme devamlı veya geçici nitelikte olabilir. Ancak geçici nitelikteki maddi kötüleşmenin dahi kalıcı bir değer azalmasına yol açması gerekir⁵⁵⁷. Örneğin; eşyanın ıslanıp kurumması sonucu kalıcı bir değer azalmasının bulunmadığı hallerde taşıma hukuku

⁵⁵¹ Adıgüzel, s. 74-75. CMR m. 20/4'te "...after the payment of compensation..." şeklinde aynı ifadeye yer verildiğinden aynı durum CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından da söz konusudur.

⁵⁵² Karan, s. 540.

⁵⁵³ Karan, s. 541.

⁵⁵⁴ Adıgüzel, s. 74; Yeşilova Aras, s. 41; Karan, s. 539; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48; Kaya, s. 24; Uslu, s. 80-81. Ancak Aydın, bu halde hukukun belirli olaya kesin sonuç bağlaması gerektiğini ve kişinin iradesine bağlı olamayacağını ifade ederek bu görüşe katılmamaktadır, Aydın, s. 50-51.

⁵⁵⁵ Aydın, s. 54; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; Ülgen, s. 181; Akıncı, s. 94; Çetinkaya, s. 99; Yetiş Şamlı, s. 34; Erdil, s. 179; Yavaş, 62. Kaner bu tanıma eşyanın asli vasfının değişmemiş olması şartını ekleyerek, deterjanın kutusunun açılması örneğinde asli vasfın değiştiğinden bahisle bu durumu hasar değil, zıya olarak nitelendirmektedir, Kaner, s. 73. Kanaatimizce eşyanın asli niteliğinin değişmemiş olması şartının aranmasını öngören bir husus bulunmadığından böyle bir şartın öngörülmesi doğru değildir. Bu durumda deterjan kutusunun taşıma esnasında açılmış olması örneğinde zıya değil, hasardan bahsedilebilir. Zira ambalajın açılması eşyada meydana gelen bir maddi kötüleşmedir. Eşyanın ekonomik olarak tamamen değerini kaybettiği durumlarda hasardan değil, ziyadan bahsedilebilir. Aynı yöndeki görüş için bkz. Yetiş Şamlı, s. 35; Akan, s. 75; Seven, Zıya ve Hasar, s. 85; Yavaş, s. 64.

⁵⁵⁶ Örnekler için bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; Çetinkaya, s. 99; Yavaş, s. 62; Adıgüzel, s. 78.

⁵⁵⁷ Ülgen, s. 181; Aydın, s. 54; Yetiş Şamlı, s. 35; Yavaş, s. 62; Akan, s. 76.

anlamında hasardan söz edilemez⁵⁵⁸.

Eşyada maddi bir kötüleşmenin bulunması zorunludur⁵⁵⁹. Bu maddi kötüleşme, eşyada değer azalmasına yol açmalıdır. Hasarın varlığı halinde, eşya taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alındığı andaki durumundan eşyanın değer azalmasına uğramasına karşın, ekonomik değerini tamamen kaybetmeden gönderilene teslim arz edilmektedir⁵⁶⁰. Eşyada maddi kötüleşme olmaksızın borsa fiyatının düşmesi veya mevsiminin geçmesi gibi sebeplerle değerinin azalması hallerinde hasardan söz etmek mümkün olmayacaktır⁵⁶¹. Maddi kötüleşme eşyanın dış yapısında gerçekleşebileceği gibi dıştan belirli olmasa dahi iç yapısında da gerçekleşebilir. Örneğin, eşya uygun şekilde taşınmaması sebebiyle gerekenden daha çabuk olgunlaşmış ve bundan dolayı satış süresi kısalmışsa hasar mevcuttur⁵⁶².

Eşyanın belirli müdahalelerle eski haline getirilebilir olması somut olaya göre hasar olarak nitelendirmeye engel olmayabilir. Örneğin, tamir edilerek eski haline getirilmesi veya temizlenmekle eski hale getirilebilmesi halinde en azından bu iş için bir bedel ödenebileceğinden hasarın varlığı kabul edilerek tazminata hükmedilmelidir⁵⁶³.

5. Tam Hasar- Kısmi Hasar

Hasar eşyanın tamamında veya bir kısmında mevcut olabilir. Eşyanın tamamında maddi kötüleşme meydana geliyorsa tam hasar, bir kısmında meydana geliyorsa kısmi hasardan söz edilebilir. Buna karşın, eşya bir bütün oluşturuyor ve kısmi hasarın bulunması kalan kısmının değerini de azaltıyorsa eşyanın tam hasara uğradığı kabul edilmelidir⁵⁶⁴.

Mevzuatta tazminatın hesaplanmasına ilişkin olarak tam hasar- kısmi hasar ayırımına gidilmektedir (TTK m. 882/2; CMR m. 25/2). Bu ayırım, eşyanın tam hasara uğraması

⁵⁵⁸ **Karan**, s. 311; **Erdil**, s. 180; **Aydın**, s. 54, dn. 77.

⁵⁵⁹ Eşyanın hapis hakkı gibi bir aynı hak ile sınırlandırılması halinde doktrinde azınlık kabul edilebilecek bazı yazarlar tarafından hasar olarak kabul edilerek hukuki hasar kavramı oluşturulmaktadır. Bu yazarlar için bkz. **Yavaş**, s. 64. Kanaatimizce hasar sadece maddi olabilir. Hapis hakkını kullandığı durumlarda taşıyıcı hukukun kendisine tanıdığı bir hakkı kullanmaktadır (TTK m. 891). Oysa hasar hukukun uygun bulmadığı ve tazmin edilmesi gereken bir sonuçtur.

⁵⁶⁰ **Özdemir**, s. 101.

⁵⁶¹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; **Kaya**, s. 247; **Aydın**, s. 55; **Erdil**, s. 180; **Yavaş**, s. 62; **Adıgüzel**, s. 78.

⁵⁶² **Kaya**, s. 247; **Aydın**, s. 55; **Çetinkaya**, s. 99; **Erdil**, s. 180; **Yavaş**, s. 63; **Adıgüzel**, s. 78-79.

⁵⁶³ **Aydın**, s. 55; **Erdil**, s. 181; **Yavaş**, s. 62-63; **Özdemir**, s. 101.

⁵⁶⁴ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; **Aydın**, s. 56; **Ülgen**, s. 181; **Yetiş Şamlı**, s. 35.

halinde eşyanın tamamının, kısmi hasara hasar uğraması halinde kısmen hasara uğrayan kısmının net olmayan ağırlığının her kilogramı için 8,33 özel çekme hakkına denk gelen tutar ile sınırlı olarak⁵⁶⁵ taşıyıcının tazminat ödemekle yükümlü olduğu kuralına yer verilmektedir.

II. Zıya veya Hasarın Varlığı Halinde Taşıma Ücreti

1. Dar Anlamda Taşıma Ücreti

Taşıma ücretinin akıbeti, zıya veya hasar hallerinden doğan sorumluluğun varlığı durumunda bu sorumluluğa bağlı tutulmaktadır. Eşyanın zıyaı veya hasarı halinin ve taşıyıcının bu hallerden mevzuat gereği sorumluluğunun bulunduğu durumlarda taşıma ücretine hak kazanıp kazanamayacağı, hak kazanılmış ise bu hakkı kaybedip kaybetmediği değerlendirilmelidir.

Taşıma ücreti kural olarak taraflar arasında taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılır. Taşıyıcı taşıma sözleşmesinin akdedilmesiyle birlikte taşıma ücretine hak kazanır (TTK m. 850/2). Ancak kararlaştırılan bu ücret gönderenin taşımadan beklentisinin tam olarak karşılandığı durumlar içindir. Gönderenin taşıma sözleşmesinin akdederken mevcut olan haklı beklentisinden sapma gösteren durumlarda taşıyıcının taşıma ücretini tam olarak elde etmesi hakkaniyete uygun düşmez⁵⁶⁶. Buna binaen, zıya veya hasar şeklinde beliren zararlı sonucun varlığı halinde kanun koyucu bir takım düzenlemelere yer vermiştir (TTK m. 883; CMR m. 23/4, 25).

TTK m. 883'te *“diğer giderlerin tazmini”* kenar başlığı altında *“Taşıyıcı, zıya veya hasardan sorumlu olduğu hâllerde, 880 ilâ 882 nci maddelere göre ödenmesi gereken tazminatı ödedikten başka, taşıma ücretini geri verir ve taşıma ile ilgili vergileri, resimleri ve taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri de karşılar. Ancak, hasar hâlinde, birinci cümle uyarınca yapılacak ödemeler 880 inci maddenin ikinci fıkrasına göre saptanacak bedel ile orantılı olarak belirlenir. Başkaca zararlar karşılanmaz.”* hükmüne yer vermektedir. Hükümden anlaşılacağı üzere hüküm esas itibariyle TTK m. 880-882'de hesaplanma yöntemi gösterilen zıya ve hasardan doğan tazminatın dışındaki taşıyıcıya yapılan ödemelerin akıbetini düzenlemektedir. Bunlardan biri de konumuzu oluşturan

⁵⁶⁵ CMR m. 24'e göre; gönderenin ödeyeceği ek bir ücret karşılığında taşıma senedinde 8,33 özel çekme hakkının yerine kararlaştırılan miktar sorumluluk sınırını oluşturmaktadır. Buna karşın, zararın taşıyıcının kendi kastından veya davayı gören mahkemenin hukukuna göre, kasta eşdeğer kusurundan meydana gelmişse taşıyıcı söz konusu sorumluluk sınırından faydalanamaz (TTK m. 886; CMR m. 29/1).

⁵⁶⁶ Yavaş, s. 174; Aydın, s. 124.

taşıma ücretidir⁵⁶⁷. CMR m. 23/4 hükmü de benzer şekilde düzenlenmektedir. Ancak CMR m. 23/4 hükmü sadece zıya ilişkindir. Hasardan doğan sorumluluk hususu CMR m. 25'te düzenlenmiş olup düzenlemede zıyadan doğan sorumluluğa ilişkin olarak CMR m. 23/4'e atıf yapılmaktadır. Böylece hem zıya hali hem de hasar hali TTK'da olduğu gibi aynı düzenlemeye tabi olmaktadır.

Mezkur hükümde, taşıma ücretinin taşıyıcıya geri verileceği ifade edilmektedir. Bu ifade, sanki taşıma ücretinin taşıma taahhüdü karşılığında hemen veya en geç eşyanın teslimi anında taşıyıcıya ödenmiş olması gerekiyormuş gibi bir anlam çıkarmaya müsaittir. Taşıyıcının eşyayı koruma borcu, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması ile başlamaktadır. O halde hüküm lafzi yorumlandığı hallerde, taşıma ücreti ödeme yükümlüsü tarafından eşyayı koruma borcu başlamadan önce ödenmiş olmalıdır. Ancak bu halde taşıma ücreti geri ödenebilir. Ödenmeyen taşıma ücretinin geri verilmesi söz konusu olmaz.

Buna karşın, taşıma ücretinin kural olarak eşyanın gönderilene teslimi anında ödenmesi gerektiği açıkça düzenlenmiştir (TTK m. 870). Aksi kararlaştırılmadıkça veya fiili olarak taşıma ücreti eşyanın tesliminden önce ödenmedikçe, taşıma ücreti eşyanın tesliminde ödenmelidir⁵⁶⁸. TTK m. 883 hükmünün lafzi yorumlanması halinde, taşıma ücretinin ödenmesini düzenleyen TTK m. 870 hükmü ile taşıma ücretinin ödenmesi noktasında çeliştiği söylenebilir⁵⁶⁹. Zira TTK m. 870 ile bir taraftan kural olarak eşyanın tesliminde ödeneceği kuralına yer verilirken diğer taraftan eşyayı koruma borcuna aykırılık halinde taşıma ücretinin geri verilmesinden bahsedilmektedir.

TTK m. 883 hükmünün amacının; taşıma ücretinin ödenmesi anını düzenlemek olmadığı, sadece zıya veya hasar dışındaki zararların tazmini olduğu madde metninin

⁵⁶⁷ Taşıma ücreti ile taşıma işiyle ilgili giderlerin TTK m. 883, CMR m. 23/4 ve 25'te ayrıca ve açıkça belirtilmesinin sebebi zıya veya hasardan kaynaklanan tazminatın hesaplanmasında, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerinin dikkate alınmasıdır (TTK m. 880; CMR m. 23/1). Nitekim bunlar, tazminatın hesaplanmasında dikkate alınan eşyanın teslim alınan yerin piyasa fiyatının oluşmasında etkili olan faktörlerdir, **Arkan**, Masraflar, s. 27-30; **Karan**, s. 582.

⁵⁶⁸ CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda taşıma senesinde "*freight prepaid*" kaydı var ise, taşıma ücretinin peşin ödendiği karine olarak kabul edilir, **Erdil**, s. 352. Bu taşımalarda ödenmesi öngörülen giderler ve taşıma ücreti eşyanın taşıyıcıya tesliminde gönderen tarafından ödenmelidir, **Koller**, § 421, Rn. 12; **Paschke/ Oetker**, § 421, Rn. 21.

⁵⁶⁹ Taşıma ücretinin eşyanın gönderen tarafından taşıyıcıya tesliminde ödenmesi ilkesinden bahsedilerek bu ilkeye uygun olarak hükmün bu şekilde düzenlendiği ileri sürülmektedir, **Adıgüzel**, s. 215. Ancak Taşıma İşleri kitabında taşıma ücretine ilişkin ilke taşıma ücretinin eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasında değil, gönderilene teslim edilmesinde ödenmesidir (TTK m. 870/1).

tamamı bir arada değerlendirildiğinde görülmektedir. Bu halde amaçsal yorumla “...*taşıma ücretini geri verir...*” ifadesini, “... ‘*ödenmişse*’ taşıma ücretini geri verir...” şeklinde anlamak hükmün amacına uygun düşen bir yorum olacaktır⁵⁷⁰. Nitekim doktrinde de taşıma ücretinin ödenmiş olduğu durumlarda geri verileceği ifade edilmektedir⁵⁷¹.

Taşıma ücreti gönderen veya gönderilen tarafından ödenebileceği gibi yükümlüsü olmamakla birlikte üçüncü kişi tarafından da ödenebilir. Gönderenin veya gönderilenin hak sahibi olarak taşıyıcının zıya veya hasardan doğan sorumluluğuna dayanarak açacağı tazminat davasında her ne kadar taşıma ücreti taşıyıcıya ödenmişse de ödeyen kişi davayı açan kişi olmayabilir. TTK m. 883’te “...*taşıma ücretini geri verir...*” ifadesi lafzi olarak yorumlanacak olursa; hâkim taşıyıcının zıya veya hasardan doğan sorumluluğuna hükmettiği durumlarda taşıma ücreti kimin tarafından ödenirse ödensin, ödeyen kişiye geri verilmesi gerektiği yönünde bir sonuca ulaşılabilir. Ancak tazminat talep eden kişi, eğer taşıma ücretini kendisi ödememişse, bu kişi taşıma ücretini talep edemeyecektir⁵⁷². Hâkim de hak sahibinin talep edemediği bir hususa, usul hukukundaki taleple bağlılık ilkesi gereği hükmedemeyecektir (HMK⁵⁷³ m. 26). Taşıma ücreti taşıyıcıya ödenmiş ve taşıma ücretini ödeyen kişi zıya veya hasardan doğan sorumluluğa dayanarak tazminat davası açan kişi ise, hâkim ancak bu kişiye taşıma ücretinin geri verilmesine karar verebilir. Davacının dışında başka bir kişi herhangi bir sebeple taşıma ücretini ödemişse, hâkim tasarruf ilkesinin gereği olarak taşıma ücretini ödeyen kişinin davada taraf olarak yer almadığı bir konuda hüküm veremeyecektir (HMK m. 24)⁵⁷⁴. Taşıma ücretini ödeyen kişi, tazminat talep etme hakkı bulunan hak sahibiyle birlikte dava açabilir. Bu durumda ihtiyari dava arkadaşlığı söz konusudur (HMK m. 57/1-c). Aksi halde taşıma ücretini ödeyen kişinin hak sahibinin tazminat talebine karar verilmesinden sonra ücretin iadesi talebiyle ayrı bir dava açması gerekmektedir.

⁵⁷⁰ Bu sorun TTK m. 883’ün HGB § 432’nin bire bir çevirisi olmasından kaynaklanmaktadır. HGB § 432: “*Haftet der Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung, so hat er über den nach den §§ 429 bis 431 zu leistenden Ersatz hinaus die Fracht, öffentliche Abgaben und sonstige Kosten aus Anlass der Beförderung des Gutes zu erstatten, im Fall der Beschädigung jedoch nur in dem nach § 429 Abs. 2 zu ermittelnden Wertverhältnis.*”. Aynı sorunun HGB § 432’de de var olduğu belirtilmelidir.

⁵⁷¹ **Karan**, s. 587; **Erdil**, s. 351.

⁵⁷² **Karan**, s. 587.

⁵⁷³ 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu, RG. 04.02.2011, S. 27836.

⁵⁷⁴ Buna karşın doktrinde bazı yazarlar, taşıma ücretinin kimin tarafından ödenmiş olduğuna bakılmaksızın davayı açan hak sahibinin taşıma ücretini talep edebileceğini ifade etmektedir, **Arkan**, Masraflar, s. 30; **Özdemir**, s. 154; **Aydın**, s. 123.

Sorun oluşturabilecek diğerk bir husus; “...geri verir...” ifadesidir. Taşıma ücreti kural olarak eşyanın teslimi anında ödenecektir. Eşyanın kaybolması, çalınması veya gönderilenden başka bir kişiye teslimi gibi hallerde ortada gönderilene teslim edilebilecek bir eşya bulunmamaktadır. Eşyanın ekonomik değerinin tamamen yitmesinde de eşya gönderilene teslim edebilmekle birlikte, muhtemeldir ki gönderilen zıyaa uğrayan eşyayı teslim almak istemeyecektir. Eşyanın gönderene hasarlı olarak tesliminde dahi TTK m. 870/1’deki “*Taşıma ücreti, eşyanın tesliminde ödenir.*” hükmü sebebiyle taşıma ücreti öncelikle tamamen ödenmek zorunda kalınacaktır. Ancak TTK m. 883 hükmü amaçsal yorumlandığında, kanun koyucunun zıya veya hasara uğrayan eşyanın karşılığında taşıma ücretini ödetmek istemediği sonucuna ulaşılabilir. Buna karşın, kanun koyucunun “*önce öde sonra geri al*” düşüncesinde olduğu düşünülse de bu durum hasar için kabul edilebilir olsa da, ifade edildiği üzere zıya açısından böyle bir görüşün savunulabilmesi zordur. Zira zıyada ortada taşıma konusu eşyanın bir şekilde teslimi söz konusu değildir.

Kanaatimizce olması gereken düzenleme; “...taşıma ücretini geri verir...” şeklindeki ifade yerine “*Taşıyıcı, zıya veya hasardan sorumlu olduğu hâllerde, 880 ilâ 882 nci maddelere göre ödenmesi gereken tazminatı ödedikten başka taşıma ile ilgili vergileri, resimleri ve taşıma işi nedeniyle doğan diğerk giderleri de karşılar. Ayrıca bu hallerde taşıyıcı taşıma sözleşmesiyle kazanmış olduğu ücret hakkını kaybeder...*” şeklinde hükmün düzenlenmesidir. Böyle bir düzenleme ile taşıma ücretini “ödeme” yani ifa odaklı değil, “hak” odaklı bir düzenleme yapılmış olacaktır. Düzenleme ile zıya veya hasarın gerçekleştiği anda taşıyıcı taşıma ücretine ilişkin hakkını geriye yönelik olarak da kaybetmiş, baştan itibaren taşıma ücretine hak kazanamamış olacaktır. Hâkimin taşıma ücretine ilişkin olarak böyle bir durumda yapması gereken husus zıya veya hasarın gerçekleşip gerçekleşmediğini tespit etmek olacaktır. Buna bağlı olarak taşıma ücreti taşıyıcıya ödenmişse, hâkim taşıma ücretinin iadesine karar verecektir. Eğer taşıma ücreti ödenmemiş ise; bu halde hakkın kaybedildiğini tespit etmek suretiyle taşıyıcının taşıma ücreti talebini reddedecektir.

Bu önerimize karşın, doktrinde tazminat ödeme yükümlülüğünün taşıyıcının taşıma işinin ifası borcunun yerini aldığını ifa edilmektedir⁵⁷⁵. Bu görüşe göre, tazminat ödemekle yükümlü olan taşıyıcı, kendi edimi yerine tazminat ödeme yükümlüsü olarak taşıma ücretini talep hakkını kaybetmemektedir. Taşıma ücretinin mevzuat itibariyle geri

⁵⁷⁵ Karan, s. 587.

ödenmesi eşyanın zıya veya hasarı halinde ödenecek tazminatın eşyanın teslim alındığı andaki objektif değeri ile sınırlı tutulmasına bağlanmaktadır. Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı andaki objektif değerine taşıma ücreti dâhil olmadığından hak sahibine taşıma ücretini geri alma hakkı verildiği düşünülmektedir. Ancak bu görüş, bir taraftan taşıma ücretini talep hakkının kaybedilmediğini belirtmesi, diğer taraftan ise hak sahibine taşıma ücretini geri alma hakkı tanındığını ifade etmesi noktasında çelişkilidir. Mevcut mevzuat itibariyle hâkimin, zıya veya hasarın varlığını ve taşıyıcının bu sorumluluktan kurtuluşuna imkân tanıyan bir durumun mevcut olmadığını tespit ile taşıyıcının taşıma ücretini talep hakkını baştan itibaren yitirdiği savunulabilir. Böylece hâkim kararıyla geriye yönelik olarak kaybedilen taşıma ücretini talep hakkı sebebiyle ödenmemiş olan taşıma ücreti taşıyıcı tarafından talep edilemeyecektir. Eğer taşıyıcıya taşıma ücreti ödenmişse, hâkim söz konusu tespit ile birlikte taşıma ücretinin iadesine de hükmedecektir.

TTK m. 883/1'in ilk cümlesi "*Taşıyıcı, zıya veya hasardan sorumlu olduğu hâllerde ... taşıma ücretini geri verir.*" şeklindedir. İlk cümle yalnız başına dikkate alınırsa, hasarın var olduğu hallerde de taşıyıcının taşıma ücretini tamamen kaybettiği sonucuna varılmalıdır. Ancak TTK m. 883/1'in ikinci cümlesi "*Ancak, hasar hâlinde, birinci cümle uyarınca yapılacak ödemeler 880 inci maddenin ikinci fıkrasına göre saptanacak bedel ile orantılı olarak belirlenir.*" şeklindedir. Hükmün ikinci cümlesinde yer verilen "...birinci cümle uyarınca yapılacak ödemeler..." atfı ve taşıma ücretinin de birinci fıkrada sayılması sebebiyle taşıma ücreti bu kapsamda değerlendirilmelidir. Deyim yerindeyse, taşıma ücreti ilk cümle ile tamamen geri alınmış, ikinci cümle ile tespit edilecek hasar oranına göre taşıma ücretinin iade edileceği belirtilerek taşıma ücreti hasarlı olmayan kısım oranında geri verilmiştir. Bu iki cümle bir arada değerlendirildiğinde; hasar halinde taşıma ücretinin hasar oranına göre kaybedileceği sonucuna varılmalıdır. Ancak eşyanın zıya halinde, hasarı halinde olduğu gibi orantılı olarak belirleme öngörülmediğinden ve aslında zıya halinde eşyanın ekonomik değerinin yok olması sebebiyle geri verilecek bir değer kalmadığından taşıyıcı, taşıma ücretini talep hakkını tamamen kaybetmektedir.

Taşıma ücretinin geri verilmesi noktasında zıya veya hasar halinde ödenecek tazminatta olduğu gibi miktar sınırı öngörülmemektedir. Eşyanın net olmayan ağırlığının her bir kilogramı başına 8,33 özel çekme hakkının ödenmesi (TTK m. 882/1; CMR m.

23/3) gibi bir miktar sınırı taşıma ücretinin geri verilmesi için geçerli değildir⁵⁷⁶.

Eşyada zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınmalıdır (TTK m. 875/2). Böyle bir durumun varlığı halinde taşıma ücretinin akıbetine ilişkin mevzuatta açık bir düzenlemeye yer verilmemektedir. Buna karşın, taşıma ücretinin iadesi tazminatın belirlenmesine bağlandığı için tazminat kapsamında hesaplanan taşıma ücretinin sayılan hallerin varlığının etkili olduğu ölçüde taşıma ücretinin orantılanarak iadesine karar verilmesi gerekir⁵⁷⁷.

a. Kısmi Zıya Halinde Taşıma Ücreti

Kısmi zıya halinde, gönderenin taşıma sözleşmesini akdederken var olan haklı beklentisi eşyanın zıyaa uğramayan kısmı oranında karşılanmış olur. Ancak sırf eşyanın bir kısmı karşılıksız kaldı diye taşıyıcıyı tamamen ücret hakkından yoksun bırakmak hakkaniyete uygun düşmemektedir. Bu sebeple, bu husus CMR'de açıkça düzenlenmiştir (m. 23/4).

CMR m. 23/4'e göre; kısmi zıya halinde iade edilecek ödemeler, eşyanın zıyaa uğradığı kadarıyla olacaktır. Bu ödemelerin kapsamına taşıma ücreti de dâhildir⁵⁷⁸. Bu halde taşıyıcı eşyayı zıyaa uğratmadığı ölçüde taşıma ücretine hak kazanacaktır. Taşıma ücretinin iade edilecek kısmı, eşyanın zıyaa uğrayan kısmı ile taşınması kararlaştırılan eşyanın tamamının oranlanmasının sonucuyla çarpılarak hesaplanacaktır. Örneğin, eşyanın yarısı zıyaa uğramışsa ödenecek olan taşıma ücreti, ödenmesi kararlaştırılan taşıma ücretinin yarısı olacaktır⁵⁷⁹. Bu durum aynı cins eşyanın taşınması için geçerlidir. Farklı cins eşyanın bir arada taşındığı durumlarda eşyanın zıyaa uğrayan kısmın ağırlığı dikkate alınarak taşıma ücretinin iadesine karar verilmesi hakkaniyete aykırı sonuçlar meydana getirebilir. Zira böyle bir durumda örneğin; eşyanın zıyaa uğrayan kısmının ağırlığı, diğer kısmından ağırlık olarak az olmakla birlikte taşıdığı ekonomik değer itibarıyla daha fazla olabilir. Bu bakımdan taşıma ücretinin eşyanın ağırlığı değil, ekonomik değeri dikkate

⁵⁷⁶ Adıgüzel, s. 216; Aydın, s. 123; Arkan, Masraflar, s. 30.

⁵⁷⁷ Arkan, Ücret Hakkı, s. 353; Adıgüzel, s. 216, 219; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 156-157.

⁵⁷⁸ Erdil, s. 350-354; Adıgüzel, s. 218; Akıncı, s. 140.

⁵⁷⁹ Akıncı, s. 138-139; Özdemir, s. 155.

alınarak oranlama yapılmak suretiyle tespiti gerekir⁵⁸⁰.

Taşıma ücreti mahkemenin kararından önce taşıyıcıya tam olarak ödenmişse, mahkemenin zıya için öngördüğü değer ödeyene iade edilmelidir. Taşıma ücreti ödenmemişse, mahkemenin kararıyla zıyaa uğramayan eşya için taşıma ücreti taşıyıcıya ödenmelidir. Eşyanın zıyaa uğraması sebebiyle mahkemeye başvuran kişi aynı zamanda taşıma ücretini ödemekle yükümlü kişi ise, taşıma ücretini kısmi zıya sebebiyle elde edeceği tazminattan mahsup edebilir⁵⁸¹.

TTK'da kısmi zıya halinde taşıma ücretinin iadesine ilişkin açıkça bir düzenlemeye yer verilmemektedir⁵⁸². Ancak TTK m. 883'te hasarın varlığı halinde tespit edilen hasar oranında geri iade edilecek ödemelerin belirlenmesi hükmünün kıyasen kısmi zıya halinde de uygulanması uygun olacaktır⁵⁸³.

b. Kısmi Hasar Halinde Taşıma Ücreti

Hem TTK hem de CMR'de kısmi hasarın varlığı halinde taşıma ücretinin ödeyene geri iadesi açıkça düzenlenmiştir (TTK m. 883; CMR m. 23/4, 25). Eşyada kısmi hasarın varlığı halinde, eşyanın kısmi zıyaında olduğu gibi taşıma ücretinin hasara uğrayan kısmıyla orantılı olarak iadesi gerekmektedir.

c. Zıya Karinesinin Varlığı Halinde Taşıma Ücreti

Mevzuatta öngörülen sürelerin geçmesinin ardından hak sahibi zıya karinesine dayanarak eşyanın zıyaa uğradığını ileri sürebilir (TTK m. 874/1; CMR m. 20/1). Zıya karinesine dayanılması halinde artık eşya hukuken zıyaa uğramış kabul edilir. Bu halde tazminat talebiyle açılan bir davada hâkim taşıyıcının zıyadan doğan sorumluluğu çerçevesinde hüküm kurarak taşıyıcı aleyhine tazminata hükmedecektir. Doğal olarak yukarıda anlatıldığı üzere, zıyaa uğramış eşya için daha önce taşıma ücreti ödenmişse, ödeyene geri verilecektir. Eğer taşıma ücreti hâkim tarafından tazminata hükmedilmeden önce henüz ödenmemişse, taşıyıcının taşıma ücretini talep hakkını yitirdiğinden bahisle

⁵⁸⁰ **Özdemir**, s. 155. Aydın taşıma ücretinin genellikle eşyanın ağırlığı dikkate alınarak dikkate alınarak belirlendiğinden bahisle ağırlığın oranlanmasının bu halde de uygulanacağını, ağırlık kriterinin uygulanma imkânının olmadığı durumlarda eşyanın değeri dikkate alınarak oranlama yapılması gerektiğini ifade etmektedir, **Aydın**, s. 126-127.

⁵⁸¹ **Özdemir**, s. 155.

⁵⁸² Mehaz HGB § 432'de de kısmi zıya halinde yapılan ödemelerin geri iadesi durumu açıkça düzenlenmemiştir.

⁵⁸³ **Adıgüzel**, s. 215.

hâkim artık taşıma ücretinin talep edilemeyeceğine karar verecektir.

Zıya karinesine dayanmış olması halinde taşıyıcı taşıma ücretini talep hakkını bazı durumlarda tamamen kaybetmemektedir. Bu durumlar mevcut ise taşıma ücretini talep hakkı, kanunun öngördüğü bir takım şartların ortaya çıkması anına kadar geçici olarak kullanılamaz hale gelmektedir. Hak sahibi zıya karinesine dayanarak zıya sebebiyle elde ettiği tazminatı alırken, eşya eğer bulunursa kendisine haber verilmesini talep edebilir (TTK m. 874/2; CMR m. 20/4). Hak sahibi bu hakkını kullanmış⁵⁸⁴ ve daha sonra eşya bulunmuşsa, taşıyıcının kendisine ödediği tazminat ile birlikte taşıma ücretini hak sahibine geri ödemesi gerekmektedir. Geçici olarak kullanılamaz hale gelen taşıma ücretini talep hakkı, eşyanın daha sonra hak sahibinin eşyanın teslimini kabulü birlikte kullanılabilir hale gelmektedir.

Hak sahibinin zıya karinesine dayanmış olması halinde hak sahibi taşıyıcının ödediği tazminatı alırken, eşyanın bulunması halinde kendisine iade edilmesini talep etmeyebilir. Bu durumda taşıma ücretini talep hakkı; geçici değil, tam olarak o anda kaybedilmektedir. Eşyanın iadesi talebinde bulunmakla birlikte, hak sahibi taşıyıcının eşyanın bulunduğu bildirimine karşın, eşyanın iadesini talep etmemiş veya bildirimini cevapsız bırakmışsa taşıma ücretini talep hakkı artık tam olarak kullanılamamaktadır (TTK m. 874/4; CMR m. 20/4).

Taşıma ücreti, zıya karinesine dayanarak davayı açan hak sahibi tarafından değil, üçüncü bir kişi tarafından ödenmiş olabilir. Eşyanın zıyaa uğradığından bahisle bu kişi taşıma ücretini geri almış olabilir. Hak sahibi daha sonra taşıma ücretinin teslimini talep ediyorsa her ne kadar daha önce taşıma ücretini üçüncü kişi ödemişse de hak sahibi dahi bu durumda taşıma ücretini ödeyebilir. Önemli olan taşıma ücretinin ödenmiş olmasıdır. Aksi halde taşıyıcı hak sahibine eşyayı iade etmeyebilir (TTK m. 874/3; CMR m. 20/3).

Eşyanın bulunarak hak sahibine tesliminde, taşıma ücretinin ödenmesine ilişkin öngörülen genel kurallar geçerlidir (TTK m. 870). Zira eşyanın hak sahibine teslimi o anda gerçekleşmektedir. Bu halde taraflar arasında önce taşıma ücretinin ödenmesi sonra

⁵⁸⁴ CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda; bu hakkın usulüne uygun olarak kullanılması gerekmektedir. CMR m. 20/2'ye göre, bu talep yazılı olarak yapılmalıdır. Ayrıca bu hak, tazminatın ödenmesini takip eden bir yıl içinde eşyanın bulunması halinde kullanılabilir. Bir yıldan sonra taşıyıcı eşyayı hak sahibine vermekle yükümlü değildir. Bu andan itibaren taşıyıcı eşya üzerinde tasarruf hakkına sahiptir (CMR m. 20/4). TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından ise, benzer bir usul söz konusu değildir. Ulusal sınırlarda kalan taşımalarda bu hakkın kullanılması için şekil serbestisi bulunmaktadır.

bulunan eşyanın teslim edilmesi gibi bir kararlaştırma mevcut değilse aynı anda karşılıklı ifa (Zug um Zug) kuralı gereği taşıma ücreti eşyanın teslimi anında ödenmelidir (TTK m. 870/1).

2. Geniş Anlamda Taşıma Ücreti

Zıya veya hasardan doğan sorumluluğun varlığı halinde taşıyıcının geniş anlamda taşıma ücretini talep hakkını yitirip yitirmediği değerlendirilmelidir. Bekleme ücreti, talimat hakkının kullanılmasından doğan ek ücret ve taşıma veya teslim engellerinin varlığı halinde alınan önlemler sebebiyle hak kazanılan ek ücret bu kapsamdadır.

Bekleme ücretinin akıbetine ilişkin olarak zıya veya hasardan doğan sorumluluğun varlığı halinde TTK m. 883 ve CMR m. 23/4'te açıkça bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu hükümlerde ifade edilen taşıma ücreti; taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılan veya TTK m. 20 ile sonradan talep edilebilen ve asli edim olarak taşıma işinin karşılığını oluşturan taşıma ücretidir. Talep edenin kusurundan kaynaklı olarak hak kazanılan ücretlerin iadesinin gerekmediği doktrinde ileri sürülmektedir⁵⁸⁵. Bu kapsamda yer alan bekleme ücretinin de bu görüşe göre iadesinin gerekmediği ifade edilmektedir⁵⁸⁶. Ancak belirtmek gerekir ki; bekleme ücretinin mevcut mevzuattaki hareket noktası kusur değil, sözleşmeye dayalı olarak veya taşıyıcının kendi riziko alanı dışından kaynaklanan bir sebeple makul yüklenme veya boşaltma süresinden daha fazla beklenilmesidir. Riziko alanı teorisi daha önce de ifade edildiği üzere taşıyıcının kusurunu değil, mevcut aksaklığın taraflardan birinin risk alanından kaynaklanmış olmasını dikkate almaktadır.

Bunun yanında kusur, taşıma ücretinin iade edilmesinden önce değerlendirilmesi gereken bir şart olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda kusur, eşyanın zıya veya hasara uğradığını tespit ettikten sonra taşıyıcının sorumluluğunun bulunup bulunmadığı noktasında önem arz etmektedir. Taşıyıcının kusursuz sorumluluğunun öngörüldüğü durumlar hariç olmak üzere kusur, sorumluluğun varlığını tespiti hizmet etmektedir. Örneğin; taşıt arızasında taşıyıcının kusurunun bulunması şart değildir (TTK m. 877; CMR m. 17/3).

TTK m. 883'te ve CMR m. 23/4'te iade edilecek ödemelere bakıldığında “...ve taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri de karşılar.” ifadesi sorunun çözümde yol

⁵⁸⁵ Adıgüzel, s. 219; Arkan, Masraflar, s. 32. Sözleşmeye aykırı davranışı sebebiyle yapılan ödemelerin iadesinin istenemeyeceğine ilişkin bkz. Arkan, Demiryolu, s. 177.

⁵⁸⁶ Arkan, Masraflar, s. 32; Karan, s. 588.

gösterici niteliktedir⁵⁸⁷. Taşıyıcıya yapılan ödemelerin ancak taşıma işiyle ilgili ise iadesi gerekecektir⁵⁸⁸. Bu anlamda bekleme ücretinin taşıma işiyle ilgili bir ödeme olduğunu söyleyebilmek güçtür. Aksine taşıma işinin bir parçası olan yükleme veya boşaltmanın süresinde yapılmaması, diğer bir deyişle taşıma işinin gerçekleşmemesi sebebiyle kanun tarafından ödenmesi öngörülen ücrettir. Bu bakımdan taşıyıcının zıya veya hasardan doğan sorumluluğuna hükmedildiği durumlarda, taşıyıcının bekleme ücretine hanel gelmeyeceği belirtilmelidir. O halde bekleme ücretinin iadesi gerekmemektedir.

Talimat hakkının kullanılmasından doğan ek ücret, taşıyıcının aldığı talimat doğrultusunda taşımanın ifası sonucunda hak kazandığı ücrettir (TTK m. 868/1; CMR m. 12/5, 16). Bu ücret, talimat verme yetkisi bulunan gönderenin veya gönderilenin kanuni bir hakkı olan taşıma işine yön verme hakkının kullanılmasıyla ortaya çıkmaktadır. Böylece taşıma sözleşmesi kanuni bir hakkın kullanılmasıyla değiştirilerek ona yeniden şekil verilmektedir. Taşıma işi artık gönderenin öngördüğü yeni taşıma işi olmaktadır. Örneğin; gönderen taşıma esnasında taşıyıcıya eşyanın başka bir varma yerine götürülerek başka bir gönderilene eşyayı teslim etmesi yönünde talimat verebilir. Bu halde artık taşıma sözleşmesi, varma yeri yeni varma yeri, gönderilen ise yeni gönderilen olarak kanunen değiştirilmiş olur. Bu güzergâh çerçevesinde daha fazla emek ve sermaye harcayan taşıyıcı uygun bir ek ücret talep edebilir. Kanun koyucunun giderle birlikte taşıma ücretini de saymak suretiyle ödentileri sadece giderleri sayma değil, örneklendirme yaparak taşıma işiyle ilgili ödemelerin iadesini amaçladığı söylenebilir⁵⁸⁹. Böylece taşıma işiyle ilgili bir ödeme olan talimat hakkının kullanılmasından doğan ek ücretin de bu bağlamda iadesi gerektiği kanaatindeyiz⁵⁹⁰.

Taşıma veya teslim engellerinin varlığı halinde alınan önlemler sebebiyle hak kazanılan ek ücret; taşıyıcının taşıma veya teslim engelinin ortaya çıkması durumunda bu engelin ortadan kaldırılması için taşıyıcının talimat verme yetkilisinin menfaatine uygun

⁵⁸⁷ CMR m. 23/4'ün İngilizce metnindeki ifadesi "...other charges incurred in respect of the carriage of the goods..." şeklindedir.

⁵⁸⁸ Nitekim geri ödeme bakımından tek sınırlama, söz konusu taşıma işiyle ilgisinin bulunup bulunmadığıdır, **Karan**, s. 588; **Özdemir**, s. 154; **Aydın**, s. 123. Taşıma işiyle ilgisi olan ödemelerin iadesi gerekmektedir.

⁵⁸⁹ Özdemir, hükmün dar değil, geniş yorumlanarak taşımayla ilgili tüm ödemelerin bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir, **Özdemir**, s. 154-155.

⁵⁹⁰ Aynı yöndeki görüş için bkz. **Karan**, s. 588. Arkan da talimat hakkının kullanılmasından doğan ek ücreti, iadesi gereken ödemeler arasında saymakla birlikte, neden bu kapsamda kabul edildiğine ilişkin bir bilgiye yer vermemektedir, **Arkan**, Masraflar, s. 32.

tedbiri almasından dolayı ödenen ücrettir. Bu tedbirlerin alındığı durumlarda, taşıma sözleşmesi ortadan kalkmış değildir. Taşıma sözleşmesi mevcuttur ve taşıma işi devam etmektedir. Eşyayı taşıttan boşaltma tedbirinin alınması durumunda ise taşıma işi kanunen sona ermiş sayılır (TTK m. 869/3; CMR m. 16/2). Bu halde dahi boşaltma işinin sonucunda taşıma işi ortadan kalkmaktadır. Dolayısıyla ücrete taşıma işinin devamı esnasında hak kazanılmaktadır. Bu önlemler taşıma işinin devamını sağlamak üzere alınmakta ve ücret hakkı da taşıma işi nedeniyle doğmaktadır. Bu gerekçeyle, bu ek ücretin de talimat hakkının kullanılmasından doğan ek ücrette olduğu gibi ödeyene iadesi gerekmektedir.

Hükümün lafzi yorumlanarak talimat hakkının kullanılmasından doğan ek ücretin ve taşıma veya teslim engellerinin varlığı halinde alınan önlemler sebebiyle hak kazanılan ek ücretin teknik anlamda gider olmadığı dolayısıyla bu kapsamda değerlendirilemeyeceği düşünülebilir. Ancak bu yöndeki bir düşünce isabetli değildir. Zira teknik anlamda gider; taşıma konusu eşya için yapılan ve duruma ve şartlara göre yapılması zorunlu olan harcamalardır. Talimat hakkının kullanılmasından doğan ek ücret, eşya için ödenmekte olup talimata uyma yükümlülüğünün gereği ortaya çıkan durumun sonucu olarak ödenmesi zorunludur. Benzer şekilde, taşıma veya teslim engellerinin varlığı halinde alınan önlemler sebebiyle hak kazanılan ek ücret bu anlamda teknik anlamda dahi gider kavramı içinde değerlendirilmelidir⁵⁹¹.

III. Gecikmenin Varlığı

Her borç ilişkisinde olduğu gibi taşıyıcı da borcunu tam ve gereği gibi ifa etmelidir (TBK m. 112). O halde taşıyıcı taşıma işini taşıma sözleşmesinde ve kanunda öngörülen şekilde gerçekleştirmelidir. Taşıyıcının eşyayı koruma borcunun, yani eşyayı zıya veya hasara uğramadan teslim aldığı şekliyle teslim etmenin yanı sıra eşyayı zamanında teslim etme borcu da bulunmaktadır. Bu durum, taşıyıcının taşıma sözleşmesinin ifasında özen gösterme borcu olarak ifade edilmektedir⁵⁹². Taşıyıcının eşyayı zamanında teslim etme borcu karşısında eşyanın gönderilene tesliminde geciktiği hallerde sorumlu tutulması gerekmektedir.

Taşımanın gecikmesi halinde, esasen eşya gönderilene bir şekilde teslim edilmiştir.

⁵⁹¹ Giderin üçüncü kişiye yapılan bir ödeme olması gerekmez. Taşıyıcı bizzat kendi malvarlığında bulunan bir maddi değeri de gider olarak haralayabilir.

⁵⁹² Yetiş Şamlı, s. 36.

Ancak taşıma sözleşmesi gereği gibi ifa edilmemiştir. Böyle bir durumda gönderenin taşıma sözleşmesini akdederken mevcut olan beklentisi tam olarak karşılanmamıştır. Beklentisinin tam olarak karşılanacağı inancıyla taşıma ücreti ödemeyi taahhüt eden gönderenin haklı beklentisinin zarar görmesi sebebiyle taşıma ücretinin de gözden geçirilmesi aynı zamanda kanuni bir yükümlülüktür. Kanun koyucu TTK m. 875/3 ve CMR m. 23/5'te gecikme halinde taşıma ücretinin durumunu düzenlemektedir.

Gecikmeden doğan sorumluluk, mevzuatta zıya veya hasardan doğan sorumluluk ile birlikte düzenlenmektedir (TTK m. 875/1; CMR m. 17/1)⁵⁹³. Gecikme kavramının niteliği itibariyle taşıma ücreti konusuna ilişkin sonucu zıya veya hasardan doğan sorumluluktan farklıdır. Ancak aynı sistem içinde düzenlenen zıya veya hasardan doğan sorumluluk ile gecikmeden doğan sorumluluğun varlık şartlarının benzer olması doğaldır. Bu halde gecikmeden doğan sorumlulukta taşıma ücretine ilişkin müeyyidenin uygulanabilmesi için;

- Gecikmenin varlığının tespiti ve
- Taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş imkânının bulunmaması gereklidir.

Bu iki şart birlikte bulunduğu takdirde taşıyıcıya taşıma ücretine ilişkin müeyyide uygulanabilecektir.

1. Taşıma Hukukunda Gecikme

Gecikme, günlük hayatta bir işin öngörülenden sonra gerçekleşmesi anlamına gelmektedir. Taşıma işinde ise, taşıyıcı iki şekilde gecikebilir. Bunlardan biri eşyanın teslim alınmasında gecikme, diğeri eşyanın teslim edilmesinde gecikmedir⁵⁹⁴. Kanun koyucu, taşıyıcının sorumluluğu bakımından eşyanın teslim alınmasında gecikme ile ilgilenmemektedir⁵⁹⁵. Kanun koyucu eşyanın taşıyıcı tarafından sadece geç teslim edilmesi ile ilgilenmektedir. Bundan dolayı, eşyanın taşıyıcı tarafından geç teslim alınmasına rağmen eşyanın taşıma sırasında aradaki farkı kapatarak zamanında teslim edildiği hallerde

⁵⁹³ TTK m. 875/1; “*Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaundan, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.*” şeklinde düzenlenmektedir. CMR m. 17/1’de ise taşıyıcının sorumluluğuna; “*Taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar, eşyanın kaldığı tam veya kısmi zıyadan, hasardan ve teslimindeki gecikmeden sorumludur.*” şeklinde yer verilmektedir.

⁵⁹⁴ **Gençtürk**, s. 125.

⁵⁹⁵ Bu durumdan anlaşılması gereken taşıyıcının kendi kusuru, yani kastı veya ihmali ile eşyanın zamanında teslim alınmamasıdır. Taşıyıcının sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi riziko alanına girmeyen bir sebeple taşıyıcının beklemesi kanun koyucunun ilgilendiği bir konudur (TTK m. 863, 867).

TTK veya CMR anlamında taşıyıcının bir sorumluluğu bulunmamaktadır⁵⁹⁶. Nitekim kanun koyucu taşıyıcının eşyanın teslimindeki gecikmeden sorumlu olduğunu açıkça düzenlemektedir (TTK m. 875/1; CMR m. 17/1)⁵⁹⁷. Böylece, taşıma hukukunda gecikme, taşıma işinin öngörülenden uzun sürmesi ve bundan dolayı taşıma süresinin aşılması olarak tanımlanabilir⁵⁹⁸.

2. Taşıma Süresi

Taşıma hukukunda gecikmenin tanımında ifade ettiğimiz taşıma süresinin aşıldığının tespiti için öncelikle taşıma süresinin belirlenmesi gerekir. Taşıma süresine ilişkin TTK ve CMR’de açıkça hüküm bulunmaktadır (TTK m. 873; CMR m. 19).

a. Taşıma Süresinin Sözleşmeyle Belirlenmiş Olması

Taşıma süresinin belirlenmesinde kural olarak taraflar serbestiye sahiptir. Kural olarak taraflar taşımanın tamamlanması için istedikleri kadar süre belirleyebilirler (TTK m. 893; CMR m. 19)⁵⁹⁹. Birden çok taşıma sözleşmesiyle aynı yere yapılacak olan taşımada bile taraflar farklı uzunlukta taşıma süresi belirleyebilirler. Ancak taşıma süresinin gecikmeyi imkânsızlaştıracak kadar uzun olarak belirlenmesi hukuken mümkün değildir⁶⁰⁰. Zira her ne kadar TTK m. 873 ve CMR m. 19’da taşıma süresinin kararlaştırılabileceğinden söz edilse de TTK m. 854 hükmü ile irade serbestisi sınırlanmaktadır. TTK m. 854’e göre; kanunun, taşıyıcıya yüklediği sorumlulukların, önceden kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Gecikmeyi imkânsız kılacak şekilde uzun süre belirlenmesi ile taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun ortadan kalktığı kabul edilebildiği durumlarda kararlaştırılan bu süre geçersiz sayılacaktır. Böyle bir durumda taşıma süresi hiç kararlaştırılmamış gibi kabul edilecektir. Taşıma süresinin kısalığı sebebiyle bu süre içinde gerçekleştirilmesinin objektif olarak imkânsız olduğu durumlarda

⁵⁹⁶ **Karan**, s. 311-313; **Uslu**, s. 77; **Akıncı**, s. 126.

⁵⁹⁷ CMR m. 17’nin resmi Türkçe tercümesinde hatalı olarak taşıyıcının teslimde gecikmeden sorumlu olacağına yer verilmemiştir. Ancak CMR m. 51/2’ye göre; anlaşmanın bağlayıcı dillerinden biri olan İngilizce CMR metnindeki 17. maddede yer verilen “...as well as for any delay in delivery.” ifadesinden dolayı taşıyıcının teslimdeki gecikmeden de sorumlu olacağı açıktır.

⁵⁹⁸ **Ülgen**, s. 182; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 44; **Gençtürk**, s. 123; **Gençtürk**, Muharrem, “Ticaret Kanunu’nun 780. Maddesine Göre Eşya Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğunun Kapsamı” (Gecikme), www.e-akademi.org, § 1, Erişim Tarihi: 10.11.2016.

⁵⁹⁹ CMR m. 19’da taşıma sürelerinin belirlenmesinde tarafların iradelerine öncelik tanınmasının sebebi, anlaşmaya taraf olan devletlerin karayollarının durumu ve coğrafi unsurlar olarak gösterilmekte, böylece kesin süre vermekten kaçınıldığı ifade edilmektedir, **Uslu**, s. 73; **Aydın**, s. 99; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62, dn. 66.

⁶⁰⁰ **Gençtürk**, s. 126-127; **Uslu**, s. 76-77.

ise, kararlaştırılan süre kesin hükümsüz kabul edilecektir (TBK m. 27)⁶⁰¹.

Taşımanın gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun düzenlendiğinden bahsettiğimiz için gönderilene eşyanın tesliminin erken yapılması halinde akıbeti değerlendirilmelidir. Bu durum, borçlar hukukunda erken ifa olarak kabul edilir. Her ne kadar eşyanın tesliminin erken yapılması halinde taşıma süresine uyulmamış olursa da kural olarak bu durum sözleşmeyle açık veya zımni olarak aksi kararlaştırılmadıkça⁶⁰² taşıyıcının sorumluluğunu gerektirmeyecektir⁶⁰³. Bazı hallerde ise, durumun gereğinden erken teslimin mümkün olmadığı sonucuna varmak gerekmektedir. Niteliği itibariyle eşyanın teslim alınmasının bir hazırlığı gerektirdiği, örneğin boşaltma için gönderilen tarafından belirli aletlerin boşaltma yerinde bulundurulmasının gerektiği taşımalarda erken teslimin mümkün olmadığı sonucuna varılmalıdır. Bunun dışında kural olarak taşıyıcının eşyayı gönderilene erken teslim etme hakkı bulunmaktadır⁶⁰⁴. Nitekim borçlar hukukunda erken ifaya sözleşmenin hükümlerinden veya özelliğinden ya da durumun gereğinden aksi anlaşılmadıkça izin verilmektedir (TBK m. 96).

Taşıma süresi açık veya zımni olarak kararlaştırılabilir. Bazı hallerde taşıma süresinin zımnen kararlaştırıldığı kabul edilmelidir⁶⁰⁵. Taşıyıcının işletmesinin reklamlarında veya tarifelerinde taşımanın belirli süre içinde gerçekleştirileceğinin belirtilmesi halinde taşıma sözleşmesinin tarafları arasında açıkça taşıma süresi kararlaştırılmasa da zımnen taşıma süresinin kararlaştırıldığı kabul edilmelidir⁶⁰⁶. Taşıma süresinin saat, gün veya ay gibi zaman dilimi olarak kararlaştırılması zorunlu değildir. Taraflar arasında herhangi bir zaman dilimi zikredilmemekle birlikte, örneğin; eşyanın belirli tarihte kalkacak olan bir taşıta veya belirli bir tarihte yapılıp sona erecek olan bir

⁶⁰¹ **Akıncı**, s. 128; **Aydın**, s. 102; **Uslu**, s. 76-77.

⁶⁰² Örneğin; gönderilen eşyayı depolamak için bir yer kiralayacaktır. Bunun için teslim için öngörülen günden itibaren kira bedeli ödemek üzere başka bir kişiyle anlaşmıştır. Bu durumu bilen gönderen, taşıyıcı ile teslim gününden önce eşyanın teslim edilmemesi için anlaşmış olabilir.

⁶⁰³ **Uslu**, s. 75; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63.

⁶⁰⁴ Karan da bu hususta TBK m. 96 hükmünden hareket etmekle birlikte, taşıma sözleşmesinde eşyanın erken teslimi için kabule arzının mümkün olduğu halleri, taşıma süresinin açıkça kararlaştırıldığı hallerle sınırlamaktadır, **Karan**, s. 313. Uygulamada örneğin, taşıma süresi taraflar arasında açıkça kararlaştırmadıkça ilgili adrese gelerek eşya teslimatı hizmeti veren taşıma (kargo) işletmelerinde taraflar arasında genellikle süre kararlaştırılmamakla birlikte gönderilene eşyanın erken teslimi reddedilemez. Gerek hükmün açıkça erken ifayı kural olarak mümkün kılması gerekse de uygulamanın aksi yönde olması sebebiyle kanaatimizce bu yöndeki bir görüş isabetli değildir.

⁶⁰⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62.

⁶⁰⁶ **Clarke**, Rn. 58a; **Gençtürk**, s. 127; **Aydın**, s. 100; **Uslu**, s. 74; **Akıncı**, s. 127.

organizasyona yetiştirilmek üzere tesliminin kararlaştırılması halinde de taşıma süresi belirlenmiştir⁶⁰⁷.

Taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma süresini kararlaştırmakla birlikte bazen bu kararlaştırma yeterli açıklıkta değildir. Örneğin, taşımanın beş gün içinde yapılacağı kararlaştırılmış olabilir. Ancak bu sürenin taşıma sözleşmesinin akdedilmesinden itibaren mi yoksa eşyanın teslim alınmasından itibaren başlayacağı konusunda bir açıklık bulunmayabilir. Bu durumda taşıma sözleşmesinin yorumlanarak taşıma süresine ilişkin karar verilmesi uygun olur⁶⁰⁸.

Taşıma sözleşmesiyle tarafların kararlaştırdıkları taşıma süresine taşıma senedinde de yer verilmelidir (TTK m. 857/1-j; CMR m. 6/2-f). Taşıma süresine taşıma senedinde yer verilmesi taşıma süresinin ispatı bakımından kolaylık sağlar (TTK m. 858/1; CMR m. 9/1). Tarafların taşıma süresine taşıma senedinde yer vermemeleri bu konuda aradaki anlaşmaya hanel getirmemektedir.

b. Taşıma Süresinin Sözleşmeyle Belirlenmemiş Olması

Taşıma sözleşmesinin tarafları arasında açık veya zımni olarak taşıma süresi kararlaştırılmamış olabilir. Böyle bir durumda taşıma işinin süresiz olduğundan söz edilemez. Taşıma süresi kanunun uygun gördüğü şekilde tespit edilmelidir.

TTK m. 873'te taşıma süresi taraflar arasında kararlaştırılmamışsa “*Taşıyıcı, eşyayı ...şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde, teslim etmekle yükümlüdür.*” hükmüne yer verilmektedir⁶⁰⁹. CMR m. 19'da benzer şekilde “*...taşımanın makul süresi ve özellikle parça halindeki eşyalarda tüm eşyayı normal usulle bir araya getirmek için gerekli zaman...*” taşıma süresi olarak kabul edilmektedir⁶¹⁰. Esasen hem CMR hem de TTK'da “*makul süre*” kriteri esas alınmaktadır. Bunun yanında, CMR'de parça halindeki eşyalarda tüm eşyayı normal usulle bir araya getirmek için gerekli zaman makul süre olarak örneklendirilmiştir.

⁶⁰⁷ Gençtürk, s. 127; Uslu, s. 74.

⁶⁰⁸ Aydın, s. 100-101.

⁶⁰⁹ Taşıma süresini düzenleyen eTTK m. 779'a göre tarafların taşıma süresini kararlaştırmadığı hallerde, taşıma süresinin tespiti için öncelikle ilgili taşıma için bir ticari teamülün mevcut olup olmadığına bakmak gerekliydi. Taşıma süresini düzenleyen TTK m. 873'de ise, CMR m. 19 ve HGB § 423 ile uyumlu olarak ticari teamülün varlığı aranmamaktadır.

⁶¹⁰ CMR m. 19'un İngilizce metninde “*...the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way...*” şeklindedir.

Makul süre, somut olay için özenli bir taşıyıcı olarak nitelendirilebilecek bir kişinin taşımayı gerçekleştirebileceği süredir. Somut olayda; eşyanın ve taşıtın özellikleri, taşımanın yapıldığı güzergâhın durumu, taşıma anı gibi hususlar dikkate alınmalıdır. Bu hususlar somut olaya göre farklılık arz edebilen ancak objektif olarak değerlendirilmesi gereken unsurlardır⁶¹¹. Makul sürenin hesabında somut taşımadaki hususlardan hareket edilmekle birlikte, taşıma sırasında ortaya çıkan hususlar değil, taşımanın akdi esnasında var olması beklenen hususlar dikkate alınmalıdır⁶¹². Örneğin, taşımanın aralık ayında Türkiye'nin güneyinde ve genellikle kar yağmayan yerleşim yerleri arasında yapılacak olan taşımada kar yağmış ve yollar kapanmışsa bu durum göz önünde bulundurulmamalıdır⁶¹³. Zira somut olayda özenli bir kişiye tanınabilecek süre içinde o bölgede kar sebebiyle yolların kapanacağı dikkate alınmaz.

Özenli taşıyıcı (sorgfältigen Frachtführer/ diligent carrier); somut taşıyıcıdan bağımsız olarak göz önünde bulundurulması gereken objektif üçüncü kişidir⁶¹⁴. Bu kişi, işinde özen gösteren bir kişi olarak düşünülmelidir. Özenli taşıyıcı; arızı olarak taşıma işini yapan, taşıma konusunda bilgisi olmayan veya bilgisi olup da o işte gayretsiz bir kişi değildir. Sürekli olarak taşıma işiyle meşgul olan ve taşıma işinde bilgisi ve gayreti olan soyut üçüncü kişidir.

Taşıma süresinin taraflar arasında kararlaştırılmadığı hallerde, CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda, eşyanın teslim alınmasından itibaren 60 gün içinde eşya gönderilene teslim edilmemişse, hak sahibinin zıya karinesine dayanabileceğine yer verilmektedir (CMR m. 20). O halde CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda, özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek süre 60 günden uzun olarak tespit edilmişse, bu süre en fazla 60 gün olarak değerlendirilmelidir⁶¹⁵. TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda ise; özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek süre, zıya karinesinin başlangıcı taşıma süresinin

⁶¹¹ **Kara**, s. 157; **Yetiş Şamlı**, s. 42-43; **Clarke**, Rn. 58b; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63; **Gençtürk**, s. 127; **Aydın**, s. 102.

⁶¹² **Gençtürk**, s. 129; **Aydın**, s. 103-104.

⁶¹³ Olağanüstü durumlar makul sürenin hesaplanmasında değil, taşıyıcının sorumluluğunun bulunup bulunmadığının araştırılması bakımından dikkate alınmalıdır, **Kara**, s. 156; **Yetiş Şamlı**, s. 43-44.

⁶¹⁴ Doktrinde bu kişi için “*basiretli taşıyıcı*” veya “*tedbiri taşıyıcı*” kavramları da kullanılmaktadır, **Kaya**, s. 249; **Gençtürk**, s. 127-129; **Aydın**, s. 102-105; **Akıncı**, s. 128; **Yetiş Şamlı**, s. 42; **Uslu**, s. 72-80; **Karan**, s. 590. Kanaatimizce, özenli taşıyıcı kavramı TTK m. 873'te kullanılan ve CMR m. 19'daki kullanışı itibarıyla “*diligent carrier*” kavramını karşılayan bir kavram olduğundan bu kavramın tercih edilmesi uygun olur.

⁶¹⁵ **Karan**, s. 522.

tamamlanmasından itibaren 20 gün sonra olarak hesaplandığı için böyle bir sınırlandırma söz konusu olmayacaktır (TTK m. 874/1).

3. Gecikme Halinde Taşıma Ücreti

Taşıyıcı taraflar arasında öngörülen sürede veya kanunun öngördüğü makul sürede taşımayı gerçekleştirmezse, taşıma süresi aşılmıştır. Taşımada gecikme gerçekleşir. Taşımanın gerçekleştirilmesinde menfaati bulunanlarca istenmeyen bu durum taşıma hukukunda yaptırıma tabi tutulmuştur. Gecikmeden doğan sorumluluğun taşıyıcı aleyhine sonuçlarından biri taşıma ücreti üzerinde gerçekleşmektedir.

a. Zararın Mevcut Olmadığı Durumlarda Taşıma Ücreti

Gerçekleştirilen bir taşıma sonucunda menfaat sahiplerinin zararının mevcut olmaması taşıyıcı aleyhine tazminata hükmedilmesine engel oluşturmaktadır (TTK m. 875/1; CMR m. 17). Eşya üzerinde zararlı bir sonucun bulunmadığı taşımalarda, eşyayı koruma borcuna riayet edilmiş olunmaktadır. Eşyayı koruma borcuna riayet edilmiş olunması gönderenin taşıma sözleşmesini akdederken oluşturulan eşyanın varma yerine götürülmesi beklentisinin karşılandığı anlamına gelmektedir. Ancak bu durum gönderenin tüm beklentilerinin karşılandığı anlamına gelmemektedir. Buna binaen TTK'da gecikme halinde taşıma ücretine ilişkin bir müeyyide uygulanması için zararın varlığı şart koşulmamaktadır (m. 875/3).

Herhangi bir zarar mevcut olmasa da menfaat sahipleri tarafından gecikme sebebiyle taşıyıcı hasım gösterilerek dava açılabilir⁶¹⁶. Kanun bu gerekçeyle açılan bir davada taşıma ücretinin gecikmeyle orantılı olarak indirilmesi gerektiğini belirtmektedir (TTK m. 875/3). Taşıma ücretinin indirilmesini talep hakkı, kanundan doğan bir ifaya eklenen cezai şart niteliğindedir⁶¹⁷.

⁶¹⁶ TTK m. 875 hükmünün kenar başlığında “Ziya veya Hasar ile gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk” olmakla birlikte üçüncü fıkrada “...**herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir...**” hükmüne yer verilmesi kenar başlığı ile hükmün içeriği ile çelişki oluşturmaktadır. Bu durumun kaynağı olarak hükmün mehzazı HGB § 425 hükmü gösterilebilir. Ancak belirtmek gerekir ki, TTK m. 875/3 hükmünün benzeri bir düzenleme HGB § 425'te yer almamaktadır. Esasen daha önce eTTK m. 780/1'de yer verilen bu düzenleme özgün olarak nitelendirilebilecek bir sisteme sahiptir, **Gençtürk**, Gecikme, § 18, 47.

⁶¹⁷ **Uslu**, s. 89; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 176; **Aydın**, s. 144; **Akıncı**, s. 145; **Gençtürk**, s. 157; **Gençtürk**, Gecikme, § 11-13, 47. Cezai şartı düzenleyen TBK m. 179/2'de cezai şartın varlığı için kararlaştırılmış olması aranmakta ise de bu durum bir kanun hükmünün cezai şart olarak öngörülemediği anlamına gelmemektedir. TBK m. 179/2 hükmü cezai şartın taraflar arasında kararlaştırılması durumunu düzenleyen özel hüküm niteliğindedir, **Eren**, s. 1185.

Taşıma ücreti gecikme halinde, gecikme süresi ile orantılı olarak indirilecektir (TTK m. 875/3). Bunun için gecikme süresi ile taraflar arasında kararlaştırılan veya böyle bir kararlaştırma yoksa makul olarak değerlendirilen süreyi aşan süre oranlanarak bir orantıya ulaşılır. Örneğin, taraflar arasında taşımanın 6 gün içinde gerçekleştirilmesi kararlaştırılmış, buna karşın eşya fiilen gönderilene 9. gün teslim edilmiş olabilir. Bu halde gecikme süresi 6 günü aşan süre olan 3 gündür. Gecikme süresi olan 3 gün ile kararlaştırılan süre olan 6 gün orantılanır ve $\frac{1}{2}$ oranına ulaşılır. Bu orantı taşıma ücretine de uygulanarak taşıyıcının örneğin 300 TL'lik taşıma ücreti $\frac{1}{2}$ (%50) oranında indirilerek 150 TL taşıma ücretine hak kazandığı tespit edilir. Bu basit hesaplama yöntemiyle ulusal sınırlarda kalan taşımalarda gecikmeden doğan sorumluluk objektif kriterlere bağlanmış olup gecikmeden kaynaklanan anlaşmazlığın dava yoluna gitmeden çözülebilmesi amaçlanmaktadır⁶¹⁸.

TTK m. 875/3'te, taşıma ücretinin gecikme süresiyle orantılı olarak indirileceği ifade edilmekte, taşıma ücretini talep hakkının tamamen sona erip ermeyeceği konusunda herhangi bir ifadeye yer verilmemektedir. Oysaki eTTK m. 780/1'de gecikme süresi kararlaştırılan taşıma süresinin iki katını aşarsa taşıma ücretinin tamamen düşeceğine yer verilmekteydi. Esasen böyle bir ifadeye yer verilmesine gerek yoktur. Gecikme süresi, taraflar arasında kararlaştırılan veya böyle bir kararlaştırma yoksa makul olarak değerlendirilen süreye ulaştığı takdirde zaten doğal olarak taşıma ücreti kaybedilmiş olacaktır. Örneğin, 6 gün olarak kararlaştırılan taşıma süresi 12. günü tamamladıktan sonra tamamen kaybedilmiş olacaktır. Zira bu durumda gecikme süresi kararlaştırılan taşıma süresini geçeceğinden %100 veya daha fazla bir indirim ortaya çıkacaktır. Taşıyıcının gönderene veya gönderilene taşıma ücretini borçlanması düşünülemeyeceğinden %100 veya daha fazla bir indirim oranına ulaşıldığında taşıyıcı taşıma ücretini talep hakkını tamamen kaybedecektir. CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda ise, taşıma süresinin ne kadar aşıldığının kural olarak⁶¹⁹ önemi yoktur⁶²⁰.

Taşıma süresinin gün olarak kararlaştırıldığı hallerde TTK'da öngörülen orantılı yaptırım adil gibi görünmektedir. Buna karşın, taraflar arasında taşıma süresinin gün dışında -örneğin saat olarak- kararlaştırılmasına bir engel bulunmamaktadır. Kanun'da

⁶¹⁸ **Gençtürk**, Gecikme, § 24.

⁶¹⁹ Zıya karinesinin uygulanmasında taşıma süresinin CMR m. 20'de öngörülen sürelerin aşılmasına hukuki sonuç bağlanmaktadır.

⁶²⁰ **Uslu**, s. 89.

orantıdan bahsedildiğine göre süre, kararlaştırılan veya makul süreyle aynı cinsten; yani aysa ay, günse gün, saatse saat olacaktır. Örneğin; gönderen bir taşıyıcı ile saat 9.00'dan 10.00'a kadar (1 saat içinde) (A) konumundan (B) konumundaki gönderilene teslim etmek üzere eşyanın taşınması konusunda anlaşılabilir. Bu durumda TTK m. 875/3'e göre; eşya gönderilene saat 11'de teslim edilmediği (11.05'te teslim edildiği) takdirde, taşıma ücretini talep hakkını kaybedecektir. Kanaatimizce bu durumun hakkaniyete uygun olduğunu söyleyebilmek güçtür. Zira gönderen taşıma sözleşmesini akdederken var olan eşyanın teslim alındığı haliyle gönderilene teslim edilmesi amacına kavuşmuştur. Gecikme ise, gönderenin eşyanın o anda tesliminde özel bir menfaati yoksa nispeten önemsiz bir gecikmedir. Bu şekilde önemsiz kabul edilebilecek bir gecikme için taşıyıcının ediminden tamamen mahrum kalması ağır bir sonuçtur. Örneğimize dönecek olursak, eşya saat 11.00'de henüz teslim edilmemişse, kanunda öngörülen hukuki sonuç itibarıyla taşıyıcının taşıma ücreti bakımından saat 11.05'te gönderilene eşyayı teslim etmesi ile bir hafta sonra veya bir ay sonra teslim etmesi arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır. Taşıyıcıyı teslimde zorlayacak olan şey, eşyayı koruma borcunun devam ediyor olması ve bu sebeple taşıyıcının eşyaya herhangi bir zarar geleceğinden çekinmesidir. Eşyayı yeterli şekilde muhafaza altında tuttuğunu düşünen taşıyıcı zaten taşıma ücretini talep hakkını kaybettiğini düşünerek söz konusu süreden sonra eşyanın teslimi için acele etmeyebilecektir.

Taşıma ücretinin indirilmesi için dava açmaya yetkili menfaat sahipleri TTK'da açıkça sayılmamaktadır (m. 875/3). Taşıma ücreti dava açılmadan önce taşıyıcıya ödenmiş olabilir. Örneğin; taşıma sözleşmesinin akdedilmesiyle birlikte gönderen taşıma ücretini taşıyıcıya peşin olarak ödemiş olabilir. Bu durumda peşin olarak ödenen taşıma ücretinin geri ödenmesini talep edebilecek kişi gönderendir. Böyle bir durumda gönderilenin davacı sıfatı (aktif husumet ehliyeti) bulunmamaktadır. Ancak taşıma ücreti davanın açılması anında henüz ödenmemişse hem gönderen hem de gönderilen taşıma ücretinin müteselsilen borçlusu olduğundan her ikisi de menfaat sahibi olarak davayı açmaya yetkilidir.

Taşıyıcının bir zararın mevcut olmadığı veya zarardan doğan bir talebin bulunmadığı durumlarda taşıma ücretinin indirilmesine ilişkin müeyyidenin uygulanmasını engel olmak için ileri sürebileceği tek savunma gecikmenin meydana gelmemesi için *"her türlü özeni"* göstermiş olduğudur (TTK m. 875/3). Ancak taşıyıcı bu durumu ispat ederek taşıma ücretinin indirilmesi müeyyidesinden kurtulabilir. Hükümde bahsi geçen *"her türlü*

özen”in gösterilmiş olması, düzenlemenin bir kusur sorumluluğu olduğuna işaret etmektedir⁶²¹. Taşıyıcı bu durumun ispatı ile kusursuzluğunu ispat edecektir. Taşıyıcı zararın doğmasında değil -ki zaten zararın mevcudiyeti aranmamaktadır- gecikmenin meydana gelmesinde kusursuzluğunu ispat etmelidir.

Gönderen veya gönderilen taşıma esnasında vereceği talimat ile eşyanın üçüncü kişiye teslim edilmesini talep edebilir. Böyle bir durumda üçüncü kişiye eşyanın teslimi, taşıma sözleşmesini akdinde kararlaştırılmadığından ve gönderilen olarak seçilecek kişi, mesafe itibarıyla uzak bir kişi dahi seçilebileceğinden, talimat hakkının kullanımı sonucunda taşıma süresi daha önce kararlaştırılan taşıma süresini aşabilir. Taşıyıcı kendisi aleyhine açılan bir davada kural olarak bu durumu ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir. Zira taşıyıcı kural olarak⁶²² verilen bu yöndeki bir talimata uymakla yükümlü olup talimatı uygulamama yetkisi bulunmamaktadır (TTK m. 868). Nitekim böyle bir durumda taşıma sözleşmesi verilen talimat ile tek taraflı değiştirilmiş olur⁶²³. O halde gecikme taşıma sözleşmesinin son haline göre tespit edilmelidir. Eğer taşıma sözleşmesi değiştirilmeden önceki haliyle gecikildiği kabul edilmekle birlikte, değiştirilen haliyle gecikmenin varlığından söz edilemiyorsa, taşıma ücretinde indirim gidilemeyeceği gibi taşıyıcı görülen iş oranında ek bir taşıma ücretini talep hakkına da sahiptir.

CMR’de hak sahibinin gecikme halinde tazminata ilişkin bir sonuç alabilmesi için mutlaka zararın mevcudiyeti aranmaktadır (m. 23/5). Dolayısıyla CMR’nin uygulama alanına giren taşımalarda bir zarar mevcut değil ise, gecikme olsa bile taşıyıcı taşıma ücretini tam olarak elde edecektir. Taşıma sözleşmesinin tarafları arasında TTK m. 875/3’e benzer şekilde gecikme halinde taşıma ücretinin indirileceğine ilişkin bir cezai şart kararlaştırılabilmesi mümkün değildir (CMR m. 41)⁶²⁴.

Son olarak, esasen gecikmeyle ilgili olmamakla birlikte, taşıma ücretine ilişkin şu hususa da kısaca değinmek gerekir. Uygulamada taşıyıcının eşyanın gönderilene erken teslimini teşvik etme amacıyla ek bir ücret ödenmesinin veya gönderilenin eşyayı erken teslim almasını sağlamaya yönelik olarak taşıma ücretinde indirim yapılmasının

⁶²¹ **Gençtürk**, Gecikme, § 10, 12. TTK m. 875/3 hükmünün gerekçesindeki “... *İndirimin yapılamamasının tek sebebi taşıyıcının kusursuzluğunu kanıtlamış bulunmasıdır.*” ifadesi, hükmün kusur sorumluluğu olduğu yönündeki görüşümüzü desteklemektedir.

⁶²² İstisnaen, işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve gönderilenlerin eşyası için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa taşıyıcı verilen talimata uymakla yükümlü değildir (TTK m. 868/1).

⁶²³ **Koller**, § 418, Rn. 4.

⁶²⁴ **Gençtürk**, s. 209; **Akıncı**, s. 144-145; **Aydın**, s. 144.

kararlaştırıldığı ifade edilmektedir⁶²⁵. Böyle bir kararlaştırma yapıldığı takdirde sözleşme özgürlüğünün bir görünümü olarak sözleşmeyi değiştirme özgürlüğü çerçevesinde, taşıma ücretinin miktarı üzerinde değişiklik yapıldığı kabul edilmelidir.

b. Zararın Mevcut Olduğu Durumlarda Taşıma Ücreti

Eşyanın gönderilene geç teslim edildiği durumlarda eşyada bir zarar mevcut olabilir. Diğer bir deyişle, eşya zıya veya hasara uğramış olarak gönderilene geç teslim edilmiş olabilir⁶²⁶. Zarar gecikmeden bağımsız olarak herhangi bir sebeple gerçekleşebileceği gibi gecikme sebebiyle de gerçekleşebilir. Zarar, tazminat talep eden kişinin malvarlığının aktif kısmında azalma veya pasif kısmının artması suretiyle vuku bulur.

TTK m. 875/3'te "*herhangi bir zarar oluşmasa da*" ifadesine yer verilmektedir. Bundan hareketle bir zararın söz konusu olduğu hallerde dahi gecikmeden söz ediliyorsa taşıma ücreti indirimine tabi tutulacaktır. Zararın gecikmeye bağlı veya bağımsız olarak herhangi bir sebeple gerçekleşmesi mümkündür. Örneğin; gereksiz yere patika yola girilmiş ve bundan dolayı eşya sarsılma sonucu hasar görmüş olabilir. Buna karşın gecikmenin sebebi şoförün fazla mola vermesi olabilir. Bu durumda gecikme ile zarar birbirinden bağımsız olarak meydana gelmiştir. Mevzuatta zıya, hasar veya gecikmeden sorumluluğa aynı hükümde yer verilmektedir (TTK m. 875/1; CMR m. 17/1). Ancak sonuçları itibariyle zıya ve hasardan sorumluluk ile gecikmeden doğan sorumluluk farklı hükümlerde yer almaktadır⁶²⁷. Bu hükümlerin birbiriyle yarıştığı ve bu hükümlerden birinin tercihinin gerektiği noktasında bir düzenleme bulunmamaktadır⁶²⁸.

Zıya veya hasar gecikmeye bağlı olarak da gerçekleşebilir. Örneğin; taşımanın gecikmesi sebebiyle taşınan bitkisel eşya çürümüş olabilir. Zıya ve hasarın gecikme sebebiyle gerçekleştiği durumlarda dahi zıya veya hasar durumu ile gecikme durumundan biri tercih edilmek zorunda değildir⁶²⁹. Vurgulamak gerekir ki; eşyanın hangi sebepten

⁶²⁵ **Karan**, s. 313.

⁶²⁶ Eşyanın zıya uğramış halinde teslimi maddi değerinin tamamen kaybedilmiş olarak teslimi halinde söz konusudur. Eşyanın kaybolduğu, çalındığı, üçüncü bir kişiye teslim edilmiş olduğu vb. hallerde, eşyanın iade edilebildiği durumlar saklı kalmak üzere, eşya gönderilene teslim edilemediğinden eşyanın geç teslim edilmesinden de söz edilemez.

⁶²⁷ Gecikmenin müeyyidesi TTK m. 875/3 ve CMR m. 24/5'te düzenlenirken, zıya ile hasarın müeyyidesi TTK m. 880-883 ve CMR m. 23/4 ile 25'te düzenlenmektedir.

⁶²⁸ **Karan**, s. 313-314.

⁶²⁹ **Kaya**, s. 264; **Uslu**, s. 89; **Aydın**, s. 106.

dolayı zarara uğradığının, yani zararı doğuran olayın bir önemi bulunmamaktadır⁶³⁰. Önemli olan bir gecikme, zıya veya hasarın bulunmasıdır. İster aynı sebepten doğsun ister farklı sebepten doğsun hak sahibi gecikme veya zıya ya da hasarın varlığı durumunda bunlara dayanabilir. Örneğe dönecek olursak, hak sahibi isterse gecikmeye isterse de zıyaa dayanarak tazminat talebinde bulunabilir.

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda, zıya veya hasardan doğan zarar ile gecikmeden doğan zararın da mevcut olduğu durumlarda taşıyıcının taşıma ücretine hem zıya veya hasar hem de gecikme sebebiyle müdahale edilmektedir. Zıya veya hasar halinde taşıma ücretinin durumu bahsinde yukarıda ifade edildiği üzere; zıyadan doğan sorumluluğun söz konusu olduğu durumlarda taşıma ücreti ödeyene iade edilir (TTK m. 883). Hasardan doğan sorumluluk halinde ise taşıma ücreti hasar ile orantılı olarak indirilir.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından, gecikmeden doğan zararın varlığı halinde, zıya veya hasardan kaynaklanan sorumluluğun aksine taşıma ücretinden bir indirim yapılması gerekmemektedir. Zira gecikmeden doğan tazminatı düzenleyen CMR m. 23/5'te taşıma ücreti ve diğer ödentilerin iadesini düzenleyen CMR m. 23/4'e atıf yapılmamaktadır. Öyleyse gecikmeden doğan sorumluluğun varlığı halinde taşıyıcı taşıma ücretine tam olarak hak kazanmaktadır⁶³¹.

Gecikme halinde taşıyıcının tazminat sorumluluğunu gerektiren zarar, zıya ve hasardan doğan sorumlulukta olduğu gibi fiili zarar ile birlikte umulan kar kaybı şeklinde gerçekleşebilir. Taşıyıcı, hak sahibinin hem fiili zararını hem de umulan kar kaybını karşılamakla yükümlüdür⁶³². Gecikmeden doğan zarardan anlaşılması gereken dolaylı malvarlığı zararlarıdır⁶³³. Örneğin, gecikme sebebiyle hak sahibi daha önce akdetmiş olduğu sözleşmeleri zamanında ifa edemediği için tazminat ve cezai şart ödenmek durumunda kalmış olabilir⁶³⁴. Böyle bir durumda hak sahibinin fiili zararından söz edilir. Bunun yanında söz konusu eşya teslim edilmediği için hak sahibi yeni sözleşmeler akdetme fırsatlarını kaçırmış olabilir ki bu da hak sahibinin umulan kar kaybıdır. Taşıyıcı gecikme sebebiyle her iki zarardan da sorumlu tutulmaktadır.

⁶³⁰ **Karan**, s. 314.

⁶³¹ **Karan**, s. 591.

⁶³² **Gençtürk**, s. 158; **Karan**, s. 315-316, 589-590.

⁶³³ **Kaya**, s. 248-250; **Aydın**, s. 105; **Uslu**, s. 87.

⁶³⁴ **Karan**, s. 316.

Belirtmek gerekir ki, taşıma ücreti tazminatın ödenmesinde gecikmeden doğan sorumluluk üst sınırı olarak karşımıza çıkmaktadır⁶³⁵. TTK'nın uygulama alanı bakımından gecikmeden doğan sorumluluk söz konusu ise sorumluluk taşıma ücretinin üç katı ile sınırlandırılmıştır (m. 882/3)⁶³⁶. CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda ise, gecikmeden doğan sorumluluk taşıma ücreti kadardır (m. 23/5). Bu sınır, tarafların taşıma ücretinin miktarını kararlaştırdığı hallerde öngörülen taşıma ücreti kadardır. Tarafların taşıma ücretini açıkça kararlaştırmadığı hallerde ise üst sınır hâkim tarafından belirlenecek olan taşıma ücreti kadardır. Bu ikinci durumda, gecikmeden dolayı tazminata hükmetmeden önce hâkimin taşıma ücretinin miktarını belirlemesi gerekmektedir. Taşıma ücreti taraflar arasında nakdi değil, aynı olarak belirlenmiş olabilir. Bu durumda her ne kadar taşıma ücreti belirlenmiş olsa da aynı olarak belirlenen taşıma ücretinin hâkim tarafından öncelikle ekonomik değerinin belirlenmesi, sonra CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda bu değer kadar, TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda ise; bu değer üç katı kadar sorumluluk sınırının dikkate alınması gerekmektedir⁶³⁷.

Taşıma birden fazla parkura ayrılmış olabilir. Gecikme bu parkurların birinde veya birkaçında gerçekleşmiş olsa dahi gecikmeden doğan sorumluluk sınırının hesaplanmasında gecikmenin gerçekleştiği parkur değil, taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılan ve parkurlarının bütününe karşılık gelen taşıma ücreti dikkate alınmalıdır⁶³⁸. Benzer şekilde taşımanın birden fazla taşıt ile gerçekleştirilmesi halinde dahi sorumluluk sınırı olarak tüm taşıma için öngörülen taşıma ücreti dikkate alınmalıdır⁶³⁹.

Gecikme halinde zarar mevcut olan durumlarda kanuni cezai şart olarak taşıma ücretinin gecikmeyle orantılı olarak da indirilmesi gerekir (TTK m. 875/3). Gecikmenin zıya veya hasar ile birlikte bulunduğu taşımalar için hem TTK m. 875/3 hem de TTK m. 883 hükmü taşıma ücreti üzerinde hukuki sonuç doğurmaktadır.

TTK m. 883'e göre; taşıyıcı zıya halinde taşıma ücretini talep hakkını tamamen

⁶³⁵ Uslu, gecikmeden doğan tazminatın belirlenmesinde taşıma ücretinin "*çıpa niteliği*" taşıdığını belirtmektedir, **Uslu**, s. 110.

⁶³⁶ Taşıma İşleri kitabında "*gecikme*" kavramı tercih edilmekte iken TTK m. 882/3'te "*taşıma süresinin aşılması*" kavramının kullanılması dikkat çekmektedir. Mezkûr hükümde "*taşıma süresinin aşılması*" kavramının kullanılmasının içerik itibarıyla farklılık oluşturmaya da TTK Taşıma İşleri kitabının kavram bütünlüğünü bozduğu söylenebilir.

⁶³⁷ **Uslu**, s. 111; **Karan**, s. 590.

⁶³⁸ **Aydın**, s. 143; **Karan**, s. 590; **Gençtürk**, s. 216; **Erdil**, s. 298; **Uslu**, s. 111; **Akıncı**, s. 143; **Clarke**, Rn. 97C.

⁶³⁹ **Aydın**, s. 143-144; **Karan**, s. 590; **Gençtürk**, s. 216-217; **Erdil**, s. 298; **Akıncı**, s. 143.

kaybedecek olmasına rağmen, TTK m. 875/3'te taşıma ücretinin gecikmesi süresi ile orantılı olarak indirilmesinden bahsedilmektedir. Kanunda yer verilen iki hükümden birinin tercih edilmesini gerektiren bir hüküm veya bir ifade bulunmamaktadır. Her ne kadar ziyadan doğan sorumluluk hükmüne öncelik tanınamayacak olursa da işin niteliği gereği taşıma ücretine ilişkin olarak taşıma ücretinin tamamen kaybindan daha fazla bir müeyyideye hükmedilemeyecektir. Böylece hem ziya hem gecikmenin varlığı halinde hak sahibi eğer bu iki hukuki sebebe de birlikte dayanmakta ise hâkim taşıma ücretinin tamamının kaybına, yani taşıyıcının taşıma ücretinden mahrum bırakılmasına hükmedecektir.

Gecikmeyle birlikte hasardan doğan sorumluluk da söz konusu ise, yine taşıma ücreti üzerinde her iki duruma ilişkin hukuki sonuç bağlanmaktadır. Ancak bu iki halde taşıma ücretine ilişkin uygulanan müeyyidenin hareket noktası farklıdır. Hasardan doğan sorumlulukta, taşıma ücretinin hasar ile orantılı olarak iadesi söz konusudur. Yukarıda ifade edildiği üzere iki hükmün birbiriyle yarıştığına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. TTK m. 875/3 hükmünün “...herhangi bir zarar oluşmasa da...” ifadesiyle zararın tespitini aramamış olması durumunda “...taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir...” hükmünde öngörülen objektif hesaplama yöntemiyle tanınan kolaylık dikkate alındığında düzenlemenin uyuşmazlığın dava dışında çözülmesinin amaçlandığı sonucuna varılabilir. Örneğin, taşıma ücreti 1000 TL ve taşıma süresi eşyanın teslim alınmasından itibaren 10 gün olarak kararlaştırılmış, ancak eşya teslim alınmasından 15 gün sonra teslim edilmiş ise, öngörülen taşıma süresi yarı oranında aşıldığından taşıma ücreti eşyanın gönderilene teslimi esnasında 500 TL olarak ödenmiş olabilir. Daha sonra hasara ilişkin olarak açılan davada hâkimin %30 oranında hasarın varlığını tespit ederek taşıyıcının hasardan doğan sorumluluğuna hükmettiğini varsayalım. Böylece 500 TL üzerinden %30 oranında indirim yapılacak ve taşıyıcının 350 TL taşıma ücretine hak kazandığı tespit edilecektir. Taşımada taşıma süresi kadar -örneğimize göre, eşyanın teslim alınmasından itibaren göre 20. günden sonra- gecikilmiş olunması halinde taşıma ücreti tamamen kaybedilmiş olacaktır. Belki de mahkemeye taşınmadan taşıma ücretine ilişkin sorun çözülecektir. Sorunun mahkemeye taşınması halinde ise, zaten indirim sebebiyle taşıma ücretinin kaybedilmiş olduğundan bahisle hâkim eğer daha önce taşıma ücreti ödenmişse ve hak sahibi tarafından talep edilmekte ise iadesine karar vermelidir. Taşıma ücreti henüz ödenmemiş ise, hâkim taşıyıcının taşıma ücretini talep hakkını kaybettiğini tespit etmelidir.

Bir taşıma işinde, gecikme ve hasara dayanılarak dava açılmadan önce TTK m. 875/3'e göre taraflar arasında taşıma ücretine ilişkin bir indirim yapılmamış olabilir. Bu durumda açılacak olan bir davada, şartları oluşmuşsa, hak sahibi hem TTK m. 875/3 hem de TTK m. 883'e dayanabilecektir. Yukarıdaki örnekte bahsettiğimiz hesaplama yöntemini bu halde hâkim uygulayacaktır. Özetle, zıya veya hasar ile gecikme sebebiyle indirim oranı taşıma ücreti üzerinde birlikte uygulanacaktır.

IV. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtuluş İmkânının Bulunmaması

Eşyanın zıyaı, hasarı veya taşımada gecikme halinde taşıma ücretine ilişkin müeyyidenin uygulanabilmesi için taşıyıcının zıya, hasar veya gecikme halinden sorumlu tutulabilmesi gerekir. Diğer bir deyişle, böyle bir durumda taşıyıcının herhangi bir sorumluluktan kurtuluş imkânını ileri sürmemesi gerekir. Taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş imkânları; genel sorumluluktan kurtuluş imkânı ve özel kurtuluş imkânları olarak ikiye ayrılabilir.

1. Genel Sorumluluktan Kurtulma İmkânı

TTK'ya göre; zıya, hasar veya⁶⁴⁰ gecikme hali taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur (m. 876). O halde; kanunda zıya, hasar veya gecikme halinde gösterilmesi gereken özenin "*taşıyıcının en yüksek özeni*" olarak belirlendiği söylenebilir. Belirlenen bu ifadenin içerik itibarıyla açıklığa kavuşturulması için ise, öncelikle taşıyıcının göstermesi gereken özenin tespiti gerekmektedir.

TTK m. 850/3'e göre; taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir. Tacir, ise bir ticari işletmeyi, kendi adına işleten kişidir (TTK m. 12/1). Ticari işletme faaliyeti ile iştigal eden kişi olduğundan taşıyıcı kanaatimizce esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlama amacına bakılmaksızın tacirdir. Her tacirin, ticaretine ait bütün faaliyetlerinde beklenildiği gibi taşıyıcıdan da faaliyetinde basiretli davranması beklenilir (TTK m. 18/2). Öyleyse taşıyıcıdan beklenen özen ölçüsü, taşıma işlerinde bilgi ve deneyimli bir kişi olarak hareket etmesi seviyesindedir⁶⁴¹. Bu anlamda "*taşıyıcının özeni*"

⁶⁴⁰ TTK m. 876'daki "ve" bağlacı "veya" olarak dikkate alınmalı, bu durumlardan birinin varlığı yeterli görülmelidir. Nitekim TTK m. 875/1'de isabetli olarak "veya" bağlacı kullanılmıştır. Nitekim, TTK m. 876 düzenlemesini de bünyesinde barındıran CMR m. 17/2'de isabetli olarak "or (veya)" bağlacı kullanılmıştır.

⁶⁴¹ eTTK'da basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özenin gösterilmesi gerektiği kabul edilmekteydi. Bkz. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 69.

kavramı; toplumda ortalama bir kişinin özeninden daha fazla bir özene işaret etmektedir.

TTK m. 876 hükmüne bakıldığında, ortalama bir taşıyıcının özeninden yani basiretli bir taşıyıcıdan beklenebilecek özenden daha fazla bir beklentinin var olduğu söylenebilir. Bu beklentinin seviyesi “yüksek özen” değil, “en yüksek özen” kavramıyla ifade edilmek istenmiştir. HGB §426’da “büyük özen (*größter Sorgfalt*)” ifadesiyle sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmışken, TTK’da bu imkândan yararlanılabilmesinin daha da güç hale getirilmesinin sebebini açıklayabilmek gerçekten zordur⁶⁴². Taşıyıcıdan taşıma işlerinde basiretli davranmaktan daha fazla bir özen beklenmesi neredeyse taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş imkânının olmaması anlamına gelmektedir. Bu halde “taşıyıcının yüksek özenini” göstermesi bile sorumluluktan kurtuluş imkânı bakımından ağır olarak değerlendirilebilecek iken, “taşıyıcının en yüksek özeni” ifadesiyle kusursuz sorumluluğuna yer verildiği söylenebilir⁶⁴³.

CMR’nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından ise, taşıyıcının göstereceği özene açıkça yer verilmemektedir. Buna karşın, doktrinde basiretli bir taşıyıcıdan beklenebilecek düzeyden öte en üst düzeyde özenin aranması gerektiği ifade edilmektedir⁶⁴⁴. O halde CMR’nin uygulama giren taşımalar bakımından da bir kusursuz sorumluluk halinin bulunduğu ileri sürülebilir. Böylece TTK’daki düzenleme ile CMR’yle yeknesaklık sağlandığı söylenebilir.

Herhangi bir şüpheye yol açmamak adına beklenen özenin ölçütü TTK m. 876’da belirtilerek somutlaştırılmaya çalışılmış olursa da bu ölçüt; son derece soyut, göreceli ve

⁶⁴² TTK m. 876 hükmünün gerekçesine bakıldığında “en yüksek” kavramının kullanımından özellikle kaçılmaya çalışıldığı, uygulamada bu şekilde anlaşılmasının istenmediği sonucuna varılmaktadır. Ancak kanuni düzenlemenin nihai hali aksi yönde olmuştur. TTK m. 876 hükmünün gerekçesi “*Tedbirli taşıyıcının özeni*” ibaresi kaynak Alm TK 426 ncı paragrafında ‘büyük bir özen gösterilmesi’ şeklinde ifade edilmiştir. Bu ölçünün kanunumuzdaki ölçüden daha sert olduğu söylenebilir. ‘Büyük özen’ hukukumuzda da kullanılmayan, hatta bilinmeyen bir ölçüdür. Bu sebeple anılan ölçünün kanunumuza yansıtılması uygun görülmemiştir. ‘Tedbirli’ yerine ‘çok tedbirli’ ibaresi kullanılabilir. Ancak ‘en üstün’ün (*superlative*) kullanılmasından kaçınılmış, böyle bir ibarenin hükmü uygulanmaz hale getireceğinden endişe edilmiştir. Yargıcın ‘tedbirli’ kavramını titiz bir anlayışla yorumlaması hükmün amacına uygun düşer.” şeklindedir.

⁶⁴³ TTK m. 876’daki “taşıyıcının en yüksek özeni” ifadesinin uygulanmasını beklemenin anlamsız olduğu, taşıyıcıdan tedbirli bir taşıyıcı ölçüsünde bir özenin beklenmesi gerektiği yönündeki görüş için bkz. **Karan**, s. 320-322.

⁶⁴⁴ **Uslu**, s. 97-98; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 411; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; **Aydın**, s. 70; **Adıgüzel**, s. 47. Akıncı ise, taşıma işlerinde deneyimli ve basiretli bir taşıyıcıdan beklenebilen özenin bulunması gerektiğini ve bu özen çerçevesinde değerlendirilen uygulanabilir ve makul tedbirlerin hükmün kapsamında değerlendirilebileceğini ifade etmektedir, **Akıncı**, s. 102. Karan ise; taşıyıcı ile aynı bilgi, görgü ve tecrübesinin söz konusu olduğu soyut bir taşıyıcının göstereceği özenin dikkate alınması gerektiği görüşündedir, **Karan**, s. 320.

yorumu açıktır. Dolayısıyla uygulamada daha az ya da daha çok özen aranmak suretiyle hükmün farklı yorumlanabilmesi mümkündür. Clarke, taşıyıcının en yüksek özeni gösterip göstermediğini dört kriter ile somutlaştırılmak suretiyle tespit edilebileceğini ileri sürmektedir. Clarke tarafından bu kriterler; zıya, hasar veya gecikmenin meydana gelme olasılığı, beklenen özenin günlük hayata uygulanabilirliği, beklenen önlemlerin hukuka uygunluğu ve taşıma işlerinde var olan genel bilgiler olarak sayılmaktadır⁶⁴⁵.

Taşıyıcının zıya, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilmesi için zıya, hasar veya gecikmenin en yüksek özeni göstermesine rağmen “kaçınamayacağı” ve “sonuçlarını önleyemeyeceği” sebeplerden meydana gelmesi gerekmektedir (TTK m. 876; CMR m. 17/2). Hem TTK hem de CMR’de öngörülen kusursuz sorumluluk hali “kaçınamama” ve “sonuçlarını önleyememe” durumunun ispatı ile taşıyıcının sorumluluktan kurtuluşuna müsaade edilmektedir. Bu iki durum birbirinin alternatifi değil, bir arada bulunması gereken unsurlardır⁶⁴⁶. Her ne kadar bu durumda ilk bakışta kusursuz sorumlulukta illiyet bağımlı kesen bir sebep olarak mücbir sebebin ispatı gerektiği düşünülebilse de düzenlemede mücbir sebebin unsurlarından olan haricilik unsuru, yani işletme dışından kaynaklanma unsuruna yer verilmediği görülmektedir. Haricilik unsurunu bünyesinde barındırmayan bu durum beklenilmeyen (umulmayan) hal olarak değerlendirilebilir⁶⁴⁷. Beklenilmeyen halde, haricilik unsuru aranmadığından mücbir sebebe göre daha geniş bir savunma imkânı sunulduğu söylenebilir⁶⁴⁸. Taşıyıcının taşıma işletmesinin kapsamı içinde kabul edilen bir olay dahi sorumluluktan kurtulmak için taşıyıcı tarafından ileri sürülebilir. Nitekim taşıyıcının taşıttaki arızaya dayanamaması hem TTK hem CMR’de düzenlenmektedir (TTK m. 876; CMR m. 17/3). Taşıttaki arıza; taşıma işletmesinin dışından değil, içinden kaynaklanmaktadır. Belirtilmelidir ki; mücbir sebep dolayısıyla sadece taşıma işletmesinin dışında gerçekleşen olayların ileri sürülebileceği kabul edilseydi, zaten bu hükme gerek olmadan taşıt arızası bu kapsamda kabul edilecekti⁶⁴⁹. Gerçekten bu hüküm haricilik unsurunun aranmadığını destekler niteliktedir.

Sorumluluktan kurtulmak için mücbir sebebin değil, beklenilmeyen halin varlığının

⁶⁴⁵ Clarke, Rn. 75.

⁶⁴⁶ Uslu, s. 95; Yeşilova Aras, s. 102.

⁶⁴⁷ Eren, s. 557-558.

⁶⁴⁸ Karan, s. 324; Aydın, s. 69-70; Kaya, s. 255; Uslu, s. 96; Gençtürk, s. 164; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; Arkan, Demiryolu, s. 101.

⁶⁴⁹ Adıgüzel, s. 46-47; Uslu, s. 96; Aydın, s. 69-70.

ispat edilecek olması sebebiyle öngörülen kusursuz sorumluluk halinin yumuşatıldığı doktrinde çoğunluk görüşü olarak belirtilmektedir. Kanaatimizce isabetli olarak söz konusu sorumluluk hali “*yumuşatılmış kusursuz sorumluluk*” olarak nitelendirilmektedir⁶⁵⁰.

2. Gecikme Halinde Taşıma Ücretine İlişkin Sorumluluktan Kurtuluş Hükümlerinin Değerlendirilmesi

TTK m. 875/3’te taşıyıcının her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olduğu hallerde taşıma ücretine ilişkin müeyyideden kurtulacağı belirtilmektedir. Hüküm, bir kusur sorumluluğu hali olarak kusursuzluğunu ispat etmedikçe taşıyıcıyı sorumlu tutmaktadır. TTK m. 875/3 hükmü; gerek CMR’de gerekse de HGB’de bulunmayan kendine özgü bir düzenlemeye sahiptir.

TTK m. 876 hükmü; benzeri bir düzenleme ise gerek CMR m. 17/2 gerekse de HGB §426’da yer almaktadır. Bu hüküm, bir kusursuz sorumluluk hali olmakla birlikte sorumluluktan kurtulma imkânı “*kaçınamama*” ve “*sonuçlarını önleyememe*” kriterleri ile yumuşatılmıştır. Anlaşılacağı üzere, her iki hükümde gecikmeden doğan sorumluluğa ilişkin olmakla birlikte sorumluluktan kurtuluş imkânları farklılık arz etmektedir.

Her ne kadar TTK m. 875/3 ile 876 hükmü gecikmeden doğan sorumluluğu düzenlemiş olsa da farklı müeyyide öngördükleri gözden kaçırılmamalıdır. Diğer bir deyişle, iki hükümde müeyyidenin uygulanma sebebi gecikme olsa da sonuç farklıdır. TTK m. 875/3 hükmü, taşıyıcı aleyhine gecikme halinde kanuni cezai şart uygulanmasını düzenlemektedir. O halde, TTK m. 875/3 hükmünde öngörülen sorumluluktan kurtuluş imkânı taşıyıcının taşıma ücreti üzerinde cezai şart ödeme talebine karşı savunma imkânı tanımaktadır.

TTK m. 876’da düzenlenen ve yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olarak ifade edilebilen sorumluluktan kurtuluş imkânı tazminat talebine karşı savunmaya ilişkindir. Savunma, bir taşımada eşyanın zıya veya hasarının söz konusu olmasıyla birlikte, bu duruma bağlanan hukuki sonucun ortaya çıkmasına engel olmaktadır. Nitekim eşyanın zıya veya hasarı sebebiyle taşıma ücretinin iade edilmesini öngören TTK m. 883 hükmü “*Taşıyıcı, zıya veya hasardan sorumlu olduğu hâllerde...*” şart bildiren ifadeyle

⁶⁵⁰ Seliçi, s. 20; Kaya, s. 249; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; Adıgüzel, s. 45-48; Glöckner, Herbert, Leitfaden zur CMR, 7. Auflage, Berlin 1991, s. 143-144; Clarke, Rn. 74e. Buna karşın doktrinde bazı yazarlar kusursuz sorumluluk halinin değil, ispat yükünün tersine çevrilmiş olduğu bir kusur sorumluluğu halinin var olduğu görüşündedir, Akıncı, s. 87; Aydın, s. 33.

başlamaktadır. Buna karşın bu hükümde gecikme hali sayılmamaktadır. Taşıyıcı tarafından TTK m. 876'daki sorumluluktan kurtuluş imkânı hükme uygun olarak kullanılırsa, taşıma ücretinin iadesi söz konusu olmamaktadır. Sonuç olarak, gecikmeye ilişkin olan TTK m. 875/3 ve 876 hükümlerinin sorumluluktan kurtuluş imkânları farklı şekilde düzenlenmiş olursa da bu iki hüküm farklı amaca hizmet ettiklerinden hükümlerin birbiriyle çatışmasından söz edilemez. İki kanun hükmünün aynı konuyu karşıt şekilde düzenlendiğinden bahisle kanun boşluğunun bulunduğu söylenemez.

3. Özel Sorumluluktan Kurtuluş İmkânları

TTK ve CMR'de genel bir sorumluluktan kurtuluş imkânının yanında özel olarak bazı hallerin ispatı ile sorumluluktan kurtuluş imkânı tanınmaktadır (TTK m. 878/1; CMR m. 17/4). Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, şu hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır:

- Sözleşme veya teamüle⁶⁵¹ uygun olarak taşımada üstü açık bir taşıtın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması⁶⁵²,
- Gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama,
- Eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması,
- Eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği⁶⁵³,
- Taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi,
- Canlı hayvan taşınması⁶⁵⁴ ve
- 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı

⁶⁵¹ TTK m. 878/1'de sözleşmenin yanı sıra teamüle uygun olarak taşıtın kullanılması halinde de sorumluluktan kurtulabilmek mümkün iken, CMR m. 17/1'de teamüle yer verilmemekte ve bu duruma sözleşmeyle birlikte taşıma senesinde yer verilmesi aranmaktadır.

⁶⁵² Zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı bu duruma dayanarak sorumluluktan kurtulamaz (TTK m. 878/3).

⁶⁵³ Taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sığağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri alması ve özel talimatlara uygun davranması hâlinde dayanabilir (TTK m. 878/4).

⁶⁵⁴ Taşıyıcı bu halde ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranması hâlinde dayanabilir (TTK m. 878/5).

gösterdiği hâller.

B. Diğer Yükümlülüklerin İhlali Halinde Taşıma Ücreti

Gerek TTK gerekse de CMR’de eşyayı koruma yükümlülüğü ile eşyayı zamanında teslim etme yükümlülüğünün yanında bazı yükümlülükler öngörülmektedir. Bunların bir kısmı taşıyıcıya yüklenen yükümlülükler iken, diğer bir kısmı gönderene yüklenen yükümlülüklerdir. Bu başlık altında kanunun öngördüğü olduğu bazı yükümlülükler ele alınacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki, tarafların yükümlülükleri ele alınacak olan yükümlülükler ile sınırlı değildir. Taraflar taşıma sözleşmesinin akdi esnasında bir takım yükümlülükleri kanunun öngördüğü emredici hukuk kurallarına aykırı olmamak şartıyla üstlenebilirler⁶⁵⁵.

I. Refakat Belgelerinin Eksikliği Halinde Taşıma Ücreti

Taşıma hukukunda refakat belgeleri olarak adlandırılan, söz konusu olacak olan bir taşıma için gerekli olan resmi belgeler, gönderen tarafından eşyanın tesliminden önce taşıyıcıya verilmelidir (TTK m. 860/1; CMR m. 11/1). Bu belgelere örnek olarak mevzuatta gümrük belgeleri gösterilmektedir. Gümrük belgelerinin yanı sıra, sağlığa, güvenliğe, terminallere, polise ilişkin belge ve raporlar da bu kapsamdadır⁶⁵⁶. Hatta sadece yalnızca belgeler değil, gerekliyse resmi işlemler için bilgiler de taşıyıcıya verilmelidir. Verilen belgeler söz konusu bir taşıma için eksiksiz ve gerçeğe uygun olmalıdır. Aksi halde gönderen kendisine kanunen yüklenen bu yükümlülüğü tam olarak yerine getirmediğinden ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulmaktadır (TTK m. 864/1-d; CMR m. 11/2)⁶⁵⁷. Ancak bu sorumlulukla birlikte kanun taşıma ücreti üzerinde herhangi bir etki öngörmemektedir.

Taşıyıcının, tıpkı taşıma konusu eşyada olduğu gibi kendisine verilen belgeleri de

⁶⁵⁵ Tarafların iradesini sınırlayan emredici hukuk kuralları TTK ve CMR’de yer alabileceği gibi genel kanun olan TBK’da veya özel bir kanun hükmünde de yer alabilir. TTK’da tarafların iradesini sınırlayan hukuk normu olarak 854. maddedeki “*Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir.*” hükmü örnek gösterilebilir. CMR m. 41’de ise “*...bu Sözleşmenin hükümlerinden doğrudan doğruya veya dolaylı olarak sapan her türlü şart hükümsüzdür.*” hükmü tarafların iradesinin sınırlanmasına bir örnektir. TBK m. 27’deki “*Kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmeler kesin olarak hükümsüzdür.*” hükmü de tarafların iradesini sınırlandırmaktadır.

⁶⁵⁶ TTK m. 861/1 hükmü gerekçesi.

⁶⁵⁷ Gönderenin tüketici olmadığı durumlarda refakat belge ve bilgilerinin yokluğu, eksik olması veya gerçeğe aykırılığından kaynaklanan sorumluluğu kusursuz sorumluluktur (TTK m. 864/1-d).

koruma yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu yükümlülük, belgelerin zıya veya hasara uğratılmamasını kapsamaktadır. Bunun yanında taşıyıcı refakat belgelerinin kullanılmamasından⁶⁵⁸ veya yanlış kullanılmasından da sorumludur. Kanaatimizce refakat belgelerinin zıya veya hasarı ya da yanlış kullanılması halinde bu duruma taşıyıcının zıya veya hasarından doğan sorumluluğuna ilişkin hükümler kıyasen uygulanamaz. Aksinin kabulü halinde genel sorumluluktan kurtuluş imkânı olan taşıyıcının kaçınamama ve sonuçlarını önleyememesi durumuna ayrıca hükümde yer verilmesine gerek kalmazdı. Bunun yanında, refakat belgelerinin eksikliği sebebiyle taşıyıcının sorumluluğunun eşyanın zıyaı halinde ödenecek tutarla sınırlı tutulmuş olunması da sadece zıya ilişkin bu düzenlemenin uygulanabileceğini göstermektedir (TTK m. 860/2; CMR m. 11/3). O halde, taşıma ücretinin iadesi refakat belgelerinin zıya veya hasarı ya da yanlış kullanılması halinde söz konusu değildir.

II. Yetersiz Ambalajlama veya İşaretleme Halinde Taşıma Ücreti

Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa kural olarak gönderen ambalajlamakla yükümlüdür (TTK m. 862; CMR m. 10). Ambalajlama, eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve ayrıca taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde⁶⁵⁹ yapılmalıdır. Ancak gönderen kendisine yüklenen bu yükümlülüğünü yerine getirmemiş olabilir. Ambalajlama yükümlülüğünü ihlal gerek taşıma konusu eşya gerekse onun dışındaki kişi ve nesnelere zarar verebilir.

Eşyanın niteliği gereği ambalajlama yapılması gerekli olmakla birlikte⁶⁶⁰ eşya hiç veya gereği gibi ambalajlama yapılmamış olabilir⁶⁶¹. Örneğin, niteliği gereği kırılğan özelliğe sahip olan taşıma konusu cam vazunun ambalajlanması gerekmektedir. Bu halde birden fazla ihtimal bulunmaktadır. İlk ihtimal; her ne kadar gönderen ambalajlama yükümlülüğünü ihmal etmiş olsa da taşıma konusu eşya veya diğer nesne ya da kişilere

⁶⁵⁸ TTK m. 860 hükmü gerekçesinde “...Alman öğretisinde hükmün kıyas yoluyla bilgilere uygulanmaması gerektiği belirtilir ve ‘yanlış kullanma’nın kullanılmayı da kapsadığı kabul olunur...” denilmektedir.

⁶⁵⁹ TTK m. 862’deki “...taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde...” ifadesi; gerek taşıyıcının şoför gibi bir personeline veya taşıtına ya da taşıttaki ekipmana gerekse taşıdığı diğer eşyalara zarar vermeyecek şekilde olarak anlaşılmalıdır. Nitekim yetersiz ambalajlamayı düzenleyen CMR m. 10’da “...kişilere, malzemeye ve diğer eşyaya (persons, equipment or other goods)...” verilen zarardan bahsedilmektedir.

⁶⁶⁰ Örneğin; kerestenin, demir-çeliğin ve otomobilin ambalajlanması gerekmemektedir, **Karan**, s. 194. Bu hallerde ambalajlama yükümlülüğü bulunmadığından yükümlülüğün ihlali de söz konusu olmaz.

⁶⁶¹ Akıncı CMR’nin uygulama alanı bakımından ambalajlamanın gerekip gerekmediği noktasında ticari uygulamanın dikkate alınması, oysa taşınan eşyanın niteliğinin ambalajın yetersizliği noktasında dikkate alınması gerektiğini ifade etmektedir, **Akıncı**, s. 108.

herhangi bir zarar gelmemiş olabilir. İkinci ihtimal; taşıma konusu eşyaya bir zarar gelmiş olabilir. Üçüncü ihtimal ise; taşıma konusu eşya dışında kalan kişi veya nesnelere zarar gelmesidir. İlk ihtimalde, her ne kadar gönderen üstüne düşen yükümlülüğü yerine getirmemiş olsa da bir zarar meydana gelmemiştir. Zararın meydana gelmediği hallerde ise, bir sorumluluktan bahsetmek mümkün değildir. Zira sorumluluk hukukunun temel ilkesi “*Kimseye zarar verme (Neminem laedere)*” ilkesidir⁶⁶². Ortada bir zarar yoksa kural olarak sorumluluk da yoktur. Mevzuatta yetersiz ambalajlamada zarar olmaksızın gönderenin sorumlu tutulacağına ilişkin özel bir düzenleme de bulunmamaktadır. Aynı şekilde bu durumda mevzuatta taşıma ücretine ilişkin bir hukuki sonuç öngörülmemiştir. O halde yetersiz ambalajlama durumunda ne tazminata ilişkin ne de taşıma ücreti üzerinde olumlu ya da olumsuz herhangi bir sonuç gerçekleşmemektedir.

İkinci ihtimalde, hiç ambalajlama yapılmaması veya yetersiz ambalajlama yapılması eşya üzerinde zarar meydana getirmiş olabilir. Bu halde, zıya veya hasarın varlığından söz edilebilir. Böyle bir durumda zıya veya hasar gerçekleşmiş olsa da zarar gönderenin kusurundan kaynaklanmaktadır. Böyle bir durumda zarar mevcut olsa da taşıyıcı bu duruma dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Nitekim bu durum özel bir sorumluluktan kurtuluş imkânı olarak düzenlenmektedir (TTK m. 878/1-b; CMR m. 17/4-b). Taşıyıcının değil, gönderenin sorumluluğu bulunduğu için⁶⁶³ böyle bir durumda zıya veya hasar sebebiyle taşıma ücretinin iadesi de söz konusu olmamaktadır (TTK m. 883; CMR m. 23/4, 25).

Üçüncü ihtimal olarak, taşıma konusu eşya dışında kalan nesnelere veya kişilere zarar gelebilir. Bu ihtimalde, taşıyıcı veya üçüncü kişilere ait eşya ya da taşıyıcının şoför gibi yardımcıları zarara uğrayabilir. Gönderen bu ihtimalde haksız fiil hükümlerine göre sorumlu tutulmalıdır (TBK m. 49 vd.). Bu sorumluluğun ise, taşıma ücreti üzerinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır.

⁶⁶² Eren, s. 514.

⁶⁶³ Gönderenin tüketici sıfatını haiz olmadığı durumlarda taşıyıcıya karşı yetersiz ambalajlamadan doğan sorumluluğu kusursuz sorumluluktur (TTK m. 864). Eminoğlu, yetersiz ambalajlamada gönderenin riziko alanı dışında meydana gelen yetersizliklerde TTK m. 864’ün sessiz kaldığından bahisle bu durumu da gönderenin kusursuz sorumluluğu kapsamında değerlendirmemektedir, **Eminoğlu, Cafer**, “*Türk Ticaret Kanunu’nun 864. Maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu*”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2015, C. XIX, S. 3, s. 25-53, s. 33. Ancak kanaatimizce, Kanun’da riziko alanı teorisinin kullanıldığı durumlar açıkça belirtilmektedir (Bkz. TTK m. 865/2-3, 866/2, 867/4, 869/1, 869/1, 869/4, 870/2-3). Riziko alanını belirtilmediği hallerde Kanun’un bu konuda suskun kaldığı değil, bu teorisinin uygulanmasını arzu etmediği sonucuna varmak gerekir. Gönderenin riziko alanı dışında kabul edilebilecek hallerde dahi gönderenin kusursuz sorumluluğu söz konusudur.

Gönderen, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu işaretleri de koymakla yükümlüdür (TTK m. 862). Gerekli olan işaretlemenin yapılmaması durumunda ambalajlama için söylediğimiz hususlar geçerli olacaktır.

Her ne kadar kanunda kural olarak gönderen ambalajlama ve işaretleme yapmakla yükümlü tutulmuş olursa da taraflar aralarında ambalajlamanın ve işaretlemenin taşıyıcının yükümlülüğünde olduğunu kararlaştırabilir⁶⁶⁴. Söz konusu taşıma, taşınma eşyası taşıması ve gönderen tüketici olarak nitelendirilebiliyorsa, bu durumda da ambalajlama ve işaretleme taşıyıcının yükümlülüğündedir (TTK m. 895/2). Ambalajlama veya işaretlemenin taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu hallerde herhangi bir zarar gerçekleşmemişse taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır. Taşınan eşya, zıya veya hasara uğramış ve ayrıca taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş imkânı bulunmamakta ise, taşıyıcı zıya veya hasardan dolayı taşıma ücretini iade etmek zorunda kalacaktır (TTK m. 883; CMR 23/4, 25). Taşıyıcının taşıma konusu eşya dışındaki eşya veya kişiler üzerinde meydana gelen zararlar için de tazminat ödemekle yükümlüdür (TBK m. 49)⁶⁶⁵. Bu halde taşıma ücretine ilişkin olarak herhangi bir hükme yer verilmediğinden bu zararlardan dolayı taşıma ücretine ilişkin herhangi hukuki bir sonuç doğmamaktadır. Ancak ambalajlanması veya işaretlenmesi gereken eşya dışındaki, bu eşyayla birlikte taşınan başkasına ait bir eşya zıya veya hasara uğramış olabilir⁶⁶⁶. Taşıyıcı bu eşyalar yeterli ambalajlama veya işaretleme yapmış olsa dahi hak sahibine karşı zıya veya hasardan dolayı somut olaya ilişkin bir sorumluluktan kurtuluş imkânı bulunmuyorsa sorumludur. Taşıyıcı böyle bir durumda yetersiz ambalajlama veya işaretleme yapılan eşyadan olmasa da zıya veya hasardan dolayı diğer gönderen veya gönderilene taşıma ücretini iade etmelidir (TTK m. 883; CMR m. 23/4, 25).

III. Yükleme veya Boşaltmaya İlişkin Yükümlülüklerin İhlali Halinde Taşıma Ücreti

Yükleme ve boşaltma kural olarak gönderenin yükümlülüğündedir. Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksinin anlaşıldığı durumlarda bu yükümlülük

⁶⁶⁴ Eminoğlu, s. 33; Karan, s. 191; Adıgüzel, s. 187; Aydın, s. 76.

⁶⁶⁵ Söz konusu zararlardan taşıyıcının sorumluluğu TTK m. 884-885 ile CMR m. 28'de kural olarak sınırlı sorumluluk olarak öngörülmektedir.

⁶⁶⁶ Örneğin; ilgili adrese gelerek eşya teslimatı hizmeti veren taşıma (kargo) işletmelerinde genellikle birden fazla gönderene ait eşya birlikte taşınmaktadır.

gönderene aittir (TTK m. 863/1). Taşıyıcı, sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse, bekleme ücreti olarak uygun bir ücrete hak kazanır. Bekleme ücreti yukarıda ayrıntılı olarak ele alındığından tekrara düşmemek adına o başlığa atıf yapmakla yetinmekteyiz⁶⁶⁷.

IV. Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Halinde Taşıma Ücreti

1. Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğü

Taşıma konusu eşya; doğal özellikleri veya taşıma durumu sebebiyle genel emniyet ve düzeni, canlıların hayatını ve beden bütünlüğünü, çevreyi ve varsa birlikte taşınan diğer eşyayı tehdit etme potansiyeline sahipse tehlikeli eşya olarak nitelendirilir⁶⁶⁸. Tehlikeli eşya olarak nitelendirilen bir eşya taşınacak ise, gönderen taşıyıcıya bildirim yapmakla yükümlüdür. Bildirim TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından bazı şekil şartlarına tabidir (m. 861/1). Yapılacak olan bildirim; zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı olmalıdır. Ancak söz konusu taşıma, taşınma eşyası taşıması ve gönderen tüketici olarak nitelendirilebiliyorsa taşınacak olan eşya tehlikeli eşya olsa dahi sözlü bildirim yeterli görülmektedir (TTK m. 869/2). CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda da, sözlü bildirim yeterli kabul edilmektedir (m. 22).

Bildirim en geç eşyanın teslimi anında yapılmalıdır (TTK m. 861/2; CMR m. 22/1). Eşyanın genel olarak tehlikeli olduğunu bildirmek yeterli değildir. Açık ve anlaşılabilir şekilde tehlikenin türü ve gerektiği durumlarda alınması gereken önlemler de belirtilmelidir⁶⁶⁹.

Mevzuatta öngörülen yükümlülükler yerine getirilmediğinde, taşıyıcının gönderene karşı tazmin yükümlülüğü doğmaksızın bir takım tedbirleri alabilmesine imkân tanınmıştır. Bu tedbirler; tehlikeli eşyanın boşaltılması, depolanması, geri taşınması⁶⁷⁰ veya

⁶⁶⁷ Bkz. Birinci Bölüm, § 5, D. Bekleme Ücreti.

⁶⁶⁸ **Kıran**, s. 14; **Asgarov**, Natig, "Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü", Batider 2012, C. XXII, S. 2, s. 297-322, s. 304; **Eminoğlu**, s. 40; **Erdil**, s. 383.

⁶⁶⁹ Tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğü, gönderenin tüketici olmadığı durumlarda kusursuz sorumluluk hali olarak öngörülmektedir (TTK m. 864/1-c). Tehlikeli eşyaya ilişkin alınması gereken önlemleri bilmediğinden bu sebeple de alınması gereken önlemleri bildirmediğinden bahisle gönderen taşıyıcıya karşı olan sorumluluğundan kurtulamaz.

⁶⁷⁰ Eşyanın geri taşınması CMR m. 22/2'de sayılmış olan bir tedbir türü değildir. Ancak HGB § 410'da yer alan bu "geri taşıma (rückbefördern)" tedbirine TTK'da da yer verilmektedir. Esasen bu tedbirin tehlikeli

gerektiğinde imhası ve zararsız duruma getirilmesidir (TTK m. 864/2; CMR m. 22/2).

2. Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Halinde Taşıma Ücretine İlişkin Sonuçlar

Tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünün ihlali halinde alınan tedbirler için harcanan giderlerin karşılanmasını taşıyıcı gönderenden talep edebilir. Ancak ne TTK m. 861'de ne de CMR m. 22'de bu durumda taşıma ücretine ilişkin bir düzenlemeye yer verilmektedir. Buna karşın, bu hükümlerde taşıma ücretine ilişkin bir düzenleme yer verilmemesi taşıma ücreti üzerinde herhangi bir etkinin söz konusu olmayacağı anlamına gelmemektedir. Kanaatimizce tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünün ihlal edilmesi halinde bir taşıma engeli ortaya çıkmaktadır. Tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünün ihlali halinde alınacak tedbirler dikkate alındığında bu tedbirlerin taşıma engeli halinde alınabilecek önlemlerin bir kısmını oluşturduğu söylenebilir. Bu anlamda tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünün ihlalini düzenleyen hüküm taşıma engeline ilişkin hükmün özel bir halidir⁶⁷¹. Alınacak tedbire göre taşıma ücretine ilişkin farklı sonuçların doğması gündeme gelebilir.

Tehlikeli eşyanın boşaltılması ve depolanması durumunda taşıma sona ermiş kabul edilir (TTK m. 869/3; CMR m. 16/2). Taşıma konusu eşyanın imha edilmesi halinde de taşıma sona ermektedir. Bu durumda taşıyıcı taşımanın sona ermiş olan kısmına kadar taşıma ücretine hak kazanmaktadır (TTK m. 870/2). Örneğin; taşıyıcı eşyanın teslimi için kullanılan yolun dörtte üçü kadarını gitmiştir. Bir mola esnasında eşyanın tehlikeli olduğunu fark ederek eşyayı taşıttan indirmiştir. Böylece taşıma sona ermiştir. Bu halde, ödenmesi kararlaştırılan taşıma ücretinin 100 TL olduğunu varsayalım. Taşıyıcı taşıma işini gerçekleştirdiği oranda, yani 75 TL olarak taşıma ücretine hak kazanmaktadır. Henüz eşya varma yerine varamamış ve bu nedenle gönderilene kabul arz edilememiş olduğundan gönderilen taşıma ücretinin borçlusu değildir. Bu durumda taşıma ücretinin tek borçlusu bulunmaktadır ki; o da gönderendir. Örneğimiz itibarıyla, taşıyıcı taşıma ücreti olan 75 TL'yi sadece gönderenden talep edebilir.

eşya için uygulanması ne taşıyıcının ne de gönderenin lehine görülmektedir. Zira eşyanın geri taşınması esnasında tehlikenin türü ve alınması gereken önlemler bilinmiyorsa ne tür bir zararlı sonucun ortaya çıkabileceğini tahmin edebilmek zor olduğundan böyle bir önlemin tercihi halinde riskin gerçekleşmesi şansa bırakılmış olur. Ancak böyle bir tedbirin taşıt henüz yeni hareket etmiş, yükleme mahallinden çok da uzaklaşmamış olunması halinde tercih edilebileceği düşünülebilir. Buna karşın, yükleme mahallinden uzaklaşmış olmakla birlikte böyle bir tedbire başvurulmasına hukuki bir engel olmadığı da belirtilmelidir.

⁶⁷¹ **Kıran**, s. 88-89; **Karan**, s. 244, 254.

Eşyanın geri taşınması tedbirinin alınması halinde, tehlikeli eşya taşıttan boşaltılmadığından taşımaya son verildiğinden söz edilemez. Bu tedbirden bahsedebilmek için taşıt yükleme mahalline geri getirilerek burada eşyanın boşaltılması gerekmektedir⁶⁷². Eşyanın yükleme mahallinde boşaltılmasıyla birlikte taşıma sona ermektedir. Kanun'da taşıma engeli halinde “...*taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak*...” taşıma ücretine hak kazanılacağı ifade edilmektedir (TTK m. 870/2). Eğer taşımanın tamamlanan kısmı için eşyanın boşaltıldığı nihai nokta dikkate alınırsa taşımanın hiç gerçekleşmediği kabul edilmeli ve taşıyıcı herhangi bir taşıma ücretine hak kazanamamalıdır. Oysaki taşıyıcı kendisine bildirilmemiş olan eşyanın tehlikeli niteliğini öğrenmesi halinde eşyayı boşaltmamış, tehlikeli sonucun gerçekleşmesi riskini de göze alarak daha fazla taşıma işi görmüştür. Taşıyıcının daha az iş görerek taşıma ücretine hak kazanmasına karşın, risk alarak daha fazla iş görmesi halinde taşıma ücretine hak kazanamayacağını kabul etmek hakkaniyete uygun düşmemektedir. Bu halde taşımanın tamamlandığı oranda taşıma ücretine hak kazandığı kabul edilmekle birlikte, taşıyıcının eşyanın geri taşınmasından dolayı da taşıyıcının gönderenden ek bir ücret talep edebileceği kabul edilmelidir (TTK m. 869/4). Böyle bir durumda örneğin; taraflar arasında taşıma ücreti 100 TL olarak kararlaştırılmış olmakla birlikte, yolun dörtte üçü gidilmişse taşıyıcı 75 TL taşıma ücretine hak kazanacak, bunun yanında eşyanın geri taşınması için uygun bir ücret⁶⁷³ olarak kabul edilen bir ücrete de hak kazanacaktır⁶⁷⁴.

Esasen eşyanın geri taşınarak yükleme mahallinde boşaltılması zorunlu değildir. Taşıyıcı eşyanın geri taşınması tedbirini uygulamak üzere eşyayı geri götürmeye başlaması ve geri götürürken riskin meydana geleceğinden bahisle eşyayı boşaltması da muhtemeldir. Boşaltma tedbiri de alınabilen tedbirler arasında sayıldığından buna hukuki bir engel de yoktur. Bu halde yolun tamamlandığı kısmın yolun tamamına olan oranı kadarıyla

⁶⁷² TTK m. 861/2'de eşyanın geri teslim edilmesinden değil, geri taşınmasından söz edildiğinden eşyanın yükleme mahallinde boşaltılması yeterli olup, ayrıca eşyanın gönderene geri teslim edilmesine gerek yoktur.

⁶⁷³ Bu halde hak kazanılan taşıma ücreti TTK m. 869/4 hükmünde belirtildiği üzere uygun bir ücrettir. Bu ücret mutlaka kararlaştırılan taşıma ücretine eşit olmak zorunda değildir. Zira tarafların ücret miktarını kural olarak serbestçe kararlaştırabilmesi mümkündür. Taraflar söz konusu taşıma için yüksek bir taşıma ücreti kararlaştırmış olabilir. Ancak bu ücret söz konusu taşıma için uygun bir ücret olmayabilir. Uygun ücret konusunda bir uyuşmazlık mahkemeye taşındığında hâkim TMK m. 4'te yer verilen hâkimin takdir yetkisi çerçevesinde uygun ücreti belirlemelidir.

⁶⁷⁴ TTK m. 869/4'e göre; taşıyıcının uygun bir ücrete hak kazanabilmesi için engelin taşıyıcının riziko alanında yer almayan bir nedenden kaynaklanması gerekmektedir. Gönderenin tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünü ihlal etmiş olması taşıyıcının değil, gönderenin riziko alanından kaynaklanan bir durumdur.

taşıma ücreti ile birlikte, geri taşınarak boşaltma işi görüldüğü kadarıyla taşıyıcının ek uygun bir ücrete hak kazandığı kabul edilmelidir.

§7. KANUNUN ÖNGÖRDÜĞÜ DURUMLARDA TAŞIYICININ TAŞIMA ÜCRETİ HAKKI

A. Talimatı Yerine Getirmesi Halinde Taşıyıcının Taşıma Ücreti

I. Talimat Verme Yetkisi

Sözleşme hukukunun temel ilkelerinden biri olan sözleşmeyle bağlılık (ahde vefa) ilkesi gereği; iki tarafın aralarında kararlaştırdıkları hususların kural olarak sözleşme ilişkisi sona erene kadar geçerli olması beklenir. Eğer sözleşmede bir değişiklik yapılacak ise, sözleşmeyi akdeden iki tarafında rızasının bulunması gerekir. Ancak taşıma sözleşmesinin özelliği gereği⁶⁷⁵, taşıyıcıya verilecek olan talimatlarla⁶⁷⁶ taşıma sözleşmesinin bir takım konularda tek taraflı olarak değiştirilmesi mümkündür⁶⁷⁷. Böylece taşıma sözleşmesi akdedildikten sonra da taşıyıcıya verilecek talimatlarla taşıma işine yön verilebilmektedir⁶⁷⁸.

Taşıyıcıya talimat vermekle yetkili kişi kural olarak gönderendir. Zira kural olarak sözleşmenin tarafları sözleşmeden dolayı hak edebilir, borç altına girebilir veya sözleşmeyi değiştirebilir⁶⁷⁹. Gönderenin taşıyıcıya verebileceği talimatlar taşıma işinin gerçekleştirilmesine ilişkindir. Bu talimatlar kanunda sınırlı sayıda değil, örnek kabilinden

⁶⁷⁵ Taşıma sözleşmesi hukuki niteliği itibarıyla işgörme sözleşmesinin bir türü olan eser sözleşmesidir. İşgörme sözleşmelerinde işgören iş sahibinin talimatlarına uymakla yükümlüdür. Eser sözleşmesinde yüklenici işverenin talimatına uymakla yükümlüdür. Bu sonuca, TBK m. 502/2 hükmü gereği, işgörme sözleşmeleri için genel sözleşme türü olarak kabul edilen vekalet sözleşmesine ilişkin olan TBK m. 505/1'deki "*Vekil, vekâlet verenin açık talimatına uymakla yükümlüdür. Ancak, vekâlet verenden izin alma imkânı bulunmadığında, durumu bilseydi onun da izin vereceği açık olan hâllerde, vekil talimattan ayrılabilir.*" hükmünden ulaşılmaktadır. Eser sözleşmesinde de TBK m. 476'daki "*Eserin ayıplı olması, yüklenicinin açıkça yaptığı ihtar karşın, iş sahibinin verdiği talimattan doğmuş bulunur...*" ve TBK m. 483/2'deki "*Eserin iş sahibince verilen malzeme veya gösterilen arsanın ayıbı veya iş sahibinin talimatına uygun yapılması yüzünden yok olması durumunda...*" ifadelerinden iş sahibinin yükleniciye talimat verme yetkisinin bulunduğu anlaşılmaktadır.

⁶⁷⁶ Talimat, karşı tarafa varması gerekli irade beyanıdır, **Paschke/ Furnell**, s. 95; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 418, Rn. 4; **Herber/ Piper**, Art. 12, Rn. 5.

⁶⁷⁷ **Herber/ Piper**, Art. 12, Rn. 6; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 418, Rn. 4; **Koller**, § 418, Rn. 4; **Temme/ Thume**, Art. 12, Rn. 1; **Adıgüzel**, s. 91; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 70; **Akıncı**, s. 63; **Seven**, Gönderilen, s. 105-114, 125; **Karan**, s. 219.

⁶⁷⁸ Verilen talimat, hukuki niteliği itibarıyla taşıyıcıya yöneltilen tek taraflı varması gerekli irade beyanıdır, **Temme/ Thume**, Art. 12, Rn. 1, 6; **Herber/ Piper**, Art. 12, Rn. 5; **Schlüter/ Horn**, § 412, Rn. 10.

⁶⁷⁹ **Karan**, s. 220-221.

sayılmaktadır⁶⁸⁰. Bunlar; TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından; taşımanın yapılması, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma yerine götürülmesi⁶⁸¹ veya başka bir gönderilene teslim edilmesi olarak örneklendirilmektedir (m. 868/1)⁶⁸². CMR'de ise örneklendirme⁶⁸³; taşımayı durdurma, teslimin yapılacağı yeri değiştirme ve taşıma senedinde gösterilen gönderilenden başkasına teslim etme şeklindedir (m. 12/1). Talimatı verenin, verme gerekçesini taşıyıcıya bildirilmesi gerekmemektedir⁶⁸⁴.

Taşıma sözleşmesinin kurulması esnasında taraflar bazı hususları daha sonra tamamlamak üzere geriye bırakmış olabilir⁶⁸⁵. Taşıma sözleşmesinin tamamlanmasına yönelik olan bu beyanlar talimat verme olarak değerlendirilemez⁶⁸⁶.

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından, gönderen, talimat verme yetkisini taşıma sözleşmesinin akdinden itibaren⁶⁸⁷ eşyanın teslim yerine ulaşması anına kadar kullanabilir. Eşyanın teslim yerine ulaşması anından itibaren talimat verme yetkisi gönderilene aittir (TTK m. 868/2). Gönderilen, gönderenin kullanabildiği yetkileri

⁶⁸⁰ **Seven**, Gönderilen, s. 125. Bu sonuca TTK m. 868/1'deki "...şeklinde tasarruflarda da bulunabilir..." ve CMR m. 12/1'deki "...özellikle (in particular)..." ifadesinden ulaşılmaktadır. Mehz HGB § 418/1'de de, "O (gönderen) özellikle şunları talep edebilir (Er kann insbesondere verlangen, dass...)" ifadesinden talimatların sınırlayıcı sayıda olmadığı anlaşılmaktadır.

⁶⁸¹ TTK m. 868/1'de her ne kadar "...başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi..."'nden bahsedilmiş olursa da kanaatimizce varma yeri ile teslim yeri arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır. Taşıma sözleşmesinde tarafların borçlarını düzenleyen TTK m. 850/2'de "...taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi..." ifadesinde varma yerine götürülerek "orada" eşyanın teslim edileceği belirtilmektedir. Eşyanın teslim edilmesinin istenmediği bir yere götürülmesinin talep edilebileceğini düşünmek anlamsızdır. Eşyanın taşınmasının amacı bir gönderilene teslim etmektir. Dolayısıyla eşyanın varma yeri ile teslim yeri olarak öngörülen yer aynı yerdir. Hükümde iki terimin de kullanılmış olmasının gereksiz ve böylece anlatım bozukluğuna yol açılmış olduğunu belirtmek gerekir. Bu ifade HGB § 418/1'deki "...es an einem anderen Bestimmungsort, an einer anderen Ablieferungsstelle..." ifadesinden tercüme edilerek alınmıştır.

⁶⁸² Her ne kadar TTK m. 868'de "emir ve talimat" ifadesi kullanılsa da esasen iki kavram taşıma hukukunda aynı anlama işaret etmektedir. Bu kavramlar farklı iki durumu karşılamamaktadır. Bu hükümde kullanılan "tasarruf hakkı" ifadesinin medeni hukukta ve özellikle de eşya hukukunda kullanılan "tasarruf hakkı" ile herhangi bir anlamsal benzerliği bulunmamaktadır. Dolayısıyla emir verme ve tasarruf hakkı yerine yalnızca "talimat hakkı" ifadesini kullanmayı tercih etmekteyiz. Aynı yöndeki görüş için bkz. **Seven**, Gönderilen, s. 110.

⁶⁸³ CMR m. 12/1'deki sayım da örnek kabilindedir, **Karan**, s. 220.

⁶⁸⁴ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 75.

⁶⁸⁵ Tarafların sözleşmenin kuruluşu esnasındaki müzakerelerde bazı konuları gündeme getirmekle birlikte asli nokta (sözleşme iradesinin zorunlu koşulu) haline getirmeyerek daha sonra belirlemek üzere bu konuları geriye bırakmaları mümkündür. Bunlara, subjektif yan noktalar adı verilmektedir, **Eren**, s. 237-238.

⁶⁸⁶ **Seven**, Gönderilen, s. 124-125.

⁶⁸⁷ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 71

kullanabilir. Ancak bir durumda yetkisi kanun tarafından sınırlandırılmıştır. Bu sınır, gönderilenin bir üçüncü kişiye eşyanın teslimini istemesi halinde, bu kişinin başka bir gönderilen belirleyememesidir (TTK m. 868/3)⁶⁸⁸.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından ise, üç halde talimat verme yetkisi gönderilene aittir (CMR m. 12/2-3). Bunlardan ilki; taşıma senedinin ikinci nüshasının gönderilene verilmesi halidir. CMR m. 5/1 hükmü gereğince, taşıma senedinin ikinci nüshasının eşyaya eşlik etmesi gerektiğinden gönderilen bu nüshayı ancak taşıtın varma yerine ulaşması anından itibaren talep edebilir⁶⁸⁹. İkinci hal; gönderilenin eşyanın varma yerine ulaşmasından sonra kendisine taşıma senedinin ikinci nüshasını ve eşyanın teslimini istemesi halidir. Üçüncü halde ise; taşıma senedinin düzenlenmesi ile talimat verme yetkisi gönderilene geçmektedir. Bunun için gerekli olan şart; taşıma senedine gönderenin talimat verme yetkisinin gönderilene devredildiğine veya gönderilene ait olduğuna ilişkin bir beyanın yazılmış olmasıdır.

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda, tarafların aralarında anlaşması suretiyle talimat verme yetkisinin eşyanın teslim yerine varmasından önce kullanılmadığı düşünülebilir. Zira bu konuyu düzenleyen TTK m. 868/2 hükmünde “aksi öngörülmemişse” veya benzeri bir ifadeye rastlanılmadığı gibi “...sona erer.” şeklinde bir ifadeye de yer verildiği görülmektedir. Diğer taraftan, bu hükmün amacının taşıma sözleşmesinin tarafların ayrıca anlaşmasına gerek kalmadan kanun hükmü gereği tarafların menfaatlerini düzenlemek olduğu gözden kaçırılmamalıdır⁶⁹⁰. Dolayısıyla bu hüküm bir tamamlayıcı hukuk normudur. Taşıma sözleşmesinin tarafları aralarında anlaşarak, talimat verme yetkisinin taşıma sözleşmesinin akdinden itibaren veya akdinden belirli süre sonra gönderilene geçmesini öngörebilir. Taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi olan gönderilenin lehine olan bu durum hükmün tamamlayıcı hukuk normu olması sebebiyle geçerlidir.

Kanaatimizce hem gönderenin hem de gönderilenin talimat verme yetkisinin bulunduğu konusunda taşıma sözleşmesinin tarafları arasında bir anlaşma geçerli kabul edilmemelidir. Gönderen ile gönderilenin aynı konuda farklı yöndeki talimatı ile taşıma veya teslim engeli meydana gelebileceği ve sorunun bu müesseselere bağlanan

⁶⁸⁸ Seven, gönderenin talimat verme yetkisinin, işin niteliğinden kaynaklanan kısıtlamaların da bulunması sebebiyle gönderilenin talimat verme yetkisinden daha geniş olduğunu belirtmektedir, **Seven**, Gönderilen, s. 124.

⁶⁸⁹ **Karan**, s. 221.

⁶⁹⁰ Aynı yöndeki görüş için bkz. **Koller**, § 418, Rn. 15; **Seven**, Gönderilen, s. 117.

hukukisonuç ile çözüleceği düşünülebilir. Ancak böyle bir görüş isabetli olmayacaktır. Zira bu engellerin varlığı durumunda, TTK m. 869/1’de talimat vermeye yetkili kişiden talimat alınması gerektiği belirtilmektedir. Bu durumda engel, bizzat talimat vermeye yetkili kişilerden doğmuş olacaktır ki kanun koyucu sorunun değil, çözümün parçası olarak talimat vermeye yetkili kişiyi öngörmektedir. Yine aynı maddede, talimat vermeye yetkili kişi olarak gönderilenin öngörülmesi ve gönderilenin bulunamaması veya eşyayı teslim almaktan kaçınması halinde gönderenin talimat verebileceğine yer verilmektedir. Bundan hareketle, kanun koyucunun talimat verme konusunda aynı anda hem gönderenin hem de gönderilenin yetkisinin bulunmasını arzu etmediği sonucuna ulaşılabilir.

TTK’nın uygulama alanına giren taşımalarda, talimat verme yetkisinin kullanılması kural olarak taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmamaktadır⁶⁹¹. Ancak bazı durumlarda talimat verme yetkisinin kullanılabilmesi için taşıma senedinin ibrazı gerekmektedir. Böyle bir durum oluşturulmak isteniyorsa, taşıma senedi düzenlenerek iki tarafça imzalanmalı, ayrıca düzenlenen taşıma senedinde talimat verme yetkisinin ancak gönderen tarafından taşıma senedinin kendisine ait olan nüshasının ibrazı⁶⁹² ile kullanılabileceği kaydı öngörülmelidir (TTK m. 868/4).

CMR’nin uygulama alanına giren taşımalarda, taşıma senedinin ibrazı talep edilmeden verilen talimat yerine getirilmiş ise, taşıyıcı bundan kaynaklanan zararları gidermekle yükümlüdür (m. 12/7). TTK’nın uygulama alanına giren taşımalarda ise, bu yükümlülük talimat verme yetkisinin kullanılmasının taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olması halinde söz konusudur (m. 868/6).

Taşıyıcı kendisine verilen talimatlara kural olarak uymakla yükümlüdür⁶⁹³. Ancak bazı durumlarda taşıyıcıya talimatlara uymaktan kaçınma imkânı tanınmaktadır. TTK’da açıkça iki duruma yer verilmiştir. Bunlar; talimatın taşıyıcının işletmesi için sakıncalı olması ile diğer gönderenlerin veya gönderilenlerin eşyası için bir zarar tehdidini

⁶⁹¹ **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost /Strohn)**, § 418, Rn. 2.

⁶⁹² CMR m. 12/3 hükmünde; taşıma senedinin ikinci, yani eşyaya eşlik eden nüshasının ibrazı şartı bulunmaktayken, TTK m. 868/4’te gönderenin taşıma senedinde kendisine ait olan nüshanın ibrazı kaydına yer verilebileceği belirtilmektedir. Böyle bir kayda iki tarafça imzalanan bir taşıma senedinde yer verilmesi halinde; talimat yetkisi kullanılmak isteniyorsa gönderen kendisine ait olan taşıma senedi nüshasını ibraz etmelidir. Gönderilenin ise, talimat yetkisini kullanabilmesi için herhangi bir nüshayı ibraz etmesi gerekmemektedir. Gönderilen böyle bir senet düzenlenmiş olsa dahi talimat verme hakkını herhangi bir senet ibraz etmeksizin kullanabilir. Bu konuda bkz. **Seven**, Gönderilen, s. 122-123.

⁶⁹³ Taşıyıcının talimatlara uyma yükümlülüğünün taşıma sözleşmesinin asli edimi olan eşyanın varma yerine götürülerek orada teslimine yardım eden bir yan borç olduğu kabul edilmektedir, **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 69; **Adıgüzel**, s. 90.

beraberinde getiriyor olmasıdır (m. 868/1). CMR’de ise; talimatın yerine getirilmesi onu yerine getirecek kişiye ulaştığı anda mümkün olmalı, taşıyıcının üstlendiği mutad işlerine engel olmamalı⁶⁹⁴, diğer gönderen veya gönderilenlerin eşyalarına zarar vermemeli ve eşyanın bölünmesine sebep olmamalıdır (m. 12/5-b, c). TTK’nın uygulama alanına giren taşımalarda da talimatın uygulanabilmesi için talimatın uygulanmasının mümkün olması gerektiği kabul edilmelidir. Zira talimat verme, esasen taşıma sözleşmesinin değiştirilmesidir. Konusu imkânsız olan sözleşmeler ise kesin olarak hükümsüzdür (TBK m. 27)⁶⁹⁵. Verilen talimatın hapis hakkı gibi (TTK m. 891) hukuk düzeni tarafından taşıyıcıya tanınan hakların kullanımını engellemeye yönelik de olmaması gerekmektedir⁶⁹⁶. TTK’nın uygulama alanına giren taşımalarda, verilen talimatın eşyanın bölünmesine sebep olması ise, taşıyıcının işletmesi için sakıncalı değilse mümkündür. Bu yöndeki bir talimata kural olarak taşıyıcının uyması gerekmektedir. Taşıyıcı kendisine verilen talimatı yerine getiremeyecek ise, bu durumu gönderene bildirmekle yükümlüdür (TTK m. 868/5; CMR m. 12/6).

II. Talimatı Yerine Getirmesinin Taşıyıcının Taşıma Ücretine Etkisi

1. Talimatın Yerine Getirilmesinden Doğan Uygun Ücret

Taşıyıcı taşıma işinin devamı esnasında yetkili olduğu kişiden aldığı talimatı yukarıda ifade edilen istisnaları saklı kalmak şartıyla yerine getirmekle yükümlüdür. Tacir sıfatına sahip olan taşıyıcının gördüğü bir iş veya hizmetin ücretsiz yapılması düşünülemez. Bu düşünceden hareketle, taşıyıcının aldığı talimatı yerine getirmesi sebebiyle uygun bir ücrete hak kazanacağı kanunda düzenlenmektedir (TTK m. 868/1).

Talimatın yerine getirilmesi sebebiyle taşıyıcı tarafından hak kazanılan ek ücret kanunda “*uygun bir ücret*” olarak ifade edilmektedir (TTK m. 868/1). Bu ücret taşıma

⁶⁹⁴ CMR m. 12/5-b’de yer verilen taşıyıcının üstlendiği mutad işlerine engel olmama, TTK m. 868/1’de yer verilen taşıyıcının işletmesi için sakıncalı olması sebebiyle kaçınma imkânına göre daha somuttur. Taşıyıcının işletmesi için sakıncalı olma; taşıyıcının üstlendiği mutad işlerine engel olmayı da kapsamakla birlikte taşıyıcıya ondan daha geniş bir kaçınma imkânı tanınmaktadır.

⁶⁹⁵ Arkan, verilen talimatın taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılan süreden önce tamamlanması örneğinde olduğu gibi taşıyıcının üstlenmiş olduğu yükümlülüğü büyük ölçüde değiştirerek ağırlaştırması durumunda taşıyıcının verilen talimatı yerine getirmekle yükümlü olmadığını belirtmektedir, **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 73. Kanaatimizce böyle bir değerlendirmeye taşıyıcının öngörülen süreden önce tesliminin imkânsız olduğu durumlarda, talimatın uygulanmasının imkânsız olmasından bahisle ileri sürülebilir. Örneğin, taşımının yapılması için birden fazla yol bulunmakta ise gönderen taşıyıcıya en kısa yoldan gitmesi talimatını verebilir. Taşıma süresinin kısaltılması, örneğin; taşıma esnasında gidilen güzergâh üzerinde daha kestirme bir yolun kullanıma açıldığı öğrenilmesinde olduğu gibi söz konusu taşıma için makul olduğu ölçüde kabul edilebilir.

⁶⁹⁶ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 73.

ücretinin yanında ona ilaveten istenebilen bir ücrettir. Taşıyıcı tarafından görülen taşıma işinin karşılığında talep edilen geniş anlamda taşıma ücreti olarak istenebilir.

Taşıyıcıyı aldığı talimattan dolayı gördüğü iş sebebiyle uygun bir ücrete hak kazanacağı kadar, görmediği iş sebebiyle de uygun bir ücrete hak kazanabilir. Gerçekten TTK’de taşıyıcıya verilebilecek talimatlar örneklendirilirken “*taşımanın durdurulması*” örneği de sayılmaktadır (m. 868/1). Kendisine verilen talimat sebebiyle taşımayı durduran taşıyıcı zaman harcayacaktır. TTK m. 870/3’te “*Taşımanın başlamasından sonra fakat teslim yerine ulaşılmışından önce bir gecikme olursa ve bu gecikme gönderenin riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmışsa, taşıyıcı, taşıma ücretinin yanında uygun bir bedel de isteyebilir.*” hükmü yer almaktadır. Taşıma gönderenin vermiş olduğu talimat sebebiyle durdurulmuş olduğundan olumsuz etki gönderenin riziko alanından kaynaklanmaktadır. TTK m. 870/3 hükmüne dayanılarak taşımanın durdurulması talimatının yerine getirildiği durumlarda taşıyıcı bir iş görmemiş olsa dahi uygun bir ücret talep edebilir.

TTK m. 861/2’de talimat hakkının özel bir görünümü olarak düzenlendiği üzere, örneğin; tehlikeli olduğu için taşıma konusu eşya taşıyıcı tarafından boşaltılarak bir süre depoda bekletilmiş, hakkında gerekli önlemler alındıktan sonra taşımaya devam edilmiş olabilir. Her ne kadar bu önlemler sebebiyle herhangi tazmin yükümlülüğünün bulunmadığı, gerekli giderlerin talep edilebileceği TTK m. 861/2’de düzenlenmişse de bu önlemler sebebiyle taşıma işinde bir gecikme söz konusu ise TTK m. 870/3’e hükmüne göre, taşıyıcı bu durumda taşıma ücretinin yanında bir bedel isteyebilir.

Taraflar sözleşme özgürlüğü çerçevesinde talimatın yerine getirilmesinden doğan ek ücreti nakdi veya ayni olarak kararlaştırabilir. Bunun yanında tarafların ek ücretin miktarını kararlaştırmasına hukuki bir engel bulunmamaktadır.

TTK m. 868/1’deki “*...Taşıyıcı, gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri ve uygun bir ücret isteyebilir...*” ifadesi lafzi olarak değerlendirilirse “*...yerine getirilmesi için...*” talebin yalnızca zaman itibarıyla yalnızca talimatın gereğinin yerine getirilmesinden önce mümkün olduğu düşünülebilir. Ancak talimatın yerine getirilmesinden önce taşıma ücreti bahsinin her halde gündeme getirilmesinin beklenmemesi uygun olur. Zira aksi halde bu durum, iş görmüş bir tacirin sırf öncesinde ücreti dile getirmediği için ücreti talep edememe ve dolayısıyla bu ücretten mahrum bırakma anlamına gelir. Nitekim mehaz HGB

§418'de “*talimatın yerine getirilmesinden kaynaklanan uygun ücret*” ifadesine yer verilmektedir⁶⁹⁷. Öyleyse hükmün mehzazına uygun olarak yorumlanması isabetli olur.

Talimatın yerine getirilmesi sebebiyle tarafların ödenecek ücreti kararlaştırmasında, herhangi bir zaman sınırı bulunmamaktadır. Talimatın uygulanmasından önce taşıyıcı yapılan işin ücretini gönderene bildirebilir. Örneğin, gönderen taşıma esnasında taşıma sözleşmesinde gönderilen olarak kararlaştırılan Kocaeli'deki bir adreste bulunan (A) kişisi yerine, İzmir'deki bir adreste bulunan (B) kişisine eşyanın teslimini talep edebilir. Taşıyıcı bu talimata uyması karşılığında taşıma ücretine ek olarak 100 TL talep edeceğini bildirebilir. Bu bildirim sadece bir öneri (icap) olarak kabul edilmelidir. Talimatın yerine getirilmesine ilişkin ücret kararlaştırıldığından söz edebilmek için talimat verenin kabulüne de ihtiyaç bulunmaktadır. Belirtmek gerekir ki; talimatı veren, taşıyıcı tarafından önerilen ücret teklifini kabul etmek zorunda değildir. Başka bir ücret konuşulmamış veya konuşulmakla birlikte ücret üzerinde anlaşılammış ise, uygun ücret bu konuya ilişkin olarak açılan bir davada hâkim tarafından kararlaştırılır. Talimatın gereğinin yapılmasından doğan uygun ücret, talimatın yerine getirilmesinden ve hatta taşıma işinin bitiminden sonra dahi taraflar arasında kararlaştırılabilir.

Talimat hakkının kullanılması, her durumda taşıma işini uzatmamaktadır. Bazı hallerde güzergâh, taşıma zamanı ve dolayısıyla taşıyıcının harcamış olduğu emek ve sermaye azalmaktadır. Yolun henüz yarısına gelinmeden gönderen tarafından taşıyıcıya eşyanın kendisine geri getirilmesi talimatının verilmesi veya taşıma esnasında daha önce öngörülen varma yerinden daha yakın bir varma yerine eşyanın teslimi talimatının verilmesinde durum böyledir. Bu hallerde taşıyıcı, daha önce taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılana göre, daha az emek ve sermaye harcamaktadır.

Talimat verme yetkisi kullanılarak taşıma ücreti üzerinde tek taraflı olarak değişiklik yapılabilmesi mümkün değildir. Talimat hakkının kullanılması ile sözleşmenin tek taraflı olarak değiştirilebilmesine ilişkin yukarıda bahsettiğimiz talimat verme yetkisinin kullanılması imkânına ilişkin TTK m. 868/1'de verilen örnekler incelendiğinde, bu örneklerin taşımanın akıbetine yönelik olduğu görülmektedir. Doğrudan talimat vermek suretiyle değil, talimatlar dolayısıyla da taşıma ücreti üzerinde değişiklik yapılamayacağını

⁶⁹⁷ HGB § 418/1 hükmünde bahsi geçen ifadenin orijinal metni “*Er kann vom Absender Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.*” şeklindedir.

kabul etmek gerekir. Böylece her ne kadar taşıma sözleşmesi akdederken somut taşıma için taşımanın fiili durumundan daha uzun bir mesafe için taşıma işi yapılacağı hesaplanarak taşıma ücreti kararlaştırılmış olursa da, taşıma ücretine ilişkin tarafların karşılıklı birbirine uygun iradesi ile bir değişiklik söz konusu olmadığı hallerde, taşıma sözleşmesini akdederken kararlaştırılan taşıma ücreti ödenmelidir. Nitekim özel bir talimat verme hükmü olarak değerlendirilebilecek TTK m. 866/1’de taşıyıcı tarafından taşıma ücretinin tamamının talep edilebileceği görülmektedir⁶⁹⁸. Bu hükümde de taşıma talimat verme hakkının genel hükmü olan TTK m. 868’de olduğu gibi gönderenin talimatı hakkını kullanmasıyla birlikte taşıyıcı talimatın gereğini yerine getirmekle yükümlüdür. TTK m. 866/1 hükmünde taşıyıcıya yöneltilen talimatla birlikte daha önce taşıma sözleşmesinde taşınması öngörülen eşyanın eksik şekilde taşınacağı, buna karşın taşıma ücretini taşıma sözleşmesinde kararlaştırıldığı miktarıyla tam ödeneceği belirtilmektedir. Benzer nitelikte olan bu vakıa için aynı çözüm yolunun kullanılması kanaatimizce isabetli olacaktır. O halde, taşıma sözleşmesi taşıyıcıya yöneltilen talimat ile değiştirilerek daha az mesafeli bir taşıma gerçekleştirilirse yine de daha önce taşıyıcının kararlaştırılan taşıma ücretinin tamamına hak kazandığı kabul edilmelidir. Ancak böyle bir sonuç, fiili duruma kanunun taşıma ücretine ilişkin bir sonuç bağlamadığı durumlarda geçerlidir. Talimatın verilmesi sebebiyle değil, örneğin; taşıma engeli sebebiyle eşyanın varma yerine ulaşmadan taşımanın sona erdiği durumlarda taşıyıcı taşıma ücretine tam olarak hak kazanmamaktadır.

Taşıma ücretinin miktarı açık veya zımni olarak taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmamış olabilir. Böyle bir durumda taşıyıcıya verilen talimat yerine getirildiğinde taşıma ücreti ile birlikte uygun bir ücretin talep edilip edilemeyeceği sorusu akla gelmektedir. Bu halde taşıma işinin gerçekleştirilmesinden sonra taşıyıcı taşıma ücreti talep edilmekteyse kararlaştırılan taşıma dikkate alınarak doğrudan fiilen kat edilen mesafe ile orantılanarak taşıma ücreti hesaplanması kanaatimizce isabetli olmayacaktır. Zira taşıma ücreti miktarının kararlaştırılmadığı durumlarda, taşıma ücretinin kararlaştırıldığı durumlardaki ileri sürdüğümüz çözüm yolundan sapmayı gerektirecek haklı bir sebep bulunmamaktadır. Öncelikle taşıma sözleşmesinde öngörülen varma yerine ulaştırılması için taşıma ücreti hesaplanmalı daha sonra, taşıyıcı daha fazla bir taşıma işi görmüş ve bu

⁶⁹⁸ TTK m. 866/1 hükmü *“Taşıyıcı, taşınması kararlaştırılan eşyanın tamamı yüklenmiş olmasa bile, gönderenin istemi üzerine yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyıcı; (s)özleşmede kararlaştırılmış olan taşıma ücretinin tamamını ... isteyebilir.”* şeklindedir.

gördüğü iş sebebiyle talep etmekte ise, uygun bir ücret kendisine ödenmelidir (TTK m. 868/1).

Verilen talimatın yerine getirilmesi sebebiyle hak kazanılan uygun ücret tıpkı taşıma ücretinin miktarının taraflar arasında kararlaştırılmamış olduğu durumlardaki gibi hesaplanmalıdır⁶⁹⁹. Yerine getirilen talimat sebebiyle hak kazanılan uygun ücretin borçlusunun tespiti için TTK m. 868'e bakıldığında bu hususa cevap bulunamamaktadır. TTK m. 868/1'de "*Taşıyıcı, gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri ve uygun bir ücret isteyebilir.*" ifadesi bu noktada şüpheye mahal vermektedir. Mezkûr hükümde "*gönderenden*" kelimesinden sonra virgül kullanılmadığından "*gönderenden aldığı emir ve talimat*" biçiminde anlaşılması gerektiği ve "*gönderenden... uygun ücret isteyebilir.*" biçiminde düzenlenmediği kabul edilmelidir. Ancak bu yorum sonuca etkili değildir. İstenen bu ücret, taşıma işinin görülmesi için hak sahipleri olan gönderen ile gönderilen lehine verilmektedir. O halde, talimatın yerine getirilmesi sebebiyle talep edilebilen ücretin borçlusu taşıma ücreti ile aynı kişidir. Taşıma ücretinin taşıma sözleşmesinin akdi sebebiyle sözleşmesel borçlusu olan gönderen talimatın yerine getirilmesinden doğan uygun ücretin de borçlusudur. Taşıma ücretine ek olarak talep edilebilen bu ücret, geniş anlamda taşıma ücreti olarak değerlendirilmelidir. Varma yerinde eşyanın teslimini talep etmesi ile birlikte gönderilen bu ücretin de borçlusu sıfatına sahip olmaktadır (TTK m. 871/2). Ancak bu durum taşıyıcının borçlusu olma sıfatını sona erdirmemektedir (TTK m. 871/4)⁷⁰⁰.

Doktrinde Seven, taşıyıcının verilen talimatı uygulamaktan kaçınma imkânlarından biri olan, talimatın işletmesi için sakıncalı olması durumunu şu şekilde zaman kaybı olarak değerlendirebileceğini ileri sürmektedir: "*...talimatın yerine getirilmesi halinde elde edilecek ücrete rağmen sakıncanın beklenemeyecek ölçüde büyük olması gerekir.*"⁷⁰¹. Kanaatimizce, sırf zaman ile ücret dengesi bakımından böyle bir değerlendirme yapılması isabetli değildir. Şöyle ki; taşıyıcı, TTK m. 868/1'de talimatların yerine getirilmesi için gerekli olan giderler ve ayrıca bahsedildiği üzere gördüğü taşıma işi sebebiyle uygun bir ek

⁶⁹⁹ Taşıma ücretinin miktarının hesaplanmasına ileride yer verileceğinden tekrara düşmemek adına ilgili kısma atıf yapmakla yetinmekteyiz. Bkz. Üçüncü Bölüm, § 1, B Taşıma Ücretinin Miktarının Kararlaştırılmaması Halinde Taşıma Ücretinin Hesaplanması.

⁷⁰⁰ TTK m. 871/4'te gönderenin sorumluluğunun gönderilenin borçlu sıfatına sahip olduğu durumlarda devam edeceğine yer verilmektedir. Gönderen bu halde gönderilen ile birlikte müteselsil olarak sorumludur. Hükümde taşıma ücreti değil, ondan daha geniş olan "*bedel*" kavramı kullanılmaktadır. Bu kavram talimatın yerine getirilmesinden doğan uygun ücreti de mahiyeti itibarıyla kapsamaktadır.

⁷⁰¹ **Seven**, Gönderilen, s. 129.

ücreti talep hakkına sahiptir. Ayrıca verilen talimatın yerine getirilmesi için taşıyıcının önceden bir sermayeye sahip olmayabileceği düşünülse de taşıyıcının talimatın yerine getirilmesini bir avansın ödenmesi şartına bağlayabileceği Kanun'da öngörülmektedir (TTK m. 868/1). Dolayısıyla, taşıma ücretine ek olarak harcanan zaman için uygun bir ücret de talep edilebileceğinden ve böylece söz konusu zaman içinde harcanan emek ve sermaye karşılık bulacağından, taşıyıcı sırf maddi sebeplere dayanarak talimatın taşıma işletmesi için sakıncalı olduğuna ilişkin kaçınma imkânından yararlanamayacaktır.

Söz konusu zaman zarfında taşıyıcının daha önce akdetmiş olduğu sözleşmeler bulunuyorsa taşıyıcı verilen talimatın “*taşıma işletmesi için sakıncalı*” olduğunu ileri sürülerek kaçınma imkânına dayanabilir. Gerçekten böyle bir durum taşıma piyasasında taşıma işletmesinin güvenilir olmadığı yönünde kanaatin oluşmasına sebep olabilir. Daha yüksek kazançlı bir iş fırsatının mevcut olması halinde ise, talimata uyulması halinde talimatın yerine getirilmesinden doğacak olan uygun ücretten önemli ölçüde yüksek bir taşıma ücreti teklifinin var olması gerekir⁷⁰². Henüz somut bir taşıma işi teklifinin mevcut olmadığı veya somut bir teklif mevcut olmakla birlikte taşıma ücretine ilişkin teklifin talimatın yerine getirilmesi sonucunda elde edilebilecek ücretten önemli ölçüde yüksek olmadığı durumlarda taşıyıcının işletmesi için sakıncalı bir durumdan bahsedebilmek oldukça zordur.

Taşıma ücreti talebine yönelik olarak açılan bir davada, talimatın yerine getirilmesinden doğan taşıyıcının elde ettiği uygun ücrete hâkim re'sen hükmedemez. Başka bir deyişle, taşıma ücretine hak kazanılmış olursa dahi hâkim bu durumu kendiliğinden dikkate alamaz. Talimatın yerine getirilmesi sebebiyle hak kazanılan uygun ücret açıkça taşıyıcı tarafından mahkemedan talep edilmelidir. Zira TTK m. 868/1 hükmü taşıyıcı hak kazanır değil, “*Taşıyıcı, ...uygun bir ücret isteyebilir.*” şeklinde düzenlenmektedir. Bu düzenleme medeni usul hukukundaki taleple bağlılık ilkesiyle uyumludur (HMK m. 26/1).

2. Talimatın Yerine Getirilmesi İçin Talep Edilebilecek Avans

Taşıyıcının maddi durumu talimatın yerine getirilmesine yeterli olmayabilir. Borcun ifası için maddi özverinin dürüstlük kuralları bağlamında beklenilmesinin uygun olmadığı

⁷⁰² Koller, § 418, Rn. 11; Seven, Gönderilen, s. 129-130.

durumlarda iktisadi imkânsızlıktan bahsedilir⁷⁰³. CMR m. 12/5 ve TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından TBK m. 27'de yer verildiği üzere konusu imkânsız olan talimatın uygulanması taşıyıcıdan beklenemez. Hukukun sonuç bağladığı imkânsızlık; maddi (fiziki) veya hukuki imkânsızlık olarak iki şekilde gerçekleşebilir ki bu imkânsızlıklar dahi objektif, yani kişiden kişiye değişmeyen bir mahiyete sahip olmalıdır⁷⁰⁴. Kişinin borcu ifasındaki maddi yetersizliği objektif bir imkânsızlık değildir. Kişiden kişiye değişiklik arz etmektedir. Bu bağlamda, iktisadi imkânsızlık hukukun sonuç bağladığı bir imkânsızlık olarak kabul edilmemelidir.

İktisadi imkânsızlığa hukuki sonuç bağlansaydı dahi taşıyıcının maddi yetersizliğini ileri sürerek talimatın gereğinin yerine getirilmesinden kaçınabilmesi pek mümkün gözükmemektedir⁷⁰⁵. Kanun koyucu talimatın gereğinin yerine getirilmesi için taşıyıcının maddi olarak tatminine imkân sağlayan bir düzenleme getirmiştir. TTK m. 868/1'de; talimatın yerine getirilmesine uygun bir ücret talep edebileceği gibi taşıyıcının talimatın yerine getirilmesini uygun bir avansın ödenmesi şartına bağlayabileceğine yer verilmektedir.

Taşıyıcı talimatın yerine getirilmesinden önce giderlerin tamamının karşılanması ile uygun ücretin tamamının kendisine verilmesini kural olarak şart koşamaz. Bu yöndeki bir şartı gönderen veya gönderilen kabul etmek zorunda değildir. Nitekim TTK m. 891'de taşıyıcıya taşıma sözleşmesinden doğan tüm alacaklar için hapis hakkı tanınmaktadır. Bununla birlikte, taşıyıcı talimatın yerine getirilmesinden önce uygun bir avansın verilmesini bu kişilerden talep edebilir (TTK m. 868/1). Ancak istisnaen taşınan eşyanın değerinin, talimatın yerine getirmek için giderler ve ek ücreti de kapsar şekilde taşıma sözleşmesinden doğan tüm alacakları karşılamayacağına anlaşıldığı durumlarda ek ücretin tamamının da talimatın yerine getirilmesinden önce talep edilebileceği ileri sürülmektedir⁷⁰⁶.

3. Talimat Verme Yetkisinin Kullanılması İle Gönderilenin Taşıma Ücretinin Borçlusu Olması İlişkisi

Taşıyıcıya talimat verme yetkisi eşyanın varma yerine ulaşmasına kadar kural olarak

⁷⁰³ **Altunkaya**, Mehmet, Edimin Başlangıçtaki İmkânsızlığı, Ankara 2005, s. 97-98, 210-211.

⁷⁰⁴ **Özçelik**, s. 571; **Can**, s. 24; **Eren**, s. 100.

⁷⁰⁵ **Seven**, Gönderilen, s. 132.

⁷⁰⁶ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 74-75.

gönderene aittir. Eşyanın varma yerine ulaşmasıyla birlikte talimat verme yetkisi gönderilene geçmektedir (TTK m. 868/2). Dikkat edilmelidir ki; TTK’da gönderilenin talimat yetkisini kullanabilmesi ile taşıma ücretinin gönderilenden talep edilebilirliği ön şart olarak aynı maddi vakıya bağlanmaktadır. Bu maddi vakıya; eşyanın varma yerine ulaştırılmasıdır. Bu ön şartın gerçekleşmesinden sonra, eşyanın teslimi gönderilen tarafından talep edilebileceği gibi aynı zamanda taşıyıcıya talimat verme yetkisi de gönderilene geçmektedir.

Talimat verme yetkisinin kullanılması ile taşıma ücretinin borçlusu sıfatına sahip olunması arasında bir ilişkinin bulunup bulunmadığı değerlendirilmelidir. Gönderilenin eşyanın teslimini talep etmeksizin talimat verme yetkisini kullanması, kural olarak taşıma ücretinin borçlusu olmasına neden olmamaktadır⁷⁰⁷. TTK gönderilenin talimat yetkisini kullanmasına açıkça böyle bir hukuki sonuç bağlamamaktadır. Kanun’un bu şekilde bir sonuç bağlamamış olması isabetlidir. Zira gönderilenin talimat yetkisi çeşitli şekillerde kullanılabilir. Bunlardan biri de, eşyanın başka bir kişiye teslim edilmesi talimatının verilmesidir (TTKm. 868/1-3). Bu yönde bir talimat veren gönderilenin gerçek gönderilen değil, şekli gönderilen olması ve böylece eşyayı nihai olarak teslim alan kişi olmaması sebebiyle taşıma ücretinin borçlusu olması beklenemez.

Kanun koyucu gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olmasını eşyanın teslimi talebine veya eşyanın zıya veya hasarı ya da taşımının gecikmesi söz konusu ise tazminat talebine bağlı kılmıştır. Eşyanın teslimi talebi açık bir irade beyanı ile yapılabileceği gibi zımnî bir irade beyanı ile de yapılabilir. Eğer gönderilenin talimat yetkisini kullanması, eşyanın teslimi yönünde gönderilenin zımnî bir irade beyanında bulunduğu şekilde yorumlanabiliyorsa, bu halde talimat yetkisinin kullanılması aynı zamanda gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu olması sonucuna yol açmaktadır⁷⁰⁸. Örneğin; eşyanın varma yerine ulaştıktan sonra eşyanın tesliminin kabul edildiği açıkça beyan edilmemekle birlikte, gönderilene ait bir depoya eşyanın bırakılması yönünde taşıyıcıya bir talimat verilmiş ise, bu talimat zımnî olarak eşyanın kabul edildiği anlamına gelmekte, bundan dolayı gönderilen taşıma ücretinin borçlusu olmaktadır.

Talimat yetkisini kullanmasıyla birlikte gönderilen kural olarak taşıma ücretinin borçlusu olmamaktadır. Ancak bu yetkinin kullanılması ve taşıma ücretinin borçlusu

⁷⁰⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 193.

⁷⁰⁸ **Seven**, Gönderilen, s. 193.

olmasıyla birlikte geniş anlamda taşıma ücretinin de borçlusu konumuna gelebilmektedir. Talimat yetkisinin kullanılması sonucunda talep edebilecek olan geniş anlamda taşıma ücreti kapsamında; talimatın yerine getirilmesi için gerekli olan giderler ile uygun bir ücret yer almaktadır (TTK m. 868/1-2). Bu halde söz konusu olan ücreti ödeme borcu, bekleme ücretinde olduğu gibi ücret ödeme borcu sözleşmeden değil, kanundan doğmaktadır. Tıpkı bekleme ücretinde olduğu gibi bu ücret, taşıma ücretine ek olarak talep edilebilmektedir. Ödenmeyen bedeller için gönderenin sorumluluğu gönderilen ile birlikte devam etmektedir (TTK m. 871/4)⁷⁰⁹.

B. Kısmi Taşımayı İstem Hakkının Kullanılması Halinde Taşıma Ücreti

I. Kısmi Taşımayı İstem Hakkı

Talimat vermeye yetkili kişi olarak kural olarak gönderen eşya varma yerine ulaşıncaya kadar taşıyıcıya vereceği talimatlarla taşıma sözleşmesini değiştirme hakkına sahiptir. Gönderen bu talimatlarla taşımanın geleceğine yön verebilmektedir. Bu yönlendirme, taşıma sürecinde zaman itibariyle, taşımanın fiili olarak başlamasından sonra yapılabileceği gibi önce de yapılabilir.

Taşıyıcıya eşyanın kısmi olarak taşınmasına ilişkin olarak yöneltilen talep, esas itibariyle talimat hakkının kullanılmasının özel bir görünümüdür⁷¹⁰. Nitekim TTK'da “*taşıyıcıya, taşımanın yapılması için emir ve talimât verebileceği*” açıkça belirtilmektedir (m. 868/1). CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda da her ne kadar açıkça madde metninde taşımanın yapılması için talimat verilebileceği zikredilmese de hükümde sayılan talimatların örnek kabilinden düzenlendiği belirtilmelidir (m. 12/1). Dolayısıyla taşıyıcıya eşyanın kısmen taşınması talimatının verilebilmesi bu taşımalar bakımından da mümkündür.

Kanun'da “*gönderenin istemi üzerine*” taşıyıcının yola çıkarak kısmi taşımayı gerçekleştirmesi gerektiği belirtilmektedir (TTK m. 866/1). Buna karşın, talimat verme yetkisinin yüklemenin başladığı anda gönderilene ait olduğu hallerde kısmi taşımayı gönderilenin de talep edebileceği kabul edilmelidir⁷¹¹.

Talimat vermeye yetkili kişi, yüklemenin tamamlanmasından hemen sonra taşımanın

⁷⁰⁹ Thume/ Schmidt, § 418, Rn. 39.

⁷¹⁰ Braun, s. 269; Schüter/ Horn, § 416, Rn. 1; Koller, § 416, Rn. 1.

⁷¹¹ Talimat verme yetkisinin gönderilene ait olduğu durumlar için bkz. İkinci Bölüm, § 7, A, I. Talimat Verme Yetkisi.

yapılmasını, diğer bir deyişle taşıyıcıdan yola çıkılmasını talep edebileceği gibi eşyanın tamamı taşıta yüklenmeden yola çıkılmasını da talep edebilir⁷¹². Taşıyıcı talimat vermeye yetkili kişiden aldığı bu yöndeki bir talimata uymakla yükümlüdür (TTK m. 866/1). Taşıyıcı bu yöndeki bir talimata uymaktan ancak işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve gönderilenlerin eşyaları için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa kaçınabilir (TTK m. 868/1).

Taşıma işi bir taşıt aracılığıyla gerçekleştirilebileceği gibi insan veya hayvan gücüyle de gerçekleştirilebilir. Kısmi taşımayı talep hakkının kullanılabilmesi için eşyanın kısmen bir taşıta yüklenmesi gerektiğinden taşıtın mevcut olmadığı taşımalarda böyle bir talep mümkün değildir. Taşıtın türünün bu talep hakkının kullanılmasında bir önemi bulunmamaktadır.

Kısmi taşımayı talep hakkının kullanması genellikle taşıtın bizzat söz konusu taşımaya tahsis edildiği durumlarda söz konusudur. Zira aksi halde gönderenler arasında menfaat çatışması söz konusu olabilir. Bu halde ise, taşıyıcı taşıma işletmesi için sakıncalı olduğundan veya diğer gönderenlerin eşyası için bir zarar tehdidini beraberinde getirdiğinden bahisle bu yöndeki bir talebi reddedebilmelidir (TTK m. 868/1).

Talimat vermeye yetkili kişinin kısmi taşımayı talep hakkı, eşyanın parçalı⁷¹³ veya niteliği gereği yüklenmesi için eşyanın parçalanabilir olması halinde söz konusudur. Eşya tek bir parçadan oluşuyor ve parçalara ayrılması mümkün olmuyor veya parçalara ayrılması eşyanın niteliğini bozuyorsa kısmi taşımayı talep hakkı kullanılamaz⁷¹⁴. Örneğin, taşıma sözleşmesiyle bir buzdolabının taşınması üzerinde anlaşılmış ise, buzdolabının parçalara ayrılması eşyanın niteliğine zarar verdiği için kısmi taşımayı talep mümkün değildir. Ancak birden fazla eşyanın örneğin; on adet buzdolabının taşınması konusunda anlaşılmış olunsun. Bu halde bir adet buzdolabının yüklenmesi ile verilecek talimat üzerine taşıt yola çıkmalıdır. Sıvı veya gaz haldeki eşya taşımalarında ise, üzerinde anlaşılan

⁷¹² Kısmi yüklemde eşyanın ne kadarının taşıta yüklenmesi gerektiği kanun metninde açık değildir. Ancak en azından bir veya bir kısım eşyanın taşıta yüklenmiş olması için niteliği gereğidir, **Thume/ Schmidt**, § 415, Rn. 4.

⁷¹³ Eşyanın parçalı olmasından kasıt; birden fazla eşyanın birleşimden oluşmasıdır. Borçlar hukukundaki parça borcu ile karıştırılmamalıdır. Borçlar hukukundaki parça borcu, edimin konusu taraflarca nitelik ve özellikleriyle taraflar arasında kararlaştırılması anlamına gelir, **Eren**, s. 110-111.

⁷¹⁴ Her ne kadar taraflar eşyanın tek parça halinde taşıta yüklenmesi ve taşınması üzerinde daha önce anlaşmış olsa da daha sonra kısmi eşyayı talep ile açık veya zımni olarak eşyanın parçalara ayrılması ve bu şekilde taşınması yönünde bir talimat verildiği anlaşılıyor ise taşıyıcı bu talimata uymakla yükümlüdür.

miktarda eşya tam olarak taşıta doldurulmadan taşıtin yola çıkması talep edilebilir.

Eşyanın tamamının yüklenmemiş olması halinde kısmi taşımayı talep hakkının kullanılmasında yüklemenin gönderenin uhdesinde olmasıyla taşıyıcının uhdesinde olması arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır. Kanun, bu konuda bir ayırım gözetmemiştir (TTK m. 866). Böylece yüklemenin gönderenin uhdesinde olduğu hallerde eşya tam olarak taşıta yüklenmeden taşımanın gerçekleştirilmesi talep edebileceği gibi yüklemenin taşıyıcının uhdesinde olduğu hallerde de böyle bir talepte bulunulabilir.

II. Kısmi Taşımaya İlişkin İstemin Yerine Getirilmesinde Taşıyıcının Taşıma Ücreti

1. Dar Anlamda Taşıma Ücreti

Taşıyıcı kural olarak taşımayı taahhüt ettiği eşyanın tümünü taşımalıdır. Zira bunun karşılığında gönderenin taahhüt ettiği taşıma ücretine veya taşıma ücreti miktarının kararlaştırılmadığı durumlarda, TTK m. 20 hükmü gereğince gördüğü taşıma işi karşılığında somut taşıma işi için uygun bir taşıma ücretine hak kazanmaktadır.

Kısmi taşımayı talep hakkının kullanılması ile taşınması taahhüt edilen eşyanın tamamının taşıta yüklenmesi henüz tamamlanmadan verilen talimat ile değiştirilen taşıma sözleşmesiyle taşıma konusunun miktarı azaltılmaktadır. Taşımanın konusu üzerinde böyle bir azalma sebebiyle taşıma ücretinin de aynı oranda azaltılacağı düşünülebilir. Ancak sırf talimat vermeye yetkili kişinin talimatı ile yola çıkmak zorunda olan taşıyıcının kural olarak böyle bir talebi reddetme imkânının bulunmadığını kanun koyucu göz ardı etmemiştir. Bu durum son derece isabetlidir. Zira taşıyıcı daha önce kararlaştırılan taşıma ücretini elde edeceği inancıyla taşıma sözleşmesini akdetmiştir. Belki de bu taahhüde olan inancıyla harcamalar ve başkaca anlaşmalar yapmıştır⁷¹⁵. Taşıyıcının kendisinin sebep olmadığı bir durumdan dolayı taşıma ücretinden mahrum kalması hakkaniyete aykırı olacaktır. Bu sebeple taşıma işi her ne kadar tam olarak ifa edilmemiş olursa da Kanun taşıyıcının taşıma ücretini tam olarak elde etmesine imkân tanımıştır (TTK m. 866/1-a).

TTK'da kısmi taşımayı talep hakkının kullanılmasıyla birlikte taşıyıcıya “Sözleşmede kararlaştırılmış olan taşıma ücretinin tamamını”n ödeneceği belirtilmektedir (m. 866/1-a). Bu hükümden anlaşılması gereken kararlaştırılan taşıma ücretinin miktar

⁷¹⁵ TTK m. 866 hükmü gerekçesinde “...İsterse eşya kısmen yüklenmiş olsun gönderen taşıyıcıdan taşımaya başlamasını isteyebilir. Taşıyıcı bu talebi reddedemez. Diğer yandan hazırlığını ve anlaşmalarını tam yükleme için yapmış olan taşıyıcının menfaatleri de korunmalıdır...” şeklinde bu hususa dikkat çekilmiştir.

olarak tamamıdır. Ancak daha önce de belirtildiği üzere taşıma ücretinin miktarının mutlaka açıkça taşıma sözleşmesi kurulurken belirlenmesi gerekmez. Taşımanın ücretli yapılacağı sözleşmeyle kararlaştırılmakla birlikte taşıma ücretinin miktarının belirlenmemiş olması söz konusu sözleşmenin taşıma sözleşmesi olması hususuna halel getirmez. Hatta açıkça taşıma ücretinden bahsedilmemekle birlikte taşıyıcının taşıma işi gerçekleştirmesi halinde böyle bir olumsuz etki söz konusu olmaz. Zira tacir olarak taşıyıcı gördüğü taşıma işi karşılığında ücrete hak kazanır (TTK m. 850/3; TTK m. 20/1)⁷¹⁶.

Taşıma ücretinin miktar itibarıyla sözleşmede kararlaştırılmadığı durumlarda, sözleşmenin akdi esnasında kararlaştırılan taşıma konusunun miktarına karşılık gelen taşıma ücretine mi yoksa somut taşıma dikkate alınarak hesaplanan taşıma ücretine mi hak kazanıldığı değerlendirilmelidir. Bu konuda kanunda bir açık düzenleme bulunmamaktadır. Kanaatimizce, sırf taşıma ücretinin kararlaştırılmamış olmasından bahisle TTK m. 866/1-a hükmünün uygulanmayacağını ileri sürmek isabetli olmayacaktır. Bu halde taşımanın sözleşmenin akdi esnasında kararlaştırılan taşıma konusunun miktarına denk gelen taşıma ücretinin miktarı hesaplanmalı ve taşıyıcının bu ücrete tam olarak hak kazandığı kabul edilmelidir. Zira taşıma ücretinin miktarının kararlaştırılmış olduğu durumlar ile kararlaştırılmamış olduğu durumlar arasında ayırım yapmayı gerektiren haklı bir sebep bulunmamaktadır. Nitekim mehaz HGB §416'da "*Sözleşmede kararlaştırılan taşıma ücretinin tamamı*" ifadesine değil, tüm taşıma ücreti ifadesine yer verilmektedir⁷¹⁷. O halde hükmün mehazına uygun olarak yorumlanması isabetli olur.

Kanun'da taşıyıcının yüklenmeyen eşya yerine başka bir sözleşme uyarınca eşya taşınması halinde taşıma ücretinin tamamına hak kazanılmadığı belirtilmektedir. Bu halde taşıma ücretinin tamamından kısmi olarak yüklenmeyen eşya yerine taşınan eşyanın taşınmasından elde edilen taşıma ücretinin mahsup edilmesiyle kalan ücretini talep edilebileceği düzenlenmiştir (TTK m. 866/1). Kısmi olarak taşınmayan eşya yerine taşıta yüklenerek taşınan eşyanın taşıma ücreti, sözleşmede kararlaştırılan taşıma ücretini aşmaktaysa, bu halde gönderenden taşıma ücreti talep edilemeyecektir.

Kısmi taşımayı talep halinde başka eşyanın taşıma ücretinden mahsup edilebilmesi için bu eşyanın "*kısmen yüklenmeyen eşyanın yerine*" taşınması gerekmektedir. Sırf aynı

⁷¹⁶ Bu konuda bkz. Birinci Bölüm, § 3, A, VI, 2, b. Taşıma Sözleşmesiyle Taşıma Ücretinin Kararlaştırılmamış Olması.

⁷¹⁷ Hükmün orijinal hali "*In diesem Fall gebührt dem Frachtführer die volle Fracht, das etwaige Standgeld sowie Ersatz der Aufwendungen...*" şeklindedir.

taşıtta başka bir veya birden fazla gönderenin gönderdiği eşyanın bulunması mahsup için yeterli değildir. Birden fazla gönderene ait eşyanın taşıtta birlikte taşınması mümkündür. Örneğin, taşıyıcı (T)'nin gönderen (A) ile bir fırının ve gönderen (B) ile iki bulaşık makinesinin taşınması konusunda anlaşmış varsayalım. Gönderen (A)'ya ait fırın taşıta yüklenmiş olmakla birlikte gönderen (B)'ye ait bir bulaşık makinesi taşıta yüklenip diğeri yüklenmeden gönderen (B) diğeri buzdolabını yüklemeyen taşıyıcının yola çıkmasını talep edebilir. Böyle bir durumda başka bir eşya taşındığından bahisle fırına ilişkin taşıma ücretinin iki bulaşık makinesinin taşıma ücretinden indirilmesi talep edilemeyecektir.

Benzer şekilde kısmi taşıma talebinden sonra sırf başka bir eşyanın taşıta yüklenmiş olması kısmen yüklenmeyen eşyanın yerine yükleme yapıldığı anlamına gelmeyebilir. Örneğin, söz konusu eşya tam olarak yüklenmese de taşıyıcının söz konusu taşımayı gerçekleştireceği taşıttın oldukça boş yeri bulunuyorsa, taşıyıcı mevcut durumdan faydalanarak başka gönderenlerden eşya kabul etmiş olmayabilir. Zira kısmen değil, tamamen taşıta yüklense dahi bu halde başka gönderenlerin eşyasının taşınabileceği ileri sürülebilir. Böyle bir durumda da kısmen yüklenen eşyanın yanı sıra taşıta yüklenen eşyanın taşıma ücretinin tam olarak yüklenmesi için kararlaştırılan taşıma ücretinden mahsup edilmesi beklenemez.

Kısmen yüklenen eşya yerine taşıta alınan eşyanın taşıma ücreti taşıma sözleşmesini akdederken kararlaştırılan tüm taşıma ücretinden indirilmelidir. Kanun taşıyıcının taşıta kısmen yüklenmeyen ücrete denk gelen taşıma ücretinden değil, TTK m. 866/1'in son cümlesinin TTK m. 866/1-a'ya atfıyla taşıma ücretinin tamamından, kısmen yüklenmeyen eşya yerine taşınan eşyanın karşılığını oluşturan taşıma ücretinin mahsup edilmesini öngörmüştür.

Kısmen yüklenmeyen eşya yerine yüklenen eşyanın karşılığını oluşturan eşyanın taşıma ücreti, kısmen yüklenmeyen eşya için ödenen taşıma ücretinden miktar itibariyle daha az olabileceği gibi bu taşıma ücretinden daha fazla da olabilir. Hatta bu taşıma ücreti miktarının daha önce taşınması öngörülen tüm eşyaya karşılık gelen taşıma ücretinin miktarından fazla olması da mümkündür. O halde söz konusu hüküm sebebiyle taşıyıcı bu durumda kısmi taşıma talebinde bulunan ilk gönderenden veya bu kısmi eşyayı kabul eden gönderileninden herhangi bir taşıma ücreti talep edemeyecektir. Ancak taşıyıcının herhangi bir taşıma ücreti talep edemeyecek olması taşımanın ücretsiz bir taşıma olduğu anlamına

gelmemektedir⁷¹⁸. Taşımanın ücret karşılığında taşınması üstlenildiğinden bu halde dahi taşıma sözleşmesi bulunmaktadır (TTK m. 850/2). Kanun hükmü gereğince taşıma ücreti eşyanın göndereni veya gönderileninden talep edilememektedir⁷¹⁹.

Gelen talep üzerine eşya kısmen taşınsa dahi taşıma ücretinin tamamına hak kazanılması ancak taşıyıcının riziko alanına girmeyen durumlarda söz konusudur (TTK m. 866/2). Taşıyıcının riziko alanından kaynaklanan durumlarda ise, taşıyıcı ancak fiilen taşıdığı eşya oranında taşıma ücretine hak kazanmaktadır.

CMR'de kısmi taşımayı talep hakkı açıkça düzenlenmemiştir. Bu halde talimat hakkının kullanılmasına ilişkin CMR m. 12 hükmü uygulama alanı bulur. O halde kısmi taşımayı talep halinde taşıma ücretine ilişkin sonuçlar talimat hakkının kullanılmasında olduğu gibidir.

2. Geniş Anlamda Taşıma Ücreti

Taşıyıcının taşıma konusu eşyanın gelen talep üzerine bir kısmını taşımasıyla eşyanın tamamına denk gelen dar anlamda taşıma ücretinin yanında geniş anlamda taşıma ücreti olarak değerlendirilen bekleme ücreti ve eksik yüklemekten kaynaklanan giderlerini de talep edebilmesi mümkündür (TTK m. 866/1-b, c). Ayrıca haksız fiil sorumluluğunun özel bir görünümü olarak taşıyıcının kısmi taşıma talebinden kaynaklanan zararların tazminini talep edebileceği düzenlenmektedir. Kısmen yüklenmeyen eşya sebebiyle taşıyıcının alacakları kısmen veya tamamen teminatsız kalmışsa, taşıyıcı kendisine ek teminat gösterilmesini de talep edebilir (TTK m. 866/1-d).

Kısmen yüklenen eşyanın taşınması talebiyle yola çıkılması halinde bekleme ücretinin talep edilebilmesi için her şeyden önce bir bekleme ücretine hak kazanılması gerekir. Bekleme ücretine hak kazanılmasında, eşyanın taşıta yüklenen veya yüklenmeyen kısmı için beklenilmesi önem arz etmemektedir. Her halde taşıyıcı tarafından bekleme ücreti talep edilebilir.

Eşyanın taşıyıcının riziko alanından kaynaklanan bir sebepten dolayı eksik

⁷¹⁸ Bu halde taşıyıcının taşıma işi sebebiyle harcanan emek ve sermaye karşılıksız kalmamakta, taşıyıcı kısmen yüklenmeyen taşıma yerine eşyayı taşıtan gönderen veya bu eşyanın gönderileninden aldığı taşıma ücretiyle bu karşılık elde edilmektedir.

⁷¹⁹ Kanunen taşıma ücretinin talep edilememesinin tek örneği bu durum değildir. TTK m. 875/3 hükmü gereğince, gecikme süresi taşıma süresini aştığında yine taşıma ücreti talep edilememektedir. Kanundaki başka bir örneği ise, taşıyıcının eşyanın zıyaından sorumlu olduğu hallerde TTK m. 883 hükmü gereğince taşıma ücretinin talep edilememesidir.

yüklenilmesi halinde bahsettiğimiz bu taleplerin de taşıyıcı tarafından ancak fiilen taşınan eşya oranında talep edilebileceği TTK m. 866/2 hükmünün TTK m. 866/1 hükmüne atfıyla belirtilmektedir. Bekleme ücretine ancak taşıyıcının riziko alanına girmeyen durumlarda hak kazanılabildiği ve dolayısıyla bu hallerde bekleme ücretinin talep edilebildiği gözden kaçırılmamalıdır (TTK m. 863/3). Ancak bekleme ücretine hak kazanılmasında “bekleme”nin, taşıyıcının riziko alanına girip girmediği noktasında değerlendirme yapılmalıdır. Eşyanın kısmen taşınması talimatında ise; “eksik yükleme”nin taşıyıcının riziko alanına girip girmediği değerlendirilmelidir.

Eksik yüklemenin taşıyıcının riziko alanından kaynaklandığı durumlarda eksik yükleme sebebiyle harcanan giderlerin taşıyıcı tarafından talep edilememesi gerekir. Zira kanun fiilen taşınan eşya oranında taşıyıcının talep hakkının bulunduğunu düzenlemektedir. Benzer şekilde, eşyanın kısmen taşınmamasından dolayı taşıyıcının alacakları teminatsız kalsa dahi eğer bu durum taşıyıcının riziko alanına giren bir durumdan kaynaklanmış ise taşıyıcı teminat talep edemeyecektir.

Her ne kadar TTK m. 866/2 hükmü, taşıyıcının TTK m. 866/1’deki tüm talep haklarına atıf yapsa da uğranılan zarar ilişkin, yani tazminata ilişkin talebin dışarıda tutulması gerekir. Zira tazminat ve riziko alanı teorisi tarafların sorumluluklarının tespiti için ortaya çıkan iki farklı müessesedir. Bu iki müessese birbirine etki etmemelidir. Nitekim hükmün uygulanması açısından da taşıyıcının riziko alanına giren bir durumda, uğranılan zararın fiilen taşınan eşya oranında tazmini diye bir durum düşünülemez. Bu durumda genel hükümlere gidilerek haksız fiil hükümleri çerçevesinde hüküm kurulması gerekir (TBK m. 49 vd.).

C. Yükleme Süresine Uyulmaması Nedeniyle Tanınan Süre İçerisinde Kısmi Yükleme Yapılmasından Dolayı Kısmi Taşımayı Talep Hakkında Taşıma Ücretine İlişkin Hükümlerin Uygulanması

I. Yükleme Süresine Uyulmaması Nedeniyle Tanınan Süre İçerisinde Kısmi Yükleme Yapılmasından Dolayı Taşıyıcının Yüklenen Eşyayı Taşıma Hakkı

Yükleme süresine uyulmaması halinde taşıyıcının hakları TTK’da bir hükümle düzenlenmektedir (m. 867). Hükme göre; eşyanın yüklenmesi gönderenin yükümlülüğünde olduğu durumlarda gönderen yüklemeyi süresinde gerçekleştirilmeyerek bu yükümlülüğünü ihlal ederse, taşıyıcının yapması gereken husus; öncelikle gönderene bir süre tanıyarak yüklemeyi bu süre içerisinde tamamlamasını ihtar etmek olacaktır. Yüklemenin gönderenin

yükümlülüğünde olmadığı durumlarda ise, taşıyıcının yükleme yapmasını sağlamak üzere taşıma konusu eşyanın gönderen tarafından yükleme yerinde hazır bulundurulması gerekmektedir. Eşya taşıta yükleme zamanında hazır bulundurulmadığı durumlarda da tanınan süre içinde eşyanın yükleme için hazır bulundurulması taşıyıcı tarafından gönderene ihtar edilmelidir (m. 867/1). Tanınacak bu süre makul bir süre olmalı, yani gönderene yükleme yapmaya imkân verecek yeterlilikte olmalıdır.

Tanınan makul süre içinde, yüklemenin gönderenin yükümlülüğünde olduğu durumlarda yükleme tamamlanmamış, ancak bir kısmı taşıta yüklenmiş olabilir. Yüklemenin taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu durumlarda ise, taşıta yüklenmesi gereken eşyanın sadece bir kısmı yüklenmek üzere yükleme yerinde hazır bulundurulmuş olabilir. Bu durumlarda her ne kadar kısmi taşımaya ilişkin talimat vermeye yetkili kişi tarafından gelen bir talimat bulunmuyor olsa da taşıyıcı tanınan makul sürede kısmen yüklenen eşya ile yola çıkarak taşımayı gerçekleştirebilir (TTK m. 867/3)⁷²⁰.

Kısmi eşyanın taşınması, esasen talimat vermeye yetkili kişiden gelen talimat üzerine yapılmalıdır (TTK m. 866). Talimat vermeye yetkili kişinin böyle bir talepte bulunmasının kural olarak zaman itibarıyla bir sınırı yoktur⁷²¹. Taşıyıcı sözleşmeyle öngörülen yükleme süresinden veya durumun gereği olarak beklenecek makul süreden daha fazla beklerse⁷²² kanun taşıyıcıya ayrıca gönderene makul bir süre tanımak şartıyla herhangi bir talimat almaksızın eşyanın yüklenen kısmi için taşımayı gerçekleştirme hakkı tanımıştır.

II. Kısmi Yükleme Yapılmasından Dolayı Taşıyıcının Yüklenen Eşyayı Taşımaya Sebebiyle Taşıma Ücreti

Gönderen tarafından yükleme süresine uyulmaması veya yükleme süresi içinde eşyanın yüklemeye hazır bulundurulmaması halinde gerekli kanuni şartlar yerine getirilirse taşıyıcı, taşıta kısmen yüklenen eşyayı taşıma hakkına sahiptir. Taşıyıcının kendisine tanınan bu hakkı kullanması halinde daha önce taşınması kararlaştırılan eşyayı tam olarak

⁷²⁰ TTK m. 867/3 hükmü “...taşıyıcı **eksik yüklenen eşya ile yola çıkıp**, 866 ncı maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (d) bentlerine göre **istem haklarını kullanabilir.**” şeklinde düzenlenmiştir. Bu gerekçeyle taşıyıcının mutlaka kısmen yüklenen eşya ile yola çıkması gerektiğinden söz edilemez. Taşıyıcı bu hakkını kullanıp kullanmamakta serbesttir. Her ne kadar gönderene tanınan sürede gönderen yükümlülüğünü yerine getirmemiş olsa da taşıyıcı isterse eksik yüklenen eşya ile yola çıkmayarak eşyanın tamamının taşıta yüklenmesini bekleyebilir. Beklemeyi tercih ettiği durumlarda taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanmaktadır (TTK m. 863/3).

⁷²¹ Böyle bir talimat hakkı işin niteliği gereği taşıtın yola çıkmasından önce kullanılabilir.

⁷²² Yükleme süresinin sözleşmeyle kararlaştırılan veya durumun gereklerine göre belirlenecek makul bir süre olduğuna TTK m. 863/2-3 hükümlerinden ulaşılmaktadır.

taşımamış olur. Bu durumda taşıma ücretinin de tam olarak ödenip ödenmeyeceği hususu gündeme gelmektedir. Bu konuda Kanun'un kısmi taşımayı talep hakkına ilişkin TTK m. 866/1/a-d hükümlerine atıf yaptığı görülmektedir (TTK m. 867/3). Böylece taşıyıcı söz konusu hakkını kullandığı takdirde taşıma ücretinin tamamını, doğmuş bekleme ücretini, eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderlerini, taşıyıcının zararı varsa tazminat ve alacakları eksik yükleme sebebiyle kısmen veya tamamen teminatsız kalmışsa kendisine ek teminat gösterilmesini talep edebilecektir.

Yükleme süresine uyulmamasından dolayı taşıyıcının kısmen yüklenen eşyayı taşıma hakkını kullandığı durumlarda doğmuş bekleme ücretini de talep edebilir. Yükleme süresine uyulmaması halinde bekleme ücretine hak kazanabilmek için herhangi bir ihtarın varlığı aranmadığından, yükleme süresine uyulmamış olması halinde taşıyıcının hakkını kullanabilmesinin ön şartı olan makul bir süre tanınmak suretiyle ihtar etmesi bekleme ücretinin hak kazanılmasının başlangıç süresini ertelememektedir. Bekleme ücretine hak kazanabilmek için taşıyıcının sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul yükleme süresinden daha fazla beklemesi gerekli ve yeterlidir (TTK m. 863/3). Dolayısıyla taşıyıcı tarafından tanınan süre zarfında da bekleme ücreti işlemeye devam etmektedir.

Yükleme süresine uyulmamış olmasından dolayı taşıyıcının kısmen yüklenen eşyayı taşıma hakkını kullandığı durumlarda talep edilebileceği giderler; eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderlerdir (TTK m. 866/1-c, 867/3). Kanaatimizce makul bir süre tanınarak gönderene eşyanın yüklenmesini veya hazır bulundurulmasını ihtar için yapılan giderler de bu kapsamda değerlendirilmelidir.

Yükleme süresine uyulmamasından dolayı taşıyıcının kısmen yüklenen eşyayı taşıma hakkını kullandığı durumlarda, yüklenmeyen eşya yerine başka eşya taşınmışsa yerine taşınan eşyanın karşılığı oluşturan ücret gönderenden istenecek taşıma ücretinden mahsup edilmelidir (TTK m. 866/1, 867/3).

Yükleme süresine uyulmaması taşıyıcının riziko alanından kaynaklanan bir durumdan kaynaklanıyorsa taşıyıcının herhangi bir talep hakkı bulunmamaktadır (TTK m. 867/4). Bu durumda taşıyıcının gönderene makul bir süre tanıyarak bu süre içinde eşyanın yüklenmesini veya hazır bulundurulmasını ihtarı hukuken geçerli bir sonuç doğurmaz⁷²³.

⁷²³ İhtarlar hukuki niteliği itibarıyla hukuki işlem benzeri fiillerdir. Bu halde irade hukuki sonuç doğurmaya yönelmemiş olsa da hukukun öngördüğü sonuçlar doğmaktadır, **Eren**, s. 161. Ancak taşıyıcının riziko

Taşıyıcı bu durumda talimat olmaksızın kısmi taşımayı gerçekleştiremeyeceğinden dolayı kanunun öngördüğü hakları kazanması düşünülemez.

D. Taşıma veya Teslim Engellerinin Varlığı Halinde Taşıma Ücreti

I. Taşıma veya Teslim Engeli

Taşıma işi, taşıma sözleşmesi taraflarının kararlaştırıldığı gibi ifa edilmelidir. Ancak taşımanın işinin sözleşmeyle kararlaştırılan duruma veya sözleşmeyle kararlaştırılmamakla birlikte taşıma işinin niteliğine aykırılık arz eden bir engelin mevcut olması sebebiyle taşıma işi durabilir⁷²⁴. Eşya henüz teslim yerine ulaştırılmadan önce taşıma işinin devamını engelleyici sebeplerin mevcut olması durumunda taşıma engeli gerçekleşmiş olur. Örneğin; taşımanın yalnızca daha önce belirlenmiş taşıt ile yapılabileceği kararlaştırılmışsa da taşıtın epeyce uzun sürmesi düşünülen bir tamir sonucunda taşıma işine devam edilebilecek ise, bir taşıma engelinin varlığından söz edilebilir⁷²⁵.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda, taşımanın taşıma senedine uygun olarak yapılması imkânsızsa veya bir sebeple imkânsızlaşırsa taşıma engelinin ortaya çıkacağı belirtilmektedir (m. 12/1). Taşıma engelinin var olabilmesi için imkânsızlığın objektif veya sübjektif nitelikte olması önemli değildir⁷²⁶. Belirtmek gerekir ki; her hususun taşıma senedinde yazılmış olması beklenemez. Nitekim bir taşımada taşıma senedinin düzenlenmemiş olması veya düzenlenmiş olmakla birlikte taşıma senedinin kaybolması mümkündür (CMR m. 4). Taşıma senedinin taşıma sözleşmesini tevsik eden bir senet olması sebebiyle esasen TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda olduğu gibi taşımanın sözleşmeye uygun gerçekleştirilemeyeceğinin anlaşılması halinde taşıma engeli söz konusu olacaktır.

Eşyanın varma yerine ulaştırılmasından sonra gönderilene teslimini engelleyici unsurların ortaya çıkması durumunda teslim engelinin varlığından söz edilebilir. Teslim engelinin bulunduğu hallerde eşya gönderilenin bulunması öngörüldüğü yere

alanından kaynaklanan sebeplerle yükleme süresine uyulmamış olunması halinde TTK m. 867/4 hükmünden dolayı taşıyıcının yapmış olduğu ihtar hukuken bir sonuç doğurmayacaktır.

⁷²⁴ TTK m. 869/1de yalnızca "...taşımanın sözleşmeye uygun yapılamayacağı..."nın anlaşılması olmasından bahsedilse de taşıma işinin devamına engel olan her türlü durumda taşıma engelinin varlığı kabul edilmelidir. Nitekim TTK m. 869 hükmü gerekçesinde "...Öğretide belirtildiği gibi edimin yerine getirilmesinden sapışlar, edime mani olan aksilikler, koşullardaki değişiklikler bu kavramın kapsamındadır..." şeklinde bu duruma işaret edilmektedir.

⁷²⁵ Özdemir, s. 122.

⁷²⁶ Thume/ Schmidt, § 419, Rn. 6; Karan, s. 245, 255. İmkânsızlığın sadece objektif olabileceği yönündeki görüş için bkz. Herber/ Piper, Art. 13, Rn. 5; Erdil, s. 147; Akıncı, s. 74.

götürülmüştür. Ancak teslim engelinin varlığı halinde, gönderilenin söz konusu adreste bulunmaması veya gönderilen tarafından eşyanın teslim alınmasından imtina edilmesi gibi nedenlerden dolayı eşya gönderilene teslim edilememektedir.

II. Taşıma veya Teslim Engeli Halinde Talimat Vermeye Yetkili Kişiler

Devam eden bir taşımada taşıma engeli ortaya çıkarsa, taşıyıcı talimat verme hakkına sahip olan kişiden talimat almakla yükümlüdür (TTK m. 869/1; CMR m. 14/1). Daha önce ifade edilmiş olduğu üzere eşya teslim yerine ulaşıncaya kadar talimat vermeye yetkili kişi, kural olarak gönderendir (TTK m. 868/1; CMR m. 12/1)⁷²⁷. Yukarıdaki örneğimize dönecek olursak, taşıtın arızası durumunda gönderen, mesela eşyanın zaman kaybetmeksizin başka bir taşıta eşyanın taşınması veya tamirin sonuna kadar başka taşıta aktarılmadan eşyanın taşıtta bekletilmesi yönünde bir talimat verebilir⁷²⁸.

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda, gönderilenin talimat hakkı, zaman itibariyle kural olarak eşyanın teslim yerine ulaşmasından sonraki zaman diliminde başlamaktadır (m. 868/2). CMR'nin uygulama alanı giren taşımalarda ise; eşyanın teslim yerine ulaşmasından sonra da gönderen talimat vermeye yetkili olabilmektedir (m. 15). Ancak gönderenin böyle bir yetkiye sahip olabilmesi için gönderilenin eşyayı kabulden kaçınmış olması gerekmektedir. Gönderilenin talimat yetkisini kullanabilmesi için eşyayı kabulden kaçınmış olmaması gerekmektedir. Gönderilenin eşyanın teslimini kabul etmesiyle birlikte mevcut olan teslim engeli için gönderilen, talimat vermeye yetkili kişi olarak karşımıza çıkmaktadır⁷²⁹.

TTK'da taşıma ve teslim engeli ile ilgili talimat vermeye yetkili kişinin gönderilenin olduğu durumlarda, gönderilenin bulunmaması veya bulunmasına karşın eşyayı teslim almaktan kaçınması durumunda talimatın gönderenden alınması gerekmektedir. Bu durumda taşıma senedinin ibrazı talimat hakkının kullanılması için şart koşulsa bile herhangi bir engel söz konusu ise, böyle bir şart talimatın uygulanmasına engel olamamaktadır (TTK m. 869/1).

Talimat vermeye yetkili kişinin mevcut bir engel sebebiyle talimat verebilmesi için

⁷²⁷ Bu durum tamamlayıcı hukuk normu olarak düzenlenmektedir, **Schlüter/ Horn**, § 419, Rn. 7. Taşıma sözleşmesinin akdiyle birlikte gönderilene de bu yetkinin tanınabileceğine ilişkin bkz. İkinci Bölüm, § 7, A, I. Talimat Verme Yetkisi.

⁷²⁸ Verilen talimat için herhangi bir şekil şartı söz konusu değildir, **Koller**, § 418, Rn. 20.

⁷²⁹ **Karan**, s. 256.

taşıyıcıdan mutlaka bir talimat talebinin gelmesi şart değildir. Talimat vermeye yetkili kişi, taşıyıcı talimat talebini bizzat iletmeden engeli bir şekilde öğrenmiş ise, taşıyıcının talimat talebini beklemezsizin taşıyıcıya talimat verebilir. Zira herhangi bir engelin mevcut olmadığı durumlarda dahi taşıyıcıya talimat verebildiğine göre, talimat talebinin esasen talimat vermeye yetkili kişiyi durumdan haberdar etme amaçlı olduğu kabul edilmelidir.

III. Talimat Vermeye Yetkili Kişilerden Talimat Alınmaması

Taşıyıcı taşıma veya teslim engelinin varlığı halinde, talimat vermeye yetkili kişiden talimat almakla yükümlüdür. Bu yükümlülüğüne binaen taşıyıcının talimat vermeye yetkili kişiye yönelttiği talebe cevap verilmeyebilir. Bunun dışında, talimat vermeye yetkili kişiye her türlü özen gösterilmesine rağmen ulaşılamayabilir. Böyle durumlarda, uygun bir süre içinde talimat vermeye yetkili kişiden uyması gereken talimatları alamaz ise, taşıyıcı vekâletsiz iş gören olarak⁷³⁰ talimat vermeye yetkili kişinin menfaatine en iyi görünen önlemleri almakla yükümlüdür (TTK m. 869/3; CMR m. 14/2). TTK ve CMR’de alınacak önlemler; eşyayı boşaltıp saklama, talimat hakkına sahip kişi hesabına saklanması için tevdi etme, geri taşıma, eşyanın durumu haklı kılıyorsa eşyayı satma veya değerlendirilmesi mümkün değilse eşyanın imha edilmesi olarak örnek kabilinden sayılmaktadır (TTK m. 869/3; CMR m. 16/2-3). Bu sayılanların dışında, varsa talimat vermeye yetkili kişinin daha lehine görünen uygun başkaca önlemler alınabilir.

IV. Taşıma veya Teslim Engellerinin Varlığı Halinde Hak Kazanılan Taşıma Ücreti

Taşıyıcının taşıma engeliyle karşılaştığı durumlarda alınan önlemler sonucunda bazen taşımanın eşyanın gönderilene teslim edilmesi mümkün olamamaktadır. Gerçekten bazı durumlarda taşıma engeli nedeniyle taşıma ilerleyemez, olduğu yerde durur. Eşyanın taşıttan boşaltılmasının gerektiği durumlarda taşıma kanun hükmü gereği sona erer (TTK m. 869/3; CMR m. 16/2). Taşımanın sona ermesi ile eşya gönderilene teslim edilemez. Taşıma işinin taşıma sözleşmesinde öngörüldüğü şekilde tamamlanamamasından dolayı gönderenin menfaati tam olarak karşılanamamaktadır. Diğer taraftan, taşıma sona erene kadar taşıyıcı tarafından belirli oranda taşıma işi görülmüş, bu sebeple emek ve sermaye harcanmıştır.

Kanun, taşıma işinin taşıma sözleşmesinde öngörüldüğü şekliyle sonuçlanmasa da

⁷³⁰ **Karan**, s. 247.

taşıyıcının harcadığı emeği ve sermayeyi karşılıksız bırakmamıştır. Bunun için TTK m. 870/2’de “Bir taşıma veya teslim engelinden dolayı, taşıma, süresinden önce sona erdirilirse, taşıyıcı, taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak taşıma ücretine hak kazanır.” hükmüne yer verilmektedir. Hüküm, taşıma engeli sebebiyle taşıma, sona ererse taşımanın tamamlandığı oranda taşıma ücretine hak kazanacağını düzenlemektedir⁷³¹. Taşıma teslim yerine varmadan önce sona ererse, taşıyıcının taşımanın gerçekleştirilmiş olan bu kısım için talep edebilen taşıma ücretine “mesafe ücreti (Distanzfracht)⁷³²” adı verilir⁷³³. Bunun için taşıma işinin taşıma veya teslim engeli ile sona ermiş olması gerekmektedir.

Taşıma engeli sebebiyle taşımanın sona erdiği noktaya kadar olan taşıma ile teslim yerinin bulunduğu noktanın oranlanmasıyla taşıyıcının hak kazanmış olduğu ücret tespit edilmektedir. Örneğin, 550 TL olarak kararlaştırılan taşıma ücreti karşılığında Ankara’dan Balıkesir’e (550 km için) gerçekleştirilen bir taşımanın, taşıtla 235 km gidilerek Eskişehir’de ortaya çıkan bir taşıma engeli sebebiyle sona ermiş olduğunu varsayalım. Bu durumda 235 km’lik yolun 550 km’ye oranlanmasıyla 550 TL olan kararlaştırılan taşıma ücretinin 235 TL’sine hak kazandığı kabul edilmelidir. Belirtmek gerekir ki, orantının dikkate alınması taşıma ücretinin türünün ve miktarının sözleşmesiyle kararlaştırıldığı durumlar içindir. Taraflar arasında bunlar kararlaştırılmamışsa daha sonra taşıma ücretinin tespiti gerekeceğinden, önce teslim yerine kadar öngörülen yol hesaplanarak sonra tekrar orantı yapılmalıdır. Taşıma ücretinin kararlaştırıldığı durumlar ile kararlaştırılmadığı durumlar arasında fark oluşturmayı gerektiren bir haklı bir gerekçe yoktur.

Engelin illaki eşyanın taşınmaya başlanmasından sonra ortaya çıkması zorunlu değildir. Engel, eşyanın teslim alınmasından sonra ancak eşya henüz taşınmaya başlamadan da ortaya çıkmış olabilir. Böyle bir durumda taşıma henüz başlamadan sona

⁷³¹ Hak kazanılan bedel, tam anlamıyla bir taşıma ücretidir. Tazminat olarak kabul edilemez, **Thume/Schmidt**, § 420, Rn. 12.

⁷³² Seven de “mesafe ücreti” kavramını kullanmaktadır, **Seven**, Gönderilen, s. 203, dn. 512. Ancak bu kavrama TTK Taşıma İşleri kitabındaki hükümlerin madde metninde açıkça yer verilmemektedir. TTK m. 870/2 hükmünün gerekçesinde ise, bu ücret “mesafe navlunu” olarak adlandırılmış olursa da “navlun” kavramı denizyoluyla taşımalara işaret ettiğinden kanaatimizce bu kavramın karayoluyla yapılan taşımalar için tercih edilmemesi isabetli olacaktır.

⁷³³ **Dubischar/ Basedow**, § 420, Rn. 4; **Müglich**, § 420, Rn. 5; **Wieske**, s. 41; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong /Joost /Strohn)**, § 420, Rn. 16; **Thume/ Schmidt**, § 419, Rn. 44, § 420, Rn. 10-12; **Schlüter**, § 420, Rn. 6; **Paschke/ Oetker**, § 420, Rn. 5. Denizyoluyla taşıma hukukunda mesafe navlunu, taşıma sözleşmesinin sona erdiren bir hal olarak umulmayan bir hal nedeniyle ziyaa uğrayan gemiden kurtarılmak suretiyle emniyeti sağlanan eşyanın taşımanın tamamlandığı ana kadar ödenmesi gereken ücret olarak tanımlanmaktadır, **Can**, s. 85.

erdirilebilir. Eğer taşıma ücreti kısmen de olsa daha önce ödenmişse, bu durumda ödenen taşıma ücretinin tamamının iadesi gerekmektedir⁷³⁴. Zira kanun taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak taşıyıcının taşıma ücretine hak kazanacağına yer vermektedir. Bu durumda ise, henüz taşımaya dahi başlanılmamış, herhangi bir mesafe kat edilmemiştir.

Taşıma işinin karşılığında ödenmesi taahhüt edilen maddi değeri haiz her türlü menfaat taşıma ücreti olarak kabul edilmektedir. Örneğin, taşıma karşılığında ödenecek olan dört adet taşıt lastiği taşıma ücretidir. Mesafe ücretinin ödenmesinin gerektiği hallerde yolun yarısına gelinmiş ise dört taşıt lastiğinden ikisi mesafe ücreti olarak ödenebilir. Ancak taşımanın tamamlanmasına kadar yolun beşte üçü gibi edim konusuna tam olarak bölünemeyen bir oranda gidilmiş olunması halinde taşıma ücreti ancak nakdi olarak ödenebilir. Örneğimiz itibariyle; dört adet taşıt lastiğinin para olarak karşılığı tespit edilerek, bu bedelin beşte üçü kadarı taşıyıcıya ödenmelidir. Taşıma ücreti olarak niteliği itibariyle maddi değeri haiz bölünemeyecek tek bir malın taahhüt edilmesi halinde ise, her halükarda bu malın parasal değeri tespit edilerek taşımanın tamamlandığı oranda taşıyıcıya ödenmesi gerekir.

Teslim engeli halinde gönderen taşıma ücretinin tamamını taşıyıcıya ödemekle yükümlü olur. Zira teslim engelinden bahsedebilmek için eşyanın teslim edileceği yere ulaşması gerekir. Bu ise; esasen yolun tamamının taşıyıcı tarafından gidildiği, diğer bir deyişle, gidilmesi gereken mesafe bakımından taşımanın tamamlandığı anlamına gelmektedir. TTK'da taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak gönderenin teslim engeli dolayısıyla taşıma ücretine hak kazanacağı belirtilmektedir (m. 871/2). Taşımanın tamamının tamamlanmış olması karşısında, diğer şartların da sağlanması halinde, taşıyıcının taşıma ücretinin tamamına hak kazandığı kabul etmelidir.

Taşıyıcının taşıma engelinin varlığı sebebiyle herhangi bir talimat alamadığı durumlarda kendiliğinden veya talimat alabildiği durumlarda bu yöndeki bir talimat üzerine eşyanın boşaltılması önlemini alabilmesi mümkündür. Eşyanın boşaltılması ile taşıma sona ermektedir (TTK m. 869/3; CMR m. 16/2). Bu halde taşıyıcı, teslim yeri olarak öngörülen yolun, boşaltmanın gerçekleştirildiği noktaya kadar olan yerin oranı oranında taşıma ücretine hak kazanmış olmaktadır (TTK m. 870/2). Örneğin, (A) şehrinde (B) şehrine eşyayı taşıırken terör olaylarından dolayı (B) şehrine ulaşımın kapatıldığını ve gönderenden gelen talimat üzerine eşyanın orada boşaltıldığını varsayalım. Boşaltma

⁷³⁴ Koller, § 407, Rn. 86.

anına kadar yolun %98'i gelinmiş ise, örneğin 1000 TL olarak anlaşılması olan taşıma ücretinin %98'ine, yani 980 TL'ye hak kazanılmıştır.

TTK m. 870 hükmünde mesafe ücretine hak kazanabilmesi için taşımanın süresinden önce sona ermesi gerektiği belirtilmektedir. Ancak buradan anlaşılması gereken süre, TTK m. 873 ve CMR m. 19'da yer verilen taşıma sözleşmesiyle karşılaştırılan veya makul olarak kabul edilen taşıma süresi değildir. Bu halde süre olarak taşımanın fiili süresi dikkate alınmalıdır. Aksinin kabulü halinde sürenin bitmesi ile taşıyıcının mesafe ücretine hak kazanamaması gerekir. Ancak böyle bir durum taşıma hukukunda gecikme olarak kabul edilir ve gecikme sebebiyle taşıma ücretine ilişkin zaten farklı hukuki sonuçlar bağlanmaktadır⁷³⁵. Gecikmeden dolayı taşıma ücreti ayrıca değerlendirilmelidir. Bir taşımanın fiili süresi, eşyanın gönderilene teslimi ile sona ermektedir. Mesafe ücretinin varlığından bahsedebilmek için dikkate alınması gereken süre bu fiili süredir.

Taşıma veya teslim engelinin varlığı sebebiyle mesafe ücretinin ödenmesi hususunu kanun koyucu riziko alanı teorisine bağlamıştır (TTK m. 870/2). Taşıma veya teslim engelinin varlığı halinde taşımanın tamamlandığı kısmıyla orantılı olarak mesafe ücretine hak kazanılması, engelin taşımanın gönderenin riziko alanından veya nötr alandan kaynaklandığı durumlar içindir. Engelin taşıyıcının riziko alanından kaynaklandığı durumlarda dahi taşıyıcı mesafe ücretine hak kazanabilir. Ancak engelin taşıyıcının riziko alanına giren hallerde, taşımanın gönderenin ne kadar menfaatine olduğu dikkate alınmalıdır. Böylece taşıyıcı, gönderenin menfaatine olduğu ölçüde taşımanın tamamlanmış bulunan kısmı için talepte bulunabilir. Örneğin, taşıyıcının çaldığı bir taşıyla taşımayı gerçekleştirilmesi ve yolda kolluk kuvvetlerinin taşıtı durdurması, ancak taşıtı durdurulan yerde gönderenin eşyayı satması halinde taşımadan menfaat elde ettiği açıktır. Ancak örneğin, taşıtı kolluk kuvvetlerince durdurulmasıyla eşya boşaltılmış, gönderen eşyayı kendisinin bulunduğu yere başka bir taşıyıcıya taşıma ücreti ödeyerek geri taşımak durumunda kalmış olabilir. Böyle bir durumda gönderenin taşımanın tamamlandığı kısma kadar olan yere taşınmasında menfaatinin bulunduğu söylenemez.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre, eşyanın geri taşınması önleminin gönderenin menfaatine olmadığı kabul edilmektedir⁷³⁶. Ancak bu durum çoğu zaman gönderilenin

⁷³⁵ Gecikmeden dolayı taşıma ücretine bağlanan hukuki sonuçlar için bkz. İkinci Bölüm, § 6, A, III, 3. Gecikme Halinde Taşıma Ücreti.

⁷³⁶ **Paschke/ Oetker**, § 420, Rn. 5.

daha menfaatine olabilir. Zira taşıyıcı eşyayı ortada bırakmak yerine eşyasını korumak amacıyla gönderene iade etmeyi tercih etmektedir. Bu halde taşımanın gerçekleştirildiği yere kadar gönderenin mesafe ücreti ödeyebileceğini ve hatta geri iade edilen yol için de taşıyıcının uygun bir ücrete hak kazandığını kabul etmek gerekir. Gönderenden mesafe ücretinin talep edebilmesi için gönderenin taşımadaki menfaati objektif de olmalıdır⁷³⁷.

Mesafe ücretinin borçlusu, taşıma ücretinin sözleşmesel borçlusu olması sebebiyle gönderendir. Taşıma veya teslim engeli sebebiyle eşya henüz eline geçmeden sona erdiğinden, gönderilen mesafe ücretinin borçlusu olmamaktadır (TTK m. 871/1-2). Nitekim Kanun'da mesafe ücretinin talep edilebilmesi için "gönderenin menfaati"nin dikkate alınması gerektiği ifade edilmektedir. Hükümde gönderileni de içerecek şekilde "hak sahibinin menfaati" gibi bir ifadeye yer vermeye gerek duyulmamıştır.

Mesafe ücretinin borçlusu, gönderen olmakla birlikte istisnai bir halde gönderilenin de taşıma ücretinin borçlusu olması gerektiği doktrinde ifade edilmektedir. Bu hal, taşıma senedinin nüshasının kıymetli evrak niteliğini haiz olarak⁷³⁸ gönderilen tarafından gönderenden teslim alınması ve buna bağlı olarak gönderilenin eşyanın teslimini talep etmiş olmasıdır⁷³⁹. Bu halde dahi eğer verilen talimat, eşyanın teslimini talep olarak anlaşılamiyorsa gönderilen mesafe ücretinin borçlusu olmamaktadır. Mesafe ücretinin tek borçlusu olarak gönderen kalmaya devam etmektedir.

Eğer eşyanın tesliminden önce kat edilen mesafe sebebiyle hak kazanılan mesafe ücretinden fazlası, örneğin taşıma ücretinin tamamı, taşıyıcıya ödenmişse mesafe ücretini aşan bu kısmının gönderene iadesi gerekir. Eğer taşıyıcı bu kısmı iadede kaçınırsa, gönderen TBK m. 77 ve devamındaki sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanabilir. Ancak gönderen, taşıma ücretini taşıyıcıya henüz hiç ödememiş veya bir kısmını ödemişse,

⁷³⁷ **Paschke/ Oetker**, § 420, Rn. 5.

⁷³⁸ TTK m. 868/4'e göre; taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmışsa, gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek talimat hakkını kullanabilir. TTK m. 645'e göre ise kıymetli evrak; "...öyle senetlerdir ki, bunların içerdikleri hak, senetten ayrı olarak ileri sürülemediği gibi başkalarına da devredilemez." hükmüne yer verilmektedir. Böylece hakkın ancak kendisine verilen nüshayı ibraz edilmesi karşısında, TTK m. 868/4'te öngörülen hallerde taşıma senedi nüshasını kıymetli evrak olarak kabul etmek gerekir. TTK m. 868/8'de yer verilen "Tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur. Taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan hükümler geçersizdir." hükmü sebebiyle TTK m. 646/1'de ifade edilen çift taraflı ibraz kaydının bulunduğu da görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Seven**, Gönderilen, s. 118-123.

⁷³⁹ **Seven**, Gönderilen, s. 204.

gönderen ödeme durumuna göre tamamına veya ödenmeyen kısmına borçlanmaktadır.

CMR’de mesafe ücreti düzenlenmemiştir. Dolayısıyla uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde mesafe ücretine ilişkin TTK m. 871/2 hükmü CMR’nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından da uygulanabilir.

V. Taşıma veya Teslim Engellerinin Varlığı Halinde Talep Edilebilen Ek Ücret ve Giderler

Taşıyıcının bir taşıma veya teslim engeliyle karşılaşması halinde, talimat hakkına sahip olan kişiden talimat vermesini talep etmelidir. Bu talebe binaen, kendisine bir talimat verildiği hallerde, taşıyıcı tıpkı hiçbir talimat talep edilmeden kendisine talimat verildiği hallerde olduğu gibi gerekli olan giderleri ve uygun bir ücret isteyebilir (TTK m. 869/1; CMR m. 16/1)⁷⁴⁰. Ayrıca taşıyıcı, taşıma veya teslim engeli sebebiyle alınan talimatın yerine getirilmeye başlanması için kendisine bir avansın ödenmesini şart koşabilir. Bu anlamda taşıma veya teslim engeli sebebiyle taşıyıcının talebine bağlı olarak verilen talimat ile herhangi bir talep bulunmadan verilen talimat arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır.

Talimat alınamazsa, taşıyıcı talimat verme yetkisine sahip olan kişinin menfaatine en uygun görülen önlemleri almakla yükümlüdür. Alınan önlemler sebebiyle taşıyıcı, harcanan giderlerin tazminini ile uygun bir ücreti talep edebilir (TTK m. 869/4; CMR m. 16/1). TTK m. 869/1’de taşıyıcının ek ücret ve giderler için talimat vermekle yetkili kişiden talimat alabilmesi durumunda, talimat verilmesine ilişkin hükme atıf yapılması tercih edilirken, TTK m. 869/4’te talimat alınamadığı durumlarda, alınan önlemler konusunda böyle bir tercihte bulunulmamıştır. Esasen içerik itibarıyla bir fark dışında her iki hüküm de aynıdır. Aralarındaki fark, talimat vermeye yetkili kişiden cevap alınamamasından kaynaklanmaktadır. Bu fark, önlemin alınmasına yönelik çalışmalara başlanması için taşıyıcının bu kişiden avans talep edilmesinden bahsedilmemiş olunmasıdır. Zira hâlihazırda mevcut olmayan veya talimat talebine cevap vermeyen kişiye önlemin alınması için avans şartı da koşulamayacağı açıktır. Bu açıdan düzenleme isabetlidir.

Taşıyıcının taşıma veya teslim engeline karşı alınan önlemler için yaptığı her türlü

⁷⁴⁰ CMR m. 16/1’de yalnızca giderlerden bahsedilmekle birlikte, taşıyıcı talimatın yerine getirilmesinden kaynaklanan ek uygun ücreti uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde TTK m. 20/1’e göre talep edebilir.

gideri talep edebilmesi mümkün değildir. Ancak taşıyıcı engelin ortadan kaldırılması ve eşya için yapılan harcamaları talep edebilir⁷⁴¹. Nitekim TTK m. 869/4'te “*alınan önlemler sebebiyle gerekli olan giderler*”den bahsedilmektedir. Açılan bir davada taşıma veya teslim engeli sebebiyle harcanan giderlerin tazmini talep edebiliyorsa bu yönde bir değerlendirme yapılarak, taşıyıcının sadece taşımanın devamı için yaptığı faydalı giderleri talep edilebileceğini kabul etmek gerekir. Söz konusu taşıma engelinin aşılması için zorunlu olmayan veya lüks kabul edilebilecek giderlerin bu anlamda talep edilebilmesi mümkün değildir. Ancak bu değerlendirme, taşıyıcının talimat talep etmekle birlikte uygun süre için talimat alınamayan durumlar için söz konusudur. Taşıyıcı taşıma veya teslim engeli sebebiyle talimat alamadığı durumlarda, hak sahibinin menfaatine en iyi görünen önlemleri almakla yükümlüdür (TTK m. 869/3). Aksi halde, ilgisinden bu önlemlerin alınması için yapılan giderleri talep edemeyecektir.

Talimat vermeye yetkili kişiden taşıma veya teslim engeli sebebiyle talimat alınabildiği durumlarda ise, verilen talimatın yapılacak harcamanın muhtevasını da belirleyip belirlemediğine bakmak uygun olacaktır. Taşıyıcı, kural olarak verilen talimatlara uymakla yükümlüdür. Talimatın içeriği sebebiyle, daha önce saydığımız istisnaları saklı kalmak şartıyla, talimatları uygulamaktan kaçınma imkânı bulunmamaktadır. O halde alınması gereken önlem için verilen talimatın içeriğinden somut taşıma dikkate alındığında ortalama bir taşımada gerekli sayılabilecek olandan daha fazla veya lüks bir gider yapılması gerektiği anlaşılıyorsa, bu gideri de taşıyıcının talep edebileceği kabul edilmelidir.

Talimatın alınmadığı durumlarda, taşıyıcı talimat vermeye yetkili kişinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür. Taşıyıcı bir tacir olarak somut durum ve şartlara göre alınması gerekli olan önlemleri almalıdır⁷⁴². Bu durum taşıyıcı ile talimat vermeye yetkili kişinin yakınlık ilişkisi veya birbirlerini söz konusu taşıma işleri için tanıma durumuna göre değişiklik arz etmektedir. Eğer bu kişiler daha önce birbirini yeterince tanımıyorlarsa, örneğin daha önce hiç bir taşıma ilişkisi içinde bulunmamışlarsa, alınan önlemin talimat vermeye yetkili kişi bakımından şartlar dikkate alındığında objektif olarak en uygun görünmesi yeterlidir. Ancak taşıyıcı ile talimat vermeye yetkili kişi birbirini taşıma işleri için yeterince tanımakta ise, taşıyıcı talimat vermeye yetkili kişinin

⁷⁴¹ **Möglich**, § 407, Rn. 28.

⁷⁴² **Karan**, s. 247.

verebileceği kanaatini taşıdığı talimata göre hareket etmelidir.

Hem talimatın alınabildiği hem de alınmadığı durumlarda, taşıyıcı ancak uygun bir ücret talep edebilir. Uygun ücret, somut taşıma dikkate alınarak hesaplanmalıdır. Bu anlamda alınması en iyi görünen önlemin alt taşıma sözleşmesiyle taşımanın gerçekleştirilmesi olduğu durumlarda, alt taşıma ücretinin talep edilip talep edilemeyeceği hususu değerlendirilmelidir. Örneğin, (A) şehirden (B) şehrine yapılacak olan bir taşımada, taşıyıcının taşıma esnasında taşıtı bozulmuş olup tamiri için uzun süre beklenilmesi gerekebilir. Oradaki tek taşıma işletmesiyle taşıyıcının fahiş fiyata anlaşması suretiyle alt taşıma sözleşmesi akdetmesi ve böylece eşyanın varma yerine ulaşmasını sağlaması durumunda, hangi şartlar altında olursa olsun taşımanın devam edilmesine ilişkin açık veya zımni olarak önceden bir anlaşmanın bulunup bulunmadığına bakmak gerekir. Bu yönde bir anlaşma bulunuyorsa; alt taşıma ücreti uygun bir ücret olarak istenememelidir. Zira taşıyıcının ücreti, bizzat gördüğü iş itibarıyla. Asıl taşıma sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmesi bağımsız sözleşmelerdir. Alt taşıma ücretinin azlığı ve çokluğu gönderen veya gönderileni bağlamamaktadır. Uygun ücret olarak istenemese de gider olarak istenebilir. Alt taşıma ücreti böyle bir durumda engelin ortadan kaldırılması ve eşya için ödenmiştir. Ancak taşımanın her durumunda devamına ilişkin bir anlaşma bulunmuyorsa; böyle bir durumda eşyayı başka bir taşıyıcıya taşıma önlemi yerine, daha menfaatine görünen boşaltma önlemini alması uygun olabilir. Aksi halde, taşıyıcı alt taşıma ücretini gider olarak dahi talep edemeyecektir.

Taşıma engeli sebebiyle talep edilebilecek uygun ücretin ve giderin borçlusunu, taşıma ücretinin borçlusunu ile aynı kişidir. Gönderilenin taşıma ücretinde olduğu gibi bu ek ücretin de borçlusunu olabilmesi için eşyanın teslimi için kabule arz edilen eşyayı kabul etmesi gerektiği düşünülebilir (TTK m. 871/2). Ancak eşyanın taşınması esnasında taşıma engelinin mevcut olması sebebiyle eşya varma yerine ulaşmadığı, örneğin eşyanın boşaltıldığı durumlarda, gönderilen eşyayı teslim alamadığından dolayı borçlu sıfatı bulunmamaktadır⁷⁴³. Teslim engelinin mevcut olması halinde de gönderilen ya teslim yerinde bulunamamakta ya da eşyayı çeşitli sebeplerle⁷⁴⁴ teslim almaktan kaçınmaktadır. O

⁷⁴³ **Seven**, Gönderilen, s. 204.

⁷⁴⁴ Bu sebeplere örnek olarak; gönderilenin eşyanın teslimini veya taşıma ücretini ödemeyi istememesi, teslimde ödeme veya vesaik mukabili ödeme kaydının bulunduğu taşıma sözleşmelerinde bunlara ilişkin ödemeyi yapmak istememesi veya belgeyi sunmaktan kaçınması gösterilebilir, **Karan**, s. 255.

halde, teslim engelinin varlığı halinde de gönderilen borçlu olmamaktadır⁷⁴⁵. Gönderen tek başına borçlu konumundadır. Belirtmek gerekir ki; uygun ücret ve giderin taşıma ücretinin yanında gönderenden ayrıca talep edilmesi gerekir. Aksi halde taleple bağlılık kuralı gereği, hâkim sadece taşıma ücretinin ödenmesine hükmetmelidir (HMK m. 26).

Taşınan eşya bozulabilecek cinsten ve eşyanın durumu gerektiriyorsa veya aksi takdirde oluşacak giderler eşyanın değerine göre makul değilse, taşıyıcı talimat verme hakkına sahip kişiden talimat beklemeden eşyayı sattırabilir (TTK m. 869/3). Satım işlemi, TBK m. 108 hükmü çerçevesinde gerçekleştirilir. Taşıyıcının talimat vermeye yetkili kişiye önceden ihtarda bulunması şartıyla, hâkimin izniyle eşyayı açık artırma yoluyla sattırıp bedelini tevdi edebilir. Ancak eşyanın bozulmasına mahal vermeyecek süre zarfında talimat vermeye yetkili kişiye ulaşılammış olunabilir. Bu halde ihtar şartı aranmamalıdır. Eşya borsada kayıtlıysa veya piyasa fiyatı varsa ya da yapılacak gidere oranla değeri az ise, satışın açık artırma yoluyla yapılması zorunlu olmadığı gibi, hâkim, önceden ihtarda bulunma şartını aramaksızın satışa izin verebilecektir (TBK m. 108). CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda, her durumda taşıyıcının eşyayı kendisinin satabilmesi de mümkündür (m. 16/3)⁷⁴⁶. Ancak bu taşımalarda satışta takip edilecek usul eşyanın satıldığı yerin kanun veya örf ve adete göre saptanacaktır (m. 16/5).

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından, bahsettiğimiz şartlardaki bozulabilecek eşyanın satılmış olması halinde, satıştan elde edilen paradan eşyaya ait ödemeler çıkıldıktan sonra geriye kalan kısmı bunları talimat vermeye yetkili kişiye verilmelidir. Şayet bu ödemeler satıştan elde edilen paradan fazla ise, taşıyıcı aradaki farkı bu kişiden tahsil etme hakkına sahiptir (m. 16/4). Eşyaya ait ödemeler kapsamında taşıma ücreti yer alacağı gibi eğer hak edilmiş ise uygun ücret ile yapılan giderler de yer almaktadır. TTK'nın uygulama alanı bakımından da taşıyıcı elde ettiği bedeli takas ederek alacağını mahsup etme hakkına sahiptir (TBK m. 139/1).

Taşıyıcının taşıma veya teslim engeline karşılık olarak alınan önlemden dolayı uygun ek ücret ile giderleri talep edebilmesinin şartı TTK ile CMR'de farklı olarak düzenlenmektedir. TTK m. 869/4'e göre, engelin taşıyıcının kendi riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olması halinde, böyle bir talep haklılık kazanmaktadır. Dolayısıyla gönderenin riziko alanından veya nötr alandan kaynaklanan bir engelin varlığı

⁷⁴⁵ Seven, Gönderilen, s. 203.

⁷⁴⁶ CMR m. 16/3'de "...satabilir (*The carrier may sell the goods...*)" ifadesine yer verilmektedir.

halinde taşıyıcı gerekli olan giderleri veya uygun ücreti talep edebilir⁷⁴⁷. Taşıyıcının riziko alanından kaynaklanan bir sebebin varlığı halinde böyle bir talepten bahsedilemez. Örneğin, engel taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmış ve eşyanın başka bir yere taşınması talimatı verilmiş olabilir. Bu halde eşyanın bu yere taşınması sebebiyle taşıyıcı ek bir ücret talep edemeyecektir⁷⁴⁸. CMR m. 16/1'e göre ise; engelin taşıyıcının kendi kusurundan kaynaklanmaması gerekir. Aradaki fark; TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından, taşıyıcının kusuru bulunmasa da taşıyıcının kendi riziko alanından kaynaklandığının ispat edildiği durumlarda taşıyıcının talebine karşı koyulabilmesidir.

§8. TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN FESHİ HALİNDE TAŞIMA ÜCRETİ

A. Taşıma Sözleşmesinin Gönderen Tarafından Feshedilmesi

Bir borç ilişkisinin en doğal sona erme şekli borcun ifa edilmesidir⁷⁴⁹. Taşıma ilişkisinin en doğal sona erme şekli ise; eşyanın taşıyıcı tarafından varma yerine götürülmesi ve eşyanın orada gönderilene teslim edilmesidir (TTK m. 850/2).

Sözleşme ilişkisinin ifa ile sona ermesinin yanında bir sözleşme ilişkisini sona erdiren sebepler; bozma sözleşmesi (ikale), fesih, dönme, geri alma ve iptal olarak sayılabilir⁷⁵⁰. Sözleşme özgürlüğünün bir görünümü olarak taraflar aralarında bozma sözleşmesi (ikale) akdederek sözleşmeyi sona erdirebilirler. Her sözleşme gibi taşıma sözleşmesinin de tarafların karşılıklı birbirine uygun iradeleri ile sona erdirilebilmesi mümkündür. Bunun yanında kanun koyucu gönderene taşıma sözleşmesini feshetme hakkı tanımaktadır (TTK m. 865).

Gönderenin fesih hakkı; esasen tıpkı kısmi taşımayı talep hakkı, tehlikeli eşyaya yönelik önlemlerin alınması ve taşıma veya teslim engelleri dolayısıyla talimat verme hakkı gibi talimat verme hakkının özel bir düzenlemesi niteliğindedir. Kural olarak gönderen taşıma sözleşmesinin akıbetini tayin etmeye yetkili olan kişidir. Zaman itibariyle gönderenin talimat vermeye yetkisi kural olarak eşyanın varma yerine ulaşması anına

⁷⁴⁷ Taşıma veya teslim engelinin kötü hava şartları veya terör saldırısı gibi sebeplerden, yani nötr alandan kaynaklandığı durumlarda da taşıyıcı gerekli gideri ve uygun ücreti talep hakkına sahiptir, **Koller**, § 419, Rn. 27.

⁷⁴⁸ **Koller**, § 419, Rn. 32.

⁷⁴⁹ **Can**, s. 3, 5; **Eren**, s. 1257.

⁷⁵⁰ **Eren**, s. 1257.

kadardır (TTK m. 868/2). Genellikle bu andan itibaren talimat vermeye yetkili olan kişi gönderilendir⁷⁵¹. Gönderilenin taşıma sözleşmesinin dışında kalan üçüncü kişi olarak taşıma sözleşmesini feshetme hakkı bulunmamaktadır. Taşıyıcının da taşıma sözleşmesinin tarafı olsa da kural olarak tek taraflı gönderene yönelik bir beyanla taşıma sözleşmesini feshetme hakkı bulunmamaktadır⁷⁵². Bu sebeple taşıyıcı taşıma sözleşmesini sona erdirmek istiyorsa gönderenle bir bozma sözleşmesi (ikale) akdetmelidir. Bu halde fesih hakkına herhangi bir zaman sınırı olmaksızın kural olarak gönderen sahiptir.

Eşyanın taşıta yüklenmesinin veya taşınmaya başlanılmasının gönderenin fesih hakkının kullanılabilmesi üzerinde bir etkisi bulunmamaktadır. Ancak eşya yüklendikten sonra gönderen taşıma sözleşmesini feshederse, taşıyıcı taşıma ve teslim engelinin varlığı halinde talimat vermeye yetkili kişiden talimat alınamaması durumunda alınabilecek önlemleri alabilir (TTK m. 865/3).

Feshin taşıyıcının riziko alanına girip girmediği noktasında bir ayırım yapılmaktadır. Feshin taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmadığı durumlarda, taşıyıcı giderleri gönderene ait olmak üzere eşyayı boşaltıp⁷⁵³ saklayabilir, tevdi edebilir, geri taşıyabilir, bozulabilecek bir eşya ise⁷⁵⁴ satabilir⁷⁵⁵. Taşıyıcı, gönderenin eşyanın boşaltılmasına ilişkin talebine, boşaltmanın işletmesi için sakınca oluşturmadığı ve diğer eşyanın gönderenleri ve gönderilenleri bundan zarar görmediği takdirde izin verebilir⁷⁵⁶.

⁷⁵¹ Talimat vermeye yetkili kişiler ve zaman itibarıyla bu yetkiyi kullanma anları için bkz. İkinci Bölüm, § 7, A, I. Talimat Verme Yetkisi.

⁷⁵² İstisnaen taşıyıcıya bu hak TTK m. 867 hükmü ile yükleme süresine uyulmaması halinde taşıyıcıya da tanınmıştır.

⁷⁵³ Eşyanın boşaltılması ile değil, fesih beyanının taşıyıcının hâkimiyet alanına ulaştığı anda taşıma sözleşmesi sona ermektedir. Nitekim TTK m. 865/3 hükmünden TTK m. 869/3 hükmüne yapılan atıf, eşyanın boşaltılmasından sonra taşımının sona ermiş sayılacağına ilişkin beşinci cümleyi kapsamamaktadır.

⁷⁵⁴ “Bozulabilecek bir mal söz konusu ise, malın durumu böyle bir önlemi haklı kılıyorsa veya aksi takdirde oluşacak giderler malın değerine göre makul bir oranda değilse, taşıyıcı, Türk Borçlar Kanununun 108 inci madde hükmüne uygun olarak malı sattırabilir” (TTK m. 869/3).

⁷⁵⁵ Kanaatimizce talimat almaya yetkili kişinin menfaatine uygun görünen başkaca önlemler alınamamalıdır. Zira TTK m. 865/3’te özellikle TTK m. 869/3’ün 2 ilâ 4. cümlesine atıf yapılmıştır. Hükmün 1. cümlesinde düzenlenen “...tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür.” hükmüne yer verilmemiştir. Bu sebeple alınacak önlemlerin sayıca sınırlı olduğu kabul edilmelidir.

⁷⁵⁶ Taşıyıcı eşyanın boşaltılmasının işletmesi için sakınca oluşturmadığına ve diğer gönderenlerin eşyaları için zarar tehdidini doğurmadığına ilişkin karar verme noktasında takdir yetkisine sahiptir, **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 415, Rn. 19. Ancak bu yetki sorgulanamaz, mutlak bir yetki olarak değerlendirilmemelidir. Bu konuda çıkan bir uyuşmazlıkta hâkim, bu kararın yerindeliğini denetleyebilir ve buna göre karar verebilir.

Feshin taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklandığı durumlarda ise; taşıyıcı yüklenmiş bulunan eşyayı giderleri kendisine ait olmak üzere hemen boşaltmak zorundadır.

Taşıma sözleşmesini gönderen tarafından fesih hakkı CMR’de açıkça düzenlenmemiştir. Ancak genel hüküm niteliğindeki talimat hakkını düzenleyen CMR m. 12 hükmü gönderenin fesih hakkını da kapsamaktadır⁷⁵⁷. Zira hüküm sınırlayıcı değildir. Hükümde sayılanlar örnek kabilindedir⁷⁵⁸. Gönderen tarafından fesih hakkının CMR m. 12/1 hükmünde açıkça zikredilmemesi, CMR’nin uygulama alanına giren taşımalarda gönderenin böyle bir hakka sahip olmadığı anlamına gelmemektedir.

Taşıma sözleşmesini fesih beyanı, taşıma ilişkisini sona erdirmeye yönelik olarak gönderen tarafından taşıyıcıya yöneltilen bir irade beyanıdır. Bu beyan taşıyıcının hâkimiyet alanına ulaştığı anda geleceğe etkili olarak sonuç doğurmaktadır⁷⁵⁹. Bu beyanın geçerliliği herhangi bir şekil şartına bağlı değildir⁷⁶⁰. Fesih beyanı taşıyıcıya ulaştığı andan belirli süre sonra değil, derhal taşıma sözleşmesini sona erdirdiği için bu fesih türü itibariyle olağanüstü (süresiz) fesihtir⁷⁶¹.

Taşıma sözleşmesinin feshi için herhangi bir haklı sebebin varlığı aranmamaktadır⁷⁶². Gönderenin taşıma sözleşmesini feshetme sebebinin bir önemi yoktur⁷⁶³. Fesih, akdedilen taşıma sözleşmesinin ifasından kaynaklanabileceği gibi feshin söz konusu taşıma sözleşmesiyle herhangi bir ilgisi de bulunmayabilir. Örneğin, taşıyıcının taşıtı yükleme yerinde hazır bulundurması öngörülen zamanda bulundurmaması halinde fesih taşıma sözleşmesinin ifasından kaynaklanır. Ancak gönderenin taşıma sözleşmesinin

⁷⁵⁷ Gönderenin taşıma sözleşmesini her zaman feshedebileceğine ilişkin TTK m. 865/1 hükmünün kaynağı olarak hükmün gerekçesinde “Birinci fıkranın kaynağı CMR m. 12 (1)’in birinci cümlesidir. Hükme, eşya üzerindeki tasarruf hakkının mutlak surette gönderene tanınmış olması kuralı hakimdir. Bu sebeple, gönderenin taşıma sözleşmesi ile bağlı kalması düşünülemez. Gönderen her zaman, sözleşme ne türlü yapılmış olursa olsun sözleşmeyi feshedebilir...” ifadesine yer verilmektedir. Buna karşın HGB § 415/1 hükmü incelendiğinde TTK m. 865/1 hükmünün HGB § 415/1’in bire bir tercümesi dolayısıyla mehzaz olduğu görülmektedir.

⁷⁵⁸ **Karan**, s. 220.

⁷⁵⁹ **Dubischar/ Basedow**, § 415, Rn. 2; **Schlüter/ Horn**, § 415, Rn. 2; **Eren**, s. 1259; **Thume/ Schmidt**, § 415, Rn. 7.

⁷⁶⁰ **Thume/ Schmidt**, § 415, Rn. 6.

⁷⁶¹ **Eren**, s. 1260.

⁷⁶² Benzer şekilde, eTTK’nın yürürlüğü döneminde, haklı sebebin varlığı aranmaksızın taşıtana navlun sözleşmesini fesih hakkı tanınmıştı, **Can**, s. 166.

⁷⁶³ **Eriş**, s. 409; **Kaner**, s. 102.

akdinden sonra gönderilene sattığı eşyayı daha iyi bir fiyatla başkasına sattığı için eşyanın tesliminden kaçınmak üzere taşıma sözleşmesini feshetmesi gibi bir sebebin varlığı halinde feshin söz konusu taşıma sözleşmesiyle bir ilgisi bulunmamaktadır⁷⁶⁴. Fesih sebebinin gönderen tarafından taşıyıcıya bildirilmesi gerekmemektedir. Gönderenin sadece taşıma sözleşmesini feshetmek istediğini taşıyıcıya bildirmesi yeterlidir.

Gönderene taşıma sözleşmesinden dönme değil, taşıma sözleşmesini fesih hakkı tanınmıştır. Dönme, genellikle tek taraflı varması gerekli bir irade beyanıyla geçmişe etkili olarak sözleşme ilişkisini ortadan kaldırmaktadır⁷⁶⁵. TTK'da tanınan hak ile ise, gönderenin beyanıyla taşıma sözleşmesi geleceğe yönelik sona ermektedir.

Gönderenin taşıma sözleşmesini iptal hakkı da bulunmakla birlikte bu hak borçlar hukukunun genel hükümlerinden kaynaklanmaktadır. Sözleşmenin akdedilmesi esnasında örneğin; yanılma (TBK m. 30-35), aldatma (TBK m. 36) veya korkutma (TBK m. 37) gibi bir irade bozukluğu hali mevcut ise, gönderen taşıma sözleşmesini buna dayanarak iptal edebilir. Taşıma sözleşmesinin tarafı olarak aynı imkâna taşıyıcı da sahiptir.

B. Gönderenin Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıyıcının Talep Edebileceği Taşıma Ücreti

Sözleşmeyle bağlılık (pacta sunt servanda) ilkesi gereğince; kural olarak akdedilen bir sözleşmenin taraflarının karşılıklı birbirine uygun irade beyanın bulunduğu bir bozma (ikale) sözleşmesi ile sona erdirilmesi gerekmektedir. Buna göre; sözleşmeyi sona erdirmek isteyen taraf kural olarak tek taraflı olarak sözleşmeyi sona erdiremeyeceğinden bu amacına yönelik olarak sözleşmenin diğer tarafının rızasını almaya çalışmalıdır. Taşıma sözleşmesinin taraflarından gönderenin böyle bir zorunluluk altına girmeden taşıma sözleşmesini sonlandırabilmesine kanun imkân tanımıştır. Esasen diğer sözleşmelerden farklı olarak taşıyıcı taşıma sözleşmesinin sona erdirilmesini önleme hakkından yoksun bırakılmıştır. Gönderene taşıma sözleşmesi üzerinde tanınan bu imtiyaz karşısında menfaat dengesinin bozulmasını önlemeye yönelik olarak kanunda taşıma ücretine ilişkin bazı düzenlemelere yer verilmektedir (TTK m. 865/2).

Gönderenin taşıma sözleşmesini feshi halinde taşıma sözleşmesinde var olan menfaat

⁷⁶⁴ **Can**, s. 166.

⁷⁶⁵ Klasik dönme görüşüne göre dönme; geçmişe etkili olarak sözleşmeyi ortadan kaldırırken, yeni dönme görüşüne göre dönme; henüz ifa edilmemiş edimleri sona erdirmekte ve ifa edilmiş edimleri varsa geri verme borcu doğurarak bir tasfiye ilişkisi kurmaktadır. Bu konuda bkz. **Eren**, s. 1260-1261.

dengesinin bozulmasını önlemeye yönelik olarak taşıyıcıya taşıma ücretine ilişkin seçimlik haklar tanınmaktadır (TTK m. 865/2/a-b). Taşıyıcıya tanınan bu seçimlik haklardan ilki; *“taşıyıcının kararlaştırılan taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden, sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötüniyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı”*nın talebidir. Diğeri ise, götürü olarak *“kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini”*n talep edilebilmesidir. Bu iki seçimlik haktan biri tercih edilerek taşıma ücreti hesaplanmalıdır. İki seçimlik hakkın bünyesinde yer alan unsurlar karıştırılarak bir hesaplama yapılamaz⁷⁶⁶.

Tanınan ilk talep hakkı, aynı anda birden çok talebi bünyesinde barındırmamaktadır. Bu talep hakkının bünyesinde yer alan unsurlardan yalnızca taşıma ücretinin veya bekleme ücretinin talep edilebilmesi mümkün değildir. Kanun’da talep hakkında yer alan unsurlara bir hesaplama yönelik olarak yer verilmektedir. Hesaplama sonucunda bir tutar oluşmaktadır ki; taşıyıcının talep edebileceği tutar bu tutardır. Aksinin kabulü mümkün değildir. Zira talep hakkının bünyesinde yer alan taşıma ücretinin talebi halinde, taşıma ücretinin miktarının tamamı talep edilmektedir. Oysaki taşıyıcının seçimlik haklardan diğeri, taşıma ücretinin üçte birinin talebidir. Kanun koyucu taşıma ücretinin tamamını değil, ancak götürü olarak belirlenen taşıma ücretinin üçte birinin talep edilebilmesini arzu etmektedir.

Her ne kadar madde metninde *“sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötüniyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle”* denilmiş olursa da tasarruf edilen giderler ile diğer menfaatlerin yalnızca birinin indirilmesini gerektirecek haklı bir sebep bulunmamaktadır. Bu sebeple *“tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği”* ifadesinde yer alan *“veya”* bağlacı *“ve”* olarak anlaşılabilir varsa her iki unsur da birlikte indirilmelidir. Hükmün amacı itibarıyla bağlaç bu şekilde anlaşılmalıdır⁷⁶⁷.

Taşıyıcı ikinci seçimlik hakkı olan götürü olarak hesaplanan taşıma ücretinin üçte

⁷⁶⁶ Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 412, Rn. 4; Koller, § 412, Rn. 15.

⁷⁶⁷ Karaman Coşgun, Özlem, *“6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu İle CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması”*, İpek Yolu Canlanıyor, Türk - Çin Hukuk Zirvesi, 2013, s. 274-295, s. 294. Buna karşın belirtmek gerekir ki; HGB § 415/2-1 hükmünden tercüme edilen bu hükmün Almanca metninde de *“veya (oder)”* bağlacı kullanılmaktadır.

birini talep ettiği takdirde, ayrıca bekleme ücretini ve giderleri talep edememelidir⁷⁶⁸. Zira bu kalemler ilk seçimlik hakkın bünyesinde yer almaktadır. Taşıyıcı bunları talep etmek istiyorsa, birinci seçimlik hakkını kullanmalıdır.

Gönderen tarafından taşıma sözleşmesinin feshi halinde taşıyıcı seçimlik hakkından ikisinden herhangi birini seçebilir. Taşıyıcı menfaatine olan hakkı seçmek zorunda değildir. Ancak miktar itibariyle yüksek olanı seçmesi muhtemeldir. Talep konusunun mahkemeye taşınması halinde taşıyıcı haklardan hangisini seçtiğini belirlemelidir. Seçim hakkı taşıma ücretinin alacaklısı olan taşıyıcıda olduğu için taşıyıcı seçimlik dava açamaz (HMK m. 112). Dava açılmadan önce taşıyıcının seçtiği hakkı belirleyerek dava açması, dava açılmasına rağmen hala seçilen hak belirlenmemişse, hâkimin taşıyıcıya hangi hakkını seçtiğini sorması gerekir. Ancak yine de taşıyıcı seçim hakkını kullanmazsa hâkim davayı reddetmelidir⁷⁶⁹.

Kanun'da hem ilk hem de ikinci seçimlik hak için "*kararlaştırılan taşıma ücreti*" kavramı kullanılmaktadır⁷⁷⁰. Böyle bir kullanım, taşıma ücretinin miktarının taraflar arasında kararlaştırılmadığı durumlarda taşıma ücretinin talep edilemeyeceği anlamına gelmemektedir. Ticari işletmesiyle ilgili bir iş görmüş olan taşıyıcının uygun bir ücreti talep hakkı bulunmaktadır (TTK m. 20). Bu halde açılan bir davada öncelikle tüm taşımaya karşılık gelen taşıma ücretinin tespit edilmesi gerekir. Daha sonra taşıyıcının seçimi doğrultusunda karar verilmelidir.

eTTK'nın yürürlüğü döneminde Deniz Ticareti kitabında m. 1045-1050 arasında düzenlenen "*pişmanlık navlunu (Fautfracht)*" olarak adlandırılan⁷⁷¹ müesseseye ilişkin hükümlerin taşıma ücretini kanunda maktu olarak belirlemesi ve böylece hâkimin indirim yapmasına imkân tanınmaması noktasında eleştirilmekteydi⁷⁷². TTK'nın öngördüğü götürü olarak belirlenen ikinci seçimlik hakta da hâkimin somut olayın şartlarına göre değerlendirme yapabilmesi mümkün değildir. Buna karşın ilk seçimlik hak, somut olayın şartlarına göre hesaplamaya imkân vermektedir. Ancak vurgulamak gerekir ki; bu seçimlik

⁷⁶⁸ Paschke/ Oetker, § 415, Rn. 8; Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 415, Rn. 13; Thume/ Schmidt, § 415, Rn. 17.

⁷⁶⁹ Arslan, Ramazan/ Ejder, Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz, Sema, Medeni Usul Hukuku, Ankara 2016, s. 305.

⁷⁷⁰ Mehaz HGB § 415'te de aynı şekilde "*kararlaştırılan taşıma ücreti (die vereinbarte Fracht)*" kavramı kullanılmıştır.

⁷⁷¹ Kaner, TTK'nın yürürlüğü döneminde de deniz ticaretine ilişkin hükümlerde düzenlenen bu müesseseyi pişmanlık navlunu olarak adlandırmaktadır, Kaner, s. 105-106.

⁷⁷² Sunal Erguvan, s. 61; Can, s. 170-171.

hakkın kullanılıp kullanılmaması hâkimin değil, taşıyıcının elindedir.

TTK m. 865 hükmü gerekçesinde pişmanlık navlununa ilişkin hükümlerin TTK'nın tasarısına alınmadığı belirtilmektedir⁷⁷³. Ancak kanaatimizce kanunda öngörülen ikinci seçim hak pişmanlık navlunundan farklılık arz etmemektedir. Zira taşıma sözleşmesinin feshi sonucunda taşıma ücretinin belirli bir oranının talep hakkının varlığı halinde pişmanlık navlundan söz edilir. Ancak navlun kelimesi denizyoluyla taşımalara işaret ettiğinden karayoluyla gerçekleştirilen taşımalarda bu ücreti “*pişmanlık ücreti*” olarak adlandırmak uygun olur⁷⁷⁴.

Pişmanlık navlununun; taşıyanın kaybının telafisi, keyfililiğin önlenmesi ve usul ekonomisini sağlaması gibi olumlu fonksiyonlarının bulunduğu eTTK'nın yürürlüğü döneminde ifade edilmekteydi⁷⁷⁵. Karayoluyla eşya taşımaya ilişkin olarak TTK'da öngörülen taşıma sözleşmesinin gönderen tarafından feshi halinde taşıyıcıya tanınan seçim hakların da bu fonksiyonlara sahip olduğunu söyleyebilmek mümkündür. Taşıyıcının kaybının telafisini sağlar. Çünkü elde edilen bedel, kısmen veya tamamen taşıyıcının taşıma işi sonucunda elde edeceği bedelden mahrum kalmasını önlemektedir. Gönderenin taşıma sözleşmesini feshi halinde taşıyıcıya kanunun öngörmüş olduğu bedeli ödeyecek olması fesih hakkının kullanımında keyfililiği nispeten önleyerek, çoğu kez gönderenin bu hakkını kullanmadan önce iyi düşünmesini sağlayacaktır. Usul ekonomisine yönelik olarak da kısmen fayda sağlandığı söylenebilir. Taşıyıcının ikinci seçimlik hakkı olan taşıma ücretinin götürü olarak üçte birinin hesaplanarak talep edebilmesi imkânını kullandığı durumlarda çoğu zaman tarafların mahkemeye gitmesine gerek kalmayacaktır. Buna karşın, taşıyıcı diğer hakkını kullandığı durumlarda aynı sonuca varmak mümkün değildir. Böyle bir tercih sonucunda söz konusu durum mahkeme aracılığıyla çözülebilecektir.

Fesih beyanı, yol belirli bölümlere ayrılmış veya ayrılabilir ise bu bölümler için de

⁷⁷³ TTK m. 865 hükmü gerekçesinde bu durum “... ‘*Pişmanlık navlunu*’ başlığı altındaki bu hükümler, 6762 sayılı *Türk Ticaret Kanununun 1040 ilâ 1045 inci maddelerine iktibas edilmişti. Tasarı hazırlanırken, pişmanlık navlunu düzenlemesinin çağdaş deniz ticareti ile bağdaşmadığı ve uygulamada haksızlıklara sebep olduğu dikkate alınarak, yeni bir fesih sistemi kabul edilmiştir (Tasarının 1158 ilâ 1160 uncu maddeleri). Bu sebeple, Alman Kanununda deniz ticaretine ilişkin hükümlerden alınan ‘pişmanlık ücreti’ (Fautfracht) terimi Tasarıya alınmamıştır.*” şeklinde açıklanmıştır.

⁷⁷⁴ Hükmün mehazı da HGB § 415 bakımından “*pişmanlık ücreti (Fautfracht)*” olarak nitelendirme için bkz. **Thonfeld**, s. 16; **Koller**, § 415, Rn. 17; **Thume/ Schmidt**, § 415, Rn. 17. Nitekim HGB § 415’te de açıkça bu ücretin pişmanlık ücreti olduğu belirtilmektedir.

⁷⁷⁵ **Can**, s. 169.

kullanılabilir⁷⁷⁶. Bu halde de pişmanlık ücreti yolun tümü üzerinden hesaplanmalıdır.

Fesih sebebi, gönderenin taşıma sözleşmesini feshetmesi üzerinde etkili değildir. Buna karşın, feshin taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanması halinde ortada taşıyıcıya ait seçimlik bir talep hakkı bulunmamaktadır (TTK m. 865/2). Böyle bir durumda götürü olarak belirlenen taşıma ücretinin üçte birini talep hakkı kullanılamaz. Taşıyıcıya kanunun tanıdığı ilk talep hakkı ise, sözleşmenin ifasında gönderenin menfaatinin bulunmadığı hallerde düşmektedir.

Gönderenin taşıma sözleşmesini fesih hakkı CMR’de açıkça düzenlenmemiştir. Buna karşın, talimat yetkisinin kullanılmasına örnek olarak taşımanın durdurulması gösterilmektedir (m. 12/1). Taşımanın fesih hakkı da esasen taşımanın durdurulması sonucuna yol açan bir talimat hakkıdır. Dolayısıyla CMR’nin uygulama alanına giren taşımalarda fesih beyanı talimat hakkının kullanılması olarak değerlendirilmelidir. CMR 12/5’ün İngilizce metninde “*expenses*” kavramı kullanılmakta, bu kavram ise, yalnızca taşıyıcının dışarıya karşı yapmış olduğu harcamaları değil, taşıma için yapılan tüm harcamaları da kapsamaktadır. Bu taşımalar bakımından fesih hakkının kullanımı sonucunda taşıyıcıya taşıma ücreti ödenmeli ve varsa taşıyıcının yaptığı tüm masraflar ve zararları giderilmelidir. CMR’de taşıma sözleşmesinin feshi halinde taşıyıcıya ödenecek taşıma ücretinin miktarı düzenlenmediğinden uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde TTK m. 865 hükmü bu taşımalara da uygulanmalıdır.

C. Gönderenin Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıyıcının Talep Edebileceği Taşıma Ücretinin Hukuki Niteliği

Gönderen tarafından taşıma sözleşmesinin feshedilmesi sonucunda taşıyıcıya tanınan seçim hakkının kullanılmasıyla taşıyıcıya ödenen bedel, taşıyıcının gördüğü işin karşılığını oluşturmadığından bu bedeli teknik anlamda taşıma ücreti olarak nitelendirmek isabetli değildir. Bu bedel tazminat olarak da nitelendirilemez. Her ne kadar taşıyıcının kaybının telafisi fonksiyonu bulursa da bu bedel zararın varlığından bağımsız olarak ödenmektedir.

Söz konusu bedel cayma parası olarak da nitelendirilemez. Cayma parasında sözleşme kurulurken taraflardan biri diğerine bir miktar para vererek istediği zaman sözleşmeden dönme hakkını saklı tutmaktadır (TBK m. 118). Cayma parasında dönme hakkına sözleşmenin taraflarından biri değil, her ikisi de sahip olduğundan fesih halinde

⁷⁷⁶ Schlüter/ Horn, § 415, Rn. 6.

taşıyıcıya ödenen bedel cayma parası olarak nitelendirilemez.

Kanaatimizce bu bedel hukuki niteliği itibariyle ifayı engelleyen ceza koşulu (dönme cezası) olarak nitelendirilmelidir. İfaya engelleyen ceza koşulunda borçlunun, kararlaştırılan cezayı ifa ederek sözleşmeyi fesih suretiyle sona erdirmeye yetkisi bulunmaktadır (TBK m. 179/3). TTK m. 865/1 hükmünde yer verilen gönderenin taşıma sözleşmesini feshetmesi sebebiyle ödemesi gereken bedel, sözleşmenin feshi halinde alacaklıya ödenmesi gereken bedele karşılık gelmektedir. Ancak TBK'daki düzenlemeden farklı olarak, bu halde ifayı engelleyen ceza koşulu tarafların iradesinden değil, kanun hükmünden doğmaktadır. Bu gerekçeyle taşıma sözleşmenin gönderen tarafından feshedilmesi halinde ödenmesi gereken bedelin hukuki niteliği, kanun gereği ödenmesi gereken ifayı engelleyen ceza koşuludur⁷⁷⁷.

D. Yükleme Süresine Uyulmaması Sebebiyle Taşıyıcının Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıma Ücreti

I. Taşıma Sözleşmesinin Taşıyıcı Tarafından Feshedilmesi

Kanun'da kural olarak taşıyıcıya taşıma sözleşmesini fesih hakkı tanınmamaktadır. Taşıma sözleşmesini sona erdirmek isteyen taşıyıcı taşıma sözleşmesinin diğer tarafını oluşturan gönderenin irade beyanına ihtiyaç duymaktadır. Bu halde taşıma sözleşmesi, bir bozma sözleşmesi (ikale) akdedilerek sona erdirilebilir.

Kanun istisnaen bazı şartların varlığı halinde iki durumda taşıyıcıya da taşıma sözleşmesini feshetme hakkı tanımaktadır (TTK m. 867/2). Bu durumlar; gönderenin eşyayı süresi içinde taşıta yüklememesi veya yükleme yükümlülüğünün gönderende olmadığı durumlarda eşyanın yükleme yerinde yüklemenin yapılacağı zaman hazır bulundurulmamasıdır⁷⁷⁸. Ancak bu iki durumun varlığı tek başına yeterli değildir. Taşıyıcı tarafından gönderene makul bir ek süre tanımak suretiyle eşyanın bu süre içerisinde taşıta yüklenmesine veya yükleme yükümlülüğü gönderende değilse hazır bulundurulmasına

⁷⁷⁷ Denizyoluyla taşımalarda eTTK'nın yürürlüğü döneminde pişmanlık navlununa ilişkin aynı yöndeki görüş için bkz. **Can**, s. 177-178. Pişmanlık navlunun hukuki niteliğinin hiç bir borçlar hukuku müessesine dâhil edilemeyeceğine, dolayısıyla kendine özgü (sui generis) bir yapı arz ettiğine ilişkin görüş için bkz. **Sunal Erguvan**, s. 62-65.

⁷⁷⁸ TTK m. 867 hükmünün gerekçesindeki "*Maddenin amacı, yükleme süresine uyulmaması halinde taşıyıcının, taşıma aracı başta olmak üzere taşıma ile ilgili diğer araçları kullanabilmesini sağlamak, süreye uyulmaması halinde taşıyıcının bloke edilmesine engel olmaktadır.*" ifadesinden anlaşılacağı üzere taşıyıcının yükleme süresine uyulmamasından dolayı taşıyıcının başka taşıma işlerini görmekten alıkoyulmasına engel olmak amacıyla kanun koyucu böyle bir hükme yer vermektedir.

ilişkin bir ihtarın da yapılması gerekmektedir. Taşıyıcı tarafından tanınan süre makul süre değilse, makul olarak kabul edilen süre içinde ihtarın gereği yerine getirilmelidir⁷⁷⁹. Dolayısıyla makul olmayan süre içinde taşıyıcının taşıma sözleşmesini feshetme hakkı bulunmamaktadır.

Yükleme süresine uyulmaması halinde taşıyıcı yüklemeyi bekleyebilir. Böylece yükleme süresinde gecikilen kısım için taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanmaktadır. Ancak bekleme ücreti somut olayda taşıyıcı için yeterli bir fayda sağlamayabilir. Çünkü taşıyıcının daha önce akdettiği veya akdetme imkâna sahip olduğu kârlı sözleşmeleri bulunabilir⁷⁸⁰. Bu şekilde bir zarara veya kar kaybına uğramak istemeyen taşıyıcıya taşıma sözleşmesini fesih hakkı tanınmaktadır.

Taşıyıcı tarafından gönderene tanınan süre içerisinde ihtarla öngörülen husus yerine getirilmişse taşıyıcı taşıma sözleşmesini feshedemez. Ancak tanınan süre içerisinde öngörülen husus yerine getirilmemişse, artık taşıyıcı taşıma sözleşmesini feshetmek üzere gönderene bir fesih beyanı yöneltebilir⁷⁸¹. Bu fesih beyanın gönderenin hâkimiyet alanına ulaşması ile birlikte taşıma sözleşmesi sona ermektedir. Bu beyan tek taraflı olarak karşı tarafa varması gerekli olan bir irade beyanıdır⁷⁸². Geçerliliği bakımından herhangi bir şekil şartına tabi değildir⁷⁸³.

Yükleme süresine uyulmaması taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcının taşıma sözleşmesini feshetme hakkı bulunmamaktadır (TTK m. 867/4). Böyle bir durumda taşıyıcı gönderene bir süre vererek ihtarla bulunmuş olsa da bu ihtar hukuki sonuç doğurmamaktadır⁷⁸⁴.

II. Taşıyıcının Taşıma Sözleşmesini Feshetmesi Halinde Taşıma Ücreti

Taşıyıcının yükleme süresine uyulmamasından dolayı taşıma sözleşmesini feshettiği durumlarda talep edebileceği taşıma ücretine ilişkin haklar, gönderenin taşıma

⁷⁷⁹ **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 414, Rn. 4.

⁷⁸⁰ **Koller**, § 417, Rn. 1.

⁷⁸¹ Taşıyıcının gönderene süre tanınması gönderenin fesih hakkını ortadan kaldırmamaktadır. Her halde gönderenin fesih hakkı bulunmaktadır. Taşıyıcı süre vermeden önce veya sonra bu hakkı kullanabilir. Bu hakkı kullandıktan sonra artık taşıyıcının fesih beyanına ihtiyaç yoktur, **Paschke/ Oetker**, § 417, Rn. 9. Zira taşıma sözleşmesi bu beyan ile sona ermektedir.

⁷⁸² **Schlüter/ Horn**, § 417, Rn. 6; **Koller**, § 417, Rn. 6.

⁷⁸³ **Koller**, § 417, Rn. 6.

⁷⁸⁴ **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 417, Rn. 9.

sözleşmesini feshettiği durumlarda sahip olduğuyla aynıdır. Zira taşıyıcının yükleme süresine uyulmamasından dolayı kullanabileceği haklara ilişkin olarak gönderen tarafından fesihte taşıyıcının taşıma ücretine ilişkin düzenlemelere atıf yapılmaktadır (TTK m. 867/2). Bu halde taşıyıcının daha önce ifade edildiği üzere seçimlik bir hakkı bulunmaktadır. Taşıyıcı ya taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin ve başka bir şekilde elde ettiği veya kötüniyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı talep edebilecek ya da götürü olarak taşıma ücretinin üçte birini talep edebilecektir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIMA ÜCRETİNİN HESAPLANMASI VE İSPATI

§1. TAŞIMA ÜCRETİNİN HESAPLANMASI

Taşıma ücretin hesaplanmasından kasıt, taşıyıcının elde edeceği ekonomik değer in tespit edilmesidir. Her durumunda taşıma ücretinin hesaplanmasına ihtiyaç duyulmamaktadır. Bazı durumlarda taşıma ücretinin miktarı yeterince açıktır. Ayrıca bir işlemle sonuca varılması gerekmemektedir. Bazı durumlarda ise, taşıyıcının elde edeceği ekonomik değer tespit edilerek somutlaştırılmalıdır.

A. Taşıma Ücretinin Miktarının Açıkça Kararlaştırılması Halinde Taşıma Ücretinin Hesaplanması

Taraflar sözleşme içeriğinden olan taşıma ücretini kanunun öngördüğü sınırlara aykırı olmadıkça serbestçe kararlaştırabilirler (TBK m. 26). Gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilen taşıma sözleşmesinde, taşımanın ücretli olarak yapılması ve taşıma ücretinin miktarı ayrıca ve açıkça belirtilebilir.

Bu bağlamda olasılıklardan biri; herhangi bir şüpheye mahal verilmeksizin taşıma ücretinin miktarının belirlenmesidir. Gönderen taşıma işinin görülmesi karşılığında taşıyıcıya açıkça bir ülke parasını veya yabancı parayı ödemeyi taahhüt edebilir. Böyle bir durumda taşıma ücretinin hesaplanmasına ihtiyaç yoktur. Taşıma ücreti bu para üzerinden ödenir⁷⁸⁵.

Taşıma ücretinin miktarı taraflar arasında açıkça kararlaştırılabileceği gibi zımnî olarak da kararlaştırılabilir. Taşıyıcı ile gönderen arasında sürekli aynı güzergâh üzerinde bir taşıma ilişkisi bulunmakta ve daha önce sürekli aynı miktar üzerinden taşıma sözleşmesi akdedilmekteyse, her ne kadar son taşıma sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmamasa da zımnî olarak bu taşıma ücreti miktarı üzerinden sözleşmenin kurulduğu kabul edilmelidir⁷⁸⁶. Benzer şekilde, aynı gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilen bir taşıma sözleşmesinde her ne kadar gidilen mesafe farklı olsa da sürekli aynı hesaplama yöntemi kullanılarak taşıma ücreti hesaplanmakta ise taşıma ücretinin bu

⁷⁸⁵ Yabancı para ile ödemenin kararlaştırılması halinde ülke parası ile ödeme için bkz. İkinci Bölüm, § 4, D, II. Taşıma Ücretinin Yabancı Para İle Ödenmesi.

⁷⁸⁶ **Koller**, § 420, Rn. 2.

şekilde kurulduğu kabul edilmelidir. Taşıma ücreti bu hesaplama yöntemi ile hesaplanmalıdır. Örneğin, daha önceki taşımalarda, belirli bir miktar paranın kat edilen mesafeye göre oranlanması yoluyla taşıma ücretinin hesaplanmış olunması halinde son taşıma ücretinin de zımni olarak bu şekilde kararlaştırıldığı kabul edilerek hesaplanması gerekmektedir.

Taşıma ücreti para olabileceği gibi bir aynı bir eşya; yani mal da olabilir. Taşıma ücreti olarak taşıma konusu olan veya olmayan bir veya birden fazla malın taşıyıcıya verileceği kararlaştırılabilir. Taşıma ücretinin tek parçadan oluşan bir mal olması durumunda, o malın taşıyıcıya verilmesi gerektiğinden ayrıca hesaplanması gerekmemektedir. Ancak taşıma ücreti her zaman tek parçadan oluşan bir mal olmadığından taşıma ücretinin; sayı, ağırlığı veya başka bir ölçüyle gösterilen miktarıyla tespit edilmesi gerekebilir. Örnek olarak; üç adet taşıt lastiği, iki yüz litre benzin⁷⁸⁷ veya 60x120 ebatında granit mermerin ayrıca bir parasal değere çevrilmeden bu şekilde taşıma ücreti olarak ifası öngörülebilir. Aynı olarak belirlenen taşıma ücretinin; örneğin, 60x120 ebatında dört adet granit mermer olarak kararlaştırılmasında olduğu gibi farklı ölçü miktarlarıyla belirlenmesi de mümkündür.

Aynı olarak belirlenen taşıma ücretinin hesaplanmasını taraflar iradi olarak kararlaştırmamış olsalar da kanun hükmü gereğince taşıma ücretinin hesaplanması gerekebilir. Taşıma ücreti olarak kararlaştırılan eşyanın niteliği tam olarak bölünmesine imkân tanımıyorsa, kanunun öngörmüş olduğu bedele denk gelen parasal değer taşıyıcıya ödenmesi gerekmektedir. Örneğin, taşıma işinin yapılması karşılığında bir buzdolabının taşıyıcıya verilmesi kararlaştırılmış olabilir. Yolun üçte ikisi gidildikten sonra bir taşıma engeli dolayısıyla taşıma sona erebilir. Bu halde taşınan kısım ile orantılı (mesafe ücreti) olarak taşıyıcıya taşıma ücretinin ödenmesi gerekir (TTK m. 870/2). Taşıma sözleşmesinin gönderen tarafından feshi halinde de taşıma ücretinin taşıyıcının seçimine göre belirli bir hesap sonucu oluşan tutarın veya götürü olarak taşıma ücretinin üçte birinin ödenmesi gerekir (TTK m. 865/2). Böyle bir durumda eşyanın bölünmesi eşyanın niteliğine zarar vereceğinden eşyanın ekonomik değerine denk gelen bedel söz konusu olacak bir hesaplama işlemi sonucunda taşıma ücreti olarak taşıyıcıya ödenmelidir.

⁷⁸⁷ Akaryakıtla yapılan ödemenin taşıma ücreti olarak kabul edildiğine ilişkin bkz. 11. HD., 04.12.2014, E. 162/ K. 19021 (Eriş, s. 321).

I. Taşıma Ücretinin Genel İşlem Şartı İle Kararlaştırılması

Taşıma ücretinin belirlenmesinde genel işlem şartlarının dikkate alınması mümkündür⁷⁸⁸. Nitekim uygulamada genel işlem şartlarının yaygın olarak kullanıldığı sözleşmelerden biri olarak taşıma sözleşmesi gösterilmektedir⁷⁸⁹.

Genel işlem şartları TBK’da “... bir sözleşme yapılırken düzenleyenin, ileride çok sayıdaki benzer sözleşmede kullanmak amacıyla, önceden, tek başına hazırlayarak karşı tarafa sunduğu sözleşme hükümleridir.” olarak tanımlanmaktadır (m. 20/1). Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’da⁷⁹⁰ (TKHK) da tüketiciler bakımından genel işlem şartları “...tüketiciyle müzakere edilmeden sözleşmeye dâhil edilen ve tarafların sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerinde dürüstlük kuralına aykırı düşecek biçimde tüketici aleyhine dengesizliğe neden olan sözleşme şartlarıdır.” şeklinde ifade edilmektedir (m. 5/1). Tüketici bu kanunda “Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi” olarak belirtilmektedir⁷⁹¹. Bu kanun anlamında taşıma sözleşmelerinin de tüketici işlemi olduğu belirtilmektedir (m. 3/1-1). Gerçekten de özellikle taşıma işini meslek edinen taşıyıcılar, akdedecekleri taşıma sözleşmesinde kullanmak üzere şartları önceden tek taraflı olarak belirleme yolunu tercih edebilmektedirler⁷⁹². Gönderenin tüketici olması mümkündür. Gönderenin tüketici olması durumunda TKHK hükümleri taşıma sözleşmeleri için uygulama alanı bulmaktadır⁷⁹³.

Genel işlem şartları tek taraflı olarak hazırlanarak karşı tarafın onayına sunulmaktadır. Taşıma ücretinin miktarı da dâhil olmak üzere taşıyıcı tarafından taşıma sözleşmesinin içeriği önceden hazırlanmış olabilir. Böyle bir durumda, taşıma ücretinin miktarı olarak yer alan ibarenin genel işlem şartı olarak değerlendirilip

⁷⁸⁸ Gençtürk, s. 18; Karan, s. 140-141.

⁷⁸⁹ Yelmen, Adem, Türk Borçlar Kanunu’na Göre Genel İşlem Şartları, Ankara 2014, s. 53-54; Eren, s. 218-219; Demir, Mehmet, “2008 Şubat Tarihli Türk Borçlar Kanunu Tasarısı’nın Genel İşlem Koşullarına İlişkin Maddelerinin (M. 20-25) Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri”, TBB Dergisi 2008, S. 76, s. 217-230, s. 218.

⁷⁹⁰ 6502 sayılı TKHK, RG. 28.11.2013, S. 28835.

⁷⁹¹ Bu tanım, Taşıma İşleri kitabının TTK m. 864/5 hükmünde yer verilen tanım ile paralellik arz etmektedir.

⁷⁹² Taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılması veya hafifletilmesine ilişkin hükümlerin geçersizliği başlıklı TTK m. 854’de “genel işlem şartları” ifadesi kullanılmaktadır. Bu hükümden hareketle taşıma sözleşmelerinde genel işlem şartlarının kullanıldığı sonucuna dolaylı olarak varılabilir.

⁷⁹³ TTK Taşıma İşleri kitabının tüketicileri de kapsamı sebebiyle TKHK’nın taşıma sözleşmelerini uygulama alanı içinde belirtmesinin isabetli olmadığına ve uygulamada sorunlara yol açacağına ilişkin görüş için bkz. Aksoy, Sami, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi” (Tüketicinin Korunması), Batider 2015, C. XXXI, S. 2, s. 305-336, s. 317-336.

değerlendirilemeyeceği hususu akla gelmektedir. Bu husus, genel işlem şartlarında içerik denetimine ilişkindir. TBK’da genel işlem şartlarına, dürüstlük kurallarına aykırı olarak, karşı tarafın aleyhine veya onun durumunu ağırlaştırıcı nitelikte hükümler konulamayacağına yer verilmektedir (m. 25/1). Söz konusu hükümde istisna öngörülmemektedir. Bu durum ise ilk bakışta, herhangi bir şekilde taşıma ücretine ilişkin bir şartın genel işlem şartı olamayacağı izlenimi vermektedir.

TKHK’da içerik denetiminde; şartların açık ve anlaşılır bir dille yazılmış olması koşuluyla, hem sözleşmeden doğan asli edim yükümlülükleri arasındaki hem de mal veya hizmetin piyasa değeri ile sözleşmede belirlenen fiyat arasındaki dengeye ilişkin bir değerlendirme yapılamayacağı belirtilmektedir (m. 5/7)⁷⁹⁴. Bu hükme göre; edim ve karşı edimin içerik denetimi söz konusu olmayacaktır⁷⁹⁵. Böylece karşı tarafın tüketici olduğu taşıma sözleşmelerinde taşıma işinin karşılığını oluşturan taşıma ücretinin hâkim tarafından genel işlem şartı olarak içerik denetimine tabi tutması mümkün değildir. Doktrinde genel işlem şartlarının denetiminin mantığı gereği bu durumun TBK m. 25 açısından da geçerli olması gerektiği isabetli olarak ileri sürülmektedir⁷⁹⁶. Taşıma ücretini hesaplama yönteminin açık ve anlaşılır bir şekilde belirtilmiş olması durumunda da içerik denetimi yapılmamalıdır. Aksi halde taşıma ücretine ilişkin önceden hazırlanmış olan ücret tarifeleri dahi bu kapsamda değerlendirilebilecek ve taşıma sözleşmelerinde yazılmamış sayılabilecektir (TBK m. 21/1).

Genel işlem şartlarının içerik denetimine tabi olmaması hususu taşıma ücretinin açıkça belirlendiği durumlar için söz konusudur. Bu durum taşıma ücretinin hesaplanmasına ilişkin açıkça ifade edilen hesaplama yöntemleri açısından da geçerlidir. Buna karşın, taşıma ücretinin her an değişmesine yol açabilecek ödeme şartlarının veya yabancı para ile ödeme kayıtlarının edimler arası dengeye ilişkin olmamasından bahisle içerik denetimine tabi olduğu doktrinde ifade edilmektedir⁷⁹⁷. İçerik denetimine tabi olan bu durumlarda hâkimin taşıyıcının gönderene açıkça bilgi verip bunların içeriğini öğrenme

⁷⁹⁴ 17.06.2014 tarihli ve 29033 sayılı resmi gazetede yayınlanmak suretiyle TKHK’na dayanılarak çıkartılan Tüketici Sözleşmelerinde Haksız Şartlar Hakkındaki Yönetmelik m. 6/2 hükmünde de aynı hususa yer verilmektedir.

⁷⁹⁵ **Atamer**, Yeşim, “Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi- TKHK M. 6 ve TTK M. 55, F. 1, (f) İle Karşılaştırmalı Olarak”, Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu, Ankara 2012, s. 9-73, s. 56-59.

⁷⁹⁶ **Atamer**, s. 54.

⁷⁹⁷ **Atamer**, s. 57-59.

imkânı sağlayıp sağlamadığını ve buna karşın gönderenin bu şartı kabul edip etmediğini değerlendirmesi gerekmektedir (TBK m. 21).

II. Ücret Tarifeleri

Taşıma ücretinin miktarı taraflar arasında kural olarak serbestçe belirlenebilir. Ancak devlet olağanüstü dönemlerde savaş, olağanüstü hal veya olağan dönemlerde ulusal veya uluslararası rekabeti şartları gibi sebeplerle taşıma ücretini ücret tarifeleri vasıtasıyla belirleme yoluna gitmektedir⁷⁹⁸.

Karayoluyla yapılan eşya taşımalarının belirli sınırlar içinde arızı olarak değil, taşıma işinin meslek edinilmesi suretiyle devamlı olarak yürütülmesi⁷⁹⁹ durumunda Karayolları Taşıma Kanunu (KTŞK)⁸⁰⁰ m. 11 hükmünde ücret tarifesi oluşturulmasının zorunlu olduğuna yer verilmektedir. Mezkûr hükme göre; ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerince geçerlilik süresi de belirtilmek suretiyle hazırlanarak Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bildirilmelidir (m. 11/1). Bu halde taşıyıcılara taşıma ücretini önceden Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bildirme yükümlülüğü yüklenirse de taşıma ücretini belirleyecek olan taşıyıcıdır. Bu durumda gönderen taşıma ücretini belirleme konusunda dışlanmakta, gönderenin taşıyıcıyla taşıma ücretini mütalaa ederek pazarlık etme imkânı elinden alınmaktadır⁸⁰¹. Nitekim taşıyıcının kullanabileceği irade de sınırlandırılmaktadır. Ücret tarifelerinin başlangıç ve bitiş noktaları arasında gidiş ve dönüşte aynı şekilde düzenleneceği ve değişik fiyat tarifesi uygulanamayacağı belirtilmektedir (m. 11/4).

Eşya taşımaya ilişkin ücret tarifelerinin, ülke ekonomisi ve kamu yararı aleyhine sonuç vermesi, aşırı ücret uygulanması veya rekabet ortamının bozulması halinde, gerek görülürse taban ve tavan ücretleri Bakanlıkça tespit edilebilir (m. 11/3). Bu gibi durumlarda Bakanlık tarafından gözetilen kamu yararı sebebiyle ücret tarifelerine taban ve tavan sınırı getirilerek taşıyıcıya taşıyıcının bu sınırlar içinde ücret tarifesi

⁷⁹⁸ **Atabek**, s. 85-87; **Gençtürk**, s. 18; **Ülgen**, Hukuki Sorunlar, s. 9; **Karayazgan**, s. 150-151.

⁷⁹⁹ Kanunda bu durum “düzenli sefer” olarak nitelendirilmekte, düzenli sefer ise; KTŞK'nın “Tanımlar” başlıklı 3. maddesinde; belirli bir zaman ve ücret tarifesine göre tespit edilmiş bir güzergâhta önceden açıklanmış yerleşim birimleri arasında yapılan taşımaları ifade ettiği belirtilmektedir.

⁸⁰⁰ 4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu, RG. 19.07.2003, S. 25173.

⁸⁰¹ **Özdemir**, s. 21.

belirleyebilmesine izin verilmektedir⁸⁰².

KTŞK'da öngörülen taban ve tavan ücret sınırını belirleme yetkisinin Bakanlık tarafından kullanılması durumunda taşıma ücreti bu sınırlar içinde belirlenmelidir. Bakanlığın belirlediği sınırları aşan miktarda tarafların taşıma ücretini belirlemesi durumunda taşıma sözleşmesinin bu üst sınır üzerinden kurulmuş olduğu kabul edilmelidir (TTK m. 1530/1)⁸⁰³.

KTŞK'da bahsi geçen ve yukarıda yer verilen zorunluluklar, özel hukuka etkili olsa da kamu hukuku karakterlidir⁸⁰⁴. Nitekim öngörülen zorunlulukların yerine getirilmemesinin müeyyidesi idari para cezası olarak öngörülmektedir⁸⁰⁵.

KTŞK'ya göre; ücret tarifelerine uyulması ve bu tarifelerin görülebilecek şekilde işyeri, terminal ve bilet satış yerlerine asılması ve taşıtlarda bulundurulması zorunludur (m. 11/2). Ücret tarifeleri hukuki niteliği itibariyle umuma yapılmış bir icap olarak kabul edilebilir⁸⁰⁶. Gönderenin bu ücret tarifesindeki ücreti ödemeyi kabul etmesi ile birlikte taşıma sözleşmesi akdedilmiş olur⁸⁰⁷. Gönderenin görebileceği bir yerde tarifinin asılı olması durumunda, taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılmasa da taşıma ücretinin bu miktar üzerinden ödenmesi gerekmektedir. Farklı bir miktar taşıma ücreti üzerinden taşıma sözleşmesinin kurulduğunu iddia eden iddiasını ispatla yükümlüdür (TMK m. 6).

B. Taşıma Ücretinin Miktarının Kararlaştırılmaması Halinde Taşıma Ücretinin Hesaplanması

Taşımanın ücretli yapılacağı taraflar arasında kararlaştırılmakla birlikte, ödenmesi

⁸⁰² Bakanlığa verilen bu yetkinin Anayasa'nın 48. maddesi ile teminat altına alınan sözleşme özgürlüğü ilkesiyle bağdaşmadığına, bu konuda yapılacak bir sınırlamanın sadece Anayasanın 13. maddesi gereğince ancak kanunla yapılabileceğine ancak bu düzenleme ile Bakanlığa bu yetkinin tanınmış olduğuna ilişkin değerlendirme için bkz. **Karan, Hakan**, "Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği (Kanun ve Yönetmelik)", *Batider* 2004, C. XXII, S. 3, s. 99-137, s. 129.

⁸⁰³ **Arkan**, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15-16.

⁸⁰⁴ **Can, Mertol**, "4825 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar"(Taşıma Kanunu), *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 9, S. 2, http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/9_2.pdf, Erişim Tarihi: 24.04.2015.

⁸⁰⁵ Bu yükümlülüğü ihlâl eden taşıyıcılar için KTŞK m. 29/1-g hükmüne göre idari para cezasının uygulanması öngörülmüştür. Hükme göre; ücret tarifesi düzenlemeyenlere veya ücret tarifelerine uymayanlara veya değişik ücret tarifeleri uygulayanlara beş yüz Türk Lirası, ücret tarifelerini görülebilecek şekilde iş yerinde bulundurmayanlara ise, iki yüz Türk Lirası idari para cezası verilmelidir.

⁸⁰⁶ **Bozkurt Bozabalı**, s. 26.

⁸⁰⁷ Bu şekilde bir ücret tarifesinin varlığı taraflar arasında taşıma ücretinin serbestçe kararlaştırılmasına engel olmamaktadır, **Zeyneloğlu**, *Uygulamalı Taşıma*, s. 66. Tarafların aralarında taşıma ücreti için tarifede yer alandan farklı bir miktarda anlaşmaları mümkündür. Böyle bir anlaşma hukuken geçerlidir.

gereken taşıma ücretinin miktarı açıkça kararlaştırılmayabilir. Taşıma sözleşmesinin kurulması için taşıma konusu eşyanın varma yerine götürülerek orada gönderilene tesliminin üstlenilmesi karşısında, gönderenin taşıma ücreti ödeme taahhüdünün bulunması gerekli ve yeterlidir (TTK m. 850). Tarafların ayrıca ödenecek taşıma ücretini somut olarak bir para veya mal olarak belirlememesi taşıma sözleşmesinin kurulması üzerinde bir etki doğurmamaktadır.

Daha önce ifade edilmiş olduğu üzere, kural taşımanın ücretli yapılmasıdır. Herhangi bir şüpheye mahal vermeyecek şekilde açık olarak taşımanın ücretsiz olduğu kararlaştırılmadıkça taşımanın ücret mukabili akdedildiği kabul edilmelidir. Aksinin iddia edilmesi durumunda iddianın ispat edilmesi gerekir (TMK m. 6). Dahası, ücretsiz olarak üstlenilen taşıma işi taşıma sözleşmesine vücut vermemektedir. O halde taşıma sözleşmesinin bulunduğu hallerde açıkça ücretten bahsedilmese de taşıma ücretli olarak akdedilmektedir. Taşıyıcı gördüğü taşıma işi karşılığında taşıma ücreti talep edebilir (TTK m. 20). Taşıma ücretinin taraflar arasında mütalaa edilmediği bu gibi taşıma sözleşmelerinde taşıma ücretinin miktarının kararlaştırıldığından evleviyetle bahsedilememektedir.

Taşıma ücretinin miktarının taraflar arasında açıkça kararlaştırılmadığı durumlarda da borçlu sıfatına sahip gönderen veya gönderilen, taşıma ücretinin alacaklısı olan taşıyıcıya belirli bir bedel ödemelidir. Bu bedel, taşıyıcının görmüş olduğu taşıma işi sonucunda hak kazanmış olduğu ekonomik değerdir. Bu bedelin hesaplama sonucunda ortaya çıkarılması gerekmektedir.

I. Piyasadaki Ücret

Taşıma ücreti sözleşmeyle açık veya zımni olarak hiçbir şekilde kararlaştırılmamış olabilir. Taşıma ücretinin nasıl hesaplanacağı konusunda bir kararlaştırma yapılmamışsa, bu durumda ilgili taşıma piyasasındaki olağan ücret taşıma ücreti olarak tespit edilmelidir⁸⁰⁸.

Yer ve zaman itibariyle hangi piyasanın dikkate alınması gerektiği karşımıza çözülmesi gereken bir sorun olarak çıkmaktadır. Doktrinde yer alan bir görüşe göre; eşyanın yükleme yeri ve zamanındaki ödenmesi mutlak olan ücretin dikkate alınması

⁸⁰⁸ Joachim/ Horn, § 407, Rn. 22; Schlüter/ Horn, § 420, Rn. 2; Thume/ Schmidt, § 407, Rn. 59; Paschke/ Oetker, § 407, Rn. 60; Koller, § 407, Rn. 107, § 420, Rn. 2; Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 408, Rn. 21; Seven, Gönderilen, s. 195.

gerekmektedir⁸⁰⁹. Doktrinde yer alan diğer görüşe göre ise; eşyanın teslim alındığı yer piyasa şartlarının dikkate alınması gerektiği savunulmaktadır⁸¹⁰. Bu görüş, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği itibariyle bir eser sözleşmesi olmasından hareket etmektedir. Eser sözleşmesinde eserin bedelini belirlemeye ilişkin olarak düzenlenen TBK m. 481’de “*Eserin bedeli önceden belirlenmemiş veya yaklaşık olarak belirlenmişse bedel, yapıldığı yer ve zamanda eserin değerine ve yüklenicinin giderine bakılarak belirlenir.*” hükmüne yer verilmektedir. Taşıma sözleşmeleri için bu hükümdeki “yer” ifadesinden eşyanın teslim alındığı yerin anlaşılması gerektiği ifade ettiği edilmektedir.

Kanaatimizce hangi yer ve zamanın piyasa şartlarının dikkate alınması gerektiğiyle ilgili eser sözleşmesine ilişkin hükümlerden hareket edilmesi isabetlidir. Zira taşıma sözleşmesi hukuki niteliği itibariyle eser sözleşmesidir. Bu yönüyle ikinci görüşe katılmaktayız. Ancak varılan sonuç itibariyle ikinci görüşe katılmamaktayız. Eşyanın teslim alındığı değil, eşyanın gönderilene teslim edildiği yer ve zamanın piyasa şartlarına göre belirlenmesi gerekir. Zira gözden kaçırılmamalıdır ki; eserin “*yapıldığı yer ve zamanda*” ifadesi eserin tamamlandığı yer ve zamana işaret etmektedir. Taşıma işinin yapıldığı (tamamlandığı) yer ve zaman eşyanın gönderilene teslim edildiği yer ve zamandır. Sonuç olarak, taraflar arasında taşıma ücretine ilişkin bir belirleme yapılmamışsa, taşıma ücreti eşyanın gönderilene teslim edildiği yer ve andaki piyasa şartları dikkate alınarak tespit edilmelidir.

Gönderen tarafından taşıma sözleşmesinin feshinde olduğu gibi eşya gönderilene teslim edilemeden taşıma sona erebilir. Bu halde yine taşıma ücretinin eşyanın varma yerindeki ve ancak varması öngörülen andaki piyasa şartlarına göre belirlenmesi uygun olur. Taşıma engeli sebebiyle taşımanın tamamlanmadan sona ermesi halinde de bu şekilde tespit yapılmalıdır.

II. Makul Ücret

Eşyanın gönderilene teslim edildiği veya teslim edilmesi öngörülen yer ve zamandaki piyasadaki mutlak ücret tespit edilemiyorsa, bu durumda makul bir ücrete borçlanılmış kabul edilmelidir⁸¹¹. Nitekim TTK m. 20’den de hareketle tacir olan

⁸⁰⁹ Karayazgan, s. 151; Gençtürk, s. 19, dn. 48.

⁸¹⁰ Seven, Gönderilen, s. 195, dn. 489.

⁸¹¹ Joachim/ Horn, § 407, Rn. 22, Schlüter/ Horn, § 420, Rn. 2; Werdein (Knorre/ Demuth/ Schmid), B.I, Rn. 86; Thume/ Schmidt, § 407, Rn. 59; Paschke/ Oetker, § 407, Rn. 60; Koller, § 420, Rn. 2;

taşıyıcının gördüğü iş karşılığında uygun bir ücrete hak kazanacağına yer verilmektedir.

Makul ücret, somut olayın şartları dikkate alınarak hâkim tarafından hesaplanmalıdır. Makul ücretin takdirinde yolun yanı sıra gerek kararlaştırılan taşıt gerekse de taşıma konusu eşya gibi hususlar dikkate alınmalıdır. Taşıma için kullanılan güzergâhın durumu ve taşıma mesafesi kadar eşyanın niteliği, kullanılan taşıt gibi durum ve şartlar da hâkim tarafından göz önüne alınmalıdır⁸¹². Hesaplama teknik bir bilgiyi gerektirdiğinden hâkimin bilirkişiye başvurması tavsiyeye şayandır (HMK m. 266 vd.).

Taşıyıcı ile gönderenin somut olayın şartlarını dikkate alarak ödenmesini düşündüğü taşıma ücreti farklı olabilir. Somut olayın şartları dikkate alındığında, aynı hal ve şartlar altında ortalama bir taşıyıcının ödemesi beklenebilen ücretin, hâkim tarafından makul ücret olarak tespit edilmesi gerekir⁸¹³. Örneğin, ödediği sigorta priminin azlığı ya da çokluğu talep edilen uygun ücret kapsamında önem arz etmemektedir. Uygun ücretin takdirinde dikkate alınması gereken ortalama bir taşıyıcının ödemesi gereken sigorta primidir⁸¹⁴. Dolayısıyla somut taşıyıcının ve onun ödediği prim dikkate alınmamalıdır. Bundan hareketle, uygun ücretin takdirinde taşıyıcının somut olay için yapmış olduğu harcamalar değil, söz konusu şartlarda ortalama bir taşıyıcının yapması gereken harcamalar dikkate alınmalıdır. Mevcut bir taşımının gidişatından kaynaklanan o taşıma için yapılan harcamalar dar anlamda taşıma ücretinin kapsamında değerlendirilemez. Bunlar gider olarak kabul edilir ve bu bağlamda borçlusundan talep edilebilir.

Ş2. TAŞIMA ÜCRETİNİN İSPATI

A. Taşıma Senesinde Taşıma Ücretine Yer Verilmesi

Taşıma sözleşmesiyle belirlenen bazı hususlar bunların ispatı için taşıma senedine aktarılabilir. Bu hususlardan bir kısmı da taşıma ücretine ilişkindir. Taşıma senesinde yer alan taşıma ücretiyle ilgili kayıtlar çerçevesinde taraflar iddiasını ispatlayabilirler.

Taşıma senedi düzenlenirken yer verilmesi gereken kayıtlar arasında taşıma ücretine ilişkin kayıtlar da yer almaktadır. Bunlar; TTK m. 857/1-k'de "*kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslim kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri*

Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn), § 408, Rn. 21; **Gençtürk**, s. 18-19.

⁸¹² **Arkan**, s. 146; **Seven**, Gönderilen, s. 196; **Gençtürk**, s. 18-19; **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 340.

⁸¹³ Makul ücretin objektif olarak belirlenmesi gerekmektedir, **Paschke/ Oetker**, § 421, Rn. 17.

⁸¹⁴ Taşıyıcının sorumluluk sigortası primi de taşıma ücreti hesaplanırken dikkate alınması gerekmektedir, **Karan**, s. 646.

tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kayıt” olarak ifade edilmektedir. Bu kayıt, taşıyıcının gönderen ile kararlaştırarak akdettiği taşıma sözleşmenin içeriğinde yer alan bedellerden borca katılan konumundaki gönderileni haberdar ederek bu bedelleri ödemesini sağlama amacına hizmet etmektedir.

Taşıma senedinin nüshalarından birinin eşyaya eşlik etmesi gerektiğinden taşıma senedi eşya yola çıkmadan önce düzenlenmelidir (TTK m. 856/1). Taşıma senedinde yer verilebilecek giderler taşımanın devamı esnasında çıkması muhtemel giderlerdir. Giderlerin başlangıçta tahmini ve ödenmesinin kararlaştırılması halinde esasen taşıma ücretine dâhil bir husus olarak kabul edilmesi gerekir. Zira giderler eşya için yapılmalı, harcanması duruma ve şartlara göre zorunlu olmalıdır. Bu bedellerin harcanması için ayrıca gönderenin rızası aranmamaktadır.

Taşıma ücretini gönderenin dışında üçüncü bir kişinin ödemesi taşıma senedinde kararlaştırılabilir. Ancak sözleşmenin nisbiliği ilkesi gereği borç kuralı olarak üçüncü kişilere yükletilemez. Üçüncü kişi olarak gönderilenin eşyanın teslimini kabul beyanı ile birlikte gönderilen borca kanuni olarak katılmaktadır. Taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi konumunda olan kişiyle alacaklı sıfatına sahip olan taşıyıcı arasında bir borca katılma sözleşmesinin akdedilmesi suretiyle üçüncü kişinin gönderen ile birlikte borçlu sıfatına sahip olması mümkündür. Taşıma senedinde yer verilen taşıma ücretini gönderenden başka bir kişinin ödeyecek olmasına ilişkin kayıt bu imkânı tespiti yaramaktadır.

Taşıma ücretinin taşıma senedinin içeriğinde yer almasına ilişkin düzenlemede, bekleme ücretine ilişkin bir kaydın yer alması açıkça öngörülmemektedir. Taraflar bekleme ücretine ilişkin bir kayda, yükleme süresinin makul süreden fazla olması sebebiyle taşıyıcı tarafından hak kazanıldığı durumlarda henüz eşya yola çıkılmadığından bu süre zarfından düzenlenecek bir taşıma senedinde yer verilebilir. Nitekim gönderilen kendisine bildirilen yükleme yerindeki bekleme ücretini ödemekle yükümlüdür (TTK m. 871/3). Bildirim taşıma senedinde yer alan bir kayıtla yapılması da mümkündür. Taşıma senedinde tarafların uygun gördüğü herhangi bir kayda ve bu arada bekleme ücretine ilişkin kayda yer verilmesi hukuken geçerlidir (TTK m. 857/2). Bu sebeple yüklemedeki bekleme ücretine de taşıma senedinde yer verilebilir. Buna karşın, eşyayı boşaltma yerinde hak kazanılan bekleme ücretine ilişkin kayda bu süre zarfında taşıma senedi önceden düzenlenmiş olduğundan işin niteliği gereği yer verilememektedir.

CMR taşıma senedinde de taşıma ücretine ilişkin bir takım kayıtlara yer verilmesi

öngörülmektedir (CMR m. 6/1-i). Bu kayıtlar; taşıma ücreti, giderler, gümrük vergileri⁸¹⁵ ve taşıma sözleşmesinin kurulmasından eşyanın gönderilene teslimine kadar yapılan diğer ödemeler olarak sıralanmaktadır. Hükümdeki sayım, tahdidi değil örnek kabilindedir. Madde metninde yer alan “*Charges relating to the carriage*” ifadesinden taşıma ücretiyle ilişkili olan her türlü ücretin bu kapsamda taşıma senedinde yer verilebileceği anlaşılmaktadır.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda, gümrük vergilerine de taşıma senedinde yer verilmesi öngörülmektedir (CMR m. 6/1-i). Türk hukukuna göre; gümrük vergilerinin mükellefi beyan sahibidir (Gümrük Kanunu⁸¹⁶ m. 181/2). Gümrükten eşya geçirilirken gümrük vergilerini ödemesi kararlaştırılan kişi gönderilen ise, taşıyıcı dolaylı temsilci sıfatıyla⁸¹⁷ beyan eden kişi olarak eşya için gümrük vergisini ödeyecek daha sonra bu gideri gönderilenden talep edebilecektir⁸¹⁸. Taşıma senedinde bu kaydın yer alması, gideri gönderilenden talep edebilmek için ispat amacına hizmet etmektedir⁸¹⁹. Ayrıca eşyanın kabulü halinde gönderilen taşıma senedinde yer alan ödemeleri ödemekle yükümlü tutulduğundan ödenecek gümrük vergilerine CMR taşıma senedinde yer verilmesi önem arz etmektedir (m. 13/2).

⁸¹⁵ Gümrük vergileri, eşya için hal ve şartlara göre ödenmesi zorunlu olan bir ödeme olduğundan esasen gider kapsamında değerlendirilebilir. Eşyanın gümrük masraflarının gider kapsamında değerlendirildiğine ilişkin bkz. **Thume/ Schmidt**, § 407, Rn. 63. TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından ise; bu taşımalar ülke sınırları içinde kalan taşımalar olduğundan gümrükle ilgili bir işlem söz konusu olmamakta ve böylece gümrük vergisi ödenmemektedir.

⁸¹⁶ 4458 sayılı Gümrük Kanunu, RG. 04.11.1999, S. 23866.

⁸¹⁷ Gümrük Kanunu m. 181/2'de dolaylı temsil durumunda, hesabına gümrük beyanında bulunulan kişinin de yükümlü olduğuna yer verilmektedir. Söz konusu kanunda doğrudan temsil, başkasının adına ve hesabına, dolaylı temsil ise; kendi adına ancak başkasının hesabına hareket eden kişi olarak tanımlanmaktadır (m. 5/3). Hükümde başkasının hesabına hareket, diğer bir deyişle dolaylı temsil durumunda da beyan eden kişi yükümlü olarak öngörmekte ve taşıyıcıya da temsil başlığı altında yer verilmektedir (m. 5/2). Bu kanun anlamında başkası hesabına işlem yapan kişi olarak taşıyıcı her hâlükârda gümrük vergisi yükümlüsüdür.

⁸¹⁸ **Öner**, Erdoğan, Türk Vergi Sistemi, 7. Baskı, Ankara 2016, s. 320; **Selen**, Ufuk, Gümrük İşlemleri ve Vergilendirilmesi, 8. Baskı, Bursa 2016, s. 152-13. Gümrük Kanunu m. 181/2'de gümrük vergisi yükümlüsünün “*beyan sahibi*”, yani beyan eden kişi olduğu açıkça belirtilmekle birlikte doktrinde bazı yazarlar yükümlü olarak eşyanın malikliğini dikkate almaktadır. Bu konuda bkz. **Ercan**, Tayfun, Gümrük Uyuşmazlıkları ve Çözüm Yolları, Ankara 2012, s. 18. Ayrıca Bilici, taşıma senedinin bulunduğu taşımalarda gönderilen olarak gösterilen kişinin gümrük vergisi anlamında malik olduğunu ve böylece bu kişinin yükümlü olduğunu belirtmektedir, **Bilici**, Nurettin, Vergi Hukuku, C. 2, 34. Baskı, Ankara 2015, s. 158. Gümrük vergisi yükümlüsünün malik olması gerektiğine ilişkin kanuni bir dayanak olmadığı gibi, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi için eşyanın gönderenin veya gönderilenin mülkiyetinde bulunması da aranmamaktadır.

⁸¹⁹ **Koller**, § 408, Rn. 2.

CMR taşıma senedinde⁸²⁰ açıkça taşıma ücretinin gönderenden başka bir kişi tarafından ödenmesine ilişkin kayda yer verilmesi gerektiği CMR’de düzenlenmemektedir. Karaman Coşgun’a göre; böyle bir durumda söz konusu kayıt CMR’de düzenlenmediğinden, uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde TTK hükümleri uygulanmalıdır⁸²¹. Ancak CMR taşıma senedinde, gerekli görülen her türlü kayda yer verilebileceği gözden kaçırılmamalıdır (CMR m. 6/3). Dolayısıyla taşıma ücretinin gönderenden başka bir kişinin ödemesine ilişkin kayda CMR taşıma senedinde yer verileceği ifade edilmelidir.

Taşıma ücretinin miktarıyla veya taşıma ücretiyle ilgili başkaca herhangi bir kaydın TTK veya CMR taşıma senedinde yer almaması taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etki etmemektedir (TTK m. 856/2; CMR m. 4). Bu kayıtları haiz bir taşıma senedinin kaybolması da taşıma sözleşmesinin geçerliliği üzerinde bir etki doğurmamaktadır. TTK m. 871/2’deki “...ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamıyorsa, gönderilen, ...kararlaştırılan taşıma ücretini ödemek zorundadır.” ifadesinden de taşıma ücretinin taşıma senedinde yer verilmese de taşıma ücretinin ödenmesi gerektiği ve dolayısıyla her şeyden önce bu halde dahi taşıma sözleşmesinin var olduğu anlaşılmaktadır⁸²². Böylece maddi hukuk bakımından bir hak kaybının söz konusu olmadığı söylenebilir. İspat açısından taşıma senedine dayanılamamış olunur⁸²³. Bu halde taşıma ücretiyle ilgili herhangi bir iddiada bulunan kişi iddiasını genel ispat hukuku kuralları çerçevesinde ispat edebilir.

⁸²⁰ CMR’nin İngilizce metninde “*consignment note*” olarak yer alan belge CMR’nin Türkçe resmi tercümesinde “*sevk mektubu*” olarak yer almaktadır. Bu belge doktrinde de genellikle sevk mektubu kavramıyla ifade edilmektedir. Alman hukukunda kıymetli evrak niteliğini haiz “*Ladeschein*” ve yalnızca ispat fonksiyonuna sahip “*Frachtbrief*” olmak üzere iki tür taşıma senedi bulunmaktadır. İki farklı fonksiyona sahip belgenin farklı kavramlarla ifade edilmesi isabetli olabilir. Türk hukukunda ise, sadece ispat fonksiyonuna sahip “*taşıma senedi*” olarak adlandırılan bir belge bulunmaktadır. Bu belge Alman hukukundaki “*Frachtbrief*”e ve CMR’deki “*consignment note*”a karşılık gelmektedir. Nitekim CMR’nin Almanca tercümesinde “*consignment note*” yerine “*Frachtbrief*” kavramı kullanılmıştır. Dolayısıyla “*sevk mektubu*” yerine “*CMR taşıma senedi*” kavramının tercih edilmesi uygun olacaktır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. **Yeşilova**, Aras, “*CMR- Taşıma Senedinin İspat Kuvveti*” (Taşıma Senedi), Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2005, C. 7, S. 1, s. 237-273, s. 238-240. Doktrinde sevk mektubu şeklindeki kullanım için bkz. **Eminoğlu**, s. 30-43; **Karan**, s. 121 vd., **Akıncı**, s. 43 vd.

⁸²¹ **Karaman Coşgun**, s. 277.

⁸²² **Seven**, Gönderilen, s. 195.

⁸²³ **Eriş**, s. 361.

I. Taşıma Senedinde Taşıma Ücretinin Hesaplanmasına İlişkin Ölçülerin Varlığı

Taşıma ücretinin ödenmesinden önce miktarının hesaplanması gerekebilir. Taşıma sözleşmesinin tarafları arasında hesaplanan taşıma senedinde yer alan eşyanın sayısı, ağırlığı veya başka ölçüyle gösterilen miktarına göre yapılması kararlaştırılabilir. Bu şekilde bir kararlaştırma var ise; TTK'nın uygulama alanına giren taşımalar bakımından taşıma senedinde yer alan kayıtların doğru olduğu karine olarak⁸²⁴ kabul edilir (m. 870/4). Kayıtların doğruluğunu denetleme konusunda uygun araçların hazır bulunmadığına ilişkin çekince konulması karinenin doğruluğu konusunda herhangi bir etki doğurmamaktadır. Hesaplamaya ilişkin olan bu karine, taşıma sözleşmesinin içeriğine ilişkin olmakla birlikte, TTK m. 870/4 hükmünün TTK m. 858 hükmüne göre özel hüküm niteliğinde olması sebebiyle taşıma senedinin iki tarafça imzalanması gerekmemektedir⁸²⁵. Taşıma senedinde gönderenin imzasının bulunması yeterlidir⁸²⁶.

CMR'de taşıma ücretinin hesaplanmasına ilişkin karineye açıkça yer verilmemektedir. Buna karşın, taşıma senedinin taşıma sözleşmesinin içeriğine karine teşkil ettiğine ilişkin m. 9/1 hükmü bu karineyi kapsar niteliktedir. Dolayısıyla bu durumda m. 9/1 hükmü uygulanmalıdır. Ancak CMR taşıma senedinin iki tarafça imzalanması şart koşulduğundan karinenin varlığından söz edebilmek için CMR taşıma senedinin hem gönderen hem de taşıyıcı tarafından imzalanması gerekmektedir (CMR m. 5/1).

II. Gönderilenin Taşıma Ücretini Taşıma Senediyle Sınırlı Olarak Ödemesi

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda, taşıma sözleşmesi için üçüncü kişi konumunda bulunan gönderilenin taşıma ücretini ödemesi miktarının taşıma senediyle ispatına bağlı tutulmaktadır. TTK m. 871/2'de; eşyayı kabul eden gönderilen "*...taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde*

⁸²⁴ Her ne kadar hükümde "*varsayılır*" ifadesi kullanılmakta ise de ispat hukuku açısından varsayımın (faraziyenin) değil, mehaz HGB § 420/5 hükmünde yer aldığı üzere bir karinenin (Vermutung) bulunduğu kabul edilmelidir, **Seven**, Gönderilen, s. 196-197.

⁸²⁵ TTK m. 1526/2 hükmüne göre; konişmentonun, taşıma senedinin ve sigorta poliçesinin imzası elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabilir. Düzenlendikleri ülke kanunlarının izin verdiği ölçüde bu senetlerde yer alacak kayıtlar el yazısı, telgraf, teleks, faks ve elektronik diğer araçlarla yazılabilir, oluşturulabilir, gönderilebilir. Taşıma senedinin Türkiye'de düzenlenmesi halinde ise; TTK m. 856/2 hükmü dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla, el yazısı ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imza, damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilir.

⁸²⁶ **Seven**, Gönderilen, s. 197.

gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür.”. Burada tartışılması gereken mesele; taşıma senedinde taşıma ücretine ilişkin kaydın yer almasının maddi hukuka mı yoksa ispat hukukuna mı hizmet ettiği. Bu hüküm lafzi yorumlandığında, gönderilen taşıma senedinde belirtilen tutarla sınırlı olarak taşıma ücretinden sorumlu tutulacaktır. Bu tutarın daha fazlasından katiben sorumlu olmayacağı anlaşılmaktadır.

Taşıma senedinin varlık amacı dikkate alındığında böyle bir sonuca ulaşılamayabilir. Taşıma senedi, taşıma sözleşmesini teyit ve tevsik etmek üzere düzenlenen belgelerdir⁸²⁷. TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda, iki tarafça imzalanmak şartıyla, taşıma senedi; taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına karinedir (m. 858/1)⁸²⁸. Kendi aleyhine sonuç doğuracak kişi olarak taşıma senedinin en azından gönderen tarafından imzalanması gerekir (TTK m. 856/1). Taşıma senedi, düzenleyenin kendi aleyhine hazırladığı ve aleyhine sonuç doğurmaya imkân tanıyan yazılı bir belge olarak medeni usul hukuku bakımından da senet olarak nitelendirilir⁸²⁹. Bir senedin varlığı veya yokluğu hüküm ve sonuçlarını usul hukuku bakımından doğurmaktadır (HMK m. 201 vd.). Taşıma senedinin maddi hukuka değil, usul hukukuna etkili olması sebebiyle yokluğu dahi taşıma sözleşmesinin kuruluşu üzerinde önem arz etmemektedir (TTK m. 856/2).

Gönderilenin taşıma ücretini ödeme borcu dikkate alındığında, kanunda taşıma ücretinin taşıma senedinde yer verildiği haliyle ödenmesinden bahsedildiği görülmektedir (TTK m. 871/2). Taşıma senedi üç nüsha halinde düzenlenmektedir. Bunlardan biri gönderende kalmakta, biri eşyaya eşlik etmekte iken, diğeri ise, taşıyıcıya ait olmaktadır (TTK m. 856/1). Gönderilen eşyaya eşlik eden senet nüshasından karşılaştırılan taşıma ücretini ve miktarını öğrenebilir. Bunun yanında taşıyıcı, taşıma ücretinin ve miktarının karşılaştırıldığına ilişkin iddiasının ispatı için sahip olduğu taşıma senedi nüshasını

⁸²⁷ **Koller**, § 408, Rn. 2; **Karan**, s. 122; **Tüzüner**, s. 180; **Erdil**, s. 69-70; **Eriş**, s. 313; **Adıgüzel**, Burak, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu (Multimodal Taşıma), Ankara 2015, s. 325-326.

⁸²⁸ Her ne kadar hükümde “...*kanıt oluşturur*” ifadesi kullanılmışsa da hükümde kastedilenin taşıma senedinin adi karine (wiederleglichen Vermutung) niteliğine sahip olduğudur, **Canaris**, § 31 II, Rn. 12.

⁸²⁹ **Erdönmez**, Güray (**Pekcanitez**, Hakan/ **Özekes**, Muhammet/ **Akkan**, Mine/ **Taş Korkmaz**, Mine (Editör)), Pekcanitez Usul Hukuku- Medeni Usul Hukuku, C. 2, İstanbul 2017, s. 1773; **Pekcanitez**, Hakan/ **Atalay**, Oğuz/ **Özekes**, Muhammet, Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı, 4. Baskı, Ankara 2016, s. 415-420; **Kuru**, Baki, İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku, İstanbul 2016, s. 346; **Arslan / Yılmaz / Taşpınar Ayvaz**, s. 395-396.

kullanabilir⁸³⁰.

Taşıma ücretinin kısmen ödenmesi veya hiç ödenmemesi durumuna taşıma senedinde yer verilmesi kanunda özel olarak düzenlenerek ispat hukukunun yanında taşıma senedine maddi hukuk bakımından da bir fonksiyon tanınmıştır⁸³¹. Bu fonksiyon gönderilenden taşıma ücreti talebine miktar itibarıyla üst sınır oluşturmasıdır. Ancak taşıma senedinde taşıma ücretinin hiç düzenlenmediği veya taşıma senedi düzenlenmekle birlikte gönderilene ibraz edilmediği durumlarda taşıma ücreti mevcut olsa dahi taşıma senedinin böyle bir fonksiyonu bulunmamaktadır. Bu durumlarda gönderilen makul olması şartıyla taşıma ücretini herhangi üst sınır olmaksızın ödemekle yükümlü tutulmaktadır. Belirtmek gerekir ki; taşıma senedinde taşıma ücretine ilişkin bir kayıt yer almadığından bahisle taşıma ücretinin borçlusu olmadığı ileri sürülememektedir (TTK m. 871/2).

Taşıma ücretine taşıma senedinde yer verilmesi hali gönderilen bakımından taşıma ücretinin kesin olarak ispatı anlamına gelmektedir. Gönderilen bakımından bu sonuç diğer ispat hukuku vasıtalarıyla değiştirilemez. Taşıma senedi dışındaki bir ispat vasıtasıyla bir şekilde gönderenin taşıma ücretinin daha azını ödediğini taşıyıcı tarafından ispatlanmaya çalışılsa dahi gönderilen buna itibar etmek zorunda değildir.

CMR'de de gönderilenin taşıma ücretinin taşıma senedinde öngörüldüğü miktarıyla ödenmesi gerektiği belirtilmektedir (m. 13/2). Bu miktarı ödemekten kaçınan gönderilene taşıyıcı eşyayı teslimden imtina edebilir.

III. Taşıma Senedinde Uluslararası Teslim Şekillerinin Öngörmüş Olduğu Kayıtlara Yer Verilmesi

Taşıma sözleşmesi çoğu zaman başka bir sözleşmenin ifası amacına hizmet etmektedir. Bu sözleşmelerden birisi de satış sözleşmesidir. Mesafeli satışlarda, eşyanın satıcının bulunduğu yerden alıcının öngördüğü başka bir yere taşınması gerekir. Satış sözleşmesinin tarafları bir taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi akdetmek suretiyle bu ihtiyacı karşılamaktadır.

⁸³⁰ Taşıma senedinin her biri nüshası ayrı bir ispat vasıtasıdır, **Reuschle (Hartenstein/ Reuschle)**, s. 37; **Thume/Schmidt**, § 408, Rn. 16; **Koller**, § 408, Rn. 17; **Reuschle (Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn)**, § 408, Rn. 6. Bu nüshalar bir taşıma senedinin fotokopisi olarak değerlendirilemez.

⁸³¹ **Arkan**, Sabih, “*Türk Ticaret Kanunu’nun Taşıma Senetleri ve İlmühaberelere İlişkin Hükümleri Üzerine İnceleme (Taşıma Senetleri)*”, Batider 1978, C. IX, S. 4, s. 1025-1046, s. 1042.

Uluslararası satış ile uluslararası taşıma sözleşmelerinde⁸³², sözleşmenin taraflarının genellikle farklı ülkenin tabiiyetinde bulunmaları ve bu ülkelerin farklı hukuk sistemlerini uygulaması ortaya çıkması muhtemel uyuşmazlıkları ve yorum farklılıklarını da beraberinde getirmektedir⁸³³. Bu sorunları gidermek üzere uluslararası ticarete kullanılan ticari terimlerin açıklanması ve bunların yeknesak hale getirilmesi için 1936 yılından beri ICC (Milletlerarası Ticaret Odası) bir takım kayıtları formüle ederek yayınlamaktadır⁸³⁴. INCOTERMS (International Commercial Terms) olarak adlandırılan bu kurallar uluslararası satış sözleşmelerinde tarafların birbirini tanımaması sebebiyle ortaya çıkan güven sorununu da ortadan kaldırmaya hizmet etmektedir⁸³⁵.

Saymış olduğumuz bu faydalardan dolayı uluslararası satış sözleşmelerinin akdi esnasında taraflar bu kayıtlara yer verebilirler. Akdedilen bu satış sözleşmelerinin ifası için de taraflar taşıma sözleşmesinin akdinde bu kayıtları dikkate alabilirler. Hatta bu kayıtlara TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda tarafların sözleşmede öngörmesi şartıyla uygulanması mümkündür⁸³⁶. Tarafların taşıma sözleşmesini teyit ve tevsik eden taşıma senedinde de bu kayıtlara yer vermeleri muhtemeldir. Bu kayıtlardan bazıları taşıma ücretine ve taşımayla ilgili giderlere ilişkindir.

ICC'nin en son hazırlayarak ilan ettiği kayıtlar INCOTERMS 2010'dur. INCOTERMS 2010'da karayoluyla yapılan taşımalarda⁸³⁷ taşıma ücretine ve taşıma giderlerine ilişkin kayıtlar ve kısaltmaları şunlardır:

Free Carrier (FCA)	:Taşıma Ücreti Ödenmemiş Olarak Teslim
Carriage Paid To (CPT)	:Taşıma Ücreti Ödenmiş Olarak Teslim

⁸³² “Uluslararası taşıma sözleşmesi” kavramından kastımız; ülke sınırlarını aşan taşıma sözleşmeleridir. CMR'nin uygulama alanına giren taşıma sözleşmeleri bu kapsamda değerlendirilir.

⁸³³ **Sunal Erguvan**, s. 116.

⁸³⁴ **Sunal Erguvan**, s. 116.

⁸³⁵ **Seven**, Gönderilen, s. 97.

⁸³⁶ **Ekşi**, Nuray, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2015, s. 183.

⁸³⁷ Diğer kayıtların karayolunun yanı sıra diğer taşıma türlerinde de uygulanma kabiliyeti olmakla birlikte şu kayıtlar sadece deniz veya su yoluyla yapılacak taşımalara ilişkindir: “Free Alongside Ship (FAS) [Gemi Doğrultusunda Masrafsız]”, “Free On Board (FOB) [Gemide Masrafsız]”, “Cost and Freight (CFR) [Masraflar ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim]”, “Cost, Insurance And Freight (CIF) [Masraflar, Sigorta Primi ve Navlun Ödenmiş Olarak Teslim]”. Bu kayıtların karayoluyla yapılan taşımalarda kararlaştırılması durumunda örneğin; gemi yerine karayolu taşıtı anlaşılması gibi karayoluna uyarlanarak geçerli kabul edilmesi doktrinde ileri sürülmektedir ve Yargıtay tarafından kabul edilmektedir. Bu konuda bkz. **Ekşi**, s. 195.

Carriage and Insured Paid To (CIP)	:Taşıma Ücreti ve Sigorta Primi Ödenmiş Olarak Teslim
Delivered At Terminal (DAT)	:Terminalde Teslim
Delivered At Place (DAP)	:Belirlenen Yerde Teslim
Delivered Duty Paid (DDP)	:Gümrük Vergileri Ödenmiş Olarak Teslim

Taşıma senedinde bu kayıtlarda biri bulunuyor olabilir. Bu halde ICC tarafından ilan edilen anlamlarına göre taşıma ücretinin veya giderlerin gönderilen tarafından ödenip ödenmeyeceği belirlenmelidir. Örneğin; taşıma senedinde “*Freight Paid To (CPT)*” kaydı bulunuyor olabilir. Bu halde taşıma ücretinin peşin olarak ödendiği karine olarak kabul edilmelidir⁸³⁸. Dolayısıyla bu gibi hallerde taşıma ücreti gönderilenden talep edilemeyecektir⁸³⁹. Buna karşın “*Free Carrier (FCA)*” kaydı bulunuyorsa taşıma ücretinin ödenmediği varsayılmalıdır. Bu durumun aksi iddia edilirse, senede karşı senetle ispat kuralı gereğince aksinin senetle ispatı gerekir (HMK m. 201/1).

B. Yük Senedinde Taşıma Ücretine Yer Verilmesi

Taşıma sözleşmesinin akdedildiği her durumda bir taşıma senedinin düzenlenmesi şart değildir. Taşıma senedi, taraflardan birinin talebi üzerine düzenlenmektedir (TTK m. 856/1). Ancak taraflar taşıma senedini düzenlemeyi tercih etmeyebilir.

Taşıma senedinin düzenlenmediği hallerde, gönderen talepte bulunursa taşıyıcı eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içermesi gereken “*yük senedi*” adı verilen⁸⁴⁰ bir senet düzenleyerek gönderene vermelidir (TTK m. 859). Bu senet de düzenlenme amacı itibarıyla taşıma senedinden farklı bir amaca hizmet etmemektedir. Gönderen, taşıyıcının imzasını taşıyan yük senedi ile ispat hukukunu senede bağladığı hukuki imkânlardan faydalanmaktadır (HMK m. 200 vd.)⁸⁴¹.

Yük senedine ilişkin TTK m. 859 hükmü düzenlemesi yeterince açık değildir. Hükümde bahsedilen “*eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgiler*”in neler olduğu tam olarak anlaşılammaktadır. Taşıma ücreti, taşımaya ilişkindir. O halde yük senedinde taşıma

⁸³⁸ Erdil, s. 352; Thume/ Schmidt, § 408, Rn. 38, 41; Schlüter/ Horn, § 420, Rn. 38; Möglich, § 420, Rn. 3.

⁸³⁹ Valder, s. 267; Herber/ Piper, Art. 13, Rn. 38.

⁸⁴⁰ Düzenlenen bu senet eTTK m. 770’de “*ilmühaber*” olarak adlandırılmaktaydı.

⁸⁴¹ Arkan, Taşıma Senetleri, s. 1043.

ücretine ilişkin bilgilerin yer alması beklenir. Buna karşın taşıma ücretine yer verilmemesi sadece gönderenin bu senede sağlanan ispat imkânından faydalanamamasına sebep olur.

Yük senedinde taşınan eşya hakkında yeterli bilgi bulunmalıdır. Taşınan eşyanın sayısı, ağırlığı veya başka herhangi bir ölçüyle gösterilen miktarı da bu bilgilerden bazılarıdır. Taraflar arasında taşıma ücretinin açıkça belirtilmesi yerine hesaplanarak ortaya çıkarılması kararlaştırılmış olabilir. Tıpkı taşıma senedinde olduğu gibi yük senedinde yer verilen eşyaya ilişkin ölçü miktarlarının doğruluğu karine olarak kabul edileceği TTK'da düzenlenmiştir (m. 870/4). Durum böyle olmakla birlikte, bu düzenleme bir takım sorunları da beraberinde getirmektedir.

Taşıma senedi üç özgün nüsha olarak hazırlanır. Bir nüsha gönderende kalmaktadır. Diğer eşyaya eşlik ederken, üçüncüsü taşıyıcıda kalır. Taşıma ücretinin hesaplanmasında öngörülen ölçü miktarlarına taşıma senedinde yer verildiği durumlarda taşıyıcı gönderilene sahip olduğu taşıma senedini göstererek ondan taşıma ücretini talep edebilir. Ancak yük senedi birden fazla düzenlenmeyebilir. Bu durumda taşıyıcının elinde herhangi bir yük senedi bulunmamaktadır. Yalnızca bir yük senedinin düzenlendiği durumlarda taşıyıcı gönderilenden taşıma ücretini talep ederken TTK m. 870/4'te yer verilen karineye dayanamaz⁸⁴².

Taşıma ücretinin miktarı açıkça yük senedinde belirtilebilir. Yük senedinin birden fazla düzenlenmesi durumunda taşıyıcı da bir nüsha kalabilir. Ancak önemle vurgulamak gerekir ki; yük senedi taşıyıcı tarafından imzalanmaktadır. Bir belgenin senet olarak değerlendirilebilmesi için kişinin belgeyi kendi aleyhine düzenlemesi gerekir⁸⁴³. En azından borçlunun imzasının bulunması gerekir (TBK m. 15/1). Taşıma ücretinin borçlusu, ödemeyi taahhüt eden kişi olarak gönderendir. Alacaklı kendi lehine düzenlediği bir belgeye dayanarak borçluyu taşıma ücretini ödemeye zorlayamaz. Taşıyıcı sırf sahip olduğu yük senedine dayanarak açacağı bir davada taşıma ücreti alacağını varlığını ispat edemeyecektir.

Yük senedinin birden fazla düzenlendiği durumlarda taşıma ücretinin yük senedindeki eşyanın sayısı, ağırlığı veya başka herhangi bir ölçüyle gösterilen miktarına dayanarak hesaplanması gerekiyorsa, kişinin kendi düzenlediği belgeye dayanamaması ilkesine TTK m. 870/4 hükmü ile istisna getirildiğini kabul etmek gerekmektedir. Taşıyıcı

⁸⁴² Seven, Gönderilen, s. 199.

⁸⁴³ Erdönmez (Pekcanitez/ Özeker/ Akkan/ Taş Korkmaz), s. 1773; Pekcanitez/ Atalay/ Özeker, s. 415-420; Kuru, s. 346; Arslan/ Yılmaz/ Taşpınar Ayvaz, s. 395-396.

bu durumda kendi düzenlediği yük senedindeki kayıtlara dayanabilecekse de iki durumu ispat etmelidir. Bunlardan biri, imzaladığı yük senedini gönderilene teslim ettiği⁸⁴⁴. Zira TTK m. 859'de taşıyıcı tarafından imzalanan senedin gönderene teslim edilmesini zorunlu kılınmıştır. Diğeri ise, taşıma ücretinin hesaplanmasında kullanılacak ücret birimidir.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar bakımından yük senedi veya taşıma senedinin yokluğunda düzenlenebilen başkaca benzer bir senet bulunmamaktadır.

C. Taşıma Ücretinin Diğer Belgelerle İspatı

Taşıma senedinin gönderilene ibraz edilmediği veya edilemediği durumlarda taşıma ücretine ilişkin tek ispat vasıtası yük senedi değildir. Taşıma senedinin düzenlenmediği bir taşımada yük senedi de düzenlenmeyebilir. Bunun yanında taşıma veya yük senedi gönderilene ibraz edilmekle birlikte taşıma veya yük senedinde taşıma ücretine ilişkin kayıtlara yer verilmeyebilir. Taşıma ücretine ilişkin ispat, HMK'nın ispat hukuku kurallarına uygun olmalıdır (m. 200 vd.)⁸⁴⁵. HMK m. 200/1'e göre; hukuki işlemlerin, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri ikibinbeşyüz Türk Lirasını geçtiği takdirde senetle ispat olunması gerekir. Tespit edilen miktar ikibinbeşyüz TL'den az ise, senetle ispat etme zorunluluğu bulunmamaktadır. Taşıma ücretine ilişkin açılan bir davada bu miktarın hesabında taşıma konusu eşyanın değil, taşıma ücretinin miktarı esas alınmalıdır⁸⁴⁶.

§3. ZAMANAŞIMI

A. Taşıma Ücretine İlişkin Doğrudan Talepte Zamanaşımı

Taşıma ücretine ilişkin doğrudan talepte zamanaşımından kasıt; taşıyıcının ücretine ilişkin alacak davalarında uygulanması gereken zamanaşımıdır. Gönderen ile gönderilenin eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmeden kaynaklanan talebinin kanunun öngördüğü taşıma ücretine ilişkin sonucunda; taşıma ücretine ilişkin zamanaşımı dolaylı talepte zamanaşımı olarak değerlendirilmelidir.

TTK Taşıma İşleri kitabında zamanaşımı bir hükümde toplanmıştır (m. 855). Ancak bu hüküm taşıyıcının taşıma ücretine ilişkin alacak davalarında uygulanıp

⁸⁴⁴ Seven, Gönderilen, s. 199.

⁸⁴⁵ Yargıtay isabetli olarak taşıma ücreti için taşıyıcının tek başına düzenlediği faturayı yeterli görmemektedir. Bkz. 11. HD., 02.03.2015, E. 17475, K. 2799 (Eriş, s. 34-35); 11. HD., 17.12.2014, E. 13095, K. 19952 (Eriş, s. 316-317).

⁸⁴⁶ Seven, Gönderilen, s. 43.

uygulanamayacağı noktasında açık değildir. Zira hüküm; “*Bu Kitap hükümlerine tabi taşımalarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarda ise bir yılda zamanaşımına uğrar.*” şeklinde düzenlenmektedir (m. 855/1). Hüküm lafzi olarak yorumlanırsa; yolcu taşımalarında yolcunun ölümü veya yaralanması ile başkaca zararlarında zamanaşımının yanında eşya taşımalarında ortaya çıkan zararlarda zamanaşımını düzenlemektedir. Ancak bu hüküm sadece eşya taşımaları için haksız fiil taleplerine ilişkin bu zamanaşımı süresinde uygulanabilmesi gerektiği şeklinde anlaşılmaya müsaittir. Zira örnekler haksız fiil olarak değerlendirilen ölüm veya yaralanmaya ilişkindir. Taşıyıcının alacakları ve bu arada taşıma ücreti kanun metninde açıkça zikredilmemektedir. Oysaki eTTK'da taşıma ücretine ilişkin zamanaşımının açıkça bir yıl olduğu düzenlenmekteydi (m. 767/1)⁸⁴⁷.

Lafzi yorum kapsamında değerlendirilebilecek diğer bir husus, “*zarar*” kavramıdır. Taşıma ücretinin bir alacak olarak “*zarar*” kavramı bakımından değerlendirilmesi gerekir. Böyle bir değerlendirmede hükmün örneklerden soyut şekilde zarar unsurunun alacaklar bakımından mevcudiyeti tartışılmalıdır. Taşıma ücretine ilişkin sorumluluk gönderenin taşıma sözleşmesiyle taşıma ücretini üstlenmesinden kaynaklanmaktadır. Borçlar hukukunda sözleşmeden doğan sorumluluğun şartları; sözleşmenin ihlâli, zarar, ihlâl fiili ile zarar arasında uygun illiyet bağı ve kusur olarak sayılmaktadır⁸⁴⁸. Sözleşmeden doğan alacaklarda zarar; alacaklının hukuk düzeni tarafından korunan menfaatlerinde iradesi olmaksızın ortaya çıkan azalmalardır⁸⁴⁹. Borçlunun temerrüdü hükümleri dışında, borçlanılan edimin ifası mümkün olduğu hallerde, alacaklının malvarlığı değerlerinde azalma, diğer bir deyişle zarar söz konusu olmamaktadır⁸⁵⁰. Borçlunun temerrüdü halinde, alacaklı seçimlik haklarından birini seçerek zararının giderilmesini talep edebilmektedir⁸⁵¹.

TBK'ya göre; muaccel bir borcun borçlusu, kural olarak alacaklının ihtarıyla

⁸⁴⁷ eTTK m. 767/1 hükmü “*Haksız olarak alınan taşıma ücretinin geri alınması ve taşıma ücreti dahil olmak üzere taşıma mukavelesinden doğan bütün alacaklar bir yılda müruruzamana uğrar.*” şeklinde düzenlenmişti.

⁸⁴⁸ **Eren**, s. 1051-1067.

⁸⁴⁹ **Eren**, s. 1052. Sözleşmenin ihlali neticesinde maddi ve manevi zarar olarak ikiye ayrılmaktadır. Maddi zarar ise kendi içinde; müspet zarar ve menfi zarar olarak ayrılmaktadır.

⁸⁵⁰ **Eren**, s. 1052-1053.

⁸⁵¹ TBK m. 125 hükmüne göre; karşılıklı borç yükleyen sözleşmelerde borçlunun temerrüdü halinde alacaklı, aynen ifa ile gecikme tazminatını veya aynen ifadan vazgeçerek müspet zararının ya da sözleşmeden dönerek menfi zararının tazminini talep edebilir.

temerrüde düşmektedir (m. 117/1). Ancak belirli vadeli borçlarda ihtara gerek olmaksızın borçlu temerrüde düşmektedir (m. 117/2). TTK m. 855/1'deki zamanaşımı hükmünün, TTK m. 1530/2 hükmü kapsamında ihtara gerek olmaksızın her taşıma ücretinin borçlusunun temerrüde düşürüp düşmediğinin de değerlendirilmesi gerekir. Hüküm; “*Ticari işletmeler arasında mal ve hizmet tedariki amacıyla yapılan işlemlerde, ... sözleşmede öngörülmüş bulunan tarihte veya belirtilen ödeme süresinde borcunu ödemezse, ihtara gerek olmaksızın temerrüde düşer.*” şeklindedir. Hükümün kişi bakımından uygulama alanı sözleşmenin ticari işletmeler arasında akdedilmiş olmasıdır. Taşıma işleri, hüküm kapsamında hizmet tedariki amacıyla yapılan işleme dâhildir⁸⁵². Ancak taşıyıcı her halde tacir kabul edilse de gönderenin her zaman tacir olduğundan dolayısıyla, taşıma sözleşmesinin her durumda ticari işletmeler arasında akdedildiğinden bahsedilemez. Oysa hükmün uygulanabilmesi için gönderenin tacir olması ve taşıma sözleşmesini ticari işletmesi için akdetmesi gerekir⁸⁵³. Aksi halde hüküm uygulanamaz. Hükümün uygulanabildiği hallerde sözleşmede vade veya ödeme süresi kararlaştırılmışsa bu tarihte ihtara gerek olmaksızın muacceliyetle birlikte borçlu temerrüde düşmektedir⁸⁵⁴. Eğer sözleşmede herhangi bir vade veya ödeme süresi kararlaştırılmamışsa; fatura veya eş değer ödeme talebinin borçlu tarafından alınmasından ya da mal veya hizmetin teslim alınmasından itibaren otuz gün sonra temerrüde düşmektedir (TTK m. 1530/4). Sonuç olarak, gönderenin tacir olmadığı ve taşıma sözleşmesini ticari işletmesine ilişkin olarak akdetmediği durumlarda muacceliyet ile birlikte borçlu temerrüde düşmemektedir. Bu hallerde ise, zarardan bahsetmek mümkün olmamaktadır.

Borçlunun temerrüdü hükümleri göz önünde bulundurulmazsa, TTK zamanaşımı hükümlerini uygulama imkânı olmadığından, genel hükümlere gitme ihtiyacı doğmaktadır. Genel hüküm olarak TBK hükümlerine gidildiğinde ise, TBK'nın bir takım sözleşmelere öngörmüş olduğu beş yıllık zamanaşımının mı yoksa bunların dışında kalan on yıllık zamanaşımının mı uygulanacağı sorunu ile karşılaşmaktadır. Beş yıllık zamanaşımını

⁸⁵² **Atamer**, Yeşim M. / **Okutan Nilsson**, Gül, “*Para Alacaklısının Geç Ödemelere Karşı Korunmasına İlişkin Yeni TK M. 1530 Düzenlemesi ve Uygulama Alanı*”, Batider 2013, C. XXIX, S. 3, s. 31-82, s. 76.

⁸⁵³ **Ayan**, Serkan, “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1530. Maddesi Gereğince Borçlunun Temerrüdü*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2010, C. 12, Özel Sayı, s. 717-793, s. 731-733; **Atamer/ Okutan Nilsson**, s. 64-66; **Ülgen (Ülgen/ Helvacı/ Kendigelen/ Kaya/ Nomer Ertan)**, s. 315.

⁸⁵⁴ **Ayan**, s. 739; **Atamer/ Okutan Nilsson**, s. 45; **Çağlayan**, Pınar, “*Avrupa Birliği Yönergeleri ve Alman Hukukundaki Deneyimler Işığında Mal ve Hizmet Tedarikinde Geç Ödemenin Sonuçları (TTK MD. 1530)*”, Batider 2011, C. XXVII, S. 2, s. 173-243, s. 219-220; **Güzel**, Pınar, “*Avrupa Birliği Mevzuatı Işığında Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Ticari İşlemlerde Geç Ödeme ve KOBİ'lerin Korunması*”, TBB Dergisi 2011, S. 96, s. 319-330, s. 326.

düzenleyen TBK m. 147’de sayılan sözleşmeler arasında taşıma sözleşmesi yer almamaktadır. Ancak vekâlet sözleşmesinden doğan alacak (m. 147/5) ile eser sözleşmesinden doğan alacaklar (m. 147/6) hüküm kapsamında yer almaktadır. O halde, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin tespiti, bu sözleşmeden doğan alacakların zamanaşımı süresinin uzunluğunu belirleyecektir. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği, eser sözleşmesi veya vekâlet sözleşmesi olarak kabul edilirse, taşıma ücreti ve taşıma sözleşmesinden doğan diğer alacaklar beş yıllık zamanaşımı süresine tabi olacaktır⁸⁵⁵. Ancak taşıma sözleşmesi hukuki niteliği itibariyle kendine özgü bir sözleşme olarak nitelendirilirse, bu alacaklar için on yıllık bir zamanaşımının bulunduğu tespit edilmektedir (TBK m. 146)⁸⁵⁶.

Karşı tarafa borç yükleyen sözleşmelerde, borçlunun temerrüde düşmesi için öncelikle borçluya uygun bir sürenin tanınması gerekmektedir (TBK m. 123). Dolayısıyla bu halde tanınan süre boyunca borçlu temerrüde düşmemiştir. Temerrüde düşülmemesi durumunda ise bir “zarar”ın ortaya çıktığından bahsedilemez. Böyle düşünüldüğünde, yukarıda bahsedilen borçlunun temerrüdünün göz önünde bulundurulmadığı sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Bu durum ise; haklı bir sebep olmaksızın taşıma ücreti ve diğer alacaklarda zamanaşımı için taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin tespitine göre, eser sözleşmesi veya vekâlet sözleşmesi olarak kabulünde beş yıllık ve hatta kendine özgü sözleşme olarak kabulünde on yıllık bir zamanaşımı süresinin var olmasına yol açacaktır.

Zamanaşımına ilişkin sürenin beş veya on yıl olarak tespitinin kanun koyucunun TTK m. 855/1 hükmünü düzenlemekteki amacına hizmet ettiğini söyleyebilmek pek mümkün gözükmemektedir. Zira hükmün gerekçesi; “*Dördüncü kitap hükümlerine tâbi taşımadan doğan her türlü talep hakları bir yıllık zamanaşımına tâbidir.*” şeklinde düzenlenmektedir⁸⁵⁷. Hükmün TBMM Genel Kurulu’nda verilen bir öneri üzerine değiştirildiği görülmektedir⁸⁵⁸. Böyle bir düzenleme yapılırken, ölüm ve bedensel zararlar

⁸⁵⁵ Seven, taşıma ücretine ilişkin taleplerde taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi olduğundan hareketle beş yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerektiği görüşündedir, **Seven**, Gönderilen, s. 255-256.

⁸⁵⁶ Taşıma ücreti alacağına on yıllık zamanaşımı süresinin uygulanabileceğine ilişkin görüş için bkz. **Can**, Genel Esaslar, s. 70-71.

⁸⁵⁷ HGB § 439’daki düzenleme de bu şekildedir. HGB § 439’e göre de taşıma ücretini talep hakkı, diğer talep haklarından farklı bir zaman aşımı süresine değil, bir yıllık zamanaşımı süresine tabidir.

⁸⁵⁸ Değişiklik gerekçesi “*Yapısı itibarıyla tipik bir insan hakkı olan destekten yoksun kalma, iş göremezlik zararları ve manevî tazminat ile bu alana bağlı diğer talep hakları uzun zamanaşımıyla koruma altına alınmıştır. Kural, sözleşmeler hukuku ile de hem ahenktir.*” olarak belirtilmektedir. Taşıma ücreti ve taşımayla ilgili başkaca alacaklar için bir yıldan uzun bir zamanaşımının düzenlenmesinin arzu edilmediği

düşünülerek hükmün devam ettirildiği ve böylece “diğer zararlar da” ifadesine kapsamlı düşünülmeden hükümde yer verildiği görülmektedir. TTK Taşıma İşleri kitabının geneli ve (CMR m. 32/1 hükmü bağlamında) özel olarak mezkur hüküm değerlendirildiğinde CMR’ye uyum sağlanmasının amaçlandığı görülmektedir. Sonuç olarak, kanaatimizce; bu sebeplerle amaçsal yorum yapılarak “diğer zararlar da” ifadesi hükmün TBMM Genel Kurulu’nda değiştirilmeden önceki haline uygun olarak “diğer istemlerde” şeklinde anlaşılmalıdır⁸⁵⁹.

Satış sonucunda taşıma ücretinin satıcı (gönderen) veya alıcı (gönderilen) tarafından ödenmesi gerektiği iddiasıyla açılan dava taşıma sözleşmesiyle değil, satış sözleşmesiyle ilgili olduğundan her halde on yıllık zamanaşımı süresine tâbidir (TBK m. 146)⁸⁶⁰. Taşıma sözleşmelerinde zamanaşımı, alacağın muaccel olmasıyla⁸⁶¹ başlamaktadır (TBK m. 149).

Taşıyıcının bekleme ücretine ilişkin talebi de her ne kadar taşıma sözleşmesinden değil, kanun (TTK m. 863/3) hükmünden doğmuş olsa da bir yıllık zamanaşımı süresine tâbidir. Çünkü bekleme ücreti de Taşıma İşleri kitabına tabi taşımalar da doğmaktadır. Alacağın bizzat taşıma sözleşmesinden doğması zorunluluk arz etmemektedir. O halde taşıyıcının kanun gereğince hak kazandığı her ücret aynı şekilde değerlendirilmelidir. Böylece taşıyıcının talimat hakkını kullanması sebebiyle hak kazandığı ek uygun ücret ile taşıma veya teslim engelleri sebebiyle hak kazanıldığı ek uygun ücreti de taşıyıcı bir yıllık bir zamanaşımı süresi içinde talep edebilir.

CMR’nin uygulama alanına giren taşımalar da taşıma ücretine ilişkin doğrudan talepler zarar olsun veya olmasın bir yıllık zamanaşımı süresine tabi tutulmuştur. Zamanaşımını düzenleyen CMR m. 32’de, TTK’da olduğu üzere bir zarar ifadesine yer verilmeksizin, yalnızca “bu Konvansiyon kapsamındaki taşımalar (carriage under this Convention)” ifadesi kullanılmaktadır. Taşımanın CMR’nin uygulama alanına girmesi şartıyla, CMR’de düzenlenmeyen taşıma ücretine ilişkin talepler de aynı zamanaşımı süresine tabidir⁸⁶². Zamanaşımı bu taşımalar da taşıma sözleşmesinin akdinden itibaren üç aylık sürenin sonunda başlamaktadır (m. 32/1-c).

anlaşılmalıdır. Bkz. TBMM Tutanak Dergisi, 13.01.2011 tarihli TBMM Genel Kurul Tutanağı, 23.Dönem, 5. Yasama Yılı, 51. Birleşim.

⁸⁵⁹ Eşya taşımalarına ilişkin tüm taleplerde zamanaşımının bir yıl olarak kabul edilmesi gerektiğine ilişkin bkz. **Adıgüzel**, s. 280-281; **Eriş**, s. 269.

⁸⁶⁰ **Arkan**, Taşıma Ücreti, s. 354; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 210.

⁸⁶¹ Bu konuda bkz. İkinci Bölüm, § 4, B. Taşıma Ücretinin Muacceliyeti.

⁸⁶² **Karan**, s. 860.

Hapis hakkı, taşıma ücretinin zamanaşımına uğramasına engel olmamaktadır. Ancak taşıyıcı taşıma ücreti alacağı zamanaşımına uğramadan hapis hakkını kullanılabilir⁸⁶³. Hapis hakkı kullanılmakla birlikte alacak zamanaşımına uğramışsa, eşyanın satışı sonucunda elde edilen bedel taşıma ücretini karşılamamakta ise, eksik kalan kısmın talep edilebilmesi mümkün değildir⁸⁶⁴.

B. Taşıma Ücretine İlişkin Dolaylı Talepte Zamanaşımı

Açılacak bir davada taşıyıcının taşıma ücretine ilişkin karşı tarafa yöneltilebileceği tek talep doğrudan taşıma ücreti alacağı talebinden kaynaklanmamaktadır. TTK ve CMR'de bir takım müesseselere başvurulmasıyla birlikte taşıma ücretine ilişkin hukuki sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

Taşıma ücretine ilişkin dolaylı talep, asıl talebin hukuki sonucu olduğundan zamanaşımı süresinin de bu asıl talepten ayrılabilmesi mümkün değildir. Bu halde, taşıma ücreti esas talebin zamanaşımına tabi olmaktadır. TTK m. 855/1 hükmünde doğrudan veya dolaylı talep ayrımı yapılmaksızın tüm talepler için kural olarak bir yıllık zamanaşımı süresi öngörülmektedir. Ancak taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla⁸⁶⁵ ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilden veya ihmalden dolayı; eşyanın zıyaa, hasara uğramış olması veya geç teslimi halinde açılacak dava bir yıllık değil, üç yıllık zamanaşımı süresine tâbidir (TTK m. 855/5-a).

Gönderen veya gönderilen taşıyıcıya karşı olan haklarını bir yıl içinde TTK m. 18/3 hükmüne uygun olarak kullanmışsa, bu durumu def'i olarak her zaman ileri sürebilirler (TTK m. 855/4). Bir yıllık sürenin dolmasına rağmen taşıyıcıya yöneltilen zıya, hasar veya gecikme gibi sebeplerle kendisine karşı sürülen taleplere taşıyıcı, taşıma ücreti alacağını

⁸⁶³ **Cansel**, Erol, Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı, Ankara 1961, s. 104.

⁸⁶⁴ **Cansel**, s. 104; **Arkan**, Taşıma Ücreti, s. 354; **Akyazan**, Sıtkı, "Karada ve Denizde Taşıma Akitlerinden Doğan Hak ve Alacakların Zamanaşımı", Batider 1970, S. 4, s. 681-709, s. 684.

⁸⁶⁵ Pervasızca davranış, TBK'da kabul edilen kusur türlerinden biri değildir. TBK bakımından kusur türleri; kast ve ihmâl ikiye ayrılmaktadır. Kast, doğrudan kast- dolaylı kast; ihmâl ise, genellikle ağır ihmâl ve hafif ihmâl üzere ikiye ayrılmaktadır. Hafif ihmâlin pervasızca davranış olarak değerlendirilebilmesi için bu konuda bir düzenleme olması gerekir, **Damar**, Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Heidelberg Dordrecht London New York 2011, s. 277. Hafif ihmâlin kasta eşdeğer kabul edilebilmesi mümkün değildir. Aksi halde bu durum tüm kusur türlerini üç yıllık zamanaşımına tabi tutmak olur ki, bu durumda bir yıllık zamanaşımının düzenlenmesi anlamsız olurdu. Hafif ihmâli, yani dikkatli kişilerden beklenen özeni; kast olarak nitelendirmek mümkün değildir. O halde, pervasızca davranışın ağır ihmâle denk geldiği kabul edilmelidir. Aynı yöndeki görüş için bkz. **Yavaş**, s. 207-220; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 232-233; **Sözer**, Bülent, "Hava Yolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölmesi veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu", Batider 1978, C. IX, S. 3, s. 765- 818, s. 796-897; **Sözer**, Bülent, "Türk Sivil Havacılık Kanununun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", Batider 1977, C. XII, S. 4, s. 3-86, s. 57-58.

takas def'ini ileri sürerek takas edebilir⁸⁶⁶. TTK m. 18/3'te talebin noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılması öngörülmektedir. TTK m. 855/4 hükmü geçerlilik şartı olarak düzenlenmiştir⁸⁶⁷. CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda ise; bir yıllık zamanaşımı süresi dolduktan sonra taşıma ücreti ile takas mümkün değildir⁸⁶⁸. CMR m. 32/4'te açıkça düzenlenen bu durum takasa engel oluşturmaktadır.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda, zarar bulunsun veya bulunmasın tüm talepler bir yıllık zamanaşımına tabidir. Bu durum taşıma ücretine ilişkin dolaylı talepler için de geçerlidir. Talep kastın veya davayı gören mahkeme hukukuna göre kasta eşdeğer kabul edilen kusurun (wilful misconduct) varlığı⁸⁶⁹ halinde talep üç yıllık zamanaşımına tabi tutulmaktadır (CMR m. 32). Uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde TTK m. 855/5'te düzenlenen kasta eşdeğer kabul edilen "*pervasızca davranış*" söz konusuysa üç yıllık zamanaşımı söz konusudur.

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda zıya, hasar veya gecikmeden dolayı taleplerde zamanaşımı süresi eşyanın gönderilene teslimi ile başlamaktadır. Ancak eşyanın tam zıya halinde eşya gönderilene teslim edilemediğinden, zamanaşımı süresi eşyanın gönderilene teslimi gereken tarihten itibaren başlamaktadır (TTK m. 855/2).

CMR'de zamanaşımının başlangıcı m. 32/1'de düzenlenmektedir. Eşyanın gönderilene teslim edilmiş olunması halinde; kısmi zıya, hasar veya gecikmede, eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren zamanaşımın başlaması öngörülmektedir⁸⁷⁰. Eşyanın tam zıya halinde, kararlaştırılan teslim süresinden itibaren 30 gün sonra; eğer teslim süresi kararlaştırılmamış ise, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60. günde zamanaşımı işlemeye başlamaktadır. Zıya, hasar veya gecikmeden

⁸⁶⁶ **Adıgüzel**, s. 287; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 214.

⁸⁶⁷ **Seven**, Gönderilen, s. 257.

⁸⁶⁸ **Karan**, s. 868.

⁸⁶⁹ Kişinin başkasına zarar verme iradesinin bulunup bulunmadığının bir önemi olmaksızın, zararın meydana gelme ihtimalini öngörmesine rağmen fiili bilerek gerçekleştirilmesi durumunda kasta eşdeğer kusurun (wilful misconduct) mevcut olduğu kabul edilmektedir, **Yavaş**, s. 200; **Sözer**, Taşıma Sözleşmesi, s. 233; **Clarke**, Rn. 101; **Nikaki**, Theodora/ (**Soyer**, Barış/ **Tettenborn**, Andrew (Editor)), Carriage of Goods By Sea, Land and Air, Oxon 2014, s. 204-210.

⁸⁷⁰ Hükümde "*eşyanın teslimden itibaren (from the date of delivery)*" ifadesi kullanılmaktadır. Ancak bu teslimin işin niteliği gereği sözleşmeyi sona erdirecek bir teslim olması gerektiğinden eşyanın gönderilene teslimi olarak anlaşılmalıdır. Gönderilenin dışında üçüncü bir kişiye teslim zamanaşımı süresi başlatmamaktadır, **Adıgüzel**, s. 284.

kaynaklanmayan durumlarda, taşıma sözleşmesinin akdinden itibaren üç ayın sonunda zamanaşımı süresinin başlaması gerekir.

§4. GÖREVLİ VE YETKİLİ MAHKEME

Taşıma İşleri kitabı TTK'nın dördüncü kitabını oluşturmaktadır. O halde, taşıma işleri ve bu arada taşıma sözleşmesinin asli edimi olarak taşıma ücreti TTK'da düzenlenmektedir. TTK m. 4/1-a'daki *"Bu Kanun'da öngörülen hususlar"* ifadesinden TTK'da yer alan maddeler değil, TTK'da öngörülen müesseseler anlaşılmalıdır⁸⁷¹. Böylece taşıma ücreti TTK'da düzenlenen bir müessese olduğu için hem TTK hem de CMR bakımından da görevli mahkeme asliye ticaret mahkemesidir (TTK m. 5/1).

Taşıma ücreti, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan bir alacağı olduğu için sözleşmenin ifa yeri mahkemesi yetkilidir (HMK m. 10/1). Taşıma sözleşmesinin ifa yeri kural olarak eşyanın teslim edileceği yerdir⁸⁷². Taşıma sözleşmesinin ifa edileceği yer gönderilenin yerleşim yeri olmak zorunda değildir. Bu yer taşıma sözleşmesinin taraflarının eşyanın gönderilene teslimi için kararlaştırdıkları yerdir.

Genel yetkili mahkeme olarak, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesi de yetkilidir (HMK m. 6/1). Taşıyıcının taşıma ücretine ilişkin talebi için davalı olarak gösterdiği gönderenin veya gönderilenin yerleşim yerinde de dava açılabilir. TTK m. 871/4 hükmüne dayanarak taşıyıcı müteselsil borçlu sıfatıyla her ikisine birden dava açmak istiyorsa, isterse gönderenin isterse de gönderilenin yerleşim yerinde davayı açabilir. Eğer gönderen bir tüzel kişiliği haiz ve taşıma sözleşmesi o şube tarafından akdedilmiş ise, o şubenin bulunduğu yer mahkemesinde de dava açılabilir (HMK m. 14/1).

HMK'nın yanında TTK'da da yetkili mahkemeye ilişkin düzenleme bulunmaktadır (TTK m. 890). Taşıma İşleri kitabının genel hükümleri (TTK m. 850-855) ile eşya taşınmasına ilişkin hükümlerinden (TTK m. 856-893) doğan uyuşmazlıklarda eşyanın teslim alındığı ve teslim için öngörülen yer mahkemesinin de yetkili olması öngörülmüştür. Esasen eşyanın teslim edileceği yerin öngörülmüş olmasının HMK m. 10/1'in varlığı

⁸⁷¹ **Aksoy**, s. 236; **Gündoğan**, Burhan, *"Ticari Usul Hukuku"*, AÜHFD 1956, C. 13, S. 1-2, s. 172-193, s. 173-174.

⁸⁷² **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 216; **Seven**, Gönderilen, s. 260. Buna karşın, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararlarında aynı anda karşılıklı ifa (Zug um Zug) kuralının göz ardı edildiği TBK'da öngörülen ifa yerinin dikkate alındığı görülmektedir, 11. HD., 29.05.2014, E. 3226, K.10030 (**Eriş**, s. 67); 11. HD., 21.11.2011, E. 4565, K.15586 (**Eriş**, s. 124); 29.09.2014, 11. HD., E. 8449, K.14456 (**Eriş**, s. 327).

karşısında tekrardan ibaret ve bu sebeple gereksiz olduğu söylenebilir⁸⁷³.

Gönderenin tacir olduğu hallerde taşıyıcı ile gönderen aralarında akdettikleri yetki sözleşmesiyle bir veya birden fazla yeri yetkili kılabilir. Ancak böyle bir belirleme yapılmışsa ve aksi kararlaştırılmamışsa dava sadece bu yerde açılabilir (HMK m. 17). Bu belirleme taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olması sebebiyle eşyayı kabul eden gönderilene yöneltilen veya eşyayı kabul eden gönderilen tarafından açılacak davalar içinde de geçerlidir⁸⁷⁴.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda, yetkili mahkeme m. 31/1'de düzenlenmektedir. Hükme göre; davalının ikamet ettiği yerde veya iş yeri merkezinde ya da davalının taşıma sözleşmesini akdedilmesini sağlayan şubesinin veyahut temsilcisinin bulunduğu yerlerde dava açılabilir. Bunun yanında, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı veya teslim yeri olarak öngörülen yerde de dava açılabilir. Gönderen ile taşıyıcının aralarında anlaşarak belirlemiş oldukları CMR'yi kabul etmiş ülke mahkemelerinde de davanın açılabilmesi mümkündür. CMR'de yer verilen bu yetki milletlerarası yetkidir. İç yargı yetkisini belirlememektedir⁸⁷⁵. Bir ülke mahkemesi kendi ülke mahkemesinin yetkili olduğunu belirledikten sonra iç yargı yetkisi bakımından yetkili olup olmadığını değerlendirmelidir⁸⁷⁶. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun m. 40'a göre; Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, iç hukukun yer itibariyle yetki kurallarına uygun olarak belirlenmelidir. Dolayısıyla HMK'nın yetki kuralları çerçevesinde iç yargı yetkisi belirlenmelidir.

⁸⁷³ **Seven**, Gönderilen, s. 260.

⁸⁷⁴ **Seven**, Gönderilen, s. 262.

⁸⁷⁵ Aksi yöndeki görüş için bkz. **Karan**, s. 837-838.

⁸⁷⁶ **Akıncı**, s. 181-182.

SONUÇ

Taşıma ücreti kavramının yerine doktrinde ve uygulamada bedel ve navlun kavramları kullanılmaktaysa da bu kavramlar karayoluyla eşya taşımada taşıma ücretini anlamsal tam olarak karşılamamaktadır. Bedel kavramı, taşıma ücreti kavramını da kapsamakla birlikte bu kavramdan da geniş bir anlama sahiptir. Bedel, taşıma sözleşmesinden başka bir sözleşmenin edimi için de kullanılabilir. Navlun kavramı ise, esasen bir tür taşıma ücreti olmakla birlikte yalnızca denizyoluyla gerçekleştirilen eşya taşımalarındaki taşıma ücretine işaret etmektedir. Bu çerçevede karayoluyla gerçekleştirilen taşımalarda taşıma ücreti yerine navlun kavramının kullanılması isabetli değildir.

Taşıma işleri komisyoncusu eşyayı taşımayı değil, taşıtmayı üstlenir. Ancak taşıma işinin bizzat komisyoncu tarafından yürütülmesi sözleşmeyle yasaklanmadıkça gönderene yapacağı bir bildirim ile komisyoncu taşımayı gerçekleştirebilir. Bu halde, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin yanında taşıma sözleşmesi de akdedilmektedir. Komisyoncu, komisyonculuk ücretinden başka taşıma ücretine de hak kazanır.

Taşıma ücreti taşıma sözleşmesinin asli edimidir. Ancak taşıma ücretinin taraflar arasında kararlaştırılmaması taşıma sözleşmesinin mevcut olmadığı anlamına gelmemektedir. TTK m. 850/3 hükmünde, taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olarak görülmesi sebebiyle bu faaliyeti yürüten kişi olarak taşıyıcı her halde tacir kabul edilmelidir. Tacir olmasından dolayı taşıyıcı tacirin ücret hakkına dayanarak taşıma ücretini talep edebilmektedir. CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda uygulanacak hukukun Türk hukuku olması halinde aynı sonuca varılmaktadır.

Bir taşıma ücretli gerçekleştirilebileceği gibi ücretsiz olarak da gerçekleştirilebilir. Arkadaşlık, akrabalık vb. sebeplerle taşıma ücretsiz yapılabilir. Taşıma işi arızı olarak yürütülmüş ve bu durumda açıkça ücretten bahsedilmemiş ise taşımanın ücretsiz yapıldığı kabul edilmelidir. Oysa taşıma işinin mesleki bir faaliyet olarak yürütüldüğü hallerde taşımanın açıkça kararlaştırılmasa da kural olarak ticari faaliyetin ücretsiz yapılması düşünülemez. Taşıma işinin mesleki bir faaliyet olarak yürütüldüğü durumlarda taraflar taşımanın açıkça ücretsiz yapılacağını kararlaştırmadıkça taşıma ücretli gerçekleştirilmektedir.

Taşımanın ücretsiz yapıldığı durumlarda, taşıma ücretinin taşıma sözleşmesinin asli

edimi olması karşısında bir taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemez. Bu halde ücret unsuru vekâlet sözleşmesi bakımından zorunlu bir unsur olmadığından ve ücretsiz gerçekleştirilen taşımalarda eşyası taşınan kişinin bir işi görüldüğünden vekâlet hükümleri taşıma işinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanmalıdır.

Taşıma ücretinin akdedilen taşıma sözleşmesi sebebiyle borçlusu gönderendir. Ancak eşyanın teslimini talep ile birlikte gönderilen taşıma ücretini ödeme borcuna katılmaktadır. Taşıyıcının taşıma ücretinin yanı sıra taşıma işinden dolayı talep edebileceği bazı menfaatler bulunmaktadır. Taşıyıcının gönderen ile birlikte eşyanın teslimi talebi sonucunda gönderilenden taşıma ücretiyle birlikte talep edebileceği bu menfaatler “geniş anlamda taşıma ücreti” olarak adlandırılabilir. Bunlar; giderler, ek uygun ücret ile bekleme ücretidir. Tazminatın borçlusu ise sadece zarar veren kişi olabileceğinden tazminat geniş anlamda taşıma ücreti kapsamında değerlendirilemez.

Eşyanın teslimini kabul eden gönderilen, taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür. Taşıma ücretine taşıma senedinde yer verildiği hallerde, gönderilenin sorumluluğu taşıma senedinde öngörülen tutarla sınırlandırılarak bu duruma ispat hukukunun yanında maddi hukuk bakımından da hukuki sonuç bağlandığı söylenebilir. Esasen ispat aracı olan taşıma senedinin her taşıma sözleşmesiyle birlikte düzenlenmesi zorunlu değildir. Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemişse yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen, makul olması şartıyla, gönderen ile taşıyıcı arasında kararlaştırılan taşıma ücretini ödemelidir.

TTK m. 863/3'e göre; taşıyıcı, sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse, bekleme ücreti olarak uygun bir ücrete hak kazanır. Bekleme ücreti hak edilen zaman diliminden hareketle; yüklemede bekleme ücreti ve boşaltmada bekleme ücreti olmak üzere iki şekilde gerçekleşebilir. Gönderilenin bekleme ücretinin borçlusu olması için gönderilene yüklemede bekleme ücretine ilişkin bildirim yapılması gerekmektedir. Boşaltmada bekleme ücreti için ise gönderilen boşaltma yerinde bulunduğu düşüncesiyle bu durumdan bizzat haberdar olabileceğinden bir bildirim şartı aranmamaktadır. Eşyanın teslimini kabul borçlu olmak için yeterli görülmektedir.

Taşıyıcının geniş anlamda taşıma ücreti kapsamında değerlendirilen alacaklara hak kazanması çoğunlukla riziko alanı teorisine bağlanmaktadır. Bekleme ücretine, taşıma

sözleşmesinin feshi halinde pişmanlık ücretine, kısmi taşımayı istem halinde alacaklara, yükleme süresine uyulmaması halinde alacaklara, taşıma ve teslim engeli halinde ek uygun ücrete ve mesafe ücretine hak kazanılmasına riziko alanı teorisi etki etmektedir.

Taşıma işinin bir taşıyıcı tarafından sonuçlandırılması zorunlu değildir. Taşıyıcı üstlenmiş olduğu taşıma işinin ifasını kısmen veya tamamen başka taşıyıcıya bırakabilir. Bu durumda alt taşıma ilişkisi bulunmaktadır. Asıl taşıma sözleşmesi ile alt taşıma sözleşmesi birbirinden bağımsız sözleşmelerdir. Sözleşmenin nisbiliği ilkesi gereği taşıma ücreti ancak taahhüt eden kişiden talep edilebilir. Bu halde örneğin, alt taşıma ücretinin ödenmesi asıl gönderen tarafından taahhüt edilmediğinden bu kişiden talep edilemez. Alt taşıma ilişkisinin bulunduğu hallerde, gönderilen sıfatı asıl taşıma sözleşmesiyle alt taşıma sözleşmelerinde aynı kişide birleşiyorsa, taşıyıcı aynı kişiden her iki sözleşme sebebiyle talepte bulunabilir. Bu halde gönderilen taşıma senedinde yazan tutarı ödemelidir. Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemişse yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen, makul olması şartıyla talep edilen taşıma ücretini ödemelidir.

TTK hükümleri taşıma ücretine ilişkin düzenlemelere önemli ölçüde yer vermektedir. Bu hükümler taşıma sözleşmesinin taraflarının iradelerini sınırlayan emredici niteliği haiz hükümler değildir. Tarafların taşıma sözleşmesini akdederken taşıma ücretine ilişkin öngörmedikleri hususlardaki boşlukları doldurmayı amaçlayan tamamlayıcı hukuk normu niteliğindedir.

CMR, taşıma ücretine ilişkin düzenlemelere yer vermektan kaçınmıştır. Yer verilen hükümler; zıya, hasar ve gecikme gibi sebeplerle uğranılan zararın telafisine ilişkin tazminat hükümleri ile taşıma ve teslim engeli sonucu ortaya çıkan durumu hakkaniyete uygun dağıtma çabasına ilişkindir. Taşıma ücreti ve taşıma ücretiyle ilgili konular doğrudan CMR'de ele alınmamıştır. Bu durum ise, taşıma ücretine ilişkin uygulanacak ulusal hukuk düzenlemelerine başvurulmasını gerekli kılmaktadır.

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları ve bu arada taşıma ücreti için eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkının kullanabilmesi için taşıyıcının alacağının ödenmemesi gerekir. Alacağı ödenmeyen taşıyıcı eşya üzerinde alacağını karşılayacağı kadarıyla hapis hakkını kullanabilir. Teslimde ödeme şartlı taşımalarda ise, teslimde ödenmesi şart koşulan bedel üzerinde hapis hakkı kullanılamamalıdır. Taşıyıcı kendi alacağı için hapis hakkını kullanabilir. Taşıyıcı bu bedeli gönderenin temsilcisi

sıfatıyla tahsil etmekle yükümlüdür.

TTK m. 875/3'te gecikme halinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücretinin gecikme süresiyle orantılı olarak indirilmesi öngörülmektedir. Kanun'da orantıdan bahsedildiğine göre gecikme taşıma süresiyle aynı cinsten hesaplanmalıdır. Orantıda gün kullanıldığı hallerde bu çözüm adil görülebilir. Bununla birlikte taşıma süresinin saat olarak da kararlaştırılması mümkündür. Taşıma süresinin örneğin; 1 saat olarak kararlaştırıldığı durumlarda taşıyıcının eşyayı teslimde 1 saatlik bir gecikmesiyle taşıma ücretini talep hakkı tamamen ortadan kalkacaktır. Bu halde, öngörülen hukuki sonucun hakkaniyete uygun düştüğünü söyleyebilmek son derece zordur.

Taşıma ücreti nakdi olarak kararlaştırılabileceği gibi aynı olarak da kararlaştırılabilir. Buna karşın, TTK'da bazı düzenlemelerde bu husus göz ardı edilmiştir. Taşıma ücretinin aynı olarak ödenmesinin kararlaştırıldığı ve bu edimin zarar görmeden tam olarak parçalara bölünemediği hallerde taşıma ücretinin ekonomik değerinin belirlenerek paraya çevrilmesi ihtiyacı doğmaktadır. Taşıma ücretinin indirildiği durumlarda da taşıma ücretinin nakdi olarak ödenmesi ihtiyacı doğabilir. Mesafe ücreti veya pişmanlık ücretinin ödendiği, taşıma sözleşmesinin feshedildiği, hasarın mevcut olduğu veya eşyanın tesliminde gecikildiği durumlarda taşıma ücreti aynı olarak belirlense de taşıma ücretinin bölünememesi sebebiyle nakdi olarak ödenmesi gerekebilir.

TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda taşıma ücretine ilişkin doğrudan taleplerde zamanaşımı süresi; mehaz HGB, CMR ve hükmün kanunlaşma sürecindeki değişikliği dikkate alınarak 1 yıl olarak kabul edilmelidir. Her ne kadar TTK m. 855'te açıkça taşıma ücreti ifadesi kullanılsa da hükümdeki 1 yıllık süre eşya taşımalarında taşıma ücreti talebine ilişkin açılacak olan davaları da kapsamaktadır. Hüküm lafzi olarak değerlendirilerek hükmün uygulama alanı haksız fiil taleplerinde zamanaşımı ile sınırlandırılmamalıdır. Aksi halde, hukuki niteliği doktrinde tartışmalı olan taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin tespitine göre farklı zamanaşımı sürelerinin uygulanmasına yol açılacaktır.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2012.

Adıgüzel, Burak, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Ankara 2015 (Multimodal Taşıma).

Ağsakal, İbrahim, Yük Alacaklısı Hakkı, İstanbul 2011.

Akan, Pınar, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), Ankara 2007.

Akdeniz, Umut, *“Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”*, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C.4, S. 2, s. 181-204 (Üzerine Alma).

Akdeniz, Umut, Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara 2014.

Akıncı, Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul 1968.

Akıntürk, Turgut, Müteselsil Borçluluk, Ankara 1971.

Akipek, Jale G./ **Akıntürk**, Turgut, Eşya Hukuku, İstanbul 2009.

Akipek, Şebnem, Alt Vekalet, Ankara 2003.

Akman, Galip Servet, Sorumsuzluk Anlaşması, İstanbul 1976.

Aksoy, Sami, *“6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanununun Taşıma Hukukuna Müdahalesi”*, Batider 2015, C.XXXI, S. 2, s. 305-336 (Tüketicinin Korunması).

Aksoy, Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul 2015.

Akyazan, Sıtkı, *“Karada ve Denizde Taşıma Akitlerinden Doğan Hak ve Alacakların Zamanaşımı”*, Batider 1970, S. 4, s. 681-709.

Altunkaya, Mehmet, Edimin Başlangıçtaki İmkânsızlığı, Ankara 2005.

Arkan, Sabih, *“Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri- TTK İle Karşılaştırmalı İnceleme”*, Batider 1979, C.X, S. 2, s. 397-414 (Karşılaştırmalı İnceleme).

Arkan, Sabih, *“Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetleri ve İlmühaberelere İlişkin Hükümleri Üzerine İnceleme”*, Batider 1978, C.IX, S. 4, s. 1025-1046 (Taşıma Senetleri).

Arkan, Sabih, *“Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan*

Değer ve İadesi Gereken Masraflar- CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme”, Batider 1987, C.XIV, S. 2, s. 27-38 (Masraflar).

Arkan, Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987 (Demiryolu).

Arkan, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

Arkan, Sabih, “*Taşıyıcının Ücret Hakkı*”, Prof. Dr. Fadıl H. Sur’un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 339-354 (Ücret Hakkı).

Arkan, Sabih, Ticari İşletme Hukuku, 22. Baskı, Ankara 2016.

Arslan, Ramazan/ **Ejder**, Yılmaz/ **Taşpınar Ayvaz**, Sema, Medeni Usul Hukuku, Ankara 2016.

Asgarov, Natig, “*Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü*”, Batider 2012, C.XXII, S. 2, s. 297-322.

Atabek, Reşat, Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), İstanbul 1960.

Atamer, Yeşim M. / **Okutan Nilsson**, Gül, “*Para Alacaklısının Geç Ödemelere Karşı Korunmasına İlişkin Yeni TK M. 1530 Düzenlemesi ve Uygulama Alanı*”, Batider 2013, C.XXIX, S. 3, s. 31-82.

Atamer, Yeşim, “*Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi- TKHK M. 6 ve TTK M. 55, F. 1, (f) İle Karşılaştırmalı Olarak*”, Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu, Ankara 2012.

Ayan, Mehmet, Eşya Hukuku I- Zilyetlik ve Tapu Sicili, 6. Baskı, Konya 2012.

Ayan, Serkan, “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1530. Maddesi Gereğince Borçlunun Temerrüdü*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2010, C.12, Özel Sayı, s. 717-793.

Aydın, Alihan, “*TTK Tasarısı’nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi*”, Hukuki Perspektifler Dergisi 2006, S. 6, s. 67-73 (TTK Değerlendirme).

Aydın, Alihan, CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002.

Bahadır, Zeynep, “*Sözleşmenin Devri ve Sözleşmeye Katılma*”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C.XVII, S. 3, s. 1-28.

Belbez, Hikmet, “*Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorunu*”, AÜHF 1946, C.3, S. 2-4, s. 387- 402.

- Bilici**, Nurettin, Vergi Hukuku, C.2, 34. Baskı, Ankara 2015.
- Birinci Uzun**, Tuba, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2015.
- Bozer**, Ali/ **Göle**, Celal, Bankacılar İçin Kıymetli Evrak Hukuku Bilgisi, 9. Baskı, Ankara 1992.
- Bozkurt Bozabalı**, Banu, Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara 2013.
- Bracker**, Jacobus/ **Janßen**, Dieter- **Ensthaller** /Jürgen (Herausgeber), Gemeinschaftskommentar zum Handelsgesetzbuch mit UN- Kaufrecht, 8. Auflage, München 2015.
- Braun**, Thomas, Das frachtrechtliche Leistungsstörungenrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz, Münster Hamburg London 2002.
- Can**, Mertol, “4825 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.9, S. 2 (Taşıma Kanunu).
- Can**, Mertol, CMR ve Alman Ticaret Kanunu İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, Ankara 2017 (Genel Esaslar).
- Can**, Mertol, Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1988.
- Canaris**, Claus - Wilhelm, Handelsrecht, 24. Auflage, München 2006.
- Canaris**, Wilhelm Claus/ **Schilling**, Wolfgang/ **Ulmer**, Peter, Großkommentar, 4. Auflage, Berlin 2004.
- Canbolat**, Ayşe Gül, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2009.
- Caner**, Oğuz, “Uluslararası Ticarete Ödeme Araçlarının Gelişimi”, İpek Yolu-Canlanıyor: Türk-Çin Hukuk Zirvesi Konferans Bildiri Kitabı, 12-14 Haziran 2012.
- Cansel**, Erol, Türk Hususi Hukukunda Hapis Hakkı, Ankara 1961.
- Clarke**, Malcolm A., International Carriage of Goods By Road, 8. Edition, Oxon New York 2014.
- Cumaloğlu**, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011.
- Çağlayan**, Pınar, “Avrupa Birliği Yönergeleri ve Alman Hukukundaki Deneyimler Işığında Mal ve Hizmet Tedarikinde Geç Ödemenin Sonuçları (TTK MD. 1530)”, Batider 2011, C.XXVII, S. 2, s. 173-243.
- Çebi**, Hakan, “Üçüncü Kişinin Fülünü Taahhüt”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına

Armağan, İstanbul 2000.

Çelik, Çelik Ahmet, İş Hukukunda Ücret Kavramı, www.tazminathukuku.com, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

Çetinkaya, Nurgül, Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2016.

Damar, Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Heidelberg Dordrecht London New York 2011.

Demir, Mehmet, “2008 Şubat Tarihli Türk Borçlar Kanunu Tasarısı’nın Genel İşlem Koşullarına İlişkin Maddelerinin (M. 20-25) Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri”, TBB Dergisi 2008, S. 76, s. 217-230.

Deniz, İnci, Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı, İstanbul 1982.

Dinar, R. Cem, Türk Medeni Kanunu Kapsamında Hapis Hakkı, İstanbul 2016.

Doğanay, İsmail, Türk Ticaret Kanunu Şerhi C.II,4. Baskı, İstanbul 2004 (Şerh).

Doğanay, İsmail, “Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması”, Batider 1970, C.V, s. 432-479.

Donald, Alan E., The CMR, London 1981.

Dubischar, Roland/ (**Basedow**, Jürgen (Herausgeber)), Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 7a, Aktualisierungsband zum Transportrecht, München 2000.

Durak, Yasemin/ **Şahin**, Turan, “Hatır İçin Taşıma”, İÜHFM 2015, C.73, S. 1.

Ekşi, Nuray, Milletlerarası Ticaret Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2015.

Eminoğlu, Cafer, “Türk Ticaret Kanunu’nun 864. Maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2015, C.XIX, S. 3, s. 25-53.

Ercan, Tayfun, Gümrük Uyuşmazlıkları ve Çözüm Yolları, Ankara 2012.

Erdil, Engin, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2015.

Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 19. Baskı, Ankara 2015.

Eriş, Gönen, Açıklamalı- Gerekçeli- İhtihatlı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıma Hukuku, Ankara 2015.

Erişir, Evrim, “Borçlar Kanunu m. 83 f. III ve Türk Borçlar Kanunu m. 99 f. III’e Göre Gerçek Olmayan Para Alacağıın Aynen veya Türk Lirası Üzerinden Tahsili”, Prof. Dr. Burhan Ceyhan'a Armağan, Cilt:II, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayısı 2010, C.12, s. 873-894.

Erol, Ahmet, Türk Hukukunda Ücret ve Ücretin Vergilendirilmesi, İstanbul 2012.

Ertaş, Şeref, Eşya Hukuku, 8. Baskı, Ankara 2008.

- Franko**, Nisim, Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1992.
- Fremuth**, Fritz/ **Thume**, Karl- Heinz, Kommentar zum Transportrecht, Heidelberg 2000.
- Gass**, Wolfram, Das Neue Transport- und Speditionsrecht, München 1999.
- Gençtürk**, Muharrem, “*Ticaret Kanunu’nun 780. Maddesine Göre Eşya Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğunun Kapsamı*”, www.e-akademi.org (Gecikme).
- Gençtürk**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar- Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006.
- Geffler**, Ernest, Schlegelberger Handelsgesetzbuch Kommentar, Band 4, 4. Auflage, Berlin Frankfurt 1966.
- Gündoğan**, Burhan, “*Ticari Usul Hukuku*”, AÜHFD 1956, C.13, S. 1-2, s. 172-193.
- Güzel**, Pınar, “*Avrupa Birliği Mevzuatı Işığında Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Ticari İşlemlerde Geç Ödeme ve KOBİ’lerin Korunması*”, TBB Dergisi 2011, S. 96, s. 319-330.
- Hartenstein**, Olaf/ **Reuschle**, Fabian, Handbuch des Fachanwalts Transport- und Speditionsrecht, 3. Auflage, München 2015.
- Hatemi**, Hüseyin/ **Gökyayla**, Emre, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2011.
- Helm**, Johann Georg, Frachtrecht, Güterbeförderung auf der Straße, Berlin New York 1979.
- Herber**, Rolf, Seehandelsrecht Systematische Darstellung, Berlin New York 1999.
- Herber**, Rolf/ **Piper**, Henning, CMR Internationales Straßentransportrecht, München 1996.
- Hochstrasser**, Michael, Der Beförderungsvertrag- Die Beförderung von Personen und Gütern nach schweizerischem Recht und im Vergleich mit ausgewählten internationalen Übereinkommen, Zürich Basel Genf 2015.
- Horn**, Norbert (Herausgeber), Heymann Handelsgesetzbuch, 2. Auflage, Band 4, Berlin 2005.
- İmre**, Zahit, “*Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik*”, İÜHFM 1952, C.XVIII, s. 742-781.
- Kahraman**, Zafer, Karşılaştırmalı Hukukta Borcun Dış Üstlenilmesi (Borcun Nakli), İstanbul 2013.
- Kaner**, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II -Navlun Sözleşmeleri, 2. Baskı, İstanbul 2014.

- Kapancı,** Kadir Berk, Birlikte Borçlulukta Borçlular Arası İlişkiler, 2. Baskı, İstanbul 2015.
- Kara,** Hacı, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul 2014.
- Karabağ Bulut,** Nil, Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme, İstanbul 2009.
- Karahan,** Sami, Ticari İşletme Hukuku, 23. Baskı, Konya 2012.
- Karakaş,** Fatma Tülay, “*Karine Kavramı, Kanuni Karineler ve Varsayımlar*”, AÜHFD 2013, C.62, S. 3, s. 729-759.
- Karaman Coşgun,** Özlem, “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu İle CMR Konvansiyonu Hükümlerinin Karşılaştırılması*”, İpek Yolu Canlanıyor, Türk - Çin Hukuk Zirvesi, 2013, s. 274-295.
- Karan,** Hakan, “*Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği*”, Batider 2004, C.XXII, S. 3, s. 99-137 (Kanun ve Yönetmelik).
- Karan,** Hakan, CMR Şerhi, Ankara 2011.
- Karan,** Hakan, Law on International Carriage of Goods, 3. Edition, Ankara 2013 (Carriage of Goods).
- Kaya,** Arslan, “*Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)*”, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998 (İmregün'e Armağan).
- Kaya,** Arslan, Taşıyıcının Karayoluyla İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFM, C.LVI, S. 1-4, s. 239- 267.
- Kender,** Reyâgan/ **Çetingil,** Ergon/ **Yazıcıoğlu,** Emine, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, C.1, 14. Baskı, İstanbul 2014.
- Kendigelen,** Abuzer/ **Aydın,** Alihan, Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul 2001.
- Kılıç,** Mehmet, Türk Hukukunda Borcun Üstlenilmesi, Ankara 2014.
- Kılıçoğlu,** Ahmet M. , Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 19. Baskı, Ankara 2015.
- Kıran,** Süleyman, “*Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK'nın Taşıma İşleri Kitabı'nda İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi*”, Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi, S. 1, s. 299-318 (Taşıt Kavramı).
- Kıran,** Süleyman, Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması, Ankara 2015.

- Knorre, Jürgen/ Demuth, Klaus/ Schmid, Reinhard Th.** (Heausgeber), Handbuch des Transportrechts, 2. Auflage, München 2015.
- Koller, Ingo**, “*Der ‘Risikobereich’ im HGB-Frachrecht*”, Zeitschrift für Versicherungsrecht 2012, S. 22, s. 949-959 (Risikobereich).
- Koller, Ingo**, Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 8. Auflage, München 2013.
- Kurdaş, S. Yüksel**, Ücret Oluşumu ve Türkiye’de Ücret Düzeni, İstanbul 1975.
- Kuru, Baki**, İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku, İstanbul 2016.
- Lenz, Uwe**, Straßen-gütertransportrecht, Köln Berlin Bonn München 1988.
- Müglic, Andreas**, Das Neue Transportrecht: Einführung, Kommentar, Texte, Köln 1998.
- Nielsen, Jens/ Hopt, Claus J.** (Herausgeber), Vertrags- und Formularbuch zum Handels-, Gesellschafts-, Bank- und Transportrecht, 2. Auflage, München 2000.
- Oğuzman, Kemal / Öz, Turgut**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.II, İstanbul 2012.
- Oğuzman, M. Kemal/ Seliçi, Özer/ Oktay- Özdemir, Saibe**, Eşya Hukuku, 18. Baskı, İstanbul 2015.
- Öner, Erdoğan**, Türk Vergi Sistemi, 7. Baskı, Ankara 2016.
- Özçelik, Ş. Barış**, “*Sözleşmeden Doğan Borçların İfasında Hukuki İmkansızlık ve Sonuçları*”, AÜHFD 2014, C.63, S. 3, s. 569-621.
- Özdemir, Turkyay**, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006.
- Özsunay, Ergun**, “*Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşdığı veya Aracını Ücretsiz Kullandırdığı Kişilere Karşı Sorumluluğu*”, İÜHFM 1966, C.32, S. 1, s. 161-185.
- Öztan, Fırat**, Kıymetli Evrak Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1997.
- Paschke, Marian/ Furnell, Winfried**, Transportrecht, München 2011.
- Paschke, Marian/ Oetker, Hartmut**, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 3. Auflage, München 2013.
- Pekcanitez, Hakan**, Medeni Usul Hukukunda Yabancı Para Alacaklarının Tahsili, 3. Baskı, Ankara 1998.
- Pekcanitez, Hakan/ Atalay, Oğuz/ Özekes, Muhammet**, Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı, 4. Baskı, Ankara 2016.
- Pekcanitez, Hakan/ Özekes, Muhammet/ Akkan, Mine/ Taş Korkmaz, Mine**, Pekcanitez Usul Hukuku- Medeni Usul Hukuku, C.2, İstanbul 2017.

Pesce, Angelo/ (Theunis, Jan (Editor)), International Carriage of Goods By Road (CMR), London New York Hamburg Hong Kong 1987.

Reisoğlu, Sefa, Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 23. Baskı, İstanbul 2012.

Reisoğlu, Seza, “Yabancı Para Üzerinden Taahhüt Altına Girilmesi ve Hukuki Sonuçları”, Batider 1986, C.XIII, S. 3-4, s. 143-156 (Yabancı Para).

Reuschle, Fabian (Ebenroth/ Boujong / Joost / Strohn (Herausgeber)), Handelsgesetzbuch, Band 2, §§343-475h Transportrecht, Bank- und Börsenrecht Kommentar, 3. Auflage, München 2015.

Schlicht, Monika, Die Nachname im internationalen Transportrecht, Aachen 1999.

Selen, Ufuk, Gümrük İşlemleri ve Vergilendirilmesi, 8. Baskı, Bursa 2016.

Serozan, Rona, Kocayusufpaşaoğlu/ Hatemi/ Serozan/ Arpacı Borçlar Hukuku Genel Bölüm, C.III, 5.Baskı, İstanbul 2009.

Seven, Vural, “Dış Ticarete Vesaik Mukabili Ödemeli Satışların CMR Kapsamındaki Taşıma Sözleşmelerine Etkisi”, Legal Hukuk Dergisi 2006, C.4, S. 38, s. 447-460 (Vesaik Mukabili).

Seven, Vural, “Kara Taşımlarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli”, Halük Konuralp Anısına Armağan, C.3, Ankara 2009 (Alt Taşıyıcı).

Seven, Vural, “Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının “Ödeme Karşılığında Teslim Şartı”ndan Doğan Sorumluluğu (CMR m. 21)”, Legal Hukuk Dergisi 2006, C.4, S. 47, s. 3363-3375 (Ödemeli Teslim).

Seven, Vural, 6102 Sayılı Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Ankara 2012 (Gönderilen).

Seven, Vural, Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003 (Zıya ve Hasar).

Sirmen, Lale A., Eşya Hukuku, 2. Baskı, Ankara 2014.

Soyer, Barış/ Tettenborn, Andrew, Carriage of Goods By Sea, Land and Air, Oxon 2014.

Sözer, Bülent, “Hava Yolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölmesi veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, Batider 1978, C.IX, S. 3, s. 765- 818.

Sözer, Bülent, “Türk Sivil Havacılık Kanununun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, Batider 1977, C.XII, S. 4, s. 3-86.

Sözer, Bülent, “*Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulama Şartları*”, Batider 1977, C.IX, S. 3, s. 369- 403.

Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku- I, İstanbul 2014.

Sözer, Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009 (Taşıma Sözleşmesi).

Sözer, Bülent, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Navlun Sözleşmesini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, C.XXVIII, 27 Aralık 2014, s. 71-79 (Bazı Görüşler).

Sunal Erguvan, Sevgi, Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İstanbul 2007.

Şahin, Turan, Üçüncü Kişinin Edimini Taahhüt, Ankara 2010.

Tekinalp, Ünal, “*Türk Ticaret Hukukunu Ticari İşletme Bağlamında Yeniden Düşünmek*”, Batider 2008, C.24, S. 3, s. 5-16.

Temme, Jürgen/ (Thume, Karl- Heinz (Herausgeber)), CMR Kommentar, 3. Auflage, Frankfurt am Main 2013.

Thonfeld, Horst- Dietrich, Das Neue Transportrecht, München 1988.

Thume, Karl- Heinz/ Schmidt, Karsten (Herausgeber), Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Transportrecht, Band 7, 3. Auflage, München 2014.

Topaloğlu, Mustafa, “*Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk*”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 2009, http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/sorumluluk/s_19.pdf, s. 393-407.

Turan Başara, Gamze, “*Türk Borçlar Kanunuyla Getirilen Yeni Bir Müessese: Borca Katılma*”, AÜHFD 2014, C.63, S. 2, s. 419-447.

Tüzün, Necat, Kara ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri, Ankara 1972.

Tüzüner, Özlem, “*Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Güden Sözleşmelerle İlişkisi*”, TBB Dergisi 2012, S. 101, s. 167-196.

Uslu, Murat, CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2010.

Uzun Şenol, Pınar, “*Vekaletsiz İş Görmede İş Görenin Hukuki Durumu*”, FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi 2014, S. 3, s. 293-309.

Ülgen, Hüseyin, “*6102 Sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıma Hukukuna Hakim Olan İlkeler*”, Ersin Çamoğlu’na Armağan, İstanbul 2013 (Çamoğlu’na

Armağan).

Ülgen, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987.

Ülgen, Hüseyin, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988 (Hukuki Sorunlar).

Ülgen, Hüseyin, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Değerlendirilmesi Semineri, İstanbul 2007 (Seminer).

Ülgen, Hüseyin/ **Helvacı**, Mehmet/ **Kendigelen**, Abuzer/ **Nomer Ertan**, Füsün, Ticari İşletme Hukuku, 5. Baskı, İstanbul 2015.

Ülgener, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri, Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi, C.I, İstanbul 2010 (Çarter Sözleşmeleri).

Ünal, Mehmet/ **Başpınar**, Veysel, Eşya Hukuku, 7. Baskı, Ankara 2015.

Valder, Hubert, “*Frachtzahlung durch den Empfänger*”, Vertrieb, Versicherung, Transport Karl- Heinz Thume zum 70. Geburtstag, Frankfurt am Main 2008, s. 263-270.

Wieske, Thomas/ (**Heidel**, Thomas, **Schall**, Alexander (Herausgeber)), Nomos Kommentar, HGB Hand Kommentar, Baden- Baden 2011.

Wieske, Thomas, Transportrecht Schnell Erfasst, 3. Auflage, Berlin Heidelberg 2012.

Yalçınduran, Türker, Alt İstisna (Taşeronluk) Sözleşmeleri, Ankara 2000.

Yavaş, Aksoy, Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluğu (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), İstanbul 2016.

Yelmen, Adem, Türk Borçlar Kanunu'na Göre Genel İşlem Şartları, Ankara 2014.

Yeşilova Aras, Ecehan, Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme, Ankara 2010.

Yeşilova, Aras, “*CMR- Taşıma Senedinin İspat Kuvveti*”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2005, C.7, S. 1, s. 237-273 (Taşıma Senedi).

Yeşilova, Ecehan, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR Madde 3, 34), Ankara 2004.

Yetiş Şamlı, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 2. Baskı, İstanbul 2013.

Yıldız Portakal, Seda, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Borca Katılma, İstanbul 2016.

Zeyneloğlu, Ahmet, Taşıma Hukuku, Ankara 1993.

Zeyneloğlu, Ahmet, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980 (Uygulamalı Taşıma).
Zeytinoğlu, Emin, “*Bahşışın Ücret Olarak Kabul Edilip Edilemeyeceğinin İrdelenmesi*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 2014, S. 26, s. 57-71.

