

**T.C.  
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞINDA  
TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU**

**TEZİ YAZAN  
HATİCE KÜBRA TURĞUT**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Nihat TAŞDELEN (Dicle Üniversitesi)**

**Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Orhan ÇETİN**

**Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Kemal ATASOY**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**MERSİN/ EYLÜL 2021**

**ONAY**

**T.C**  
**ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE**

**20183044** numaralı öğrencimiz olan Hatice Kübra TURĞUT tarafından hazırlanan “**KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU**” başlıklı bu tez çalışması jüri üyelerimiz tarafından **OYBİRLİĞİ ile ÖZEL HUKUK** Anabilim dalında **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

(Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.)

Asıl üye- Üniv. İçi- Tez Danışmanı- Jüri Başkanı: Prof. Dr. Nihat TAŞDELEN

(Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.)

Asıl Üye- Üniv. İçi-Jüri Üyesi : Dr. Öğr. Üyesi Orhan ÇETİN

(Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.)

Asıl Üye- Üniv. İçi-Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Kemal ATASOY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduğunu onaylarım.

(Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.)

20/09/2021

Doç. Dr. Murat Koç

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

(Enstitü Müdürlüğü'nde evrak aslı imzalıdır.)

**Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.**

**İTHAF**



*Kıymetli aileme...*

## ETİK BEYANI

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
  - Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
  - Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
  - Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
  - Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,
- bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

20/09/2021

Hatice Kübra TURĞUT

## TEŞEKKÜR

Tez hazırlık sürecimde bilgi ve tecrübeleriyle desteğini hiç eksik etmeyen ve her zaman yol gösteren değerli ve saygıdeğer danıőman hocam Prof. Dr. Nihat Taşdelen'e teőekkürü bir borç bilirim.

Eğitim hayatım ve tez yazım sürecim boyunca her anlamda yanımda olan ,bilgisi ve sevgisiyle desteğini hiç esirgemeyen abim Öğr. Gör. Muhammed Turęut'a ve her koşulda beni destekleyen, teővik eden anneme, babama ve bana yol gösteren aileme teőekkürü bir borç bilirim. Yine tez yazım sürecinde desteğini esirgemeyen Öğr. Gör. Ahmet Yavuz şahin'e de ayrıca teşekkür ediyorum.



## ÖZ

### KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

**Hatice Kübra TURĞUT**

**Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Anabilim Dalı**

**Tez Danışmanı: Prof. Dr. Nihat TAŞDELEN**

**Eylül 2021, 142 sayfa**

Bu çalışmamızın hazırlanmasındaki amaç, uluslararası boyuttaki CMR ve yerel mevzuatımız Türk Ticaret Kanunu bağlamında karayolunda eşya taşımacılığında taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğunu incelemektir.

Çalışmamızda öncelikli olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun, eşya taşımaya ilişkin genel kapsamdaki düzenlemeleri ve taşıyıcının sorumluluğu, kanun ve esin kaynağı olan CMR çerçevesinde ele alınmıştır.

Sonrasında konumuz ve sorumluluk alanı daraltılarak ana konumuz olan taşıyıcının taşıma konusu olan eşyayı zamanında teslim etme yükümlüğünden bahsedilmiş olup; taşıyıcının eşyayı süresi içerisinde taşımaya ilişkin sorumluluğunun şartları bakımından CMR ve TTK hükümleri üzerinde durulmuştur.

Ayrıca kural olarak sınırlı sorumluluk ve istinai olarak sınırsız sorumluluk hallerine değinilmiştir. Özellikle taşıyıcının gecikme sorumluluğu bakımından sorumluluktan kurtulma hallerinin genel ve özel düzenlenmesi, uluslararası anlaşma olan Konvansiyon bakımından incelenmiştir.

Çalışmamızın son bölümünde, gecikmeden doğan sorumlulukta dava açılması halinde davacı ve davalı olarak gösterilebilecek kişiler, yetkili ve görevli mahkemelerin nasıl ve hangi hükümlere göre belirleneceği ve dava yoluna gidilmeden önce mecburi şartlar ve konuları yer almaktadır.

Son olarak davanın açılması gereken süre ve sürelerin hangi zaman diliminde başlayacağı ve dava zamanaşımı süreleri hakkında bilgi verilmiştir. Davada ispat yükünün kime ait olduğu hususu ele alınmıştır. Bununla beraber mülga 6762 sayılı Kanunumuz ve Yargıtay kararları da incelenmiştir.

*Anahtar kelimeler* :Taşıyıcı, Geç Teslim, Sorumluluk,CMR,

## **ABSTRACT**

# **LIABILITY OF CARRIER'S BECAUSE OF THE EXCESS OF THE DELIVERY DEADLINE IN THE TRANSPORTATIONS ON THE ROAD**

**Hatice Kübra TURĞUT**

**Master Thesis, Department of Private Law**

**Thesis Supervisor: Prof. Dr. Nihat TAŞDELEN**

**September 2021, 142 pages**

The purpose of this study is to examine the responsibility of the carrier for the delay in the transportation of goods by road in the context of the CMR and the Turkish Commercial Code.

In our study, primarily the regulations of the Turkish Commercial Code No. 6102 on the transportation of goods and the CMR, which is the source of inspiration, are discussed.

Afterwards, our main subject is the obligation of the carrier to deliver the goods subject to transportation on time; In terms of the conditions of the carrier's responsibility for the transportation of the goods in due time, the provisions of CMR and TCC are emphasized. In addition, limited liability as a rule and unlimited liability cases are mentioned. Particularly, the general and special regulation of the carrier's release from liability in terms of delay liability has been examined in terms of the Convention, which is an international agreement.

In the last part of our study; In the event of a lawsuit being filed for liability arising from delay, the subject of who will be the plaintiff or who can be shown as the defendant has been examined, and there are subjects such as who can be the plaintiff, the persons who can be shown as the defendant, how and according to which provisions the competent and competent courts will be determined.

Finally, information has been given about the time period when the lawsuit should be filed, the time period in which it will start, and the statute of limitations for the lawsuit. In the case, the issue of who bears the burden of proof has been discussed. However, our abrogated Law No. 6762 and the decisions of the Supreme Court have also been examined.

*Keywords:* Liability of the Carrier, Carrier, Responsibility, CMR

## ÖNSÖZ

“Karayolunda Eşya Taşımacılığında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu” adlı çalışma, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans programı kapsamında yüksek lisans tezi olarak hazırlanmıştır.

Bu çalışmada, öncelikle genel olarak Karayolunda Eşya Taşımacılığı hakkında genel bir tanımlama yapılarak taşıyıcının hukuki sorumluluğu ve sınırları anlatılmıştır. Diğer bölümler de ise zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu ayrı ayrı incelenmiş ve özellikle taşıyıcının geç teslimden doğan sorumluluğu ve sorumluluktan doğan zarar sebebiyle açılacak tazminat davasının şartları üzerinde durulmuştur.





## İÇİNDEKİLER

KAPAK.....	i
ONAY .....	ii
İTHAF .....	iii
ETİK BEYANI .....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ÖZ .....	vi
ABSTRACT .....	vii
ÖNSÖZ.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xiii
EKLER LİSTESİ .....	xv
GİRİŞ.....	1

## BİRİNCİ BÖLÜM

### GENEL OLARAK TAŞIMACILIK

1.1.Taşımacılık Kavramı.....	2
1.1.1.Genel Olarak .....	2
1.2.Taşımacılık Türleri.....	3
1.2.1. Demiryolu Taşımacılığı.....	4
1.2.2 Karayolu Taşımacılığı.....	4
1.2.3. Denizyolu Taşımacılığı.....	5
1.2.4. Havayolu Taşımacılığı .....	6

## İKİNCİ BÖLÜM

### KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

2.1.Genel Olarak Karayolu Taşımacılığı.....	8
2.2.Karayolu Taşımacılığında Temel Unsurlar .....	8

2.2.1 Sürücüler.....	8
2.2.2 Araçlar .....	9
2.2.3 Yükler.....	9
2.3. Karayolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi.....	9
2.3.1.Dünyada Karayolu Taşımacılığının Tarihi.....	10
2.3.2.Ülkemizde Karayolu Taşımacılığının Tarihi.....	10
2.4. Karayolu Taşımacılığının Avantajları.....	13
2.5. Karayolu Taşımacılığının Dezavantajları.....	14
2.6. Karayoluyla Taşımada Temel Bileşenler .....	15
2.6.1. Eşya Kavramı .....	16
2.6.1.1 Genel Olarak .....	16
2.6.1.2 CMR’de Öngörülen İstisnalar.....	18
2.6.1.2.1 Uluslararası Posta Taşımaları.....	18
2.6.1.2.2 Cenaze Taşımaları.....	18
2.6.1.2.3 Ev Eşyası Taşımaları.....	19
2.6.2 Gönderen Kavramı .....	20
2.6.3. Taşıyıcı Kavramı.....	20
2.6.4. Gönderilen Kavramı.....	21
2.6.5. Taşıma Senedi.....	22

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMLULUĞU, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

3.1. Genel Olarak Sorumluluk Kavramı.....	24
3.2.Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	25
3.2.1. Taşıyıcının Sorumluluğu .....	28
3.2.2. Taşıyıcının Sözleşmeden Doğan Sorumluluğu .....	29
3.2.2.1. Genel Olarak .....	29
3.2.2.2 Sorumluluğun Şartları .....	33

3.2.2.2.1. Zarar .....	33
3.2.2.2.2.Kusur .....	35
3.2.2.2.3.İlliyet Bağı .....	36
3.2.3. Taşıyıcının Yardımcılarından ve Fiili Taşıyıcılardan Dolayı Sorumluluğu .....	37
3.3. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan Sebepler.....	42
3.3.1. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan Genel Sebepler .	42
3.3.2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan Özel Sebepler ...	46
3.3.2.1.Üzeri Örtülmemiş Taşıtlarla Taşımanın Yapılması .....	46
3.3.2.2. Taşıma Konusu Eşyanın, Ambalajlanmaması Ya da Yetersiz Ambalajla Taşınması.....	48
3.3.2.3. Gönderen veya Gönderilenin Yüğü Hatalı İşleme Tabii Tutması, Yüklemesi, İstiflemesi veya Boşaltması .....	52
3.3.2.4. Yüğü Niteliğı Sebebiyle Zıya ve Hasarın Oluşması.....	54
3.3.2.5. Tehlikeli Eşya Taşınması .....	58
3.3.2.6. Taşıtın Taşıma İşine Uygun Olmaması.....	60
3.3.2.7. Canlı Hayvan Taşınması .....	60
3.4. Sorumsuzluk Kaydı.....	60

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **TAŞIYICININ EŞYAYI SÜRESİNDE TESLİM YÜKÜMLÜLÜĞÜ, GECİKME VE GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUN KAPSAMI VE TAZMİNAT DAVASI**

4. 1. Taşımanın Süresi .....	66
4.2.Taşıyıcının Eşyayı Süresinde Teslim Etme Yükümlülüğü .....	69
4.3. Geç Teslim Kavramı ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğun Şartları .....	70
4.3.1. Genel Olarak .....	70
4.3.2. Eşyanın Geç Teslimi Kavramı .....	70

<b>4.3.3.Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden Doğan Sorumluluğun Şartları .....</b>	<b>75</b>
<b>4.3.3.1. Zarar .....</b>	<b>75</b>
<b>4.3.3.1.1. Maddi Zarar .....</b>	<b>78</b>
<b>4.3.3.1.1.1.Doğrudan Zarar .....</b>	<b>79</b>
<b>4.3.3.1.1.2. Dolaylı Zarar .....</b>	<b>79</b>
<b>4.3.3.1.2. Manevi Zarar .....</b>	<b>80</b>
<b>4.3.3.2.Kusur .....</b>	<b>80</b>
<b>4.3.3.3. İlliyet Bağı.....</b>	<b>83</b>
<b>4.4.Sorumluluğun Kapsamı .....</b>	<b>85</b>
<b>4.4.1. Genel Olarak .....</b>	<b>85</b>
<b>4.4.2. Sınırlı Sorumluluk.....</b>	<b>85</b>
<b>4.4.3. Sınırsız Sorumluluk .....</b>	<b>90</b>
<b>4.5. Sorumluluğu Ortadan Kaldıran Haller .....</b>	<b>90</b>
<b>4.6.Taşıyıcının Sorumluluğu Sebebiyle Açılacak Tazminat Davası.....</b>	<b>93</b>
<b>4.6.1. Genel Olarak .....</b>	<b>93</b>
<b>4.6.2. Arabuluculuğa Başvuru Zorunluluğu.....</b>	<b>95</b>
<b>4.6.3. Bildirim Yükümlülüğü .....</b>	<b>99</b>
<b>4.6.4. Davanın Tarafları .....</b>	<b>101</b>
<b>4.6.4.1. Davacı.....</b>	<b>101</b>
<b>4.6.4.2 Davalı .....</b>	<b>103</b>
<b>4.6.5. Zamanaşımı .....</b>	<b>105</b>
<b>4.6.6.Görevli ve Yetkili Mahkeme .....</b>	<b>108</b>
<b>SONUÇ .....</b>	<b>111</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>113</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>123</b>

## KISALTMALAR

a.e.	: Aynı Eser
ADR	: Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması
AETR	: European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport/ Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması)
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
ATK	: Alman Ticaret Kanunu
AY	: Türkiye Cumhuriyeti Anayasası
BK	: 818 sayılı Borçlar Kanunu
Bkz	: Bakınız
c.	: Cümle
C	: Cilt
CIM	: Convention Internationale concernat le transport des marhcandises parchemins de fer
CMR	:Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin MukaveleSözleşmesi (Convention relative contract au Contrat de transport internationale de marhcandises par route)
Dn.	: Dipnot
f	: Fıkra
E	: Esas Numarası
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri
HUAK	:6325 Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu
HUMK	: 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
INCOTERMS:	International Commercial Terms
IMF	: Uluslararası Para Fonu
K	: Yargıtay Kararı Karar Numarası
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu

Lloyd's Rep	: Lloyd's Law Reports
OGH	: Oberster Gerichtshof
OLG	: Oberlandesgericht
M.	: Madde
MEGEP	: Mesleki Eğitim Ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi
MÖHUK	: 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
RG	: Resmî Gazete
s.	: Sayfa
S	: Sayı
T	: Tarih
TCC	: Turkish Commercial Code
TD	: Ticaret Dairesi
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TKHK	: 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	: (The United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee)
Vd	: Ve devamı
Vol	: Volume
Y.	: Yargıtay
Yy	: Yüzyıl

## EKLER LİSTESİ

<b>EK- 1 : Tez Etik Kurul İzin İstek Formu .....</b>	<b>123</b>
<b>EK- 2: Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü Tez Etik İzin İstek Yazısı.....</b>	<b>125</b>
<b>EK- 3: Çağ Üniversitesi Tez Etik İzin Yazısı .....</b>	<b>126</b>
<b>EK- 4: Tez Etik Kurul İzin İstek Formu Onay E-Postaları .....</b>	<b>127</b>



## GİRİŞ

Özellikle son yıllarda teknolojinin hızlanmasıyla beraber ticari faaliyetlerde son derece hızlı bir gelişme yaşanmış, taşımacılık, insanlık tarihinde var olmasıyla beraber hayatlarımızda büyük bir yer kaplamıştır. Karayolu taşımacılığı en sık tercih edilen taşıma türü olması sebebiyle birçok hukuki sorunları da ortaya çıkarmaktadır. Diğer taşıma çeşitlerine kıyasla daha çok tercih edilmesinin sebebini açıklamak gerekirse tek bir istasyona bağlı kalmadan taşımanın gerçekleştirilmesi ve esnekliğinin fazla olmasıdır.

Ticaretin son yıllardaki hızlı büyümesi ile birlikte, özellikle pandemi döneminde farkedildiği üzere karayoluyla yapılan eşya taşımalarının artması sonucunda, taşımaya ilişkin düzenlemelerin hukukumuzdaki yeri daha önemli bir hale gelmiştir.

Taşımanın ülkemiz ve dünyamız için bu kadar önemli hale gelmesi sonucunda uluslararası boyutta bir anlaşmaya ihtiyaç duyulmuş ve Türkiye'nin de 1995 yılında taraf olduğu CMR hükümlerine bağlı kalmıştır.

Hukumumuzda ise 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Kitabı olan "Taşıma İşleri" başlıklı hükümlerle taşıyıcının sorumluluğu ele alınmıştır. Çalışmamızda CMR ve TTK hükümleri kapsamında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna değinilecektir. Sorumluluğun şartları ve hangi hususların bu sorumluluğun kapsamına girdiği ayrıca sorumluluğun sınırları çizilerek sorumluluğu ortadan kaldıran hallere de yer verilmiştir.

Son olarak sorumlu olan taşıyıcının tazminat yükümlüğü ve bu yükümlülük kapsamında açılacak tazminat davası,tazminat davasının ön koşulu olan bildirim yükümlülüğü, davanın tarafları, zamanaşımı ve yetkili mahkeme konuları üzerinde durulmuştur.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### GENEL OLARAK TAŞIMACILIK

#### 1.1.Taşımacılık Kavramı

##### 1.1.1.Genel Olarak

Taşımacılık kavramının çok boyutlu olmasından dolayı farklı tanımlarla ortaya konulma çabasına konu olduğu görülmektedir.

“Taşımacılık; insan, mal vb.nin çeşitli araçlarda bir yerden bir yere taşınması işi ” şeklinde tanımlanmaktadır<sup>1</sup>. Türk Dil Kurumu’nun yapmış olduğu bu tanım, taşımacılık kavramının ne anlama geldiğini ortaya koymaktadır. Doktrinde yapılan bir tanımda ise taşımacılık, “coğrafi açıdan birbirinden ayrı olan pazarlara ürünleri ulaştırmak olarak açıklanmıştır<sup>2</sup>”. Taşımacılık kavramının lojistik faaliyetlerin önemli bir parçası konumunda olduğu tanımdan anlaşılmaktadır.

Taşımacılık, “ürünlerin üretildikleri yerden tüketilecekleri yere olan fiziksel hareketleridir” . Taşımacılık kavramı operasyonel süreçler bütünüdür. Hammaddelerin fabrikaya kadar taşınmasından, fabrikada meydana getirilen nihai ürünlerin istenilen yere aktarılmasına ve daha sonra müşterilere ulaştırılmasına kadar geçen bütün süreçleri oluşturur. Taşımacılık faaliyeti insanların, araçların ve tesislerin bütünü birlikteliği sonucu oluşur. Taşımacılık özetle “ bir ürünün bir yerden başka bir noktaya nakli olarak ifade edilebilir<sup>3</sup> ”.

Günümüzde gelişen teknoloji ve artan rekabet sonucu taşımacılık kavramı, kapsam itibariyle sadece bir malın nakliyle tekdüze olarak kalmamış, daha geniş süreçleri içerisinde barındıran bir kavram haline gelmiştir.

Daha geniş kapsamda ele alındığında taşımacılıkla ilgili şöyle bir tanım yapılmaktadır: “Taşıma lojistiğinin, coğrafi olarak stokların hareketini sağlayan ve konumlarını değiştiren operasyonel alanıdır”. Taşımacılık önemi ve görünür maliyetlerinden dolayı yönetsel açıdan dikkat çekici bir alandır. Hemen hemen küçük ya da büyük olsun bütün işletmelerde yöneticiler taşıma faaliyetlerinden sorumludurlar<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>Türk Dil Kurumu Sözlükleri,Taşımacılık, (<http://sozluk.gov.tr/> e.t.: 31.03.2021)

<sup>2</sup>Mehmet Sıtkı Saygılı, “İntermodal Taşımacılığın Maliyet Avantajları: Karayolu, Denizyolu Entegrasyonu Üzerine Bir Araştırma”. **Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi**, 11 (41),İstanbul, 2014, 203-214

<sup>3</sup>Hasan Gedik, Muhammed Turğut, “Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkileri: Konya İli Örneği.” *The Journal Of International Scientific Researches*, 2, Konya 2017,129-147

<sup>4</sup>Melih Başkol, “Lojistik ve Lojistik Yönetimi”. **Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi**, Bartın, 2010, s. 59 .

Taşımacılık, bulunulan konumun önem arz ettiği coğrafi koşulların belirleyici yapıda olduğu bir olgudur. Taşımacılık işleminde merkezi yerlere ve gidilecek yer olan mesafe, kesişim noktaları, küresel lojistikte bulunulan yerler gibi hususlar oldukça önem arz etmektedir<sup>5</sup>. Bu açıdan ele alındığında Türkiye'nin konumunun stratejik ve önemli bir noktada olduğu aşikardır.

İşletmelerin maliyet kalemlerinde en büyük payı ulaştırma maliyetlerinin aldığı görülmektedir. Ulaştırma maliyetleri içerisinde en fazla gider kalemi olarak da taşımacılık ön plana çıkmaktadır. Taşımacılık ile ilgili giderlerin, toplam lojistik giderler içerisinde yaklaşık olarak yüzde 40'ı taşımacılıktan kaynaklı oluşan maliyetlerdir. Taşımacılıktan kaynaklı oluşan yüksek maliyetler lojistik firmalarını taşımacılık kavramının üzerine yoğunlaşmalarına neden olmakta ve bu maliyeti azaltmaya yönelik politikalar gerçekleştirmesine olanak sağlamaktadır<sup>6</sup>.

## 1.2. Taşımacılık Türleri

Taşımacılık, uygulama boyutuyla beş farklı yolla gerçekleşmektedir. Bunlar; karayolları, denizyolları, havayolları, demiryolları ve boru hattı taşımacılığıdır. Ülkelerin ekonomilerinin belirlenmesinde taşımacılık ana rol üstlendiği için, taşımacılık türleri de ülkeler ve yöneticiler için önemli bir konu olarak dikkat çekmektedir<sup>7</sup>.

Taşımacılık türleri, ihtiyaca ve taşınacak nesneye yönelik olarak belirlenip gerçekleştirilen faaliyetleridir<sup>8</sup>. Çalışmanın bu kısmında taşımacılık türleri itibariyle demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, boru hattı taşımacılığına yönelik kavramları açıklanacaktır.

<sup>5</sup>Lerzan Kasapoğlu, Ayşe Güldem Cerit “Türkiye’de İntermodal Konteyner Taşımacılığında Demiryolu Ulaştırma Potansiyelinin Analizi” , **İzmir Ulaşım Sempozyumu**, İzmir 2009,59-72

<sup>6</sup>Ronald H. Ballou, “**Business Logistics Management; Planning, Organizing and Controlling the Supply Chain, Prentice-Hall, International**” Inc., Forth Edition, Copenhagen 2010, 6-8

<sup>7</sup>Hulusi Aydemir, Mustafa Kürşat Çubuk, “Karayollarının Türkiye’de Genel Durumunun Araştırılması İle Yaşanan Değişimler Ve Gelecek Stratejilerine Dair Tavsiyeler”, **Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi**, Ankara 2016, 128-146

<sup>8</sup>Ahmet Yavuz Şahin, “İstanbul’daki Mega Projeler Açısından Lojistik Köyler: İstanbul İli Yer Önerisi”, Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü**, İstanbul 2020,s. 26.

### 1.2.1. Demiryolu Taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı, 17. yy'da madenlerden çıkan kömür gibi malzemelerin nakli ile ortaya çıkan bir taşımacılık türüdür. Buharlı makinaların keşfi ve sanayi devriminin oluşmasından sonra en önemli taşımacılık türü haline gelmiştir. Demiryolu taşımacılığı istasyonlardan, hatlardan, tünellerden, köprülerden, sinyalizasyon sistemlerinde, çeken ve çekilen araçlardan oluşmaktadır.

Demiryolu taşımacılığı; konteyner, dökme, kuru yük ve yolcu trenleriyle birlikte yük ve yolcunun taşınabildiği bir taşımacılık şeklidir. Demiryolu ile yapılan taşımacılıklara baktığımızda yolcu taşımacılığının daha fazla gerçekleştiği, özellikle gelişmiş ülkelerde çok konforlu ve hızlı taşımacılık imkanı sağlayan bir taşıma türü olduğunu görmekteyiz. Yük taşımacılığında da maliyetinin düşük olması sebebiyle demiryolu taşımacılığı tercih sebebi olmaktadır<sup>9</sup>.

Demiryolu taşımacılığı ile taşınan yükler, genellikle ağır ve hacimli yüklerdir. Taşıma esnasında düşük maliyetler içeren bir taşıma yoludur. Fakat kurulum aşamasında yüksek yatırım miktarı gerektirdiği için altyapı maliyeti yüksek olan bir taşıma türüdür. Yükleme işlemlerinin gerçekleşmesi, istasyonlara bağlı olduğu için hizmetin kısıtlı olduğu ve çok esnek bir yapıda olmadığı söylenebilir. Kitle taşımacılığına ve yüksek miktarda yük taşımacılığına imkan sağlamasından dolayı fayda yaratmaktadır. Özellikle uzun mesafeli taşıma operasyonlarında maliyetlerin ciddi oranda azaldığı görülmektedir. Ayrıca diğer taşıma türlerine göre daha fazla çevre dostu bir taşıma şeklidir. Demiryolu taşımacılığının kurulum ve inşa aşaması yüksek maliyetler gerektirdiği için demiryolu yatırımlarının büyük çoğunluğu devletler tarafından gerçekleştirilmektedir.

### 1.2.2 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, “belirli bir ücret karşılığında ticarete konu olan ürünün bir yerden bir yere aktarılmasını karayolu aracılığıyla sağlayan ve taşıyıcı ile gönderici arasında bir sözleşme bulunmasını gerektiren taşıma şeklidir <sup>10</sup>”.

Karayolu taşımacılığı, ikiye ayrılmaktadır. Bunlar; yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığıdır. Karayolu taşımacılığı, taşımacılık faaliyetleri içerisinde en fazla kullanılan taşıma yöntemidir. Yolcu ve yük taşımacılığının büyük bir çoğunluğu

<sup>9</sup>Orhan Küçük, **Lojistik İlkeleri Ve Yönetimi**,3. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara 2014, s. 25.

<sup>10</sup>Metin Çancı, Murat Erdal, **Lojistik Yönetimi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul 2003,s. 17.

karayolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir<sup>11</sup>. Tüm taşıma modlarında olduğu gibi karayolu taşımacılığında da otoritelerin belirlemiş olduğu mevzuata dayalı kurallar bulunmaktadır.

Karayolu taşımacılığı hem dünyada hem de ülkemizde en sık kullanılan taşıma türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkemizdeki verileri incelediğimizde ise 2019 yılında gerçekleştirilen karayoluyla yurt içi yük taşıma oranı %89 oranındadır<sup>12</sup>.

### 1.2.3. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığının genel çerçevesi şu şekilde ele alınmaktadır: “Uluslararası lojistikte yük ve eşya taşımacılığında yararlanılan temel lojistik aracı deniz lojistik araçlarıdır. Deniz lojistiğinden yolcu taşımacılığında da yararlanılabilmekle birlikte bu modülerin özellikle yük taşımacılığında kullanıldığı görülmektedir <sup>13</sup>.”

Deniz yolu taşımacılığı, özellikle uluslararası ticarete çok fazla kullanılması sebebiyle oldukça önemli taşıma türüdür. Denizyolu taşımacılığı tonaj ve ebat açısından tek seferde en çok yükün taşınabildiği taşımacılık türüdür. Deniz yolu taşımacılığı aracılığıyla, yükler ithalat ve ihracatta daha düşük maliyetle aktarılmaktadır.

Gelişmekte olan ülkelerin artarak küresel ticarete daha fazla pay kazanması da denizyolu taşımacılığının gelişimini olumlu şekilde etkilemektedir. Türkiye’de gelişmekte olan bir ülke olduğu için denizyolu taşımacılığında büyük gelişmelerin olacağı düşünülmektedir <sup>14</sup>.

Denizyolu taşımacılığı, “denizler aracılığıyla yük ve yolcu taşınması anlamına gelmektedir”. Dünyadaki uluslararası yük taşımacılığının büyük çoğunluğu denizyoluyla yapılmaktadır. Uluslararası taşımacılıkta çok fazla yükü bir anda taşıma imkânı verdiği için, kitle taşımacılığı yapan araçlar içerisinde en uygun olanıdır. Deniz taşımacılığı havayolu taşımacılığına kıyasla 22, karayolu taşımacılığına kıyasla 7 ve demiryolu taşımacılığına kıyasla 3,5 kat daha uygun bir taşıma türüdür <sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup>Küçük, s. 83.

<sup>12</sup>Muhammed Turğut, Hasan Gedik, **Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler**, Gazi Kitabevi Yayınları, Ankara 2020,s. 37.

<sup>13</sup>Küçük, 25-26.

<sup>14</sup>Adem Dursun, Sercan Erol, “Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi” **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** , 16 (3), Erzurum 2013, s. 367-382 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ataunisobil/issue/2831/38466>

<sup>15</sup>Muhammed Turğut, Hasan Gedik, **Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler**, s. 45.

#### 1.2.4. Havayolu Taşımacılığı

“Hava yolu taşımacılığı ticari bir amaçla, hava araçlarıyla tarifeli veya tarifesiz olarak yolcu, yük ve postanın taşınmasıdır. Havayolu taşımacılığı yapan havayolu işletmelerinin büyüklükleri; yüzlerce uçaktan oluşan filolarıyla günde binlerce sefer yapan çok büyük havayolu işletmelerinden, küçük tek bir uçakla yılın sadece belirli dönemlerinde operasyon yapan havayolu işletmelerine kadar geniş bir yelpazede yer alır<sup>16</sup>”. Tüm bu hususlarla birlikte havayolu taşımacılığının en büyük avantajları arasında kentleri, ülkeleri ve kıtaları birbirine bağlaması olduğu gözlerden kaçmamalıdır.

Havayolu; “hava taşıtlarının uçuş sırasında izlemeye zorunlu oldukları yol olarak tanımlanmış yine hava yolu ulaşımı da hava taşıtlarıyla yolcu, yük vb. taşıma işi olarak tanımlanmıştır”. Dünyada ve Türkiye’de hava taşımacılığı 1900’lü yılların başından itibaren gelişim göstermiştir. Nitekim gün geçtikçe teknolojinin uçakların gelişmesine katkısıyla taşımacılık alanındaki havayolu taşımacılığının payı artmıştır<sup>17</sup>.

Havayolu taşımacılığının son yıllarda çok fazla tercih edildiği görülmektedir. Bu tercihin sebepleri arasında; havayolu firmalarının uçak sayısının arttırması ve rekabetin artmasıyla birlikte havayolu taşımacılığı maliyetlerinin azalması tercih edilmesindeki en önemli unsur olmuştur. Havalimanı, hava sahası, havaalanı, hava aracı, uçak vb. kavramlar havayolu taşımacılığında kullanılan bazı kavramlardır<sup>18</sup>.

Havayolu taşımacılığında ülkeler, işletmeler, havacılık hizmeti veren firmalar, havaalanı ve hizmetler, yolcular, kargo firmaları gibi bileşenler bir araya gelirler. Havayolu taşımacılığında hizmet verenlere baktığımızda;

- Büyük havayolu firmaları,
- Bölgesel havayolu firmaları,
- Tarifesiz havayolu firmaları,
- Hava kargo taşıyıcılarıdır.

Havacılık destek hizmetlerini ise;

- Sigorta,
- Kiralama,

---

<sup>16</sup>Ali Emre Sarılgan, “Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Eskişehir 2011/1, 69–88.

<sup>17</sup>Doğan Kılıç, Muhammed Turğut, “Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı Ve Atatürk Havalimanı’nın Değerlendirilmesi”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 21 (2), İstanbul 2019, 148-157

<sup>18</sup> Küçük, s. 250.

- Uçak bakımı ve
- Danışmanlık gibi hizmet veren firmalar oluşturmaktadır.



## İKİNCİ BÖLÜM

### KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

#### 2.1.Genel Olarak Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığına baktığımızda hem yolcu hem de yük taşımacılığında oldukça fazla kullanılan bir taşıma modudur. Karayolu taşımacılığı dört temelden unsurdan oluşmaktadır. Bunlar;

- Taşınacak eşyanın var olması,
- Taşınacak ürünün üstlenilmesi,
- Belirli bir fiyat karşılığında bu taşımanın gerçekleşmesi,
- Sözleşmede taşıma çeşidinin karayolu olarak belirtilmesi.

Karayolundaki eşya taşımacılığı ile ilgili yasal düzenleme, 10.07.2003 tarihli 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu<sup>19</sup> dur.

Karayolu yük taşımacılığının gerçekleşmesinde ve akışının oluşmasında yer alan üç temel unsur vardır. Bunlar araçlar, sürücüler ve yüklerdir.

#### 2.2.Karayolu Taşımacılığında Temel Unsurlar

##### 2.2.1 Sürücüler

Karayolu taşımacılığının gerçekleşmesi için önemli aktörlerin başında sürücüler gelmektedir. Sürücülerle ilgili çalışma saatleri, dinlenme süreleri ve çalışma koşulları AETR Konvansiyonunda (European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport/ Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması) belirtilmiştir. AETR Konvansiyonu Birleşmiş Milletlere taraf olan üyeler arasında uluslararası karayolu taşımacılığında yer alan sürücülerin çalışma ile ilgili koşulları belirleyip, oluşturmak ve daha güvenli şartlarda bir karayolu taşımacılığı geliştirmek için birtakım maddeler ortaya koymaktadır. Bu maddelerin kabulü üye olan devletler tarafından Temmuz 1970' de imzalanmıştır. Gerekli koşullar oluştuktan sonra 5 Ocak 1976'da konvansiyon yürürlüğe girmiştir <sup>20</sup>.

<sup>19</sup>RG. T. 10. 07. 2003, S. 25173.

<sup>20</sup>[http://www.udybelgesi.com/uluslararasi\\_konvansiyonlar\\_cmr\\_konvansiyonu.asp](http://www.udybelgesi.com/uluslararasi_konvansiyonlar_cmr_konvansiyonu.asp), e.t.:16.09.2020

### 2.2.2 Araçlar

Taşıt kelimesi 19 Eylül 1949 tarihli Yol Trafik Anlaşması dördüncü maddesinde “tarif edilen, motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir”.

“Motorlu taşıt karayolunda insan hayvan ve yük taşımaya yarayan ve makine gücüyle yürütülen araç veya taşıttır. Römork motorlu taşıtla çekilen, insan, eşya ve yük taşımak için imal edilmiş motorsuz taşıttır. Yarı-römork; bir kısmı motorlu taşıt üzerine oturan, taşıdığı eşyanın veya yükün ve kendi ağırlığının bir kısmı motorlu taşıt tarafından taşınan römorktur” denilerek Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nde<sup>21</sup> de motorlu ve motorsuz taşıt tanımına yer verilmiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının hazırlamış olduğu Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre, uluslararası eşya taşımacılığına konu olacak taşıtlarda aracın 15 yaşından büyük ve istiap haddinin 10 tondan daha az olmaması zorunludur. Aracın yaşının hesaplanması için üretildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplama gerçekleşir. Römork ve yarı römorklar yaş kısıtlamasına tabi değildirler. Çekiciler, römork veya yarı römorkuyla birlikte bir bütün olarak ele alınır<sup>22</sup>.

### 2.2.3 Yükler

Karayolu eşya taşımacılığında yükler üç farklı şekilde kategorilendirilir:

- Niteliklerine göre
- Araç kapasitesine göre
- Teslim yerlerine göre

Niteliklerine göre yükler ise genel ve özellik taşıyan yükler olarak ikiye ayrılır.

“Özel bir hizmet veya depolama gerektirmeyen, tehlikeli madde, bozulabilir gıda veya canlı hayvan sınıfına girmeyen kuru ve temiz gönderiye “Genel Yük” denir”. (Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Tanımlar)

### 2.3. Karayolu Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi

Karayolu taşımacılığı tarihini iki farklı boyutta ele almakta yarar vardır. Birinci boyutta Dünya’da karayolu taşımacılığını incelerken ikinci boyutta ülkemizdeki karayolu taşımacılığının durumunu ele alacağız.

<sup>21</sup> RG. T.08.01.2018, S.30295.

<sup>22</sup>MEGEP (Mesleki Eğitim Ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi) Ulaştırma Hizmetleri Kara Yolu Taşımacılığı 2, Ankara,2009, s. 63.



### **2.3.1.Dünyada Karayolu Taşımacılığının Tarihi**

Dünyada 1930 yılında oluşan küresel ekonomik buhranı ve savaşların vermiş olduğu tahribatları atlatan ve gücü elinde bulunduran ülkeler, ekonomik yönden kendilerine göre gücü zayıf olan ve henüz gelişimini tamamlamış ülkeler karşısında etkilerini arttırmışlardır. “Öncelik tarım” söylemleriyle gelişmiş ülkeler baskıyla daha zayıf ekonomiye sahip olan bu ülkeleri sanayiden uzaklaştırıp tarıma yöneltmişlerdir<sup>23</sup>.

Bu gelişmeler neticesinde sanayiden kopan, tarıma odaklı bir ekonomik sistem kuran ülkeler, sanayileşmeyi kuvvetlendiren ve sanayiye yoğunlaşan ülkeler karşısında ekonomik olarak zayıf kalmaya devam etmişler, sanayiye odaklanan ve ekonomisini kuvvetlendiren ülkelerin dış pazarı hâlini almıştır.

Gelişmiş ülkelerin sanayiye ve üretime yapmış oldukları bu üretime dayalı ekonomik modelin gelişimini devam ettirebilmesi için, her yere ulaşımı sağlayacak ve taşımayı gerçekleştirecek en önemli taşıma türü karayoluydu. Karayolu ile ilgili ağların oluşturulması ve geliştirilmesi için “Öncelik karayoluna” düşüncesini hâkim hale getirmiştir<sup>24</sup>.

### **2.3.2.Ülkemizde Karayolu Taşımacılığının Tarihi**

Ülkemiz konum itibariyle ve coğrafi yapı yönünden özel bir öneme sahiptir. Özellikle taşımacılık noktasında batı-doğu arasında geçiş güzergâhı üzerinde olması, ülkemizi bu noktada ön plana çıkarmaktadır. Bu sebeple ülkemiz geçmiş yıllardan bugüne karayolu taşımacılığına yatırımlarını gerçekleştiren ve gerekli önemi veren ülkelerin başında gelmektedir. “Ülkemiz Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında olup, kuzey-güney doğrultusunda 500 km, doğu-batı ekseninde 1500 km uzunluğunda ve yüzölçümü 776.000 m<sup>2</sup> olan bir dikdörtgen köprü görünümündedir<sup>25</sup>.”

Geçmişten bugüne ülkemizin çok kadim kültürlerle ve medeniyetlere sahip olmasıyla birlikte; ülkemiz medeniyetler arası köprü görevi görmüştür. Tarihte de bu özelliğiyle birçok ticaret yolunu bünyesinde bulundurmuştur. Bu tarihi yollara baktığımızda en fazla bilinenleri İpek Yolu, Baharat Yolu ve Kral Yolu olmuştur. Bu yollar dışında ayrıca onlarca geçiş yoluna sahip olan topraklarımız bu noktada oldukça bereketlidir.

---

<sup>23</sup>MEGEP, s.3

<sup>24</sup>MEGEP, s.4

<sup>25</sup>MEGEP, s.5.

Ülkemizdeki karayolu taşımacılığı gelişimine baktığımızda ise bu gelişimin oldukça hızlı gerçekleştiği görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğunun yıkılmasından sonra Türkiye Cumhuriyeti'ne 13.900 km. sabitleştirilmiş, 4.450 km. toprak olmak üzere 18.350 km. yol kalmıştır<sup>26</sup>. Cumhuriyetin ilanından sonra bu yatırımlar ve yol yapımları artarak devam etmiştir. 1950'den sonra otomotiv sanayinin gelişmesi arabaların yaygınlaşmasıyla birlikte devletler yapmış oldukları yatırımları daha da arttırmış ulaştırma politikalarında karayolları en büyük paya sahip olmuştur. Bu yıllarda kalkınmanın gerçekleşmesi ve ticaretin çoğalması için yollar, otoyollar ve köprüler inşa edilmiş karayoluna yapılan yatırımlar artarak devam etmiştir<sup>27</sup>.

1950- 1960'lı yıllar arasında ise kamusal faaliyetlerin (sağlık, eğitim vb.) tüm ülkeye ulaşması, her vatandaşın yararlanması için yol yapımları artmış ve eski yolların yenileme çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1960-1970 yılları arasında ise dış ülkelerin vermiş oldukları hibe ve teşviklerle birlikte asfaltlama çalışmaları başlamıştır. Bu yardım yapan ülkelere baktığımızda ise karşımıza ABD ve Avrupa ülkeleri çıkmaktadır. Sadece asfalt anlamında değil otomotiv ve otomotiv yedek parçaları anlamında da hibelerin verildiği görülmektedir. Hem kendi ticaretleri açısından hem de ülkemizin coğrafi konumu açısından karayollarının gelişmesi onlar içinde önem arz etmekteydi. Karayolu faaliyetlerinin kusursuz gerçekleşmesi için uluslararası alanda birtakım kuruluşlar kuruldu. Bu kuruluşlar tarafından karayollarıyla ilgili birtakım kurallar belirlendi. 1965 yılında ülkemizde bu kuruluşlarla anlaşarak TIR sözleşmesi kullanacağını duyurmuştur. TIR sözleşmesiyle birlikte Türkiye özellikle uluslararası alanda karayolu taşımacılığının gelişmesi hızlı ivme yakalamıştır<sup>28</sup>.

1970'li yıllarda ise ülkemizde ulaştırma politikaları yeni bir boyut kazanmaya başladı. Bu yeni boyutta en önemli rol motorlu taşıt sanayinin oluşmasıydı. Yine bu tarihlerde açılışı yapılan ve 30 Ekim 1973 yılında faaliyete geçen Boğaziçi Köprüsü, Avrupa ve Asya arasında yapılan ilk sabit bağlantı olduğu için Türkiye ulaştırmasında çağ atlatan bir proje olmuştur<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx>, e.t.: 01.05.2020

<sup>27</sup>Erol Kapluhan, "Coğrafi Bilgi Sistemleri'nin (CBS) Coğrafya Öğretiminde Kullanımının Önemi Ve Gerekliliği", **Marmara Coğrafya Dergisi**, 2014, 0 (29), s. 427.

<sup>28</sup>Zafer Köğmen, "Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar." **Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlık Tezi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı**, Ankara 2014, s. 5.

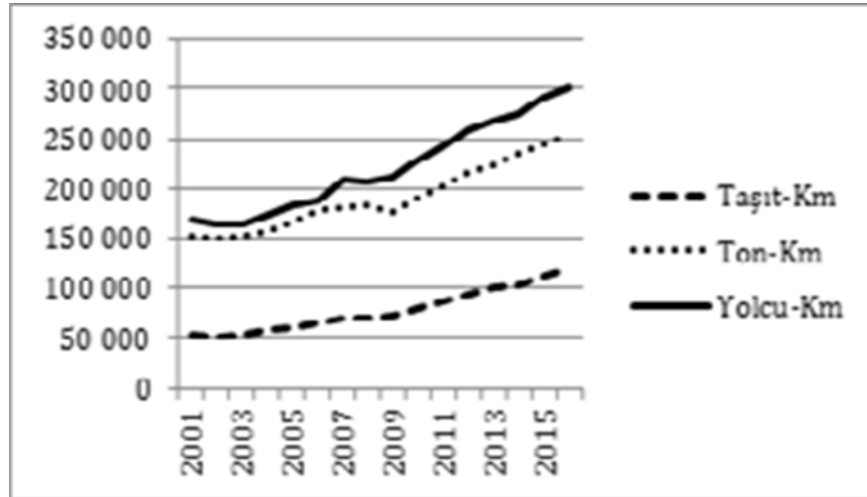
<sup>29</sup>Birol Çetin, Serap Barış, Serap Saroğlu, "Türkiye'de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış", **Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, 1 (1) ,Çankırı,2011, s. 150.

1980’li yıllara baktığımızda ise küreselleşme olgusunun yerleşmeye başladığı yıllar olduğunu görmekteyiz. Dış ticaretin faaliyetlerinin çoğaldığı ve ihracata yönelik büyüme politikalarının uygulandığı dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunların sonucunda yol yatırımları hız kazanmış ve giderek artmıştır. 1980-2000 yıllarına geldiğimizde ise daha geniş ve daha güvenilir olan otoyol adı verdiğimiz yollar yapılmaya başlanmış ve belirli standartları sağlamaya önem verilmiştir<sup>30</sup>.

Cumhuriyetin ilk yıllarında tüm taşıma türlerinde daha eşit bir dağılım bulunurken, 1950-2000’li yıllarda yapılan yatırımlara ve izlenen politikalara baktığımızda; taşıma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, taşıma türleri içerisinde karayolu taşımacılığının payı çok ciddi oranlara ulaşmıştır. Bu dengesizlik hem yük hem de yolcu taşımacılığında gerçekleşmiştir<sup>31</sup>.

2010’dan sonra ise ülkemizde ulaştırma politikalarında yeni bir politikanın izlendiği döneme girildi. Bu yeni dönemde birtakım değişiklikler oldu. Bu değişikliklerden en önemlisi finansman modeli oldu. 2010’a kadar yapılan yatırımlar genelde kamu aracılığıyla gerçekleşirken bu yıldan sonra artık yapılan yatırımlarda alternatif finans yolları da kullanılmaya başlandı. Yeni yapılan havalimanlarında, yeni yapılan Gebze-Orhangazi-İzmir otoyolu ve Kuzey Marmara Otoyolu yollarda ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi önemli projelerde Kamu-Özel sektör iş birliği benimsenmiş. Bu finansman modeline Yap-İşlet-Devret modeli ismi verilmiştir<sup>32</sup>.

Karayolları ile Yük ve Yolcu Taşımaları (km)<sup>33</sup>



<sup>30</sup>Hilal Yıldırım Keser, Sema Ay, Işın Çetin, “Ulaştırma Karayolları: Türkiye’deki Gelecek Beklentileri”, **TESAM Akademi Dergisi**, 5(2),2018,63-93.

<sup>31</sup>Adnan Keçeci, **Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı**, [http://www.mfa.gov.tr/Turkiye\\_De-Karayolu-Tasimaciligi-.Tr.Mfa](http://www.mfa.gov.tr/Turkiye_De-Karayolu-Tasimaciligi-.Tr.Mfa), e.t.: 23.05.2020

<sup>32</sup>Aydemir/Çubuk, 128-146

<sup>33</sup>TÜİK, 2018, **Kaynak**: <https://data.tuik.gov.tr/>, e.t.: 06.05.2020

Yapılan yatırımlar kanunlarla desteklenerek 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu hazırlanmıştır. Bu kanun ülkemizde karayolu taşımacılığı sektöründe yeni bir dönem başlatmıştır. Bu kanunla, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren bütün işletmeler kayıt altına alınmış ve bu işletmelere faaliyet türlerine göre yetki belgeleri verilmiştir.

Ülkemizde karayolu taşıma oranlarına baktığımızda; 1990'lı yılların başında % 76 iken 2000'li yıllara geldiğimizde bu oran % 89'a ve son olarakta % 94 oranına ulaşmıştır. Ağırlık olarak bakıldığında ise 1990'lı yılların başında 87 milyar ton-km olan toplam iken, ekonominin gelişmesi ile 2000'li yılların başında 180 milyar ton-km'ye ulaşmıştır. 2010'lu yıllara gelindiğinde rakamın 300 milyar ton-km'yi aştığı görülmüştür.

#### **2.4. Karayolu Taşımacılığının Avantajları**

Tekerleğin icadından beri kullanılan bu taşıma türü, insanoğlunun en uzun süredir kullandığı ve en çok kullandığı tür olduğundan dolayı diğer taşıma türlerine göre birtakım avantajları içerisinde bulundurmaktadır. Bu avantajlar ise şunlardır:

- Yükleme ve boşaltma gibi yük taşımacılığındaki temel işlemlerin gerçekleşmesinde hiçbir terminale ihtiyaç duymamaktadır. Diğer taşıma türlerine baktığımızda diğer hepsinde bir istasyon veya terminal ihtiyacı bulunmaktadır.
- Ürünün üretildiği yerden tüketileceği yere kadar başka hiçbir taşıma türüne ihtiyaç duymadan taşımayı gerçekleştirebilir. Bu açıdan kapıdan kapıya diye adlandırdığımız bu yöntemle diğer taşıma türlerinden üstünlük sağladığımızı söyleyebiliriz.
- Kapıdan kapıya teslimat gerçekleştireceği için ürün minimum elleçleme ile tüketiciye teslim edilecektir. Minimum elleçleme ile gerçekleşeceği için ürünün hasar ve ziyan gibi olaylarla karşılaşma oranı minimuma inecektir. Bu durum diğer taşıma modlarına göre bakıldığında karayolu taşımacılığını avantajlı hale getirmektedir.
- İstenildiği zaman 7/24 yükleme ve boşaltma imkânı sağlamasıyla daha esnek hareket imkânı sağlamaktadır. Bu da diğer taşıma türlerinde kısıtlı imkanlarla gerçekleştiği için karayolunu üstün hale getiren önemli avantajlardan birisidir.
- Karayolu taşımacılığı sabit maliyet açısından değerlendirildiğinde, diğer taşıma modlarına göre çok daha düşük maliyetler gerektiren bir taşıma türüdür. İlk etapta çok ciddi sermayeler yatırılmaması da karayolu taşımacılığını tercih edilebilirlik noktasında öne çıkaran husus olmaktadır.

- Karayolunda herhangi bir sefer vb. saate bağılı kalınmadığı için sık sefer imkânı bulunmaktadır. Diğer taşıma türlerine baktığımızda belirli seferler ve saatlerde gerçekleştiği için karayolu bu özelliğiyle de öne çıkmaktadır.

- Özellikle küçük miktarda ve az tonajlı yüklerde daha düşük taşıma maliyetleri sunmaktadır.

- Ambalajlama ve sevkiyat gibi ürünü koruyacak hususlar ve prosedürler diğer taşıma türlerine göre daha kolay ve daha azdır. Bu da ambalaj ve paketleme maliyeti gibi gider kalemlerini azalttığı için daha çok tercihinde rol almaktadır.

- Kombine taşımacılıkta kullanılıyor olması yani; diğer tüm taşıma modlarının karayoluna ihtiyaç duyması aksi takdirde faaliyetlerini gerçekleştirmekte zorlanması karayolu vazgeçilmez hale getiren önemli unsurlardandır.

- Dünya genelinde yaygın ağı sahip olması karayolu taşımacılığının yüksek oranlarda kullanılmasını sağlamaktadır.

## **2.5. Karayolu Taşımacılığının Dezavantajları**

Karayolu yük taşımacılığının avantajları olduğu kadar elbette birtakım dezavantajlarda mevcuttur. Karayolu taşımacılığını diğer taşıma türlerinden ayıran ve dezavantajlı hale getiren unsurlar ise şöyledir:

- Karayolu ile taşıma yapacak vasıtaların kapasiteleri sınırlı olduğu için ağır tonajlı veya yüksek hacimli yüklerin taşınmasında diğer taşıma modlarına göre daha maliyetli olduğu için bu karayolu taşımacılığının en önemli dezavantajı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu gibi yüklere uygunluk olarak demir ve deniz yolu taşımacılığı karayolu taşımacılığından daha üstün taşıma türleridir.

- Hızlı sevk edilmesi gereken veya maddi değeri yüksek olan ürünlerde karayolu taşımacılığı havayolu taşımacılığına göre daha ağır ve daha güvensiz kaldığı için bu noktada tercih edilmemesi de dezavantajlar içerisinde görülebilir.

- Karayolu ile taşınacak ürün, uluslararası ticarete konu olan bir ürün ise ürünün varış noktasına gidene kadar birçok farklı ülkeden geçmek zorundadır. Farklı ülkelerden geçiyor olması her ülkenin belirlemiş olduğu standartlara ve kurallara göre ürünün taşınması gerekliliğini doğurmaktadır. Bu noktadan baktığımızda da özellikle gelişmemiş ülkeler geçiş güzergâhında olduğunda birtakım problemler çıkması

karayolunu dezavantajlı hale getirmektedir. Denizyolu ve havayolu ile yapılan taşımalarda transit geçiş ülkesi bulunmamaktadır. Bu olumsuzluklara ek olarak karayolu ile gönderilen ürünlerde transit geçiş yapacağı gümrük bölgelerinde ek beklemler ve ek maliyetler de oluşabilir. Bu gibi maliyet ve beklemlerde önemli dezavantajlar olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>34</sup>.

- Karayolu taşımacılığı tekerleğin icadından beri kullanılan taşıma türü olduğu için eskiden yapılmış ve yenilenmemiş yolların tasarım ve düzen konusunda eksik ve yetersiz kalması birtakım sorunlar doğurmaktadır.

- Bazı ülkelerin standartlara uymayan kurallar ve ölçüler uygulaması.
- Dağlık arazilerde çok dik ve yokuşlu yolların bulunması.
- Kullanılan araçların fazlalığı çevre kirliliğini arttırmakta, sürdürülebilirlik ve yaşanılabilirliği olumsuz etkilemektedir.
- Kaza seviyesinin yüksek olması ve kaza ihtimalinin fazlalığı.
- Karayolu çok yaygın bir ağ olduğu için denetim mekanizmasının yetersiz kalması önemli dezavantajlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu denetimin hem altyapı olarak hem de taşıt olarak eksikliğinden söz etmek mümkündür.

Görüldüğü üzere karayolu taşımacılığının avantajları oldukları kadar dezavantajları da bulunan ve birçok problemin yaşanabileceği belirlenmiştir. Bu nedenle kurulum aşamasında alınacak kararların ve yapılacak olan yolların karayolu taşımacılığının sağlıklı ve kusursuz bir biçimde gerçekleşmesi adına büyük önem ifade ettiği değerlendirilmesi yapılabilir.

## **2.6. Karayoluyla Taşımada Temel Bileşenler**

Bu bölümde, uluslararası karayollarında eşya taşınması ve temel bileşenleri öncelikle terimsel çerçevede ele alınmıştır. Bu anlamda eşya kavramı ele alındıktan sonra sırasıyla gönderen, gönderici ve taşıyıcı kavramları incelenmiş ve bu kavramlar ile birlikte taşıma belgeleri ile uluslararası alanda karayolu ile eşya taşımacılığına ilişkin sözleşmelere yer verilmiştir.

---

<sup>34</sup>MEGEP, s. 10.

## 2.6.1. Eşya Kavramı

### 2.6.1.1 Genel Olarak

Genel olarak eşya, başlı başına maddi-cismani bir varlığa sahip olan ve üzerinde fiili hâkimiyet kurmaya elverişli şeyler olarak tanımlanmaktadır<sup>35</sup>. Sözcük anlamı olarak eşya, “fiziki yapısından ve ticari değere sahip olup olmadığından bağımsız olarak, taşınması mümkün olan her şeydir<sup>36</sup>”.

Türk Dil Kurumunca eşya “çeşitli niyetlerle kullanılan, insan yapısı, taşınma imkânı olan cansız nesnelere tümü olarak ifade edilmiştir<sup>37</sup>”.

Eşya kavramına ilişkin tanıma Türk Medeni Kanunu’nda (TMK) yer verildiği görülmektedir. Türk Medeni Kanunu eşyaya ilişkin hükümleri düzenlerken, öncelikle taşınır (menkul) eşya ve taşınmaz (gayrimenkul) eşya ayırımına gitmiştir. Kanun koyucu taşınmaz mülkiyetinin konusunu, başka bir deyişle taşınmaz eşyayı belirlemiş ve taşınmaz eşya dışında kalan eşyalar ile nitelikleri itibariyle (fizikken) yer değiştirebilen ve nakledilebilen eşyaları taşınma özelliği bulunan eşya olarak tanımlamıştır<sup>38</sup>. TMK. m. 704’e göre “arazi” (sınırları belirli yeryüzü parçası)<sup>39</sup>, “tapu kütüğünde ayrı sayfaya kaydedilebilen bağımsız ve sürekli haklar” ile “kat mülkiyeti kütüğüne kayıtlı bağımsız bölümler” taşınmaz mülkiyetinin konusudur. Bunlar dışında kalan, özel mülkiyete konu olabilen, iktisadi bir değere sahip olan ve üzerinde hâkimiyet kurmaya elverişli tüm diğer şeyler (su bidonu, doğalgaz, elektrik, kitap, tabak vs.) taşınır eşya olarak kabul edilmektedir. Hukuki anlamda bir şeyin eşya olarak kabul edilebilmesi için; şeyin, kişi ya da hayvan olmaması ve ayrıca iktisadi bir değere sahip olması koşulları da aranmaktadır<sup>40</sup>. Her ne kadar eşyanın tanımında “maddi-cismani bir varlığa sahip olmak” koşuluna yer verilse de kanun koyucu bu niteliğe uymayan bazı şeyleri de eşyanın konusu kapsamında değerlendirmiştir. Bu anlamda bağımsız ve sürekli haklar ile rüzgâr gibi doğal güçler ve elektrik gibi enerji eşya kavramında değerlendirilmektedir<sup>41</sup>.

<sup>35</sup>A. Lale Sirmen, **Eşya Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara 2015, s. 4.

<sup>36</sup>Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby ile Karşılaştırmalı Olarak**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 29; Malcolm Clarke, **International carriage of goods by road: CMR**. CRC Press, Oxon 2014, s.31; Andrew Messent, David Glass, **CMR: contracts for the international carriage of goods by road**, 2017, 24-25.

<sup>37</sup>“Eşya” <http://www.tdk.gov.tr>, e.t.:04.04.2020

<sup>38</sup>MK m.762: “Taşınır mülkiyetinin konusu, nitelikleri itibarıyla taşınabilen maddi şeyler ile edinmeye elverişli olan ve taşınmaz mülkiyetinin kapsamına girmeyen doğal güçlerdir”.

<sup>39</sup>Aydın Aybay ve Hüseyin Hatemi, **Eşya Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014, s. 5.

<sup>40</sup>Kemal Oğuzman, Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2017, s. 8.

<sup>41</sup>TMK., m. 704’e göre bağımsız ve sürekli haklar tapu siciline tescil edilebilmekte yani taşınmaz mülkiyetine konu olabilmekte ve böylece eşya niteliğinde kabul edilmektedir. Oğuzman, Seliçi, Oktay-Özdemir, s. 9.

CMR<sup>42</sup> sözleşmesine göre taşıma ile ilgili sözleşmenin oluşabilmesi için, taşımaya konu olan şeyin eşya niteliğinde olması gerekmektedir. Fakat CMR incelendiğinde “eşya” sözcüğünün bu sözleşmede doğrudan tanımlanmadığı görülmektedir. Fakat sözleşme içeriğinde maddeler incelendiğinde bu kavramı saptamakta kullanılabilecek bazı ipuçlarından bahsedildiği söylenebilir<sup>43</sup>.

Eşya, “CMR gereğince istisna kılınanlar ve niteliği itibariyle karayoluyla taşımaya konu edilemeyecek olanlar hariç, taşıma sözleşmesine konu edilebilecek bütün menkul malları (canlı hayvanlar dâhil olmak üzere) ifade etmektedir<sup>44</sup>.”

CMR sözleşmesinde ‘eşya’ kavramı doğrudan ifade edilmemiş olsa da nelerin eşya olarak görüleceği dolaylı yoldan anlatılmıştır. Kapsam dışında tutulan eşyalar net bir şekilde ortaya konulduğu için, dolaylı olarak ne çeşit eşyanın taşınması ile CMR konvansiyonuna başvurulabileceği belirlenebilecektir. Bu noktada önemli olan olay bu eşyaların veya taşıma türlerinin kapsam dışında bırakılmasından ziyade, özel bir taşımaya sahip olacaklarından dolayı sınırlı olarak ele alınmalarındadır.

Konvansiyondaki maddeleri ele aldıktan sonra tarifi gerekirse eşya, “fiziki yapısı ve ticari değere sahip olup olmadığından bağımsız olarak, uluslararası posta anlaşmaları çerçevesinde yapılan taşımaya konu olmayan, cenaze ve ev eşyası niteliğinde sayılmayan taşınması mümkün olan maddi mallardır” denebilir. Yapılan bu tanıma baktığımızda CMR konvansiyonunda doğalgaz, ısı ve elektrik gibi ürünlerin iletilmesi işlemi ile yapılan faaliyetler taşıma olarak kabul görmeyecektir. Bunun aksine canlı hayvan taşımacılığı ise Konvansiyon kapsamınca m. 17/4 gereğince taşıma faaliyeti olarak eşya taşınması diye kabul görecektir<sup>45</sup>.

Konvansiyona göre bir ürünün eşya olarak sayılabilmesi için herhangi bir ticari değerinin bulunması zorunlu değildir. CMR m. 1/IV’ te belirlenmiş olan istisnalar hariç görülerek, ekonomik değeri düşük ve kısıtlı olan eşyaların taşınmasında da CMR

<sup>42</sup> RG. T.04.01.1995, S.22161.

<sup>43</sup>Sabih Arkan, “TTK.’nın Taşıma Senetlerine ve İlmuhaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”, **Batider**, C. IX, S. 3, 1978, s. 402; Arslan Kaya, ‘**Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)**’, (Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan İstanbul 1998 s. 311 – 333), Makalelerim I, 1. Baskı, İstanbul, Beta, s. 318.

<sup>44</sup>Sabih Arkan, Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Haz.: Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara, 1984, s. 10.

<sup>45</sup>Roland Loewe, “**Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)**”, ETL 1976, Vol. 11, s. 319; Alihan Aydın, **CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Bası, İstanbul 2006, s. 10; Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 47.



hükümlerinin uygulanması mümkündür. Tehlikeli madde ve silah vb. ürünlerin taşınmasında da CMR kapsamında bulunmadığına dair net bir hüküm konvansiyonda yer almamaktadır. Eşyaların nakli sırasında kullanılan koruyucu ekipman ve taşıma için gerekli olan ekipmanlarda (palet, paket, saklama kabı, konteyner vb.) konvansiyona göre eşya kategorisinde değerlendirilmektedir<sup>46</sup>.

CMR konvansiyonuna baktığımızda bazı şeyler ise, eşya olarak kabul görmemektedir. Bu istisnalar aşağıda detaylı bir şekilde ele alınmaktadır.

### **2.6.1.2 CMR’de Öngörülen İstisnalar**

#### **2.6.1.2.1 Uluslararası Posta Taşımaları**

CMR m. 1/4’te yer alan istisnai şeylere baktığımızda, bunların CMR’ de yer almamasının sebebinin eşya özelliğine sahip olmamalarından ziyade; özel işlem gerektirdiği ve bu özel işlemlere ilişkin başka düzenlemelerin zaten var olması nedeniyle CMR konvansiyonunda yer almadıkları görülmektedir. Aynı şekilde uluslararası gönderilen posta taşımalarının da buna ilişkin kuralların ve sözleşmelerin zaten var olduğu düşüncesiyle yeniden CMR konvansiyonunda ele alınması gerekmediği için bu konvansiyon kapsamına alınmamıştır<sup>47</sup>.

#### **2.6.1.2.2 Cenaze Taşımaları**

Eşya hukuku bakımından eşya olarak sayılmayan cesetler, Taşıma hukuku açısından ele alındığında eşya sayılmaktadır<sup>48</sup>. Cenaze taşımaları bu bakımdan ele alındığında sui generis niteliktedir. CMR m. 1/4 gereğince cenaze taşımacılığı esnasında CMR hükümleri uygulanmayacaktır. Dolayısıyla istisna taşımalar kapsamına cenaze taşımacılığı da girmektedir.

Cenaze taşımaları, bu Konvansiyonda istisna olarak görülmekle birlikte, cenaze kelimesinden ne anlaşılması gerektiği açıkça Konvansiyonda belirtilmemiştir. Fakat cenaze kelimesinden kastın, “defnetmek amacıyla taşınan insan veya hayvan cesetleri

---

<sup>46</sup>Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu** – CMR Madde 3, 34 vd. , Ankara, 2004, 24-25; Clarke, s. 26.

<sup>47</sup>Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Ankara, 1999, s. 34; Aydın, s. 11; Yeşilova, s. 24.

<sup>48</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 11; Reşat Atabek, **Eşya Taşıma Hukuku**, (Deniz Hukuku Hariç), Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960, s. 26; Gönen Eriş, **Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıma Hukuku (Açıklamalı- Gereçeli-içtihatı)**, s. 4544; Karan, s. 24; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 9, dpn. 26.

olduğu ifade edilmektedir<sup>49</sup>.” Cenaze ile kullanılan ve taşınan tabut ve çelenk gibi eşyalarda CMR kapsamında istisna olarak görülmektedir. Yine cenazelerle birlikte gömülecek eşyalarda istisna olarak konvansiyonda kabul edilmektedir.

### 2. 6.1.2.3 Ev Eşyası Taşımaları

CMR Konvansiyonuna baktığımızda ev eşyalarıyla ilgili herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Diğer istisnai hükümlerde olduğu gibi, ev eşyası taşımacılığıyla ilgili daha geniş kapsamlı bir mutabakat olduğu düşünülüyor için bu gibi eşyalar bu Konvansiyon dışında bırakılmıştır. Ev eşyası ile ilgili taşımacılık hükümleri incelendiğinde 1962 yılında “Uluslararası Ev Eşyası Taşınmasına ilişkin Genel Şartlar”ı adlı hükümler Birleşmiş Milletler Ekonomi Komisyonu tarafından yürürlüğe konulmuştur. Bu bağlamda ev eşyası taşımacılığıyla ilgili düzenlemeler olup, bundan dolayı Konvansiyon dışında bırakılmıştır. Konvansiyon dışında bırakılma sebebi olarak çok zaman alması ve kendine has birtakım kurallar bulunması söylenebilir. Ev eşyalarının konteyner ekipmanı ile taşınacağı durumlarda Birleşmiş Milletlerin yapmış olduğu Yönetmelikte kapsam dışı kalmaktadır<sup>50</sup>. Ev eşyasının tespiti konusunda taşınacak olan eşya incelendikten sonra karar verilecektir. Fakat burada da dikkat edilmesi gereken birtakım unsurlar bulunmaktadır. Ticari eşya taşımacılığında, ambalajlamanın taşıyıcılar tarafından yapılarak eşyanın taşınması durumunda bu ticari eşyada ev eşyası olarak değerlendirilmeyecektir.

Örneğin; Gürcistan’da kuaför olan bir kişinin işyerine Türkiye’den karayolu ile göndereceği kuaför malzemelerine ait eşyalara Konvansiyon hükümleri uygulanacaktır. Fakat bu kişi, Türkiye’deki evinde kullanılmış bir eşyayı kendisi paketleyip, ambalajlayıp ve yüklerse taşıyıcı tarafından Gürcistan’a gönderirse bu taşımada konvansiyon hükümleri uygulanmayacaktır.

Buna benzeyen bir olayda Hamburg Yüksek Bölge Mahkemesi (OLG Hamburg), Almanya’da yaşayan bir ailenin, Yunanistan’da olan evlerine yeni alınmış ev eşyaları ve kullanılmış ev eşyalarını birlikte göndermelerinde Konvansiyon kapsamında ev eşyası taşınması teşkil etmeyeceği kararı verilmiştir<sup>51</sup>.

<sup>49</sup>Marian Hoeks, **Multimodal Law**, Kluwer Law International, Breda 2009 s. 158.

<sup>50</sup> Rodiere Rodière, “**The Convention on Road Transport**”, ETL 1971, s.622; Loewe, s.323 ; Clarke, s. 32.

<sup>51</sup>Clarke, s. 35.

### 2.6.2 Gönderen Kavramı

Eşyaların taşınmasına ilişkin bir diğer kavram da gönderen kavramıdır. Gönderen, “eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması için taşıyana (taşıyıcıya) bir miktar para ödeyen ya da ödemeyi yüklenen kişidir<sup>52</sup>.” Tüzel ve gerçek kişi olmak üzere iki tür gönderen bulunmaktadır. Yani gönderen şahıs veya sermaye şirketi olabilir. Gönderen bir kişi veya birden fazla kişi olabilir. Gönderen sözleşmesinin gerçekleşebilmesi için gönderenin yükü taşıyacak olan kişiye teslim etmesi gereklidir<sup>53</sup>.

Gönderen ile gönderilen farklı kişiler olabilir. Gönderen kavramına baktığımızda mutlaka yükün sahibi olması gerekmemektedir. Aynı şekilde gönderen ürünü gönderdiği yerde bulunmadığı durumlarda yükü teslim almak için bir başkası belirlenirse bu şahsa da gönderilen denmektedir<sup>54</sup>.

Gönderen, taşıma yapılacak eşyada taşıyıcı ile yapılan sözleşmeye istinaden ücret ödemesini üstlenmektedir. Ayrıca, taraflar arasında belirlenen sözleşme detaylarına göre taşıma ücretinin gönderilen tarafından alınabilmesi de mümkündür<sup>55</sup>.

### 2.6.3. Taşıyıcı Kavramı

Türk Ticaret Kanunu’nda taşıyıcı kavramı açıkça tanımlanmıştır. Bu tanıma göre taşıyıcı; “ücret karşılığında yolcu veya eşya taşıma işlerini üzerine alan kişidir” (TTK m. 850) Taşıyıcı ile yapılan taşıma sözleşmesi ise kanunda şu şekilde tanımlanmıştır; “bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya ve eşhasın (yolcu) karada, sularda nakillerini taahhüt eylemine nakil mukavelesi itlak olunur<sup>56</sup>.”

Kanunda “taşıyıcı” kavramı daha kapsayıcı ve geniş bir anlam ifade etmekte, “taşımacı” kavramına ise daha farklı olarak özel bir anlam yükleyerek taşıma işini mesleklaştiren ve gerçekleştiren kişiler olarak belirtilmek istenmektedir. Türk Ticaret Kanunu’nda 2011 yılında yapılan köklü değişiklikle birlikte, “fiili taşıyıcı” olarak anılan yeni bir kavram düzenlenmiştir. Bu kavram Türk Hukuku bakımından yeni olsa da aslında uluslararası boyutta eşya taşımacılığına ilişkin olarak 1979 tarihli Brüksel-Visby Kaideleri, 1978 tarihli Hamburg Kurallarında, Alman Ticaret Kanunda ve CMR hükümlerinde yer almıştır. Türkiye’nin kabul etmesiyle birlikte 2011 yılında yürürlüğe

<sup>52</sup>Sabih Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982, s. 19.

<sup>53</sup> Gençtürk, s. 24. dipn. 81.

<sup>54</sup>Ahmet Zeyneloğlu, **Uygulamalı Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993, s. 73.

<sup>55</sup>Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2019, s. 40.

<sup>56</sup>Franko Nisim, **Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1992, s. 1; Atabek, s. 24.; Zeyneloğlu, s. 29.

giren 1999 tarihli Montreal Konvansiyonunda; fiili taşıyıcı "... taşıma sözleşmesini yolcu veya gönderen ya da yolcu ve gönderen namına hareket eden kişiyle kuran taşıyıcıdan aldığı yetkiyle, taşımanın tamamı veya bir kısmını, müteakip taşıyıcı sıfatı olmaksızın yerine getiren diğer bir kişi..." olarak tanımlamıştır<sup>57</sup>.

Örneğin; bir kargo firmasına verilen eşyanın taşınması, kargo şirketi tarafından bir havayolu şirketine devredilmiş olabilir. Böyle bir örnekte, taşınan eşyanın akdi taşıyıcısı kargo şirketi iken, fiili taşıyıcısı havayolu firması olacaktır. O halde taşıyıcı taşıma işini bir başkasına devretmişse, devredilen kişi ya da kişiler fiili taşıyıcı olacaktır<sup>58</sup>.

Fiili taşıyıcı, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin konvansiyonlarda yer alan bir kavram olmakla birlikte kara taşımacılığına ilişkin konvansiyon olan CMR 'de yer almamaktadır. CMR m. 34 müteakip taşıyıcı kavramını düzenlemektedir. Anılan maddeye göre müteakip taşıyıcılar, taşıma işini akdi taşıyıcılarla birlikte yapan ikinci ve ikinciye takip eden diğer taşımacılardır. Bunlar arasında sorumluluk bakımından bir ayırım yapılmamış, müteselsil bir sorumluluk esası benimsenmiştir. CMR' ye göre müteakip taşıyıcılar, taşınacak eşyayı ve sevk irsaliyesini kabul etmekle birlikte taşıma sözleşmesine katılmış kabul edilmektedir ve böylece her birinin sorumluluğu sözleşmesel sorumluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Akdi taşıyıcı, sözleşmede aksi öngörülmediği sürece, taşıma işini kendisi yapmak zorunda değildir. Taşıma işini başka taşıyıcı ya da taşıyıcılara devredebilmektedir.

Akdi taşıyıcı taşıma işini bir başka taşıyıcıya bir sözleşme ile devretmişse bu şekilde taşıma işini üstlenen taşıyıcıya da alt taşıyıcı denir<sup>59</sup>.

#### **2.6.4. Gönderilen Kavramı**

Gönderilen, en yalın ifade ile, taşıma işine konu eşyanın teslim edileceği kişidir. Gönderilen aslında taşıma sözleşmesinin bir tarafı konumunda değildir. Burada Borçlar Hukuku anlamında bir üçüncü kişi lehine sözleşme söz konusudur. Gönderici ile gönderilen aynı kişi olabilir. Yani örneklendirilecek olursa bir ticari şirket, bir ülkede ürettiği emtiayı bir başka ülkedeki satış ofisine göndermek üzere bir eşya taşıma sözleşmesi yapmış olabilir. Ancak bu ihtimalde de CMR anlamında gönderici ve gönderilen ayrı kişiler olarak kabul edilmektedir.

<sup>57</sup>RG. T.01.10.2010, S. 27716.

<sup>58</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 103.

<sup>59</sup>Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası, Yayın No: 1988-27, İstanbul, 1988, s. 5;Abuzer Kendigelen, **Hukukî Mütalâalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte)**, C. I,**Taşıma ve Sigorta Hukuku**, Kararları Tamamlanmış 2. Bası, İstanbul, 2006, 324-325; Aydın, s. 7.

### 2.6.5. Taşıma Senedi

Taşıma işinin yapılabilmesi için hukuki olarak, taşımanın hangi vasıta ile yapıldığına göre değişen, birtakım belgelerin varlığına ihtiyaç bulunmaktadır. Konumuz karayolu taşımacılığı olduğu için aranan taşıma senedinin ne olduğu konusu ele alınmıştır.

Taşıma senedinin tanımı ise Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 4. maddesinde yapılmıştır. Bu tanıma göre; “ Eşya ve kargo taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu yönetmelikle belirlenen bilgileri ihtiva eden sözleşme belgesi veya bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi halinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturasını Türk Ticaret Kanunu’na göre, taşıma senedi, taşınan eşyaların alıcısı lehine tanzim edilen ve taşınan eşyaları temsil eden bir senettir.” (TTK. m. 856). 6762 sayılı Kanun’da bulunan “Taşıma senedi emre yazılı ise taşıyıcının imzaladığı nüshanın cirosu ve teslimi eşyanın mülkiyetini nakleder” cümlesi, TTK ’ya alınmamış olsa da “imza edenin, yer, zaman ve tutar bakımlarından belirli nakdî ödemelerde bulunmayı ve belirli miktarda misli şeyler teslim etmeyi borçlandığı senetler, açıkça emre yazılı oldukları takdirde ciro ile devredilebilirler” hükmünün yeterli olacağı düşünülebilir. (TTK. m. 771/1; TTK. m. 831/1)

Taşıma sözleşmeleri, borçlar hukukunun konusu kapsamına girerken taşıma senetlerinin (emre ve hamiline yazılan) kıymetli evrak hukuku ve eşya hukukunun kapsamına girdiği görülmektedir. “Meselâ hamile yazılı taşıma senedinin teslimi, taşınan eşyanın teslimi demektir<sup>60</sup>.” Türk Ticaret Kanunu ve CMR konvansiyonunda bulunduğu üzere düzenlenen taşıma senedi üzerinde, “düzenlenme tarihi ve yeri, gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi, taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi, gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi vs. olmak üzere birçok bilgiyi ihtiva etmektedir”.

Taşıma senedinin varlığına bağlanan karine niteliği önemlidir; taşıma senedinin varlığında taşıma anlaşmasının kurulduğu ve taşıyıcının taşınacak eşyayı kabul ettiğine karine teşkil etmektedir.

Bununla birlikte taşıma senedi, taşınan eşya üzerindeki aynî hakkı da temsil etmekte ve bu yönüyle kıymetli evrak niteliğine haizdir<sup>61</sup>. TTK m. 856 ile de düzenlenmiştir.

<sup>60</sup>Yargıtay 11. HD, T.1.4.2012, 2006/12511 E., 2008/4997 K., **Kaynak:** www.lexpera.com.tr, e.t.: 08.09.2020

<sup>61</sup>Sabih Arkan, “TTK.’nın Taşıma Senetlerine ve İlimuhabere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”, s. 1026.

Anılan düzenlemeye göre taşıma senedi, taraflardan birinin isteği üzerine ve üç ayrı örnek halinde hazırlanarak gönderen tarafından imzalanmakta ve nüshalardan biri gönderende, biri taşıyıcıda kalmaktadır. Diğerisi ise eşya ile taşınmaktadır. Gönderen, taşıma senedini taşıyıcının da imzalamasını isteme hakkına sahiptir. Hemen belirtmek gerekir ki, aynı maddenin ikinci fıkrasına göre taşıma senedi, taşıma anlaşması için bir kurucu şart olarak aranmamıştır. Taşıma sözleşmesinin kurulmasında şekil serbestisi benimsenmiştir.

Mülga Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıma senedinin düzenlenmesi taşıyıcının talebine bağlıdır. Ancak gönderenin, taşıyıcının talebi olmaksızın bu belgeyi düzenlenmesine de bir engel bulunmamakta idi. Yeni Kanun, taşıma senedinin taraflardan birinin isteğiyle düzenlenebileceğini hüküm altına alarak, bu konuda bir açıklık getirmiş ve eski Kanun lafzındaki ifade hatasını düzeltmiştir. CMR' nin İngilizce metninde "consignment note" terimi kullanılmaktadır. Bu terim konşimento, irsaliye, sevk mektubu anlamlarını karşılamaktadır. TTK.' da taşıma senedi olarak ifade edilen belge de aynı belge olmakla beraber, CMR anlamında sevk mektubu (frachtbrief) yalnızca taşıma akdinin varlığına ve koşullarına ispat niteliğindedir. Eski düzenlemede taşıma senedi, taşıyıcının isteği ile gönderen tarafından iki örnek olarak düzenlenmiş ve ayrıca kıymetli evrak niteliğine haiz olan bir evrak olarak karşımıza çıkmakta idi. Oysa yeni kanunumuzda, CMR. m. 5/1 c1.'de olduğu gibi taşıma senedinin üç nüsha halinde düzenlenmesi benimsenmiş ve ayrıca kıymetli evrak niteliğinin kabul edilmiştir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMLULUĞU, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

#### 3.1. Genel Olarak Sorumluluk Kavramı

Sorumluluk kelime anlamı olarak, uyulması gereken kural ya da kurallara karşı yapılan aykırı davranışların hesabını verme ve bu aykırı davranışla birlikte bundan kaynaklı oluşacak ya da oluşmuş zararların tazminatının yükümlülüğü olarak tanımlanmaktadır<sup>62</sup>.

“Casum sentit dominus” ilkesince hukuk sınırları çerçevesinde herkes korunan malları veya şahsi varlıklarında ortaya çıkabilecek zarar ya da zararlara bizatihi katlanmak durumundadır. Ancak bu ilke uygulandığında kişilerin çok fazla mağduriyete ve haksızlığa uğramaları söz konusu olacağından bazı istisnai durumlar ortaya konulmuştur. Bu istisnalara bakılacak olursa bazı durumlarda zarara uğrayan kişilerin zarar görmesi halinde bu sorumluluk başka bireylere aktarılmaktadır. Böylelikle bu tarz bir sorumluluk durumunda zarar gören kişi belirlenen şartların oluşması halinde mevcut zararını başka bir bireyden tazmin edebilmektedir. Mevcut zararı bir başka bireyden tazmin edebilmek için, zarar verenin haksız fiil sorumluluğu kapsamında hukuka aykırı bir fiili ile kusurun varlığı, taraflar arasında akdedilen sözleşme ile meydana gelen zararın giderilmesi noktasında anlaşılmalı olması, kanun hükmünden kaynaklanması(kanuni) nedenleri ile mümkün olabilmektedir.

Eren’in yapmış olduğu çalışmaya göre baktığımızda sorumluluk, iki anlam taşıyan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. İlk anlam incelendiğinde; hukuka aykırı olarak gerçekleştirilen bir fiil sonucu oluşan zararın tazmin edilmesi anlamı taşımaktadır. Bu çerçevede kavram tazminat sorumluluğunu ifade etmektedir<sup>63</sup>. Bu tür bir sorumluluk kavramında hukuka aykırı olarak gerçekleştirilen fiil yada fiillerin sonucunda ortaya çıkabileceği gibi “haksız fiil”, mevcut borca karşı yapılan aykırı bir davranış sonucunda da “akdi sorumluluk” ortaya çıkabilmektedir<sup>64</sup>.

<sup>62</sup> Ejder Yılmaz, **Hukuk Sözlüğü**, Ankara, 2011, s. 813

<sup>63</sup> Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Ankara, 2020, s. 83.

<sup>64</sup> Bu iki sorumluluğun geniş mukayesesi için bkz: Hamdi Tamer İNAL, **Borca Aykırılık ve Sonuçları**, İstanbul, 2009, s. 339 vd.

### 3.2.Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Karayolu taşımacılığının birtakım uluslararası anlaşmalar ile düzenlenmesi, konunun 1930'lardan sonra büyük önem arz etmesine rağmen II. Dünya Savaşı'ndan sonra gerçekleşmiştir. Bu gecikmeye, araya giren savaşın yarattığı karışıklık kadar konunun uluslararası bir düzene kavuşmasında başlangıç noktalarını oluşturacak ulusal mevzuatların o tarihlerde henüz olgunluğa erişmemesinin de neden olduğu söylenebilir<sup>65</sup>.

Sorumluluk hukukunda genel kural borçlunun bütün malvarlığıyla ve sınırsız sorumluluğudur<sup>66</sup>. Nitekim birtakım durumlarda borçlunun sorumluluğu miktar veya konu bakımından sınırlandırılır. Bu gibi hallerde malvarlığıyla sınırlı sorumluluk kabul görmektedir. Örnek olarak; anonim şirketlerde kanuni temsil yetkisi olan yönetim kurulu üyelerinin, vergi borçlarından doğan sorumluluğunda borcun ait bulunduğu dönemde kanuni temsilci olmaları, kanuni temsilci bulunmadığı döneme ilişkin borçları sebebiyle sorumlu olmadıkları ve takip edilmemeleri gerekmektedir. Burdaki kişilerin sorumluluğunun sadece kanuni temsilci buldukları süre ile sınırlanacağı açıktır<sup>67</sup> TMK m. 631, yasal mirasçısı bulunmayan murisin terekesinin devlete kalması halinde devletin bu borçlardan terekede bulunan malvarlığıyla sınırlı olacağını, sorumluluğun buradaki sınırın dışına çıkamayacağını hüküm altına almıştır. Buradaki sorumluluğun sınırlandırılması konu bakımından bir sınırlandırmadır. Bir diğer sınırlandırma çeşidiyse miktar olarak sınırlandırmadır. Türk Borçlar Kanunu'nda kanun koyucu kefalet sözleşmesiyle ilgili olarak, kefalet verilecek olan miktarın sözleşmede net ve açık bir biçimde gösterilmesini istemiş, gösterilmediği hallerde sözleşmeyi tamamen geçersiz kılmıştır. Bu halde borca kefil olan kimsenin sözleşmede yer alan miktarla sınırlı şekilde sorumluluğu söz konusudur.

Borcun sabit olduğu bazı hallerde borç olmasına rağmen sorumluluk bulunmamaktadır. Bu borçlara eksik (tabii) borçlar denmektedir. Sebebi ise borcun unsurlarından olan sorumluluk unsurunun eksik bulunmasıdır.<sup>68</sup>.

---

<sup>65</sup>Arkan, **İnceleme**, s. 7.

<sup>66</sup>Ahmet Türkmen, "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Organizasyon Sorumluluğu (TBK M. 66/3)". **Journal of Istanbul University Law Faculty**, 70 / 2 ,2013.

<sup>67</sup> Nihat Taşdelen, "Anonim Ortaklıkta Yönetim Kurulu Üyelerinin Ortaklığın Vergi Borçlarından Dolayı Sorumluluğu ve Yurt Dışına Çıkış Yasası" **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** 10-11 / 12-13-14-15 ,2009, 39-85 .

<sup>68</sup> İnal, **Borca Aykırılık**, s. 28.



Karayolu ile eşya taşımacılığında sorumluluk kavramı ise bir tazminat sorumluluğudur. Aşağıda inceleneceği üzere taşıma esnasında eşyanın başına gelebilecek hasar, eşyanın zıyaı ya da eşyanın geç tesliminden doğan zararların tazmini gerekecektir.

Sorumluluğun hukuki boyutunu incelerken sadece taşıyıcının sorumluluğunun hukuki boyutu üzerinden değil taşıma sözleşmesinin de hukuki boyutunu ele almak gerekmektedir. Eşyanın taşınması sözleşmesi, taşıma işi karşılığında ücret ödenmesini konu edinmesi nedeniyle eksik iki tarafa borç yükleyen değil, tam iki tarafa borç yükleyen,<sup>69</sup> tipik ve ivazlı bir sözleşmedir. TBK gereğince; tarafların birbirine uygun ve karşılıklı irade beyanlarının sözleşmenin kurulmasıyla beraber sonuçlarını da meydana getirmesi için yeterli olduğu kabul gören rızai sözleşmeler olarak kabul edilir<sup>70</sup>.

Karayoluyla yük-eşya taşıma sözleşmesi, TTK'de, CMR'de ve KTK'de düzenlenen bir sözleşmedir. İhtiyaçların giderilmesi için yapılan menkul satışı veya kiralama gibi malın doğrudan veya dolaylı zilyetlik devrini öngören sözleşmelerin ifası, bu malın bir yerden alınıp başka yere taşınmasını gerektirmektedir.<sup>71</sup> Buna göre karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi sıralama olarak satış veya kira gibi sözleşmelerin ifasını temin amacı güden ardıl bir sözleşme olabileceği gibi bağımsız bir sözleşme olarak da karşımıza çıkabilir. Taşıma sözleşmesi genelde satış veya kira gibi sözleşmelerin hemen ardından kurulsa da tek başına incelendiğinde, kendinden önce gelen sözleşmelerden farklı amaç gütmektedir<sup>72</sup>.

Diğer bir deyişle taşıma sözleşmesi, mülkiyetin devri veya kullandırma amacı gütmemekte; aksine eşya taşıma işinin görülmesi, yani iş görme amacı taşıyan bir sözleşmedir<sup>73</sup>. Zira bu sözleşme ile eşyanın varma yerine ulaşmasına kadar yapılan taşıma faaliyetleri bir bütün olarak üstlenilmektedir<sup>74</sup>.

---

<sup>69</sup>

<sup>70</sup>Eren, s. 223.

<sup>71</sup>Türkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku,(Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul 2006, s. 126-127; Bülent Sözer, Havayolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zarardan Taşıyıcının Sorumluluğu, **BATİDER**, Haziran 1978, C. IX, S. 3, s. 1.

<sup>72</sup>Zekeriya Yılmaz, **Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları**, 3. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014, s. 1599.

<sup>73</sup> Gençtürk, s. 22; Arkan, **İnceleme**, s. 29-30.

<sup>74</sup> Kaya, s. 239.

Bazı akademik çalışmalara ve görüşlere göre<sup>75</sup>, taşıma sözleşmesi “bir sonucun ortaya çıkmasını” taahhüt ettiğinden istisna (eser) sözleşmesi olarak kabul edilmektedir<sup>76</sup>. Bu görüşe katılmayan yazarlar ise taşıma sözleşmesinin niteliğini vekalet sözleşmesine daha yakın bir sözleşme olarak görmektedirler<sup>77</sup>.

Üçüncü bir görüş ise<sup>78</sup>, bu taşıma sözleşmesinin tek başına ayrı bir sözleşme olarak yorumlanması gerektiğini, bağımsız, Türk Ticaret Kanunu’nda düzenlenmiş özel sui generis bir sözleşme olduğunu kabul etmektedir<sup>79</sup>. Kanaatimizce de taşıma sözleşmesi isimli sözleşmelerden ayrılan noktaları olup hiçbirine dahil edilemeyecek ve “sui generis” (kendine özgü) bir sözleşme olarak kabulü gerekecektir.

Taşıma sözleşmesinin kanuni tanımında ücret, taşıma işinin karşılığı olarak alınmaktadır. (TTK m. 850/2) Taşıyıcının sorumluluğunun çerçevesi hukuki olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 850. ile 930. maddeleri arasında “Taşıma İşleri” düzenlenmiş ve ele alınmıştır. TTK’nin 850. ile 855. maddeleri aralığında hem yük hem yolcu taşımacılığına ilişkin olarak genel kurallar öngörülmüş, 856. ile 893. maddeleri arasında ise çalışmamızın kapsamını oluşturan yük taşınmasına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir.

Hukukumuzda en yaygın sorumluluk sebebi kusur sorumluluğudur. Bu anlamda sorumluluk, zarar verenin davranışından doğduğundan “kusur sorumluluğu” olarak nitelenir. Sözleşmeden doğan sorumluluğun sebebi ise kural olarak borçlunun kusurlu olmasıdır. Bu kural TBK m.112’den doğmaktadır. Yani sözleşmeden doğan sorumluluğun kurucu unsuru borçlunun kusurlu davranışdır. Taşıyıcının sorumluluğunun kaynağı ise; bu bir deniz taşıma işiyse navlun sözleşmesi, karayolu

<sup>75</sup> Özlem Tüzüner, “**Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Güden Sözleşmeler İlişkisi**”, TBB Dergisi, 2012, S. 101, s. 167-196, s. 190; Zeyneloğlu, s. 31; Süleyman Kıran, **Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti.**, Ankara, 2018, Adalet Yayınevi, (Taşıma Ücreti), s. 14.

<sup>76</sup>Haluk Tandoğan, **Borçlar Hukuku-Özel Borç İlişkileri-C.II**, Ankara 1987, s.379; Tahir Çağa, **‘Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair’**, Ticaret ve Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar – V (25-26 Mart 1988), Ankara, 1988, s. 10.

<sup>77</sup>Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**,s.9; Altan Edis, **Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen und türkischem Handelsrecht**, Bern-Frankfurt, M1975, s. 31, N. Feyzi Feyzioğlu, **Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevleri**, İstanbul, 1978, s. 30; Arkan, **Taşıma Hukuku**, s.29-30.

<sup>78</sup>Ahmet Çelik, **Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu**, İstanbul, Legal s. 21, Nurdan Orbay Ortaç, **Havayolu İle Taşımada Bagajın Zıya ya da Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk**, TBB Dergisi S. 114, 143-178. 2014.(Bagaj), s. 14-16.

<sup>79</sup>Zeyneloğlu, s.31; Atabek, s.33-34; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9,10.Cevdet Yavuz, **Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)**, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Güncellenmiş ve Yenilenmiş 11. Baskı, İstanbul, 2012, s.11.

taşıma işi ise karayolu taşıma sözleşmesidir. Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğu hukuki işleminden, yani dar anlamıyla sözleşmeden doğan borçlar kategorisine giren bir sorumluluk halidir<sup>80</sup>.

Sorumluluk; uluslararası konvansiyonelin kavram çerçevesi dahilinde incelenirse, CMR’ de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler, CIM yani ‘Demiryolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşme’ esas alınarak hazırlanmıştır. CMR’nin uygulanacağı alan belirlenirken, ücret karşılığında eşyaların araç ile karayolundan taşınmasına yönelik bir sözleşmenin varlık koşulu aranmıştır. (CMR m.1/1 gereğince) Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki boyutu , ilgili kanunlar ve Konvansiyon hükümleri ile sınırlandırmak mümkün değildir; taşıma sözleşmesi ile taşıyıcının üstlendiği yükümlülükleri yerine getirmemesi de sorumluluğunun doğmasına sebep olacaktır. TTK’ya göre taşıma sözleşmesi, tarafların karşılıklı ve ayrıca birbirine uygun irade beyanları ile kurulur. Yükün taşıyıcıya teslimi ise sözleşmenin varlığına karine teşkil eder. (TTK m. 856/2). Anlaşıldığı üzere taşıyıcı ve gönderenin iradeleri, sözleşmenin esaslı unsurları üzerine birleşiyorsa sözleşme kurulmuş sayılacağından taşıma sözleşmesi bir aynı sözleşme değildir.

### 3.2.1. Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıyıcının sorumluluğu, gerçekleştirmiş olduğu taşıma sözleşmesi ile sabittir. TBK m. 112’ye göre taşıma sözleşmesinin şekliyle ilgili olarak şekil serbestisi ilkesi geçerli olup, herhangi bir şarta bağlı olması zorunlu değildir. Yük veya eşyanın taşınması esnasında oluşabilecek her türlü tam veya kısmi hasarlardan taşıyıcı sorumlu olacağı gibi aynı zamanda yaşanabilecek herhangi bir sebeple gecikme durumunda ortaya çıkabilecek zararlardan da taşıyıcı sorumludur. CMR, TTK’dan farklı olarak hasar ve zıya sorumluluğu ile gecikmeden doğan sorumluluğu aynı sorumluluk rejimine tabii kılmıştır<sup>81</sup>.

<sup>80</sup>Eren, **Uygun İlliyet Bağı**, s. 84.

<sup>81</sup>Gençtürk, s.110; Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, 2008, s. 16.

## 3.2.2. Taşıyıcının Sözleşmeden Doğan Sorumluluğu

### 3.2.2.1. Genel Olarak

CMR hükümlerine bağlı olarak gerçekleştirilen tüm uluslararası taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının yük-eşya gibi taşınan malzemelere gelebilecek zarar, hasar gibi durumlar ile gecikme durumundaki sorumluluğunun hukuki niteliği konusunda öğretide farklı görüşler bulunmaktadır.

6762 s. mülga TTK' da zıya hasar ve gecikmeden doğan sorumlulukta hukukî olarak nitelendirmesine baktığımızda “ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu” olarak karşımıza çıkmaktaydı. Ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunun olmasının nedeniyse, eski TTK' da m. 766'da yer alan, sorumluluğun kaldırılmasına ve azaltılmasına dair hükümlerin geçerli olmayacağı kuralıdır. Kusursuz sorumluluk kabul edilmemiştir.

6102 sayılı TTK'nın yürürlüğe girmesiyle beraber kusur sorumluluğuyla ilgili farklı görüşler ortaya çıkmıştır. “

“CMR'de bulunan sorumluluk sisteminin “yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk” kabul eden görüşler olduğu gibi ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olarak ele alan görüşlerde bulunmaktadır.”<sup>82</sup>

“ARKAN ve KAYA, CMR'deki sorumluluğun, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğu kanaatindedir” .<sup>83</sup>

Taşıyıcının zıya ve hasardan dolayı sorumluluğunun hukuki niteliğiyle ilgili bazı görüşlere göre, taşıyıcının taşıma esnasında yük-eşya gibi taşınan malzemelere gelebilecek hasar-zarar veya ziyanla birlikte taşıma esnasında herhangi bir nedenle taşımanın gecikmesi durumunda uyulması ve ifa edilmesi gereken özen borcunda oluşan sorumluluğun, “ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu” olduğunu kabul etmektedirler. Bu görüşü benimseyenlerin, taşıyıcının, taşıma esnasında mevcut sorumluluktan kurtulabilmesi için basiretli bir taşıyıcıdan beklenenin de üzerinde, “en üst düzeyde özen” göstermesi durumunda dahi sonucun önlenemez olduğunu kanıtlaması gerekliliği sebebiyle özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu kapsamındadır<sup>84</sup>.

Böyle bir durumda haricilik unsuru gerekmediği için, CMR araçtaki eksiklik ve yetersizlik halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasında istisna getirmektedir.

---

<sup>82</sup>Aydın, s. 31.

<sup>83</sup> Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**,s.44; Kaya, s.325.

<sup>84</sup>Türkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku,(Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul 2006, s. 126-127; Sözer, **Milletlerarası Hava Taşımacılığı**, s.414; Aydın, s. 33.

Örneklendirecek olursak aracın lastiğinin patlaması durumunda araç kusuru sayılmaktadır. Fakat lastiğin art niyetli kişiler tarafından yapılan bir hareketle şişlenmesi veya zarar verilmesi durumunda taşıyıcı sorumlu olmayacaktır<sup>85</sup>. Aynı zamanda taşıyıcının, bünyesinde barındırdığı personellerinin, acentelerinin ve kendi adına hizmet vermekte olan memurlarının hareket ve ihmallerinden doğabilecek olan tüm zararlardan sorumluluğu bulunmaktadır.

Zarar ve hasar taşıyıcının kasti veya bilinçsizce davranışı sonucu ortaya çıkmışsa ve bu hususun ispatı mümkünse taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmaz, kaldırılamaz ya da ispat külfetini karşı tarafa yükleyen hükümlerden yararlanamaz, bu durum TTK m. 886' da ve paralel olarak CMR m. 29/1'de ifade edilmiştir. Bu hususu AKINCI ve Alihan'da<sup>86</sup>, “taşıma hukukunda, taşıyıcının kusurluluğu karinesi getirilmiştir” diyerek belirtmiş ve bu sorumluluğun “ispat külfetinin yer değiştirmiş bir kusur sorumluluğu” olduğunu ifade etmişlerdir. Kusur, bu görüşte, sorumlulukta karine olarak kabul edilmiştir. Taşıyıcının sorumluluğu, bilinen kusur sorumluluğundan ayrı olarak düzenlenmiş kabul edilmekte; taşıyıcının özen yükümlülüğü ayrık tutulmuş ve taşıyıcının sorumluluğunu bir nevi ağırlaştırıldığı savunulmuştur. Nitekim sorumluluğun ağırlaştırılmış-hafifletilmiş olarak ayırımına gidilmesine pek katılmamaktayız. Çünkü sorumluluğun hafifletilmesine ya da kaldırılmasına dair CMR m. 41 c. 1 hükmü uyarınca, m. 40'taki şartlar saklı olmak koşuluyla CMR hükümlerini ihlal eden her koşul (doğrudan ya da dolaylı da olsa) doğrudan veya dolaylı geçersizdir. Aynı şekilde TTK m. 854'e göre de geçersiz olup, sorumluluğu ağırlaştırmaktadır. Sorumluluğun sınırları da hem TTK 'da hem de CMR'de özel ve genel sorumluluktan kurtulma nedenleri olarak düzenlenerek sorumluluğu hafifletmektedir. Taşıyıcının zıya hasardan ve gecikmeden doğan sorumluluğunun hukukî niteliğinin “kusur sorumluluğu” olduğu kanaatindeyiz. Kural olarak kusur sorumluluğu; istisnai olarak kusursuz sorumluluk esastır. Kusursuz sorumluluğunun bahsinin geçtiği durumlarda açıkça kanunda yer alır.<sup>87</sup> TTK m. 864'e baktığımızda “Özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu” başlığını taşımakta ve madde başlığının yanı sıra maddenin metninde de “gönderen, kusuru olmasa da...” ifadesi yer almaktadır.

---

<sup>85</sup>Malcolm Clarke, David Yates, **Contracts of Carriage by Land and Air**, Bodmin, Cornwall, 2004, s. 30.

<sup>86</sup> Akıncı, s. 87, Alihan, s.35.

<sup>87</sup>Atilla İnan, “Kusursuz Sorumluluk Örneği Olarak Noterlerin Hukuki Sorumluluğu”, **Sayıştay Dergisi**, S:36, Ocak-Mart 2000, s.27-28.

TTK m. 875/1 madde gerekçesinde, zıya, hasardan ve gecikmeden doğan sorumluluk, eşyayı koruyamama sebebiyle ortaya çıkacak zararları içine alır. Bu sebeple de taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olur.<sup>88</sup> TTK m. 860/2'nin, taşıyıcıya yüklediği diğer bir sorumluluk, kendisine verilen belgelerin yanlış kullanılmasından doğan zararlar sebebiyle oluşan sorumluluktur. TTK m. 860/2'nin madde gerekçesinde, bu sebeple taşıyıcının sorumluluğunun oluşması için kusura gerek olmadığı belirtilmiştir. Burada ele alınan sorumluluk çeşidini “kusursuz sorumluluk” diye tanımlamak mümkündür. “Taşınacak eşyanın taşıyıcıya tesliminden evvel, gönderenin, resmî niteliğe sahip, özellikle de gümrük işlemleri için gereken bilgileri taşıyıcıya vermesi ve bu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakması gerekmektedir(TTK m. 860/1).” Burada oluşan zararlar sebebiyle sorumluluktan kurtulabilmesi için bu zararların, önleyemeyeceği ve kaçınması mümkün olmayan sebeplerle ortaya çıkması gerekmektedir.

TTK m. 860'a eşdeğer bir hükümde CMR m. 11/3'te yer almaktadır. Taşıyıcının, teslim aldığı belgelerin yok olmasından veya yanlış kullanılmasından oluşacak sonuçlardan sorumluluğu nedeniyle ortaya çıkacak sonuçlardan, komisyoncuyla eşdeğer olsa da taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat, TTK m. 860/2'de belirtildiği gibi, eşyanın zıyaı durumunda ödeyeceği miktardan yüksek olamaz. CMR m. 11/3'te, taşıyıcının sorumluluğu sebebiyle kusurun şart olarak aranmayacağına ilişkin bir ibare bulunmamaktadır.

Taşıyıcılık görevini yüklenenin, taşıma sözleşmesinde yer alan maddeler gereğince taşınması planlanan yük veya eşyanın teslim alınmasından teslim edileceği ana kadar geçen sürede hasarsız olarak teslim etme yani yük veya eşyayı teslim aldığı ilk andaki hali ile teslim etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

Taşıyıcının bu görevi yerine getirmemesi ya da herhangi bir sebep ile getirememesi durumunda ise ortaya çıkabilecek zarardan, sorumluluğun esasları ile ödemekle yükümlü olacağı tazminat miktarı Konvansiyon 'da düzenlemiştir<sup>89</sup>.

Yük veya eşyanın teslim alındığı şekil ve an itibariyle taşıyıcının, taşıma süresi boyunca eşyayı koruma yükümlülüğü de bulunmaktadır. Taşıyıcının bu asli görev ve yükümlülüklerinin yanı sıra bir takım yan görev ve yükümlülükleri de bulunmaktadır. Konvansiyon 12/6'da düzenlenen madde gereğince taşıyıcı yükümlülüğü yerine

<sup>88</sup> Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, s.169.

<sup>89</sup>Gözde Varol, "Kara Yolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Ve Cmr Konvansiyonu Kapsamında Kayıp Veya Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu", Yüksek Lisans Tezi, **İstanbul Ticaret Üniversitesi**, SBE, İstanbul 2019,s. 68.

getirememe durumunda görev verene bu bilgiyi derhal bildirme sorumluluğu, 14/1'de düzenlenen madde gereğince taşıma görevinin olanaksız bir duruma gelmesi halinde eşya üzerinde tasarruf etme yetkisi sahip olan kişilerden talimat alma yükümlülüğü gibi bir takım yan yükümlülükleri bulunmaktadır<sup>90</sup>. Taşıyıcı bu yükümlülüklerin ifa edilmemesi sonucu ortaya çıkacak tüm zarar ve hasardan taşıyıcı sorumlu hale gelmektedir.

Taşıyıcının sorumluluklarını anlatırken, taşıyıcının asli borçlarının yanı sıra yan yükümlülükleri ve borçları da bulunmaktadır. Hem TTK hem de CMR de taşıyıcının, taşıma sözleşmesi gereği olan birçok edimini düzenlenmemiştir. Öyle ki en genel manasıyla taşıyıcının sözleşmeden kaynaklanan ve basiretli bir tacir gibi davranma yükümlülüğü bulunmaktadır<sup>91</sup>.

Borçlar Kanunu çerçevesindeki bu yan borçları sıralamak gerekirse, eşyanın muhafaza edilmesi, aracı onarım ve bakımları tam yapılmış ve çalışır düzgün halde bulundurmaya sayılabilir. Depoda koruma yükümlülüğü sözleşme dolayısıyla bir yan borçtur ama eşyanın niteliğine uyacak şekilde bulundurma sorumluluğundan kaynaklanmaktadır. Burada taraflar kendi aralarında akdettikleri sözleşmede yüklemenin ve boşaltmanın taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğini şart koşmuşlarsa, CMR ve TTK açısından taşıyıcı bu işlemlerden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacaktır.

Gönderici tarafından gerçekleştirilen yükleme ve istifleme işlemiyle birlikte taşınmak üzere teslim alınan yük veya eşya ile ilgili göndericinin bir temsilcisinin taşınma işlemine refakat etmesi durumunda dahi taşıyıcı yük veya eşyanın taşımanın normal seyrine, manevra kabiliyetine veya teknik aksamlarına engel olup olmadığını ya da taşıma sırasında engel olup olmayacağını kontrol etme sorumluluğu altında bulunacaktır. Tüm bu sorumluluklar ışığında taşıyıcı tarafından taşımaya konu olan yük veya eşyanın, yüklenmesi, istiflenmesi, taşınması ve boşaltılması işlemleri sırasında yük veya eşyayı koruma borcu bulunmaktadır. Bu sorumlulukların bazılarında taşıyıcı taşıma işlemini gerçekleştirirken fiilen yük veya eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, boşaltılmasında görev almasının yanı sıra bazı durumlarda ise yalnızca taşımaya konu olan yük veya eşyayı denetleme, kontrolünü sağlama görevleri ile eşyayı koruma borcu yükümlülüğünü yerine getirebilmektedir.

Ek olarak, karşımıza çıkabilecek somut olaylardaki mevcut şartlar doğrultusunda, taşıyıcının eşyayı koruma borcu yükümlülüğünün seviyesi artış gösterebilecek iken bazı

---

<sup>90</sup> Adıgüzel, s.115.

<sup>91</sup>Kübra Yetiş Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, s. 36; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 192.

durumlarda ise daha düşük seviyelerde kalabilmektedir. Bu tip durumlar ağırlıklı olarak taşıma işleminin gerçekleştirileceği mevsim koşulları, hava şartları, taşıtın teknik durumu, kullanılacak yol şartları, güzergahta karşılaşılabilecek problem ya da engellemeler ile birlikte eşyanın niteliğine bağlı olabileceği gibi yükleme, boşaltma ve istiflemenin kendisi veya gönderen tarafından yapılması halinde, multimodal taşıma durumu varsa bu değişik taşımalardaki durumlara göre farklılık oluşturacaktır. Doğal olarak tüm bu durumlar göz önüne alındığında taşıyıcıdan beklenen eşyayı koruma borcu yükümlülüğünde taşıyıcının bu yükümlülüğü yerine getirip getiremeyeceği veya karşılaşılabilecek sorunları önceden tahmin edebilmek oldukça güç olacağından ve her gerçekleşebilecek somut bir olayda farklılıklar göstereceğinden farklı koruma borcu veya tedbirler almak gerekecektir.

### **3.2.2.2 Sorumluluğun Şartları**

#### **3.2.2.2.1. Zarar**

Taşıyıcının zarardan kaynaklanan sorumluluğu, eşya ya da gecikmeden dolayı oluşan zarar olarak ikiye ayrılabilir. Sorumluluğun ilk şartı, eşyanın taşıma sırasında bir zararla karşılaşması ve gönderilene hasarsız teslim edilememesidir. Eşyanın zıya ve hasara uğraması sonucu meydana gelen zarar eşya zararı geç tesliminden kaynaklanan zarar ise gecikme zararı olarak adlandırılabilir. Eşyadaki tam zıya, gönderilene teslim edilemeyecek durumda olma halini ya da eşya fiziki olarak yok olmasa dahi yararlanmanın mümkün olmadığı durumdur.<sup>92</sup> Öğretide, eşyada meydana gelen kırılma, paslanma, bozulma gibi durumların yanında gasp, yetkililer tarafından el konulması ya da gönderilenden başka bir kişiye teslimi geri alınamaması gibi hallerde tam zıya olduğu kabul edilmiştir.<sup>93</sup>

Zıya şeklinde meydana gelen yükteki zarar, eşyanın tümünde değil kısmi nitelikte de olabilir. Bu durumda eşyanın miktarca ya da ağırlıkça eksik teslim edilmesi durumu söz konusudur<sup>94</sup>. Önem arz eden nokta eşyadan ekonomik olarak değer elde edilmesinin mümkün olması, kullanımının devam edilebilmesi gerekmektedir. Tablo, antika halı gibi bölünmesi mümkün olmayan eşyalarda oluşan eksiklikte tam zıya söz konusu olacaktır<sup>95</sup>.

Eşya zararında zıyadan başka hasarı da ele almak gerekir. Hasar, en geniş anlamda, bir malın ekonomik değerini azaltan tüm zararlar olarak ifade edilebilir<sup>96</sup>. Örnek vermek

<sup>92</sup>Adıgüzel, s. 143; Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.47.

<sup>93</sup>Clarke, s. 190; Atabek, s. 186; Kaya, s. 246.

<sup>94</sup>Akıncı, s. 93; Adıgüzel, s. 144.

<sup>95</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.50; Atabek, s. 188.

<sup>96</sup>Adıgüzel, s. 146; Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 51.



gerekirse taşıma konusu eşyada oluşan bozulma, kırılma, paslanma, çürüme, kısmi yanma, lekelenme gibi durumlar verilebilir. Hasarın sonradan düzeltilebilir olması, hasarın oluştuğu gerçeğini değiştirmeyecektir<sup>97</sup>. Ayrıca hasar eşyadaki ekonomik değeri büyük ölçüde ya da tamamen yok etmişse bu hasarı zıya niteliğinde kabul etmek gerekecektir<sup>98</sup>.

Yük zararında oluşan miktarın belirlenebilmesi, taşıyıcının ödeyeceği tazminatın miktarının belirli olması açısından önemlidir. TTK m. 888/1, taraflar kendi aralarında özel bir şart belirlememişlerse, eşyanın yüklendiği yer ve zamandaki piyasa rayiç değeri esasa alınır. Tamamen zıyayı halinde de yüklenmek için teslim olunduğu yere ve zamana göre değeri hesaplanacaktır.

Taşıma eşyasının kısmen zıyayı halinde ise tazminat hesabının yapılmasında, yalnızca zıyaa uğrayan kısımdaki değer dikkate alınır<sup>99</sup>.

TTK m. 880/2'ye göre, taşıma eşyasında oluşan zararın miktarı hesaplanırken, eşyanın yüklenmesi için tesliminin gerçekleştiği yer ve andaki hasarsız değeri ile hasar oluştuktan sonraki değeri arasında oluşan farka göre hesaplanmaktadır. Bu hesaba zararın giderilmesi için yapılan tamirat masrafları da eklenebilir<sup>100</sup>.

Zarar oluşup oluşmadığının belirlenmesi ve tespiti taşıyıcının tazmin sorumluluğu açısından önem arz etmektedir. Eşyada oluşan değer kaybı, farklılaşma ve azalma olup olmadığı zararın tespit edilmesine ilişkindir. Teslim anında yapılacak incelemeyle eşyada oluşan zararın tespiti mümkündür. Yapılan tespitten sonra taşıyıcıya zararla ilgili bildirim yapılması gerekmektedir. Bildirimi gönderilen yapabileceği gibi eşyanın teslimine yetkili kişiler de yapabilecektir.<sup>101</sup> Bildirim taşıyıcıya yapılabileceği gibi, eşyanın teslimini yapan kişilere de yapılması geçerli sayılacaktır<sup>102</sup>. Eşyanın tesliminden sonra yapılacak bildirimler ise direkt taşıyıcıya yapılacaktır. Ancak taşıyıcı, kendi adına bildirim kabul için temsilci atamış ise yetkili temsilciye yapılacak bildirim de geçerli kabul edilecektir<sup>103</sup>.

TTK m. 889/1'e göre hasarın ve zıyanın açık olduğu durumlarda, en geç eşyanın teslim anına kadar bildirim yapmak zorundadır. Parçalı taşımalarda ise taşımada bir bütünlük

---

<sup>97</sup>Kaya, s. 247.

<sup>98</sup>Mertol Can, **CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, s.82.

<sup>99</sup>Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s.205; Ingo Kollé, **Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft**, 6.Auflage, München 2007, s. 460; Aydın, s. 117.

<sup>100</sup>Can, s. 87.

<sup>101</sup>Kollé, s. 560.

<sup>102</sup>Adıgüzel, s. 219.

<sup>103</sup>Can, s.87.

söz konusuysa en son parçanın teslim anında bildirim süresi başlayacaktır. Bütünlük söz konusu değilse her parçanın teslimin yapıldığı anda bildiriminde yapılması gerekir. Teslim anında belirlenmeyen gizli zarar niteliğindeki zararların olması durumunda ise teslim anından itibaren 7 gün içerisinde bildirim yapılması gereklidir. Bildirimin yapıldığı gün esas alınacaktır. Bildirimde herhangi bir şekil şartı olmamakla beraber ispat kolaylığı açısından mutlaka yazılı yapılması yarar olacaktır. En geç teslim anında bildirim yapılmaması durumunda ise, eşyanın tam ve hasarsız bir biçimde sözleşmeye uygun bir şekilde tesliminin yapıldığı varsayılacaktır. Bildirim yapılmasa dahi, hak sahibinin hakları saklı olmakla beraber TTK m. 900 'de istisnai olarak bildirim yapılmadığı halde talep hakları ortadan kalkacaktır.

### 3.2.2.2. Kusur

Sorumluluğun bir diğer şartı ise kusurdur. Kusuru tanımlamak gerekirse insani bir davranışın hukuk düzeni tarafından kınanması olarak ifade edilebilir.<sup>104</sup> Eşyada meydana gelen zararlardan sorumluluk bir kusur sorumluluğu hali olduğu için taşıyıcının kusuru olmadığını ispatlaması halinde sorumluluğu ortadan kalkacaktır.

Taşıyıcının özen göstermemesi halinde kusur sorumluluğu oluşacaktır. Bu halde özen yükümlülüğünün başlaması, taşıma eşyasının taşıyıcı kişiye teslim edileceği an başlayacak olup, taşıyıcının hakimiyetinde kaldığı sürece devam edecek olup, varma yerinde teslimi anında sona erir<sup>105</sup>. Taşıyıcının özen yükümlülüğünden bahsedilebilmesi için basit tedbirlerden ziyade tüm tedbirleri almış olup, en yüksek dikkat ve özeni göstermiş olması gerekmektedir<sup>106</sup>

Taşıyıcının sübjektif imkânsızlık durumlarında, örneğin araç yetersizliği gibi durumlarda sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır. Ancak taşıyıcının gereken azami özeni göstermesine rağmen önleyemediği durumlarda, örneğin; yolda seyir halindeyken asfalt çökmesi ya da terör olayları sebebiyle teslimde gecikme olması gibi durumlarda sorumluluktan kurtulabilecektir.<sup>107</sup>

<sup>104</sup>Ergun Özsunay, "Türk Hukukunda İşletenin Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından Kusurun Etkisi ve Önemi", **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu**, Ankara, 21-22 Ekim 1977, 67-128.

<sup>105</sup>Şükrü Yıldız, "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl: 14 Güz, Sayı: 28, 97-109; Orhan Sekmen, "Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 85, Sayı: 4, s.8.

<sup>106</sup>İsmet Betül Hamaz, "**Kara Taşımalarında Taşıyıcının Yüke Özen Borcu**", İstanbul Kültür Üniversitesi, SBE, İstanbul, 2015, s. 76; Can, s. 90.

<sup>107</sup>Fevzi Topsoy, "Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri", **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı: 2, 2014, s. 38.

### 3.2.2.2.3. İlliyet Bağı

Sorumluluğun şartlarından sonuncusu olan illiyet bağı hukuki sonuç ve onu ortaya çıkaran olayla arasındaki nedensellik bağı olarak tanımlanabilir.

İlliyet bağının varlığının söz konusu olması için taşıma esnasında meydana gelen bir olaydan kaynaklanması ve olayın sonucu olarak ortaya çıktığının belirlenmesi gerekir<sup>108</sup>

Bir diğer söyleyişle uygun illiyet bağı, olayların normal hayat akışına göre somut olayda ihtimal dahilinde gerçekleşmesi mümkün olan sonucun, oluşma ihtimalini arttıran bir olay ile zararın doğmasına sebep olan sonuç arasında oluşan bağıdır<sup>109</sup>.

Uygun illiyet bağının oluştuğuna dair ispat yükü taşıyıcıya düşmektedir<sup>110</sup>.

Bazı sebepler illiyet bağının oluşmasını zayıflatabilmekte veya zorlaştırabilmektedir. TTK m.875/2.'de açıklanan genel sebepler, gönderen/gönderilenin kusuru ve eşyanın ayıbı bu sebeplerdendir. Genel sebepler, tazminat yükümlülüğünü tamamen kaldırmayacak ancak indirim yapılmasını sağlayacaktır. Bununla beraber, zararın gönderen/gönderilenin kusuru ya da eşyada bulunan bir ayıp sonucu oluştuğu hallerde; Taşıyıcının ya da fiillerinden sorumlu bulunduğu kişilerin kusurundan kaynaklanmadığı sürece, taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. TTK m. 898'de bulunan özel sebeplerde de aynı durum söz konusudur.

---

<sup>108</sup>Direnç Demir, "Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Dokuz Eylül Üniversitesi, SBE, İzmir, 2015, s. 25.

<sup>109</sup>Eren, **Uygun İlliyet Bağı**, s. 52.

<sup>110</sup> Direnç, s. 76.

### 3.2.3. Taşıyıcının Yardımcılarından ve Fiili Taşıyıcılardan Dolayı Sorumluluğu

Taşıyıcı görevini üstlenen yükleniciler, taşıma sözleşmesi gereğince mevcut işin bizzat yerine getirebilecekleri gibi aynı zamanda iş bölümü, iş hacmi veya ekonomik nedenler ile taşıma fiili sırasında yardımcı kişilerden de faydalanabilmektedirler. Örneklendirecek olursak; günümüzde taşıyıcı statüsünde bulunan işletmeler, taşıma fiilini gerçekleştirecek olan araçlar için şoförlerden yararlanmaktadırlar. Yine aynı şekilde gümrük ile ilgili işlemleri de aracı gümrük işletmeleri tarafında yerine getirilmektedir. Bu nedenle Konvansiyon 'da özel bir hükümle taşıyıcılar ve bu yükümlülük sırasında yardımcıların veya hizmetinden yararlandıkları birey ya da işletmelerce oluşan hasar, zarar ve ziyanlardan muaf tutulmamışlardır. Yardımcı birey ya da işletmelerin yapmış olduğu eylemlerden de kendi eylemleri gibi sorumlu olacakları düzenlenmiştir<sup>111</sup>.

Taşıma fiili ulusal ya da uluslararası nitelikteki teknolojik gelişmeler veya sözleşme maddelerince oluşan yükümlülüklerden dolayı birden fazla birey ya da işletmelerce yapılabilir. Bu nedenle taşıyıcı yapacağı sözleşmelerle birlikte üstlenmiş olduğu yükümlülükleri kısmen veya tamamen başka birey ya da işletmelere devredebileceği gibi aynı zamanda onların yardımlarıyla da taşıma fiilini gerçekleştirebilmektedir.

KTK m. 7 ve Konvansiyon m.3 hükmüyle birlikte taşıma fiili yerine getirilirken yararlanılan birey ya da işletmelerce gerçekleştirilecek eylemlerin, taşıyıcının eylemleri gibi değerlendirileceğini ve bu eylemlere CMR' de taşıyıcıya yönelik uygulanacak hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir. Örneklendirecek olursak; taşıma işi sırasında yardımcı bireyler ya da işletmelerden kaynak oluşabilecek bir hasar sonucu oluşan zarardan taşıyıcı sorumlu olacaktır.

CMR m. 3'te de görüldüğü gibi taşıyıcının, taşıyıcı personellerinin ve taşıma fiilini gerçekleştirmek için hizmetinden faydalanılan birey ya da işletmelerin görev sırasındaki ihmal içeren davranışlar ve fiili davranışları sonucunda hasarın meydana gelmiş olması şartı aranmaktadır. Yani ya hizmetinden yararlanılan kimselerin ya da çalışanların eylemleri gerekmektedir. Bu hüküm ile ilgili örneklendirme yapacak olursak; "Birleşik Krallıkta meydana gelen bir olayda gerçekte taşıyıcı veya onun çalışanı olmayan bir kimsenin kendisini taşıyıcı olarak tanıtmaması ve eşyanın hasara uğraması halinde gerçek taşıyıcının bu eylemden sorumlu olmayacağına karar verilmiştir<sup>112</sup>."

<sup>111</sup>Yeşilova, s. 17.

<sup>112</sup>Sun Alliance/ London Insurance PLC v. PBC International, *Lloyd's Report*, 1994, s.395.

6102 s. TTK m.879 yardımcıların kusurunu ve bu kusur sebebiyle oluşan sorumluluğu açıklamıştır. Yardımcılar, taşıyıcının çalıştırdığı ve taşıma işini yaparken hizmet aldığı kişilerdir. Bir başka deyişle yardımcı olarak nitelendirilen kişiler, iş sahibinin, bir borcun ifasını ya da bir borç ilişkisinden kaynaklanan hakkın kullanılmasını kendisine bıraktığı kimse olup, borçlunun rıza ya da talimatıyla borcun ifasında yer alan kişi ya da kişilerdir<sup>113</sup>. TBK’da m. 66’da adam çalıştıranın sorumluluğu ve m. 116’da yardımcı kişilerin fiillerinden doğan sorumluluk halleri halinde hüküm altına alarak bu konuyla ilgili genel hükümlere yer vermiştir.

6762 sayılı TTK m. 782’de kullanılan “maiyetinde çalışanlar” ifadesinin yerine 6102 sayılı TTK m. 879’da “kendi adamları” ifadesi kullanılmıştır. Benzer şekilde, 6762 sayılı TTK m. 782’de kullanılan “taşıyıcının kullandığı kişiler” ifadesinin yerine 6102 sayılı TTK m. 879’da “yararlandığı kişiler” ifadesi kullanılmıştır.

Taşıyıcıya yüklenebilen kusur sorumluluğunun doğabilmesi için; meydana gelen zararın, taşıyıcının adamlarının veya yararlandığı kişilerin kendilerine verilen görevin ifası sırasındaki kusurları neticesinde ortaya çıkmış olması gerekir. Dolayısıyla taşıyıcının fiillerinden sorumlu kişilere verdiği görevlerle ilgisi bulunmayan bir fiil veya ihmâl neticesinde zarar meydana gelmiş ise; artık taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi mümkün değildir. Konvansiyonun 3. maddesi zarar gören şahsa koruma imkânı tanınamaması nedeniyle hasara sebep olan kişiye karşı doğrudan haksız fiil veya ilgili ülke kanunları gereği tazminat talep etmek hakkı kullanılabilir. Doğal olarak taşıma işinin kapsamında yer alıp almadığı noktasında yine yerel hukuk kurallarına başvurulacaktır. Ek olarak taşıyıcı, kendi personellerinin veya hizmet aldığı kişilerin eylemleri merkezli bir hasar olmadığını ispatlama yükümlülüğündedir. Bu nedenle Konvansiyona tabi olan taşıma sözleşmelerinde ortaya çıkan ihtilaflarda çoğunluk taşıyıcı yardımcılardan kaynaklanmakta olup taşıyıcı ile ilgili olanlar neredeyse yok denecek kadar düşük bir seviyededir<sup>114</sup>.

Taşıyıcı kendinden kaynaklı olmayan ihmalkâr veya kasıt içeren davranışlar sonucunda ortaya çıkan hasar ile ilgili tazminat taşıyıcının mükellefiyetindedir. Böylece bu tarz bir durumda hasar taşıyıcının bizzat kendi davranışı olarak değerlendirilecek ve tazminata mahkûm edilecektir. Böyle bir düzenleme oluşturulmasındaki temel gaye ise

<sup>113</sup>Selahâttin Sulhi Tekinay ve diğerleri, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Yayınevi, 7. Bası, İstanbul 1993, s. 892 vd.; Engin Erdil, **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İctihathı CMR Konvansiyonu Şerhi**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2015 s. 57.

<sup>114</sup>Loewe, s. 330.

mal ve hizmet üzerinde hak sahibi olan kişi ya da kişilerin taşıma fiilinin gerçekleştirilmesi ile ilgili hiçbir tesiri olmayan, yetenek ve bilgisine güvenmediği üçüncü kişiyi değil kendisiyle akit yapmış olan kimseyi sorumlu tutmaktır<sup>115</sup>.

Taşıma sözleşmesi gereği fiili üstlenen işletmelerde görevli tüm kişiler, bu anlamda taşımanın gerçekleştirilmesine doğrudan doğruya katılan araç şoförü veya yükleme ve boşaltma yapanlar olarak sayılabilmektedir.

Kişinin, taşıyıcının kendi adamı sayılabilmesi için taşıma işinde doğrudan veya dolaylı hizmet etmiş olması gerekmektedir. Taşıyıcının her adamı somut olay nezdinde sorumlu olmayacak, TTK m.879 çerçevesinde, sadece o taşıma işine katkı sağlamış çalışanlara ilişkin somut olaya bakılarak sorumluluğun belirlenmesi gerekecektir<sup>116</sup>. Yargıtay 11. H.D., T. 16. 03. 2004, E.2002/498 K. 2004/2636 Sayılı kararında:

*“Taşınan malın, taşıyıcı elemanlarının hizmeti sırasındaki suiistimalinin sonucu teslim edilemediğinin anlaşılması halinde, taşıyıcı da sorumlu olur.”* Taşıyıcının sorumlu olacağına işaret etmiştir.

Taşıyıcının kendi adamlarından bahsedebilmek için, öncelikle bu kişilerin taşıyıcının taşıma ile ilgili işletmesinde çalışıyor olmaları, taşıyıcıya hizmet sözleşmesi ile bağlı olmaları ve belirli bir ücret karşılığında çalışıyor olmaları gerekmektedir<sup>117</sup>. Dolayısıyla bu tanımdan yola çıkarak; sigorta ve primlerinin taşıyıcı tarafından ödendiği ve taşıyıcı ile aralarında iş sözleşmesi bulunan işçilerinin bu kapsama girdiğini söyleyebiliriz<sup>118</sup>. Fakat işletmede çalışan şoför, eşyaların taşınmasında görevli kişiler veya taşıma işinde doğrudan bir bağlantısı olmayıp yine işletme içerisinde başka iş tanımlarıyla çalışan kişilerin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerekir<sup>119</sup>. Yani taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışan, taşıyıcıya bağlı tüm kişilerin de bu kavrama dâhil edildiğini söylemek mümkündür<sup>120</sup>.

<sup>115</sup>Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, s. 102 v.d; Adıgüzel, s. 131 vd.

<sup>116</sup>Erdil; s. 60-61.

<sup>117</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 96.; Ahmet Kırman, “Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu” , 1990, **Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay.** No: 237., s. 108; Gençtürk, s. 193; Akıncı, s. 197.

<sup>118</sup>Ercan Erdem, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, 1.Baskı, Ankara, Bilge Yayıncılık, s. 515.

<sup>119</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 96-97; Oğuz Yılmaz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, İzmir, 2008, s. 35.

<sup>120</sup>Gençtürk, s. 193.

Örneğin; işletmede taşıma işine hiçbir katkı sağlamayan işletmenin sadece yemek ve temizliğinden ya da güvenlikten sorumlu olarak çalışanlar (bulaşıkçı, aşçı, güvenlik görevlisi vb.) da bu kapsamda değerlendirilecektir<sup>121</sup>.

Önemli olan husus; özünde taşıma işine fiilen katkı sağlamıyor olsalar bile, taşıyıcının taşıma işletmesi kapsamında çalışıyor olmalarından ötürü taşıyıcının adamları sayılması gerektiğidir. Ayrıca bu kişilerin taşıma sözleşmesi ile ilgili bir işi ifa edip etmemeleri de önem arz etmeyeceğinden; eşya taşıma işine doğrudan veya dolaylı katkılarının olup olmadığını değerlendirmek yersiz olacaktır. Sonuç olarak bu kişilerin taşıyıcının adamları kategorisinde değerlendirilebilmesi için; illaki işletmeye sürekli surette bağlı olarak iş görmeleri gerekmektedir. Ayrıca işçi-işveren ilişkisi çerçevesinde işletme içerisinde taşıyıcının bu işçilere doğrudan veya dolaylı olarak emir ve talimat verme olanağının da mümkün olması gerekmektedir<sup>122</sup>.

TTK m. 888’de “*Fiili Taşıyıcı olarak tanımlanan alt taşıyıcılar da taşıma işinde kadrolu çalışmasalar da taşıma faaliyetinde görev alan, taşıyıcının yararlandığı kişidir.*” Fiili taşıyıcının tanımı yapılmıştır. Her ne kadar taşıyıcı ile aralarında süreklilik arz eden bir ilişki bulunmasa dahi, taşıyıcının yararlandığı kişilerin somut olarak taşıma işine bir şekilde katkı sağlamaları gerekir. Çünkü TTK m. 879’da açık biçimde “*taşımanın yerine getirilmesi için yararlanılan kişiler*” ifadesi kullanılmıştır. Bu kişiler taşıyıcının yararlandığı kişiler sıfatına, taşıma faaliyeti ile ilgili bir görevin kendilerine vermesinden dolayı hak kazanmışlardır<sup>123</sup>. Bu kişiler, taşıma işinin tamamında bulunabileceği gibi taşımaya kısmi şekilde de katkı sağlamaları yeterli olacaktır. Bahsi geçen bu katkı taşıma esnasında olabileceği gibi, teslim sırasında da olabilir. Örneğin; teslim sırasında eşyayı taşıttan indirilip teslim olunacağı yere götüren kişiler, taşıyıcının yararlandığı kişilerdir.

Taşıyıcının sorumluluğunun kapsamına bakılırsa taşıyıcının kendi fiil ve ihmalkâr davranışı sebebiyle ziya, hasar ya da gecikmenin oluşmasıyla yardımcılarının eylem ve ihmalleri nedeniyle aynı şekilde ziya, hasar veya gecikmenin meydana gelmesi arasında bir nitelik farkı yoktur<sup>124</sup>.

Fiilî taşıyıcı müessesesi, TTK m. 888’de zikredilmiş olup; taşımaya katıldığı ölçüde fiilî taşıyıcının da sorumluluğu doğar. Fiilî taşıyıcının taşıma işinde kısmen veya

---

<sup>121</sup>Arkan, **CMR’ye Göre Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk**, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65 inci Yaş Armağanı, Ankara, 1988, s. 321.; Kender, R. /Çetingil, E.; **Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte)**, İstanbul, 2003, s. 129.

<sup>122</sup>Arkan, **Yardımcılar**, s. 323.; Yeşilova, s. 75-76.

<sup>123</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 100; Yeşilova, s. 64.

<sup>124</sup>Eriş, s. 261.

tamamen yer alıyor olması, akdi taşıyıcının sorumluluğunu azaltmaz veya sona erdirmes. Sadece akdi taşıyıcının yanı sıra taşıma işine katıldığı kısım için fiilî taşıyıcının da akdi taşıyıcı gibi sorumlu tutulabilmesine olanak verir. Fakat kanun koyucu burada fiilî taşıyıcıyı her koşulda sorumlu tutmayıp; sözleşmenin nisbiliği ilkesi gereği, akdi taşıyıcı ile gönderen veya gönderilen arasında akdedilen sorumluluk kapsamını genişleten sözleşme maddelerinin fiilî taşıyıcı için de uygulanmasını uygun bulmamıştır. Kanun koyucu bu sözleşme hükümlerinin fiilî taşıyıcı için geçerli olmasını; fiilî taşıyıcının yazılı muvafakatine bağlayarak onu korumak istemiştir.

Akdi taşıyıcının gönderen ile yaptığı özel koşullar içeren sorumluluk genişletici sözleşmeleri; kendisi yazılı olarak kabul etmediği sürece, fiilî taşıyıcıya herhangi bir sorumluluk yükletilemeyecek ve sorumluluğu genişleten sözleşme hükümleri kendisini bağlamayacaktır. Fiilî taşıyıcı sadece taşımaya katıldığı kısım sınırlı olarak sorumlu olacaktır; akdi taşıyıcının öne sürebileceği her türlü def 'ileri kendisi de gönderene veya üçüncü kişilere karşı bizzat ileri sürebilir. Fakat bahsi geçen def 'ilerin kullanılabilmesi için; öncelikle bunların eşya taşıma sözleşmesinden kaynaklı olmaları gerekmektedir. Taşıma hukukundaki def 'iler hukuk terminolojisinde bahsettiğimiz manadan daha geniş biçimde ele alarak, söz konusu itirazları da kapsayacak nitelikte taşıyıcının kullanabileceği her türlü savunma imkânları şeklinde değerlendirmek gerekir<sup>125</sup>.

TBK m. 116/2'ye göre tarafların öncesinde yapacağı bir sorumsuzluk anlaşması ile taşıyıcının yardımcı kişilerin fiilleri sebebiyle oluşacak sorumluluğu ortadan kaldıracaktır. Ancak özel kanun hükmüne baktığımızda, TBK m. 116/2 hükmü TTK m. 879 hükmünün net şekilde taşıyıcıyı, yardımcılarının fiil ve ihmallerinden oluşacak tüm zararlardan doğrudan taşıyıcıyı sorumlu kılması sebebi ile, TTK m. 854 hükmüne istinaden taşıma işlerinde sorumsuzluk anlaşması geçerli olmayacaktır.

Konu, CMR açısından incelediğinde ise; TTK m. 879 ile paralel olarak taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın gerçekleştirilmesi için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında fiil ve ihmallerinden kendisi fiili işlemiş gibi sorumlu olacaktır.

CMR m. 34 *“Tek bir mukaveleyle düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur.*

<sup>125</sup>Sami Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2015 s. 129; Can, s. 105.



*İkinci taşımacı ile onu takip eden taşımacılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar.”*

CMR m. 3 kapsamında taşıyıcının taşıma fiilini gerçekleştirmesi için hizmetlerinden yararlandığı diğer kişileri ifade etmektedir.

Sonuç olarak taşıyıcı personellerinin ve hizmet aldığı yardımcı kişilerin ihmalkâr ya da kasıtlı davranışları sonucunda sorumlu tutulması için taşıma fiilinin seyri sırasında bu durumlara neden olmuş olmaları ve meydana gelen hasarlarda hizmet aldığı kişilerin fiilleri arasında bir bağ olması durumunda taşıyıcının yükümlülüğü söz konusu olacaktır.

Dikkat edilmesi gereken bir diğer husus, zararın ortaya çıkış zamanıdır. Zarar, eşya fiilî taşıyıcının hâkimiyeti altında iken ortaya çıkmış ise, fiilî taşıyıcı akdi taşıyıcıyla birlikte müteselsil sorumlu tutulabilecektir. Aksi halde, taşınmanın kendisine bırakıldığı süre haricinde zarar meydana gelmiş ise, fiilî taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi mümkün değildir. Çünkü fiilî taşıyıcının sorumluluğu; akdi taşıyıcı ile aralarında akdedilen sözleşme kapsamında taşıma işinin fiilî taşıyıcıya devredildiği süre ile sınırlıdır. Akdi taşıyıcı ile gönderenin akdetmiş oldukları asıl sözleşmeye fiilî taşıyıcı üçüncü kişi konumunda olduğundan; bu sözleşme fiilî taşıyıcıyı bağlamayacaktır.

TTK m. 888/1 hükmünde fiili taşıyıcı tanımlanmıştır. Düzenlemeye bakıldığında fiili taşıyıcı, gönderen ile taşıma sözleşmesini akdetmemekte, taşıma sözleşmesinde üçüncü taraf kapsamında olmakta ve taşıma sözleşmesinin bir kısmını veya tamamını icra eden kişi olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>126</sup>.

### **3.3. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan Sebepler**

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan sebepler genel ve özel olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Öncelikle genel sebepleri ele alacağız.

#### **3.3.1. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan Genel Sebepler**

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan genel sebepleri 4 başlık altında inceleyebiliriz.

- Zarar ve hasarın hak sahibinin hukuka aykırı fiil ve ihmalden kaynaklanmış olması;

<sup>126</sup>Aksoy Yavaş, **Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk**, İstanbul 2016, s. 35.

Zarar ve hasara sebebiyet veren kişinin hak sahibi olmasının yanı sıra ayrıca hukuka aykırı bir fiili, ihmali ya da kusurunun olması gerekmektedir.<sup>127</sup> “Hak sahibi” kavramı dar yorumlanmamalıdır.<sup>128</sup> Bu bağlamda salt gönderen değil, gönderilenin de ihmali ya da kusurlu davranışının bulunduğu durumlarda zarar ve hasar oluşmuşsa taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için bu hususu ispatlaması gerekmektedir. Zarar ve hasar oluşum anı taşıma esnasında, taşımadan önce ya da taşımadan sonraki aşamada teslim anı da olabilir. Hollanda Bölge Ticaret Yüksek Mahkemesi’nde görülen bir davada da gönderilenin eşyasını teslim almayan taşıyıcının, eşyanın boşaltıldığı sırada düşmesi sonucu zarar görmesi ve hasara uğramasının CMR m. 17/2 gereğince taşıyıcının sorumluluğunda olacağını çünkü somut olayda hak sahibinin talimatı ya da kusurlu hareketinin sonucunda zararın oluşmadığı belirtilmiştir.<sup>129</sup>

Gönderilen tarafından taşıma konusu eşyanın taşımanın sonunda teslim alınmaması durumunda da taşıyıcının gönderilen ya da hak sahibinin kusuru sebebiyle sorumlu olmayacağı iddiası yerini bulmayacaktır. TTK ve CMR m. 14 ve devamında bu hususla ilgili hükümler yer almakta ve eşyanın tesliminin yapılmamasıyla taşıyıcının sorumluluğunun olmayacağı yersizdir.

- Zarar ve hasarın, taşıyıcının verilmesine kusuruyla sebep olduğu talimatlar dışında hak sahibinin kendi iradesiyle vermiş olduğu talimattan kaynaklanmış olması;

CMR m. 17/2 “Ancak hasar, ... taşıyıcının verilmesine kusuruyla sebep olduğu talimatlar dışında hak sahibinin verdiği talimatlardan ..., kaynaklanmışsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.” demektedir. Madde hükmünden de açıkça anlaşılacağı üzere taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için zarar ve hasarın hak sahibinin kendi iradesiyle vermiş olduğu talimatların sebebiyet vermesi gerekmektedir.

Bazı durumlarda hak sahibinin iradesiyle verdiği talimat olsa bile, taşıma konusu eşyaya olan muhafaza ve özen yükümlülüğü bulunan ve basiretli bir kişi olan taşıyıcı, zarar ve hasara sebebiyet verecek olan talimatı yapmaktan kaçınabilecektir. Yargıtay’ın bu husustaki bir kararında da<sup>130</sup> “... Bu durumda, basiretli bir tacir gibi hareket etmesi

<sup>127</sup>Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.110, Loewe, s.354  
**Clarke**, s. 218, **Messent/ Glass**, s. 140.

<sup>128</sup>Loewe, s. 354; Krijn F.Haak, **The Liability of the Carrier under the CMR**, The Hague 1986, s. 140.

<sup>129</sup>Rechtbank van Koophandel Amsterdam, 12.04.1972 (1972), Schip en Schade No:102.

<sup>130</sup>Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, T. 07.11.2014, E.2013/14232, K. 2014/17134. **e.t.:** 06.07.2021

gereken davalı taşıyıcının gerek CMR hamile senedinde gerekse de konşimento talimatında, akreditifli olarak satıldığı belirtilmesine rağmen taşınan emtianın doğrudan ihracatçısına teslim edilmesinden kaynaklanan zarardan sorumlu olduğunun kabulü gerekmektedir.” diyerek taşıyıcının verilen talimatı gerçekleştirirken getirirken basiretli bir iş adamı gibi hareket gerekliliği açıkça anlaşılacaktır. Örnek vermek gerekirse, Gönderenin yaz mevsiminde dondurmaları soğutma ekipmanı olmayan taşıtla taşınması yönünde taşıyıcıya talimat vermesi durumunda, taşıyıcının basiretli bir tacir gibi düşünerek, hasar ya da zarar oluşacağını anladığı durumlarda talimatı hak sahibinin verdiğini ispat ve iddia ettiği takdirde sorumluluktan kurtuluş sağlayabilecektir.

- Zarar ve hasarın eşyada bulunan eksiklik ya da ayıptan (eşyanın kendi kusurundan) kaynaklanmış olması

CMR m. 17/2 ‘Ancak hasar, ... eşyanın kendi kusurundan, ..., kaynaklanmışsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.’ Hükmüne bakılarak gönderen ya da gönderilen yani hak sahibi ve taşıyıcının bir kusur ya da müdahalesi olmaksızın eşyanın kendisinden kaynaklanan ayıp, hata ya da eksikliğindeki hasar hallerinde taşıyıcının sorumluluğu olmayacağı anlaşılacaktır. Yani eşyanın kendisinde bulunması gerekirken bulunmayan niteliklerden kaynaklanan hasar halidir.<sup>131</sup> Bu hasar hali taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan özel sebeplerden olan ileride değineceğimiz eşyanın doğal niteliği gereği ele alınan CMR m. 17/4-d ‘de konu edinen hasarın oluşmasından farklıdır. “Eşyanın doğal niteliği” salt taşıma konusu eşya da değil aynı ya da benzer nitelikteki eşyalarda da taşıma sonucu oluşan zararları kapsarken burada sadece taşımaya konu eşyada bulunan noksanlık, hata sebebiyle hasara sebep olması hali ele alınır. Örnek vermek gerekirse, son kullanma tarihi geçen meyvelerde çürümelerin meydana gelmesi halinde taşıyıcı özen yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde sorumlu olacaktır.<sup>132</sup>

- Zarar ve hasara taşıyıcının kaçınmayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olayın sebebiyet vermesi

CMR Konvansiyonu’nun 17/2 maddesi ile hasarın taşıyıcının kendisinden beklenen önlemlere rağmen kaçınmayacağı veya önleyemeyeceği bir koşulda ortaya çıkması durumunda taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı hüküm altına alınmıştır. Taşıyıcının

<sup>131</sup>Yavaş, s. 107; Özdemir, s.235.

<sup>132</sup>Cour d’Appel Paris, 19.06.1997, **Bulletin des Transports et de la Logistique**, s.643.

sorumluluğuna ilişkin hükümler emredici olup, taşıyıcının sorumsuzluğa ilişkin sözleşmeler geçersizdir. Taşıyıcı, ispat k lvetini yerine getirerek CMR m. 17’de yer alan hem genel hem de özel sorumluluktan kurtulma hallerine başvurabilecektir.

 nleyemeyeceği, kaçınamayacağı koşul kavramı CMR’nin ortaya çıkmasında da kendisinden faydalanılan CIM’de (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon) kullanılmıştır. Öğretide buradaki ifadenin mücbir sebep anlamına geldiği kabul edilmiştir. Karşı bir görüş ise sahibi mücbir sebepten daha geniş kapsama sahip bir kavram olduğunu ve taşıyıcının sorumluluğunu yumuşattığını iddia etmiştir.<sup>133</sup> Ancak burada mücbir sebep değil aksine taşıyıcının göstermesi gereken en azami  zen yükümlülüğünü yerine getirmesi, tüm önlemleri alması buna rağmen olayın ortaya çıkmış olması gerekir. Tüm bunlara ek olarak, iddia yeterli olmayarak bu durumun ispatı da gerekmektedir. Yargıtay’da bir kararında “...çıkan yangın sonucunda oluşan zararı davalı taşıyıcının basiretli bir tacir olarak göstermesi gereken özenle  nleyebilmesinin mümkün olmadığı dolayısıyla davalı taşıyıcının somut uyuşmazlıkta CMR 17/2. maddesinde öngörülen mesuliyetten kurtuluş beyinelerinden yararlanması gerektiği, ...” demekte ve taşıyıcının basiretli bir kişiden beklenilecek özeni ve yüksek derecede dikkati göstermesine hükmetmiştir<sup>134</sup>.

TTK m. 876’da ise, “Ziya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.” ifadesi ile taşıyıcının en yüksek tedbirleri almasına rağmen ortaya çıkabilecek hasar, zarar veya gecikme durumlarında sorumluluğunun ortadan kalkacağını göstermektedir<sup>135</sup>.

Anılan maddenin gerekçesinde; taşıyıcı en yüksek özeni gösterdiği halde, ziya, hasar veya geç teslimine sebep olan olay kaçınılamaz ve umulmadık (beklenmedik) şekilde oluşmuşsa taşıyıcının sorumluluğunun doğmayacağı açık bir şekilde zikredilmiştir. En yüksek  zen kavramına örnek vermek gerekirse Yargıtay’ın da ele aldığı somut bir olayda<sup>136</sup> taşıyıcı aracını bir derenin kenarına park ettikten sonra derenin taşması neticesinde taşıma eşyasının zarar görmesinin üstüne, taşıyıcı her ne kadar gerekli en

<sup>133</sup>Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**. Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü., İstanbul 1987, s. 100.

<sup>134</sup>Yargıtay 11. H.D., T.20.12.2017, E. 2016/4554 K. 2017/7477. **Kaynak:** www.karararama.yargitay.gov.tr, e.t.: 15.07.2021

<sup>135</sup>Arkan, **İnceleme**, s. 14.; Yetiş şamlı, **Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk**, s. 16.

<sup>136</sup>Yargıtay 11. H.D., T.02.05.2013, E. 2013/4385, K.2013/8887, **Kaynak:** www.karararama.yargitay.gov.tr, e.t.: 08.08.2021

yüksek özeni gösterdiğini iddia etmesine rağmen Yargıtay gösterilen özenin azami bir özen olmadığına kanaat getirerek taşıyıcının sorumlu olduğuna hükmetmiştir. Taşıyıcı en yüksek özen göstermiş olsaydı dahi; zıya, hasar veya geç teslim engellenemeyecek idiyse, artık sorumluluktan bahsetmek mümkün olmayacaktır. Taşıyıcının; zıya, hasar veya geç teslim sebepleri olan olayın meydana gelmesinde kendisinin veya sorumlu olduğu kişilerin tedbirli bir taşıyıcıdan beklenebilecek özeni gösterdikleri halde zarara sebebiyet veren olayın ortaya çıktığını ispat etmesi gerekmektedir.

### **3.3.2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Sağlayan Özel Sebepler**

TTK m. 878’de sayılı bulunan nedenlerden birinden dolayı oluşan zıya ve hasar söz konusu olduğunda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma imkânı vardır. CMR m. 17/4’te de aynı hususa yer verilmiştir. CMR m. 17/4 ve m.17/2’yle TTK m. 878’i m. 875/2’den en büyük ayırt eden nokta, zıya ve hasarın sayılı bu özel nedenlerden kaynaklandığının kanıtlanmasının (fiili karine) yeterli olmasıdır. Yani CMR m. 17/2 ve TTK m. 875/2’de değinildiği gibi oluşan zarar ile zıya ve hasar arasındaki illiyet bağının ayrıca kanıtlanması gerekmemektedir. CMR m. 17/2’deki genel sorumsuzluk sebepleri taşıyıcının taşınma eşyasındaki zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk hallerinde öne sürülebilecekken, CMR m. 17/4’te yer alan özel sorumsuzluk sebepleri sadece eşyanın zıya ya da hasarı durumunda uğraması halinde öne sürülecektir<sup>137</sup>.

Kanun koyucu TTK m. 876 ve m. 878’de taşıyıcının zıya, hasar ve geç teslim ile ilgili sorumluluktan kurtulma hallerini iki madde başlığı şeklinde düzenlemiştir. Kanun koyucu m.876’nın başlığını “genel olarak” şeklinde ifade etmiş ve taşıyıcının özenini burada incelemekle beraber; 878. maddede “özel halleri” başlığı ile bentler halinde bazı durumları ayrıca hüküm altına almıştır. Türk Ticaret Kanunu’nun 878’inci maddesinde sayılan bazı özel sorumluluktan kurtulma hakları tanınmıştır. Anılan maddede zikredilen haller içerik itibari ile borçlar hukukunda yer alan illiyet bağımlı kesen sebepler ile benzerlik göstermektedir.

#### **3.3.2.1. Üzeri Örtülmemiş Taşıtlarla Taşımanın Yapılması**

Üzeri örtülmemiş taşıtlar ile taşıma işlemlerinin gerçekleştirilmesi durumunda taşıyıcının yükümlülükten kurtulabilmesi çok kolay olmamaktadır. Fakat yine de maddede yer alan birkaç yükümlülüğün yerine getirilebilmesi veya varlıklarının ispat

---

<sup>137</sup>Erdil, s. 194.

edilmesi ile ilgili durumun varlığı halinde taşıyıcının sorumlu olmadığı kabul edilebilecektir<sup>138</sup>. TTK m. 878/1 ve CMR m. 17/4 özel riskler yer almaktadır.

Açıkça taşıyıcının bu sorumsuzluk haline gidebilmesi için, gönderen ile taşıyıcının taşınacak eşyanın üstü açık bir araçla taşınacağı noktasında uyuşması ve bu anlaşma hususunun taşıma senedine de yazılmış olması lazımdır.

CMR m. 4'e göre, *“Taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun yokluğu usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu Sözleşme hükümlerine tabi olacak olan taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.”*

Şeklinde ifade edilmektedir. Bu durumdan da anlaşılacağı üzere CMR'de taşıma senedi açık bir ispat aracı olarak görülmektedir. Böylece taşıma fiili üstü açık bir araç ile gerçekleştirileceği taşıma senedi içerisinde yer almasa dahi başka deliller ile de ispat edilmesi mümkün olabilmektedir. İspat etme yükümlülüğü ise taşıyıcıya aittir.

Üzeri açık taşıt tanımlamaları aracın yalnızca üzerinin açık olduğunu ifade eden bir tanımlama olsa da daha sonra öğretisi ve uygulamada da sadece üzeri değil arka kısmı veya yanları da açık olan taşıtların üzeri açık olarak kabul edilmesi noktasında anlaşılmıştır<sup>139</sup>.

Taşıma fiili gerçekleştirilen aracın tentesinin kapalı olması bu aracı kapalı statüde saymamaktadır. Yan ve arka kapakları kapalı olmayan araçlarında üzeri açık olan araçlar gibi tüm risklere karşı savunmasız kalacağı açık bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşıyıcı tarafından taşınan eşyanın sıcak soğuk ya da nemli nemsiz gibi hava koşullarına maruz kalması durumunda hasar almasının aracın yan ve arka kapaklarının açık-kapalı olması ile üstünün açık-kapalı olması arasında herhangi bir fark bulunmamaktadır. Doğal olarak aracın üstünün tente ile kapatılması geçici bir kapatma olarak görüleceği gibi fiziki olarak açık olma görünümünü değiştirmesi dışında aracı kapalı bir statüde sayma durumunu değiştirmeyecek araç yine üstü açık bir araç olarak değerlendirilecektir. Yani üzeri açık olan taşıtın üzerinin çadır, tente ya da branda çekilerek kapatılması kapalı bir araç haline getirmeyecektir.

CMR m. 18/3 düzenlemesine göre; *“Anormal bir noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda, kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4 (a) da belirtilen durumlardan ileri geldiği varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz.”* Üzeri açık araçtaki parça yükler tümüyle kaybolmuş ise bunun üzeri açıklıktan kaynaklandığını söyleme imkânı yoktur. Dolayısı ile tam zıya, üstü açık araç ile taşımada mümkün

<sup>138</sup>Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 171.

<sup>139</sup>Haak, s. 154; Clarke, s. 255; Kaya, s.250; Aydın, s. 72; Adıgüzel, s. 185

değildir<sup>140</sup>. Bu hususun yalnızca göndericinin ve taşıyıcın arasında yapmış olduğu anlaşmalar yeterli görülmemiş ek olarak taşıma senedinde de yer almış olması gerekli görülmüştür. Taşıma senedinde üzeri açık araçla taşıma yapılması yazılmamışsa taşıyıcının bu hususu öne sürerek sorumluluktan kurtulması söz konusu olmayacaktır.

TTK m. 878/3 gereğince; “Zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı birinci fıkranın (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.” Bu durumda özel talimat ile ne kastedildiği net olarak belirtilmelidir. Bu talimatlar, TTK m. 868 kapsamındaki yönergeler olup, taşıyıcının anlayacağı şekilde, net, somut ve açık yönergelerdir. Taşıyıcı, haklı sebebe dayandığı sürece bu talimatlara dilerse uymayabilir; bu noktada taşıyıcının savunma için dayanağı, taşımadan dolayı meydana gelen zararın üstü açık araçla yapılmış olması olabilecektir. TTK m. 868’de taşıyıcının gönderenin verdiği emirleri yerine getiremeyeceği durumlara yer verilmiş olup, genel hükümlerden yola çıkılarak verilen emir ve talimatın TBK m. 27’de yer alan kanunun emredici hükümlerine, kamu düzenine, kişilik haklarına ve ahlaka aykırı ya da ifanın mümkün olmadığı hallerde taşıyıcı gönderenin verdiği talimatları yerine getirmek zorunda değildir<sup>141</sup>.

### **3.3.2.2. Taşıma Konusu Eşyanın, Ambalajlanmaması Ya da Yetersiz Ambalajla Taşınması**

Taşıyıcı, meydana gelen hasarın, ürünün ambalajlanmamasından, uygun derecede olmayan ya da eksik ambalajlamadan, ambalaj eksikliğinden kaynaklandığını kanıtladığında sorumluluktan kurtulabilecektir. Açıkça ifade edilmelidir ki taşıyıcının bu özel sorumsuzluk nedenine dayanak oluşturabilmesi için; “eşyanın ambalajlanmaya ihtiyaç duyan bir eşya olması” ve “eşyanın ambalajlanması yükümlülüğünün gönderene ait olması” koşulları gerekmektedir. Ancak taşıma işi gereği yapılan anlaşmalarda eğer “ambalajlama taşıyıcı tarafında yapılacak” şeklinde bir ifade bulunmakta ise taşıyıcı, bu sorumsuzluk nedenini gerekçe olarak gösteremez.

CMR yetersiz ambalajlama kavramı kapsamına nelerin girdiği ya da bu hususun nasıl olduğuna dair bir düzenlemeye yer vermemiştir. Öyle ki bu kavramın ele alınan somut olay ve ticari örf, âdete göre değerlendirilmesi gerekecektir. Örnek olarak, bilgisayar,

<sup>140</sup> Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 69.

<sup>141</sup> Ece Karaduman, **Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Ve Cmr Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu**, Altınbaş Üniversitesi, SBE, **Yüksek Lisans Tezi**, Ankara, 2013.

çamaşır makinesi, vazo gibi hassas eşyalarla sıvı ve gaz ürünlerde ambalajlamanın esas olduğu kabul edilir<sup>142</sup>.

Örnek olarak; Duesseldorf Bölge Yüksek Mahkemesi'ndeki bir davada taşıma fiiline konu olarak otomobillerin teslim bölgesinde hasar gördüğünün belirlenmesi ve taşıyıcının otomobillerin yetersiz ambalajlama nedeniyle hasar görmesi sebebiyle hasardan sorumlu tutulamayacağı iddiasında bulunması nedeniyle; Mahkeme, otomobillerin niteliğine bakıldığında ambalajlanması gereken eşya kapsamına girmediklerini yani niteliği sebebiyle hasar görebilecek özelliklere sahip olmadığını belirterek taşıyıcının bu hasardan sorumlu olduğuna karar vermiştir<sup>143</sup>.

TTK m. 878/1-b ve CMR m. 17/4-b'ye göre *“taşıyıcının yükün kötü ambalajlanmış olması sebebi ile sorumlu olmadığı karinesi dayanabilmesi için, zararın oluşmasından önce muhakkak taşıyıcıya teslim edildiği anda veya taşıma esnasında ortaya çıkması gerekmektedir.”*<sup>144</sup>

Taşıyıcı CMR m. 8'e göre;

*“1.Yükü teslim aldığı sırada taşımacı şunları kontrol edecektir:*

*a) Parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğu,*

*b) Yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumu”* Bu hükme göre taşıyıcının yükü teslim alması sırasında yükü kontrol etmesi sorumluluğundadır. Ancak yük kötü veya yetersiz ambalajlandığı halde taşıyıcı bunu taşıma senedine ihtirazı kayıt ile şerh düşmemiş ise CMR m. 17/4-b hükmünü ileri sürmesi mümkün olmayacaktır<sup>145</sup>. Yargıtay'da bir kararında<sup>146</sup> kontrol etme sorumluluğunun taşımaya uygunluğun, genel görünüş itibariyle yapılacağını, ambalaj içeriğini kontrol imkânı olmayan hallerde taşıyıcının bir sorumluluğunun olmayacağını şüphesiz olduğuna değinmiştir.

CMR hükümlerine tabi bulunan taşıyıcılar ve bu taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilen taşımalar sırasında, taşıyıcının taşıma sorumluluğunda olan yükleri alıcıya tam, eksiksiz ve sağlam olarak teslim etme zorunluluğu bulunduğu ortaya çıkacak eksilmelerden ve hasarlardan sorumluluğu olacaktır.

<sup>142</sup>Türkay Özdemir, s. 171; Demir, s. 134.

<sup>143</sup>Oberlandesgericht D., **5 European Transport Law**, 08.05.1969, Dusseldorf, 1970, s. 446. (Karar için bkz. Messent/ Glass, s. 171.)

<sup>144</sup>Adıgüzel, s. 187.

<sup>145</sup>Yargıtay 11. H.D. , T. 1.12.2016, E. 2015/11878, K. 2016/9046, **Kaynak:** www.lexpera.com.tr **e.t.:** 05.03.2021

<sup>146</sup>Yargıtay 11. H.D., T. 17.01.2011, E. 2009/7016, K. 2011/233 **Kaynak:** https://lib.kazanci.com.tr **e.t.:** 08.08.2021



Taşıma fiiline başlamadan önce taşıyıcının taşıma konusu olan eşyayı CMR m. 8'e göre kontrol etme yükümlülüğü bulunmamaktadır. Keza taşıyıcının söz konusu eşyayı kontrol etme yükümlülüğü dışarıdan, yalnızca ana hatlarıyla birlikte açık ambalajlanmayı ve bu ambalaj hatalarını kontrol etmekten ibarettir. Bu kontrolde taşıyıcı olağan birinin yapacağı kontrolde fark edebileceği açık ambalajlama hatalarını tespit ederse bu yükümlülüğünü bertaraf edebilmek için taşıma fiili başlamadan önce bu durumu göndericiye bildirmeli veya düzenlenen taşıma senedine şerh düşmelidir.

TTK m. 878/1-b ve CMR m. 17/4'ye göre *“taşıyıcının yükün kötü ambalajlanmış olması sebebi ile sorumlu olmadığı karinesi dayanabilmesi için, zararın oluşmasından önce muhakkak taşıyıcıya teslim edildiği anda veya taşıma esnasında ortaya çıkması gerekmektedir<sup>147</sup>.”*

Tüm özel risk durumlarında olduğu gibi bu durumda da ortaya çıkan veya çıkabilecek hasarda ambalajlanma yetersizliği veya eksik ambalajlamanın doğrudan etken olup olmaması durumu önemlidir. Çünkü taşıyıcı ortaya çıkan hasarın ambalajlanma eksikliği veya yetersizliğinden kaynaklandığını ifade etse de gönderici tarafından başka bir nedenin ortaya sürülmesi durumunda taşıyıcının eksik veya yetersiz ambalajlanma durumunu ve bu nedenle hasar durumunun oluştuğunu ispat etmesi beklenmektedir. Dolayısı ile taşıyıcı mevcut eşyanın eksik veya yetersiz ambalajlanması nedeni ile hasara uğramış olduğunu ispat etmesi durumunda yükümlülükten kurtulabilecektir. CMR m. 9/2'de taşıyıcı taşıma senedinde gerekli kayıtları belirtmemişse aksi belirtilene kadar düzgün biçimde teslim edildiği karinedir, şeklinde düzenlenmiştir.

Söz konusu taşıma fiiline konu olan eşya taşıyıcıya teslim edilirken taşıyıcı, ambalajlanmanın eksik, hatalı, yetersiz veya hiç olmadığı anlaşılabilir ise bu eksik, hatalı, yetersiz veya hiç olmadığına dair taşıma senedinde çekince koyarak belirtmelidir. Aksi takdirde bu çekince taşıma senedinde bulunmadığı durumda eşyanın taşıma fiiline uygun olarak yüklendiği ve taşıyıcının eşyayı yeterli ambalajlanma ile taşıma işine uygun bir şekilde teslim aldığı karine olarak kabul edilmektedir.

Taşıma işine konu olan yük açısından ambalajlanma gerekliliği yükün niteliğine ve kararlaştırılacak olan taşıma işine bakılarak ticari örf ve adetlere göre belirlenecek ve ambalajlanma durumunun eksik yetersiz hatalı veya hiç olmadığı durumlarda taşıyıcının ispatına bırakılacaktır. Taşıyıcıların ortaya çıkabilecek bir hasar zarar durumunda ambalajlanmanın eksikliğine yetersizliğine veya hiç olmadığı durumlarına

---

<sup>147</sup> Adıgüzel, s. 188.

dayanabilmesi için yük-eşyanın da niteliği önem arz etmektedir. Bazı yük-eşyalar nitelikleri gereğince ambalajlanmaya hiç ihtiyaç duymadıkları gibi bazı eşyaların da nitelikleri gereği ambalajsız taşınması olanaksızdır. Örneğin sıvı bir madde olan sütün ambalajlanma ihtiyacı varken, bir otomobilin ambalaja ihtiyaç duymaması açıktır. Ayrıca bir önemli hususta gönderici ambalajlanma fiilini gerçekleştiriyor ise; bu ambalajlanmanın mevcut yol durumuna ve yüke elverişli olması diğer bir deyişle yolculuk süresi boyunca güzergâhta karşılaşılabilecek hava koşullarına, yükün niteliğine elverişli olması gerekmektedir. Olağanüstü durumlardaki olaylara karşı koyacak bir ambalajlanma gönderici tarafından beklenemez<sup>148</sup>.

Taşıma fiilinin konteynerler ile gerçekleştirileceği durumlarda ise, konteyner içerisinde bulunan eşyanın taşınması esnasında savrulması ile ortaya çıkabilecek hasar durumunda göndericinin ambalajlanmasının yetersizliği sebebi ile sorumlu olacağı doğru değildir<sup>149</sup>. Çünkü konteyner yükün ambalajı ya da paketlenmesi olmadığından ambalajlanma veya paketlenme kusurundan bahsetmek, durumu doğru bir şekilde ifade etmeye yardımcı olmayacaktır. Bu durumun göndericinin istifleme veya yükleme hatasından kaynaklı bir hasar olarak görülmesi ve ifade edilmesi daha doğru bir tanımlama olacaktır. Paris Bölge Yüksek Mahkemesi'nde görülmüş bir davada; *“taşıyıcıya teslim edilen mühürlü konteynerlere çekincenin ancak dış görünümü ile ilgili olabileceğini, içerik olarak çekince koymanın mümkün olmamasından dolayı çekincenin sadece konteynerin dışına karşı olabileceğine karar vermiştir<sup>150</sup>.”* Çekincenin sadece dış görünüşle ilgili olabileceğine değinilmiştir.

TTK m. 858 hükmüyle CMR m. 8 hükmünün paralel olduğu görülmektedir. Şöyle ki *“Taşıyıcı, yükü teslim aldığı anda ambalajını kontrol edip, yetersiz veya kötü ambalajlanmanın tespit edilmesi üzerine taşıma senedine durumu şerh ederek çekince koymadığı müddetçe, olası zarardan TBK m. 52 uyarınca ortak kusur ile sorumlu olacaktır. Taşıyıcı bu durumda ilk olarak CMR m. 9/2532 uyarınca yüklerin taşımaya uygun, iyi halde olduğu yönünde gönderen lehine bir karine oluşturmuş olacak; aynı zamanda CMR m. 10'a göre yükün kötü durumda olması ile taşınan bu yükün, taşınan diğer yüklere zarar vermesi durumunda, gönderene karşı tazminat talebinde bulunma hakkını kaybedecektir.”*

---

<sup>148</sup>Aydın, s. 78.

<sup>149</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 135

<sup>150</sup>Cour d'Appel Paris, **Bulletin des Transports et de la Logistique**, 2007, s. 782. (Karar için bkz. Messent/ Glass, s. 174).

### 3.3.2.3. Gönderen veya Gönderilenin Yüğü Hatalı İşleme Tabii Tutması, Yükleme, İstifleme veya Boşaltması

Bu konuda Türk Ticaret Kanunu ve Konvansiyon incelendiğinden yükleme, istifleme, boşaltma gibi eylemlerin kim veya kimler tarafından yerine getirilmesi gerektiği açık bir ifade ile düzenlenmemiştir.

Bu eylemler taşıma işini yüklenen taşıyıcı tarafından gerçekleştirilebileceği gibi gönderilen veya gönderici tarafından da yapılacaktır. Gönderen veya gönderilene ait olan yükleme, boşaltma işlemlerinde durumunda taşıyıcının sorumluluk başlangıcı yüklemeye, boşaltma işlemlerine kadar olacaktır. Bu sebeple eşyanın yüklemesi, boşaltılması ve istifleme aşamasına ilişkin eşyanın hasar görmesinden taşıyıcı sorumlu olmayacaktır.

CMR m. 17/4 “..., zıya veya hasar aşağıda belirtilen durumların bir veya daha fazlasının doğal sonucu olan özel tehlikelerden kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

c) Eşyanın gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından işleme tabii tutulması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması, ...” şeklinde düzenleme içermektedir.

Anlaşılacağı üzere taşıma eylemine söz konusu olan eşyanın gönderici, gönderilen ya da bu kişiler adına hareket edenler tarafından yükleme, boşaltma, istifleme gibi işlemlerde hata, eksik ya da teamüllere aykırı bir fiil oluşması durumunda ortaya çıkan hasarın taşıyıcının yükümlülüğünde olmadığı anlaşılmaktadır.

Taşıma işini yüklenen taşıyıcının, basiretli bir tacir olarak, yükleme, boşaltma, istifleme gibi işlemlere nezaret etmesi bu işlemler sırasında görmüş olduğu eksiklik ya da hataları göndericiye bildirmesi ve bu durumu da taşıma senedine işlemesi gerekmektedir. Aksi takdirde oluşan ya da oluşacak hasar, eksiklik veya zararlardan dolayı CMR m. 17/4 uyarınca müterafik kusurlu olacaktır<sup>151</sup>.

TTK m. 863’ e göre “(1) Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak

---

<sup>151</sup>Kaya, s. 258

zorundadır. Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.

(2) *Yükleme ve boşaltma ile ilgili olarak, durumun gereklerine göre belirlenecek makul bir süre için, aksi kararlaştırılmadıkça, ayrıca ücret istenemez.*

(3) *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.”*

Taşıyıcı, ancak basiretli bir iş adamının iştiğal ettiği işin niteliği ile alakalı yeterli bilgiye sahip bulunmalı ve gereken özeni göstermelidir. Taşıyıcının bu hususlar dışında başka profesyonel nitelikte bir uzman edasıyla hareket etmesi gerekmemektedir. CMR m. 18/2; *“Taşımacı, durumun koşulları bakımından kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4 de öngörülen özel risklerin bir veya daha fazlasına atfedilebildiğini belirlendiğinde, bunların bu nedenlerden ileri geldiği kabul edilir. Hak iddia eden kimse, kayıp veya zararın bu risklere kısmen veya tamamen bağlı olmadığını kanıtlamak hakkına sahiptir.”* Böyle bir durumda taşıma işini yüklenen taşıyıcının ispat etme yükümlülüğü bulunmadan, ortaya çıkan ziya yada hasarın özel sebepten gerçekleştiğini belirtmesi yeterlidir.

Bu iddianın aksini ispat külfeti davacıya düşmekle, davacı ziya ve hasarın taşıyıcının üzerine düşen sorumlulukları yapmadığına yönelik güçlü deliller getirmelidir. Taşıma konusu eşyanın parçalanması, eşyanın ambalajının dağılması ve yüklemenin gereğine uygun olmaması ve kapasiteye uyulmaması nedeniyle ortaya çıkan zararların sebebiyle taşıyıcı, TTK m. 875 ve CMR m. 17 uyarınca sorumlu tutulacaktır.

İspatlama için ise Konvansiyon 18/2 ve 17/3 maddeleriyle incelendiğinde ise taşıma işini yüklenen taşıyıcının yükümlülüğünden kurtulabilmesi için, ortaya çıkan hasarın gönderici veya gönderilen tarafından gerçekleşen yükleme, boşaltma veya istifleme işlemleri sırasında ortaya çıktığını ispatlaması yeterli olarak kabul edilecektir.

Hasarın bu işlemlerin gerçekleştirildiği sırada ortaya çıktığını veya bu aşamada hasarın ortaya çıktığını ispatlaması yeterli kabul edilmesiyle beraber, yüklemenin ya da boşaltılmasının yanlış veyahut eksik olduğunu kanıtlaması gerekmektedir<sup>152</sup>.

Taşıma işini yüklenen taşıyıcı, yükleme veya boşaltma işlemlerinin gönderici veya gönderilen tarafında gerçekleştirildiğini ispat eder veya gönderici ya da gönderilen

<sup>152</sup>Clarke, s. 264; Kendigelen, s. 97; Kaya, s.258; Aydın, s. 85; Yavaş ,s. 145.

tarafından bu işlerin sorumluluğunun kendilerinde olduğu kabulü varsayılır ise taşıyıcıdan göndericinin ya da gönderilenin sorumluluğunun ispat edilmesi istenmez. Dolayısıyla görüldüğü üzere yükleme işlemi veya tahliye işleminin sorumluluğunun kimde olduğundan ziyade somut olarak kim tarafından yerine getirildiğinin önemi yüksek olduğundan, bu işlemleri kim yerine getirdi ise yükümlülükte o kişilerde olacaktır. Nitekim gönderenin işlemlerini gönderen yerine yapan operatör, yükleyiciler, işçi veya gönderen namına hareket edenler örnek olarak sayılabilecektir. Gönderenin talimatları doğrultusunda taşıyıcının yüklemeyi yapması halinde, taşıyıcı benzer şekilde gönderenin namına hareket eden kişi sayılacaktır.

Tüm bu yükleme, boşaltma veya istifleme işlemlerinin gönderici ya da gönderilen tarafından gerçekleştirilmiş olması halinde taşıyıcı tüm sorumluluktan kurtulamayacaktır. Daha önce de belirtildiği üzere hem taşıma işlemi öncesinde hem de taşıma işleminin yapılacağı esnada en önemli yükümlülük taşıma eşyasının koruma ve kontrol edilmesinin sorumluluğudur.

Gönderen ise, ifa yardımcılarının yapmış olduğu yanlış ve eksik etiketlemeden de sorumludur.<sup>153</sup> Bu sorumluluk, taşıyıcının sorumluluğundan farklı ele alınarak TBK m. 66'ya dayanmaktadır.

#### **3.3.2.4. Yükün Niteliği Sebebiyle Zıya ve Hasarın Oluşması**

Eşyanın doğasından kaynaklanabilecek olan kırılma, çürüme, paslanma, haşerat sebebiyle kısmen ya da bütünüyle hasar görmesi halinde, taşıyıcının bu hasar nedeniyle sorumlu olmayacağı TTK ve CMR'de açık bir şekilde düzenlenmiştir.

TTK m. 878/1-d “(1) Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:

d) Eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği.”

CMR m. 17/4-d “4. Madde 18 paragraf 2 ila 5'e uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya birkaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.

d) Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire yahut da güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği.”

<sup>153</sup> Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 177

Ev bitkileri, meyveler, çiçekler, çikolata, et ve cam gibi eşyalar CMR m. 17/4-hükmündeki eşyalardan sayılmaktadır<sup>154</sup>. Bu tip eşyaların doğal niteliğinden kaynaklı ziya ya da hasara neden olup olmadığı, konu eşyanın mevcut koşullar altında özel koruma tedbirleri alınmadığında taşıma nedenli ziya ya da hasarın ortaya çıkıp çıkmayacağı eşyanın doğal niteliği öngörülerek anlaşılabilir. Taşıyıcı ve gönderen arasında, eşyanın taşınması sırasında birtakım korumalar alınacağı yönünde sözleşmede şartlar yer alsın ve bunlar yerine getirilmese dahi taşıyıcı CMR m. 17/4-d'de yer alan özel sorumluluk sebepleri hükmüne dayanabilmektedir.

Taşıma fiiline konu olan eşyalar doğal yapıları veya nitelikleri itibari ile kırılma, çürüme, kuruma veya haşerat sebebiyle kısmen ya da tamamen hasara uğramaya açıksa meydana gelebilecek bu sebeplerden kaynaklanan hasar veya ziya sebebiyle de taşıyıcının sorumluluğu olmayacaktır.

Taşımaya konu olan eşyalar bazı koşullar altında kısmi veya tamamı hasar alma tehlikesi ile karşı karşıya iken bazı koşullarda ise bu tehlike durumu ile karşı karşıya kalmayabilir. Özetle ele alınan somut olayda, kendi içerisinde zaman, mekân ve benzeri noktalar açısından ayrı ayrı ele alınarak, incelenerek hasar alan eşyanın doğal niteliği bakımından durumun ortaya çıkıp çıkmadığı tespit edilebilecektir.

Örneklendirecek olursak; taze meyve ya da sebzelerin kış aylarında gerçekleştirilecek olan taşıma işlemi sırasında taşıma işini yüklenen taşıyıcı tarafından çok detaylı ve özen borcuna ihtiyaç gerekmez iken, aynı meyve ya da sebzelerin yaz aylarında gerçekleştirilecek olan taşıma işlemi sırasında yüksek özen gereği soğutucu sistemine sahip taşıt kullanması ve taşıma fiilini bu taşıtlarla gerçekleştirmesi gerekmektedir.

Gösterilen en yüksek özende dahi eşyanın korunması ve muhafazasına rağmen eşyanın doğası gereğince bozulma, çürüme ve benzeri gibi birtakım zararlar meydana gelmişse taşıyıcı Konvansiyon m. 17/4-d hükmünü öne sürerek ve özenini de kanıtlayarak sorumluluktan kurtulma şansı olacaktır.

Tüm bu koşullar altında gönderici tarafından taşıma işine konu olan eşyanın söz konusu madde içerisinde yer alan olumsuzluklardan değil, taşıyıcı tarafından yapılan bazı ihmalkâr davranışlardan veya hatalardan kaynaklı ortaya çıktığını ispat etmesi durumunda, taşıyıcı bu hasarlarda sorumlu olacaktır. Bu nedenle taşıyıcının ilgili madde gereğince eşyanın doğal niteliği nedenli hasarların ortaya çıktığı iddiasına rağmen

---

<sup>154</sup>Akıncı, s. 112.

mahkemelerin, en yüksek özeni gösterdiği hususunda araştırma yapması Konvansiyon 17/4-d maddesinin amacına aykırılık teşkil eder.

Kısacası eşyanın bu tarz olumsuz durumlarla karşı hassas olması durumu tamamıyla taşıma fiilini yüklenen taşıyıcının yüksek özen gösterme veya göstermeme durumuna bağımlı kılınmamalıdır. Taşıyıcı, CMR m. 18/4 gereği, söz konusu malın niteliklerine ve özelliklerine göre taşıt seçiminde donanımlı bir araç ile her türlü gereken önlemi aldığını ve verilen talimatlara da uyduğunu ispatlama sorumluluğuna sahiptir<sup>155</sup>.

Eşya üzerinde hak sahibi ise savunmasında taşımaya konu olan eşyanın doğal nitelikleri veya özelliklerine göre değil, taşıma işini yüklenen taşıyıcının doğal niteliklere veya özelliklere uygun donanıma sahip araç seçimi yapmadığını ve bu nedenle özen yükümlülüğünü ihlal ettiğinden kaynaklı hasar ve ziya oluştuğu iddiası gerekçesine dayanarak delil sunabilecektir. Gönderici taşımaya konu olan eşyanın niteliklerini ve özelliklerini bilmeli ve bu durumlardan kaynaklanabilecek riskleri üzerine almalıdır<sup>156</sup>.

Gönderici, kendisi tarafından tüm bu sözü geçen tedbirlerin alındığını ve tüm önlemlere rağmen hasar veya ziyanın taşıyıcı tarafından CMR m. 18/2 kapsamında bulunan özel risklerden ortaya çıkmadığını kanıtlayabildiği takdirde, mevcut hasara ait zararı taşıyıcıdan tazminini talep edebilecektir<sup>157</sup>.

Söz konusu durum Türk Ticaret Kanunu açısından ele alındığında da konuya paralel bir durum görülmektedir. TTK m. 875/1' göre; *“(1) Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyandan, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.”* Hükmüne göre mal üzerinde hak sahibi olan kişi hassas nitelikte sayılan mallar konusunda tüm önlemleri aldığını ispat ederse, zararın taşıyıcıdan kaynaklı özel risklerin dışındaki bir olaydan oluştuğunu ispat edebilecektir. Böylece bu zarar ve hasarın Türk Ticaret Kanunu'na göre dayanak maddesi 875/1 olacaktır.

Konvansiyon'da yer alan 17/4-d maddesinde eşyanın doğal niteliklerinden ve özelliklerinden kaynaklı oluşabilecek bozulma, kırılma veya çürüme gibi olumsuzluklara uğrama durumu ile yine Konvansiyon' da yer alan 17/2 maddesinde ifade edilen, eşyanın kendi kusurundan sebeple hasar halinde bulunması birbirinden farklı iki tanımlamadır. Bu tanımlanan kavramlar bazı koşullar altında iç içe geçebildiği için mevcut taşıma

---

<sup>155</sup>Akıncı, s. 112.

<sup>156</sup>Akıncı, s. 112.

<sup>157</sup>Clarke, s. 275.

sırasında oluşabilecek hasar veya zararlarda hangisinin uygulanacağını tespiti de aynı oran zor olacaktır.

TTK m. 878/4'e göre taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ve taşımaya konu olan malın nitelik ve özellikleri gereğince özel tedbirler ile koruma yükümlülüğü bulunmaktaysa, taşıyıcı gereken tüm tedbirleri alması ve muhafaza etmedeki tüm dikkatin sağlanması ile tüm özel talimatlar çerçevesinde uygun davranışa sahip olması durumunda TTK m. 878/1-d maddesine dayanabilir.

TTK m. 878/1-d, CMR m. 18/4'e göre daha kapsamlı olmakla beraber taşıma işini gerçekleştirecek olan taşıyıcıya daha fazla yükümlülükler eklemektedir.

Taşımaya konu olan eşyada karşılaşılabilecek bir diğer olumsuz durum ise firedir. Fire mevcut eşyanın eksilmesi ya da ağırlığının yitilmesi olarak nitelendirilmektedir<sup>158</sup>. Aksi takdirde ambalajlanmadaki eksiklik yetersizlik nedeniyle azalma söz konusu ise bu azalmalar fire olarak nitelendirilmemektedir. Yine de eşya üzerinde hak sahibi olan kimse bu eksilme veya azalmayı, taşıyıcının davranışlarından kaynaklı bir eksikle azalma olduğunu ispat ederse, taşıyıcı ortaya çıkan bu zarardan sorumlu olarak değerlendirilecektir.

Bir başka fark ise kendisini ispat noktasında ortaya çıkmaktadır. Taşıyıcı eşyanın kendisinden kaynaklı bir kusur sonucu hasarın oluşması durumunda yükümlülükten kurtulabilmesi için, eşyanın kendi hatası, kusuru veya eksikliğinden kaynaklı olduğunu ve bu nedenlerle hasarın ortaya çıkmış olduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Bu duruma karşı olarak eşyanın doğal özelliği ya da niteliği gereğince hasarın ortaya çıkmış olmasında yalnızca eşyanın doğal niteliği ya da özelliği gereği hasarın ortaya çıkmış olmasının ispatı yeterli kabul edilmektedir.

Konvansiyon 18/4 maddesi eşyanın doğası gereği kırılma, çürüme, haşerat, bozulma ve benzeri olumsuzluklarla karşı karşıya kalma riskini azaltabilecek özel nitelikte donatılmış taşıt kullanılması haliyle ilgili özel bir hüküm getirmiştir. *“Eğer taşıma malın sıcağa, soğuğa, ısı derecesindeki değişmelere ve rutubete karşı koruyacak şekilde donatılmış taşıtlarla yapıyorsa, taşımacı Madde 17 paragraf 4 (d) deki avantajdan faydalanmayı talep edemez. Ancak, bu tür donanım seçilmesi ve kullanılması ile ilgili olarak kendisine düşen önlemleri aldığı ve verilen özel talimata uyduğunu kanıtlarsa böyle bir istemde bulunabilir.”* Şeklinde hükme bağlamıştır.

<sup>158</sup>Ümit Erkan, **Stoklarda Zayi Olma, Fire Ve Değer Düşüklüğünün Vergi Mevzuatı Ve Muhasebe Standartları Açısından İncelenmesi ve Mali Tablolara Yansıtılması**, İstanbul Üniversitesi, SBE, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019, s.37.



İspat açısından CMR m. 18/2’de düzenlenen “*Taşımacı, durumun koşulları bakımından kayıp veya hasarın Madde 17 paragraf 4 de öngörülen özel risklerin bir veya daha fazlasına atfedilebildiğini belirlendiğinde, bunların bu nedenlerden ileri geldiği kabul edilir. Hak iddia eden kimse, kayıp veya zararın bu risklere kısmen veya tamamen bağlı olmadığını kanıtlamak hakkına sahiptir.*” hükmünün taşıyıcının hasarın özel risklerden kaynaklandığını ortaya koymasının yeterli olduğu genel kuralı taşıyıcı açısından biraz daha ağırlaştırdığı söylenebilecektir<sup>159</sup>.

### 3.3.2.5. Tehlikeli Eşya Taşınması

CMR m. 22 tehlikeli eşya açısından değerlendirildiğinde, tehlikeli eşyanın tanımlamasının yapılmadığı görülmektedir. Bu maddenin uygulanabilirliği için tehlikeli madde kavramı ile neyin ifade edildiğinin bilinmesi ve belirlenmesi gerekmektedir. CMR’de ve yürürlükten kaldırılan TTK ’da bu ifadeye karşılık bir açıklık bulunmamaktadır.

TTK bakımından m. 861 ile “(1) Tehlikeli eşya taşınacaksa gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür.

(2) Taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli malın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir.” İfadesiyle birlikte tam olarak belirtilmese de kavrama netlik kazandırılmaya çalışıldığı görülmektedir.

Türkiye, Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına (ADR) 30 Ekim 2009 tarihinde taraf olmuştur<sup>160</sup>.

Tehlikeli maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 31 Mart 2007’de Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir<sup>161</sup>.

Tehlikeli maddelerin taşıma işini yüklenen taşıyıcılara uygulanacak mevzuat, yerel hukuk kuralları doğrultusunda belirlenecek ve gerekli denetimler ülke yetkilileri

<sup>159</sup>Türkay Özdemir, s. 237.

<sup>160</sup>RG. T. 30.10.2009, S. 27391

<sup>161</sup>RG. T. 31.03.2007, S. 26479

tarafından yapılacaktır. Tehlikeli maddeler ile ilgili taşıma işlemi için çıkan uyumsuzluklarla ilgili ise CMR ve ADR hükümleri birlikte uygulanacaktır.

Bu tip taşımalarda taşımaya konu olan eşyanın tehlikeli olma durumundan dolayı ambalajlanmasının sağlam olması, yol ve hava koşullarına uygun olacak şekilde, sarsıntılarda, kaymalarda ve yuvarlanmalar durumunda oluşabilecek tehlikeli durumlara karşı çok iyi istiflenmesi gerekmektedir. Bu tip maddelerin yükleme ve boşaltma sırasında çevrelerinde yanma, alevlenme gibi durumları kolaylaştırabilecek nesnelere bulundurulmaması ve taşıma işini gerçekleştiren aracın motorunun da kapalı şekilde tutulması oldukça önem arz etmektedir. Aynı şekilde bu tip maddeleri taşıyan taşıt sürücülerinin, sürüş sırasında hız limitlerini aşmamaları, aracın teknik aksamalarını sürekli kontrol etmeleri, aracın elektrik donanımı ve yangın koruma sistemlerini sürekli kontrol etmeleri gerekmektedir.

TTK m. 861'in kaynağı CMR m. 22 olup gerekçesinde de ifade edildiği üzere Alman Ticaret Kanunu'nun 410. maddesi kaynak olarak alınmıştır. Hükümün ilk maddesinde gönderici tarafından taşıyıcıya tehlikeli madde taşıma görevi verilecekse, gönderici taşıyıcıya açık, net ve anlaşılır bir şekilde tehlikenin niteliklerini, alınması gereken tedbirleri yine açık, net ve anlaşılır bir şekilde olması kaydıyla yazılı bildirmeye yükümlüdür. Gönderici tarafından tehlikeli madde ile ilgili bilgilerin yeterli olmaması durumunda ise taşıyıcı tarafından bu maddeye yönelik gerekli tedbirlerin alınması yükümlülükleri arasında yer almaktadır<sup>162</sup>.

Tehlikeli madde taşıyan taşıyıcıya, gönderici tarafından yapılacak olan bilgilendirmenin yazılı olarak yapılacağı konusu TTK 'da yer almasıyla birlikte CMR' de bu konuya dair net ifade yer almamaktadır.

CMR m. 22/2'ye bakıldığında "Bu maddenin 1 inci paragrafında belirtilen durumlarda taşımacının tehlikeli olduğunu bilmediği tehlikeli yük, taşımacı tarafından herhangi bir yerde veya zamanda boşaltılabilir veya imha edilebilir veya tazminat talep etmeksizin zararsız hale getirilebilir. Bundan başka gönderici bu çeşit yükün taşınmak üzere tesliminden veya taşınmasından doğacak bütün zarar ve ziyandan sorumludur." hükmüyle birlikte taşıyıcının, herhangi bir yer ve zamanda eşyayı boşaltma, imha etme veya tazminat talebi olmaksızın zararsız hale getirebileceği öngörülmektedir. Taşıyıcıya verilen yetkiler açısından bakıldığında ise CMR hükümünün tazminat talebi yönünde farklılıklarının bulunduğu karşımıza bu noktada çıkmaktadır.

---

<sup>162</sup>Erdem, s. 335.

### 3.3.2.6. Taşıtın Taşıma İşine Uygun Olmaması

Taşıyıcının CMR m. 17/3'te öngörülen sorumluluk çeşidi kusursuz sorumluluktur. “CMR m. 17/3; “ Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıtları, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin yahut çalışanlarının hata ve veya ihmallerinden dolayı sorumludur. ”

Taşıyıcı, taşıma eyleminde kullanacağı taşıtın, taşımaya konu olan eşyanın taşınmasına karşı uygunluğunu ve taşıtın teknik donanımını sağlamakla yükümlü olduğu gibi taşıtın, yüke ve yola karşında uygun olmasını sağlamasıyla birlikte eşyanın niteliğine ya da özelliğine uygun taşıt seçmekte de yükümlülüğü bulunmaktadır.

TTK m. 877'nin ifadesi “*Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.*” ile ziya, hasar ya da gecikme taşıma işini gerçekleştiren taşıt tarafından kaynaklı ise TTK m. 863 gereğince sorumluluktan kurtulamaz. Taşıma işini gerçekleştiren taşıtta oluşabilecek arıza nedeni ile eşyada oluşan ziya ve hasardan kaynaklı tüm yükümlülüklerde yine taşıyıcıya aittir.

### 3.3.2.7. Canlı Hayvan Taşınması

Canlı hayvan taşınması eşyanın doğal özelliği gereği hasar riski bulunan eşyalardan olduğundan taşıyıcı eşyada meydana gelen hasardan sorumlu olmayacaktır.

<sup>163</sup> CMR m. 17/4 maddesi canlı hayvan taşınmasına değinmiştir; “*18 inci maddenin 2 ila 5 inci fıkra hükümleri saklı kalmak kaydıyla, ziya veya hasar aşağıda belirtilen durumların bir veya daha fazlasının doğal sonucu olan özel tehlikelerden kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.*

... f) *Canlı hayvan nakli.*”

## 3.4. Sorumsuzluk Kaydı

Eşya taşıma sözleşmesi, Türk Ticaret Kanunu'nda ayrıca düzenlenmiş bir sözleşme olsa da esasında genel hükümlere tabii karşılıklı irade beyanlarıyla kurulan iki taraflı bir

<sup>163</sup>Aydın Alber Yüce, "Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler". **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi** ,2019, s. 362

sözleşmedir (TBK m. 27). Bu nedenle genel hükümlerden sözleşme özgürlüğü ilkesi uyarınca; sözleşmenin içeriği, taraflarca serbest şekilde kararlaştırılabilecektir. Dolayısıyla sorumluluk için emredici hükümlerin bulunmadığı veya emredici hükümlerin uygulama alanı bulamadığı istisnai durumlarda; taraflarca sözleşmeye hüküm konulmak suretiyle taşıyıcının borca aykırılıktan ötürü sorumlu tutulmaması veya sorumluluğunun daraltılmasında bir sakınca yoktur<sup>164</sup>.

Sözleşmeye konulan sorumsuzluk kayıtlarını, sözleşmenin ediminden önce sorumluluğu daraltıcı veyahut tamamen ortadan kaldıracı sözleşme şartı olarak tanımlamak mümkündür<sup>165</sup>.

Yani bahsedilen şartlar mevcut ise, taraflara sözleşme ile taşıyıcının lehine olacak şekilde sorumluluktan kurtulma yetkisi tanınmış olduğunu söyleyebiliriz<sup>166</sup>.

TTK m. 853 “Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini 852’nci maddede öngörülen özel hükümlere bağlı bulunan bir kuruluşa gördükleri takdirde de Kanunun kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini veya kaldırılmasını isteyemezler. Değişik tür araçlar ile taşımaya ilişkin Dördüncü Kısım hükümleri saklıdır.” ve m. 854’e baktığımızda taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, TTK m. 852 “Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır.” öngörülen özel hükümlere bağlı bulunan bir kuruluşa götördükleri takdirde kanunun kendilerine yüklenen sorumluluğun azaltılmasını ya da kaldırılmasını isteyemedikleri gibi, kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden azaltılmasını ya da kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersiz kabul edilmiştir.

TBK m. 115 “Borçlunun ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür. Borçlunun alacaklı ile hizmet sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir borç sebebiyle sorumlu olmayacağına ilişkin olarak önceden yaptığı her türlü anlaşma kesin olarak hükümsüzdür. Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun ya da yetkili makamlar tarafından

---

<sup>164</sup>Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 141; Hüseyin Ülgen, “Hava Taşıma Sözleşmesi”, s. 190 ; Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s. 61; Gençtürk, s. 179; Türkay Özdemir, s. 266; Tuğba Birinci Uzun, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 2015, s. 134.

<sup>165</sup>Sami Okay, Deniz Nakliyatında Âdemi Mesuliyet Kayıtları, İstanbul, 1954, s. 2.

<sup>166</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 190; Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s. 61; Kaya, s. 113; Gençtürk, s. 179.

*verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.”*

Buradan da anlaşılacağı üzere TBK m. 115 hükmü aksine TTK uyarınca sorumluluk kapsamında taşıyıcının hiçbir koşul altında sorumsuzluk anlaşması yapamamasıdır.

Durum hukuki açıdan böyle olsa dahi taşıyıcı pratikte standart sözleşmelerini taşıma eylemine konu olan eşyaların hak sahiplerine sunmaktadır. Fakat TTK'nın emredici bu hükümleri nedeni ile taşıma fiilini gerçekleştirecek olan taşıyıcının taşımaya konu olan eşyaların hak sahiplerine sundukları sözleşmelerde bulunan taşıyıcı sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerin TTK 'ya aykırılığı ile geçersizliği durumu hak sahiplerini kanunen korumaya almamaktadır.

TBK m. 27/2 *“Sözleşmenin içerdiği hükümlerden bir kısmının hükümsüz olması, diğerlerinin geçerliliğini etkilemez. Ancak, bu hükümler olmaksızın sözleşmenin yapılmayacağı açıkça anlaşılırsa, sözleşmenin tamamı kesin olarak hükümsüz olur.”* bendi gereği taşıyıcı ile hak sahibi arasında gerçekleştirilen sözleşmenin içerdiği maddelerin bir kısmının hükümsüzlüğü, diğer maddelerin hükümsüzlüğü anlamına gelmeyecektir. Fakat bu hükümler olmaksızın sözleşmenin yapılamayacağı durumu açık bir şekilde ortaya çıkarsa, taşıyıcı ile hak sahibi arasında gerçekleşen sözleşmenin tamamı kesin olarak hükümsüz olacaktır.

Genel hukuk kuralları gereği zarara uğrayanın üçüncü şahsın kusuruyla zararının oluşması ve bu nedenle tazminat hakkına sahip olan hak sahibinin ortaya çıkan zararda kendisinin de iştiraki bulunursa o halde sorumluluk çerçevesi daralır ve tazminat miktarında indirim yapılır<sup>167</sup>.

Özetle ortaya çıkan hasarda taşıma işini üstlenen taşıyıcının ihmali veya fiilinin bulunmamasının yanı sıra taşımaya konu eşyanın hak sahibinin de aktif veya pasif davranışlarının bulunması da etkili olacaktır. Önem taşıyan nokta taşıyıcının bu duruma ilişkin bir tazminat elde edebilmesi söz konusu olmamakla birlikte tazminatın miktarında da tenkis işlemi yapılacaktır.

CMR, genel hukuk kurallarından hareketle gönderici ya da gönderilenin kusur içeren eylemlerinden kaynaklı hasar ortaya çıkmış veya hasarın miktarın bu durum kaynaklı artış göstermiş ise bu durumda karşılıklı kusur olarak nitelendirilerek taşıyıcının yükümlülüğünü daraltacaktır. Sonuç olarak taşıyıcı daha az tazminat yükümlülüğü altına girecektir.

<sup>167</sup>Yılmaz Günel, Müterafik Kusur, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Cilt 16, (Sayı 01, 1961), s.208; M. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C.II, İstanbul 2020, s. 120.

Konvansiyon 17/5 maddesi “*Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.*”

Yukarıda da bahsedildiği üzere taşıma işini yüklenen taşıyıcı, eşyanın teslim alınması ile teslim edilmesine kadar geçen süreç içerisinde ortaya çıkabilecek hasarlardan sorumludur. Fakat genel sorumluluktan kurtulma sebeplerini kanıtlayarak ya da veya özel risk durumlarının bulunduğunu ispatlayarak bu sorumluluktan kurtulabilecektir. Bir başka deyişle, taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş sebeplerini tam olarak ispatlaması ve gönderen ya da gönderilenin aksi delillerinin olmaması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır<sup>168</sup>.

Kanun koyucu Türk Ticaret Kanunu’nun 854’üncü maddesinde, tarifeler ve genel sözleşme şartı olarak konulan sorumsuzluk kayıtlarının geçersiz olacağını hüküm altına alarak; gönderen veya gönderileni korumayı ve hak mahrumiyetlerini önlemeyi amaçlamıştır. Ayrıca taşıma işleri Türk Ticaret Kanunu’nun 853’üncü maddesinde öngörülen özel hükümlere tabi kuruluşlara gördürülmüş olsa bile; taşıyıcının kanun koyucunun kendisine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini sözleşme ile istemesinin mümkün olmayacağı da zikredilmiştir. Kanunda bahsedilen sorumluluk türü, herhangi bir sorumluluk türü ile sınırlandırılmış olmadığından; eşyanın sadece zıya, hasar ve geç tesliminden doğan sorumluluğu açısından değil, taşıma sözleşmesine bağlı kanunda öngörülmüş olan taşıyıcının tüm borçları açısından sorumluluğun hafifletilmesi veya tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmayacaktır. Zararın meydana gelmesinden önce sorumsuzluk kayıtları koyulmuş olsa dahi, sözleşmenin geçerliliği etkilenmeyecek, sadece kanun gereği sorumsuzlukla ilgili hükümler geçersiz sayılacaktır<sup>169</sup>.

Halin icabı gereği taşıyıcının sözleşmeye hüküm konulması suretiyle, ara taşıyıcı veya yardımcıların kusurları nedeniyle sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşmalar da geçersiz olacaktır<sup>170</sup>.

Türk Ticaret Kanunu’nun 854’üncü maddesinde sorumluluğun önceden hafifletilmesi veyahut kaldırılması kanun koyucu tarafından yasaklanmış olmasına rağmen, zararın meydana gelmesinden sonra taraflar arasında yapılacak sözleşmelerin geçerliliği hakkında herhangi bir hükme yer verilmemiştir. Dolayısıyla gönderen, zararın meydana

<sup>168</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 109, Kaya, s. 260.; Akıncı, s. 97.; Messent/Glass, s. 131-132.

<sup>169</sup>Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 190; Kaya, s. 114; Birinci Uzun, s. 134.

<sup>170</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 142

gelmesinden sonra zarardan haberdar olmuş ise; zararın doğumundan sonra taraflar arasında akdedilen sorumsuzluk anlaşmalarının geçerliliğinin kabul edilmesi kanımızca isabetlidir<sup>171</sup>. Zira hâlihazırda gönderen zararın varlığını bilerek, kendi iradesi ile sorumsuzluk sözleşmesini kabul etmiş olacaktır.

Sorumlulukları sınırlandırabilecek bir anlaşmanın önceden gerçekleştirilmesi kanunen olanaksız iken, taşımanın tamamlanması ve zarar oluşması sonrası sorumluluğu sınırlandıran bir anlaşmanın yapılmasında kanunen bir sakınca bulunmamaktadır<sup>172</sup>.

Taraflar, taşıyıcının mücbir sebep dolayısı ile sorumlu tutulacağını taşıma sözleşmesine koyabilirler.

Taraflar, TMK m. 2 dürüstlük kuralları gereği, taşıyıcının her durumda ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulacağına yönelik anlaşmaya madde ekleyebilirler. Yani taşıyıcının sorumluluğunu kısıtlamak söz konusu değil ancak sorumluluğunun çerçevesini genişletmek mümkündür.

CMR açısından, taşıyıcının sorumluluğu eksilten veya artıran anlaşmaların yapılması söz konusu değildir. CMR'nin 40 ve 41. hükümlerine göre m. 37 ve m. 38 dışında taraflar sözleşmelerini serbestçe belirleyeceklerdir.

CMR m. 37 ve m. 38 incelendiğinde ise, CMR hükümleri çerçevesinde tazminata mahkûm edilip tazminatını ödemiş olan bir taşıyıcı, bu tazminat miktarı üstünden ödemiş olduğu faiz ve yapmış olduğu sarf harcamalar ile birlikte tazminatı, taşımaya katılmış olanlardan hangi şartlara göre geri alma hakkına sahip bulunduğu ve taşıyıcılardan biri borçlarını yerine getiremeyecek durumda ise, ödenmesi lazım olan tazminat payı taşıma karşılığında alacakları ücretler nisabında diğer taşıyıcılar arasında paylaştırılmanın nasıl olacağını konu edinmiştir.

CMR m. 41/1 ise, taşıyıcı ile hak sahibi arasındaki anlaşmaya işaret etmektedir. CMR m. 41'e göre, CMR hükümlerini direkt veya dolaylı yoldan ihlal eden sözleşme şartlarının; özellikle taşıyıcının eşya sigortasından kaynaklanan talep haklarının devrine ilişkin olanlar ve diğer benzeri şartlar ile kanıtlanma yükünü aksine çeviren sözleşme şartlarının geçersiz olacağı öngörülmüştür<sup>173</sup>.

Bu maddenin tek istisna kapsamı müteakip taşıyıcılar arasındaki rücu hakkının CMR m. 37'nin tersine ve tazminat yükümlüsü taşıyıcının ödeme güçlüğü çekmesi hali

<sup>171</sup>Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 190-200; Mazhar Nedim Göknül, **Hava Hukuku Notları**, İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1947, s. 201; Gençtürk, s. 180; Kaya, s. 114; Birinci Uzun, s. 135.

<sup>172</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.145.

<sup>173</sup>Can, s. 103.

bakımından CMR m. 38 aksine şartlar içeren sözleşmelerdir. Bu sözleşmelerde yer alan bu şartlar, CMR'nin emredici hükümlerine aykırılık taşıdığından bu şartlar geçerli olmayacak ancak diğer şartlar geçerliliğini koruyacaktır.

CMR m. 24 ve m. 26 uyarınca, koşulların yerine getirilmesi şartı ile, taşıyıcının sorumluluk sınırlarının genişletilebileceği sonucunu çıkartılmaktadır.





**DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**  
**TAŞIYICININ EŞYAYI SÜRESİNDE TESLİM YÜKÜMLÜLÜĞÜ,**  
**GECİKME VE GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUN KAPSAMI**  
**VE TAZMİNAT DAVASI**

**4. 1. Taşımanın Süresi**

Taşıyıcının gecikmeden kaynaklı yükümlülüklerinin incelenebilmesi için ilk olarak taşıma sürelerini ortaya koymak gerekir. Taşıma süresi, “taşıyıcının sözleşmeden doğan taşıma edimini yerine getirmek için gereken süreyi ifade eder”. Bir diğer tabirle bu süre “teslim süresi” olarak adlandırılır. Taşıyıcı anlaşılan sürenin sonucunda taşıdığı eşyayı istenilen yere teslim etmekle yükümlüdür. Taşıma süresinin başlangıcı, taşıyıcının eşyayı teslim almasıyla başlar, taşıyıcının istenilen yere eşyayı götürüp teslim etmesiyle son bulur<sup>174</sup>.

Bazı istisnai durumlarda taşıma süresinin başlangıcı eşyanın teslim alındığı an değil de taraflar arasında belirlenmiş başka bir tarihte olabilir. Taşıma süresi tarafların belirlemiş olduğu o tarih dikkate alınarak oluşturulur. Fakat bu durumun sözleşmede ayrıca belirtilmesi gereklidir.

Taraflar, taşıma süresini ayrıca sözleşmede belirtmişlerse, taşıma süresi ile ilgili tüm detaylar açık bir şekilde yazılmalıdır. Sözleşmede belirtilen, “taşımanın derhal yapılacağı”, “eşyanın en kısa sürede taşınacağı” gibi maddeler taşıma süresini oluşturmak için soyut ve muğlak düzenlemelerdir. Bu durumda tarafların kendi aralarında anlaşmış oldukları taşıma süresi sözleşmede belirlenmiş süre olarak sayılacaktır. Taşıma süreleri tarafların özgür iradeleri sonucunda belirlenen süre zarfı olarak esas alınması gerekir. Dolayısıyla tarafların yapmış oldukları anlaşma detaylarındaki sürenin kesin süre olarak kabul edilmesi uygun olacaktır. Taraflar isterlerse belirledikleri süreyi, istedikleri gibi uzatma hakkına da sahiptir<sup>175</sup>.

Taraflar, kendi aralarında yapmış oldukları sözleşmede taşıma süresini kesin olarak belirtmişlerse, eşyanın taşımaya başlaması ile süre de otomatik başlamış sayılacaktır. CMR bu konuda referans noktası olarak sevk mektubuna atıf yapmaktadır: CMR m. 6/2. f. gereğince, “taraflar arasında düzenlenmiş olan sevk mektubundan, taşımanın tamamlanması için anlaşmaya varılan zaman süresi, yani taşıma süresi tespit

<sup>174</sup>Kaya, s. 58.

<sup>175</sup>Adıgüzel, s. 105.

edilebilecektir.” CMR kapsamındaki taşımalar için, zorunlu olmamakla birlikte sevk mektubunun düzenlenmesi birçok olası ihtilafı ortadan kaldıracak, taraflara ispat yükü anlamında ciddi kolaylıklar sağlayacaktır.

CMR m.4’e göre sevk mektubunun usule uygun olmaması, yırtılması, kaybolması veyahut sevk mektubunun hiç olmaması taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemeyecektir. CMR’deki bu maddeye benzer bir hükümde TTK m. 857/1/(j) bendinde bulunmaktadır. Bu maddeye göre “taşımının yapılacağı süre” taşıma senedinin doğal unsurları içerisinde yer almaktadır. Söz konusu unsurlar taşıma senedinin ispat vesikası olma durumunu ve özelliğini değiştirmeyecektir.

Her koşulda taşıma senedi delil niteliğindedir. 6762 sayılı TTK’ın 743 ve 769. maddelerinde taşıma senedinin “kıymetli evrak” vasfında olduğu belirtildiğinden, m. 769/III. Hükmü gereğince, belirtilen şekil şartlarını barındırmayan taşıma senedi kıymetli evrak vasfını kaybetmekteydi. Bir diğer 6762 sayılı TTK’ dan fark ise 6102 sayılı TTK m. 873’ de ticari teamül hükmünden vazgeçilmiş, makul süre yeterli görülmüştür:

*“Taşıyıcı, eşyayı, kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamışsa şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içerisinde teslim etmekle yükümlüdür.”*

CMR’de ise bu maddeye benzer bir madde bulunmamaktadır. Bu konudaki akıllarda yer alan bir diğer soru işareti de taşıyıcının eşyayı belirtilen süreden daha önce teslimata getirmesiyle ilgiliydi. Taşıyıcı eşyayı süresinden önce getirdiği takdirde eğer sözleşmede aksi bir madde belirtilmemişse yükü gönderilene teslim edebilmelidir. Sözleşme de aksi bir madde bulunuyorsa bu hususla ilgili yine sözleşmenin hükmü dikkate alınmalıdır.

Taşıma sözleşmelerinde sözleşme serbesti ilkesi gereği, taraflar sözleşmede istedikleri takdirde bir süre de belirtebilir fakat böyle bir zorunlulukları olmadığı için hiçbir tarih belirlemeden sözleşmede süreyi açıkta bırakabilir<sup>176</sup>.

Ancak sözleşmede herhangi bir tarihin açıkça belirtilmemesi her ne kadar sözleşmeyi geçersiz kılmasa da yine de taşımının belirli süreler içerisinde gerçekleşmesi gerektiği konusunu değiştirmemektedir. Taşıma sözleşmesinde tarihle ilgili herhangi bir madde bulunmayan durumlarda taşıma süresinin belirlenmesi için gerekli olan makul süre çerçevesinden yola çıkmıştır. CMR m. 19’ a göre taraflar taşıma zamanı ile ilgili bir karar almamışsa, bu durumda ancak taşımının gerçekleştirildiği durum açısından özenli bir taşıyıcıdan beklenebilecek makul bir sürenin aşılmasından sonra gecikme

<sup>176</sup>Arkan, *Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 62.

olabilmektedir<sup>177</sup>. Fakat bu maddeyle ilgili kanunda makul sürenin nasıl belirleneceğine veya nasıl hesaplanacağına dair bir yöntem ve bilgi bulunmamaktadır. Fakat parsiyel taşımalar ile ilgili sürenin hesaplanmasında ise, kanun tüm eşyayı toplamak için harcanacak olan zamanın göz önüne alınacağı belirtilmiştir<sup>178</sup>.

Makul sürenin belirlenmesi aşamasında şu hususlar dikkate alınmalıdır;

- Eşyayı taşıyan aracın cinsi
- Eşyanın cinsi
- Eşyanın miktarı ve tonajı
- Taşımanın gerçekleştirileceği güzergâh
- Göndericinin taşıyıcıdan istediği emir ve talimatlar
- Coğrafi koşullar

Makul sürenin belirlenmesi aşamasında asla tek bir unsur ele alınmaz. Bu noktada eşya ile ilgili tüm bilgiler, eşyayı taşıyacak araç ile ilgili tüm bilgi ve özellikler, göndericinin istek ve arzuları, coğrafi koşullar gibi birçok etken bu noktada ele alınmalıdır. Bu noktada makul sürenin hesaplanmasında sadece taşıma olayındaki yolculuğun ilk başta olan koşulların dikkate alınması gerektiği görüş hâkimdir. Bu durumda taşıma gerçekleştirilirken oluşan olaylar göz önünde bulundurulmaz.

Aksi durumda taşıma esnasında bir olay gerçekleşirse bu olaylar CMR md.17'ye göre sorumluluktan kaçmaya sebep olup olmayacakları incelenmesi için bir hususta belirtmiştir. Yani CMR' ye göre makul zaman, taşımanın başlayacağı zamanda mevcut olan şartlara göre hesaplanır. Fakat yolda herhangi bir durum olur ise ve bu durum süreyi aksatıyor ise bunu CMK mad. 17, f. 2 çerçevesinde kanıtlaması gereklidir. Taşıyıcının bu durumu kanıtlanması istemeseydi taşıyıcının üzerindeki ispat yükümlülüğü hükmü ortadan kalkacaktı.

---

<sup>177</sup>Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 65.

<sup>178</sup>Aydın, s. 91.

#### 4.2. Taşıyıcının Eşyayı Süresinde Teslim Etme Yükümlülüğü

Taşıyıcı sözleşmeyi imzaladıktan sonra eşyanın süresi içerisinde, belirli bir ücret karşılığında naklini yaparken, eşyayı zıya ve hasara uğratmadan, göndericiden aldığı şekilde muhafaza ederek gönderilene eksiksiz ve hatasız bir biçimde teslim etmekle mükelleftir. Bu sorumluluk sözleşmenin ifasında “özen gösterme borcu” veya “eşyaya özen gösterme” olarak ifade edilir<sup>179</sup>.

Taşıma sözleşmelerinin esas amacı, taşıyıcının taahhüt etmiş olduğu eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği şekli ile makul süre içerisinde gönderilene teslimatının yapmasıdır. TTK’ nın 875. ve devamı maddelerinde ise taşıyıcının zıya hasar ve geç teslim nedeniyle doğan sorumluluğu ayrıntılı bir biçimde ele alınmıştır. Fakat biz araştırmamızın ana temasını oluşturan taşıyıcının geç teslim nedeniyle doğan sorumluluğu ve sonuçlarını detaylı bir şekilde inceleyeceğiz.

Eşya taşımacılığıyla ilgili taşınmanın süresini belirleyen kurallar, TTK m. 873’te açıklanmıştır. Bu maddede açıkça şu belirtilmektedir; taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesinin tespitinde öncelikli olarak, eşyanın taşınma süresinin belirli olması veya belirlenebilir nitelikte olması gerekmektedir. Bunun belirlenmesi süresinde ilk olarak gönderen ile taşıyıcı arasında yapılmış olan taşıma sözleşmesi esas alınır. Sözleşmede tarafların açıkça bir zaman belirtilip belirtilmediğine bakılır. Şayet taraflar sözleşmede taşımaya konu olan eşya ile ilgili bir zaman dilimi belirtmişlerse taşıma süresi olarak doğrudan bu süre dikkate alınacaktır.

Taşıma sözleşmesinin en önemli özelliklerinden birisi taşıyıcının eşyayı ne zaman teslim etme yükümlülüğü olduğunu belirlemesidir. Bu durum sözleşmede tarafların özgür iradesiyle açıkça belirtileceği gibi makul süre esas alınarak da belirlenebilir. Eşyanın bu belirlemeler sonucunda uygun bir zamanda gerçekleşmemiş olması yani teslim süresinin aşılmış olması gecikme unsurunun gerçekleşmesini doğurur. Taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu CMR m. 17/f. 1’de zıya ve hasarla beraber ele alınmıştır<sup>180</sup>.

CMR. m. 19’da taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu şu şartların gerçekleşmesine bağlamıştır;

- Taşıma süresi aşılmış olmalı,
- Hak sahibi bir zarara uğramış olmalı,

<sup>179</sup>Yetiş Şamlı, **Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk**, s. 36; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 192.

<sup>180</sup>Türkay Özdemir, s. 267.

- Gecikme ile zarar arasında bir illiyet (nedensellik) bağı bulunmalıdır.

Fakat CMR Konvansiyonun bu maddesinde gecikme durumunda yapılacak yaptırımlarla ilgili bir hususa değinilmemiştir.

### **4.3. Geç Teslim Kavramı ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğun Şartları**

#### **4.3.1. Genel Olarak**

Taşıyıcının gecikmeden kaynaklı sorumluluğu, TTK 'da zıya ve hasar sorumluluğuyla birlikte aynı düzenlemede belirtilmiştir. Bunun nedeni ise, kanunun bu iki riski de taşımanın olağan risklerinden görmesidir. Bu iki risk içinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulma durumları özel olarak düzenlenmiş ve sorumluluğunun miktarı kısıtlandırılmıştır. CMR açısından incelediğimizde taşıyıcının gecikmeden oluşan sorumluluğunu, sınırlı bir sorumluluk ve yumuşatılmış kusursuz bir sorumluluk olarak adlandırmak doğru olacaktır.

CMR'de bulunan bu katı sorumluluk kavramı m. 17'de açıklanan sorumluluktan kurtulma sebepleri ile biraz daha yumuşatılmaya çalışılmıştır<sup>181</sup>. TTK' da gecikme kavramı zıya ve hasar kavramının içerisinde yer alırken CMR'de ise gecikme kavramı özel bir bölüm olarak düzenlenmiştir. CMR gecikme kavramını daha detaylı ele alarak açıklamıştır. Ayrıca kanun bu noktada her ne kadar yaptırımlar belirlese de TTK' da yapılacak yaptırımlar ile ilgili birtakım sınırlandırmalar da getirmiştir. TTK m. 882'de taşıyıcı taşıma süresini aşar ise gecikmeden kaynaklı taşıyıcıya uygulanacak olan yaptırımın maksimum taşıma ücretinin üç katı ile sınırlı tutulmuştur.

Gecikmeden kaynaklı eşyanın başına birtakım zararlar gelebilir. Örneğin, eşya taşınırken gecikmeden kaynaklı kısmi veya tamamı bozulmuş veya zarar görmüş olabilir, bu durumda taşıyıcı cezalar ile karşılaşacaktır fakat kanun koyucu bu gibi durumlarda görülen zararın hangi olaya göre belirleneceğini açıkça belirtmemiştir. Bu gibi durumlarda davacı isterse gecikmeden dolayı isterse hasar ve ziyadan kaynaklı bir dava açabilir. Kanun koyucu çok net bir kural koymadığı için bu noktada davacının davasını istediği unsurdan açması mümkündür.

#### **4.3.2. Eşyanın Geç Teslimi Kavramı**

Mehaz CMR “gecikme” kavramını kullanmış olmakla birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nda hem geç teslim hem gecikme denilerek her iki kavramın da kullanımına yer

---

<sup>181</sup>Türkay Özdemir, s. 126.

verilmiştir. Türk Ticaret Kanunu bu noktada ortak bir kavram belirleyememiş kimi noktada “geç teslim” kimi noktada “gecikme” kavramını kullanmıştır. Fakat CMR konvansiyonunda daha çok “gecikme” teriminin kullanıldığı görülmektedir<sup>182</sup>.

Borçlar Hukukunun genel hükümleri yine kendisi de bir sözleşme çeşidi olan taşıma sözleşmesinde de uygulama alanı bulacaktır. Tarafların sözleşmede ifanın zamanını kararlaştırması zorunlu değildir. Ancak sözleşmede tarafların aralarında süre kararlaştırmaması eşyanın herhangi bir zamanda teslim edilebileceği anlamına gelmez, çünkü sözleşmede amaç eşyanın teslimi olup, zamanın belirlenmesi Borçlar Hukuku Genel hükümlerine göre belirlenecektir<sup>183</sup>. Gecikme kavramı, taşımanın sözleşmede belirtilen veya makul süre içerisinde eşyanın teslimatının gerçekleşmemesi olarak ifade edilebilir. Fakat gecikme her zaman, teslim süresinin aşılması değildir. Örneğin, taşıyıcının eşyayı teslimata geç götürmesi gönderenin fazladan ücret ödemesine sebep olabilir. Bu durumda da gecikmeden kaynaklı oluşan bu ücretlerin talebi mümkündür. Fakat bu gibi hususlarda CMR’ye göre değil TTK ’ya bakılacaktır<sup>184</sup>.

Eşyanın geç teslim durumunun oluşabilmesi için öncelikli olarak gönderilen eşyanın eksiksiz ve hasarsız bir şekilde tesliminin gerçekleşmesi gerekir. Bu durum gecikme unsurunda eşya mutlaka gönderilene teslim edilmiş olsa da taşıyıcı gönderici ile yapmış olduğu sözleşmenin gerekliliğini yapmamış olup, tarafların beklentisini gerçekleştirememiştir<sup>185</sup>. Ancak eşyanın taşınacak süreyi aştıktan sonra da tesliminin gerçekleşmemesi durumunda burada gecikmeden söz etmek mümkün olmayacaktır. Bu durumda eşyanın geç teslimi değil, zıya konusu gündeme gelecektir.

Eşyanın geç tesliminden söz edebilmek için, mutlaka eşyanın gönderilen kişiye teslimatının gerçekleşmesi şarttır. Taşıyıcı sözleşmede yazılı olmayan başka bir kişiye teslimatı gerçekleştiremez. Bu durumda hem başkasına teslimat yapıp hem de eşyayı geç götürürse burada sadece gecikmeden kaynaklı sorumluluktan değil zıyadan kaynaklı sorumluluktan da söz edilir. Taşıyıcının zamanında ürünü götürmemiş olması ve ürünü eksik götürmüş olması durumunda ise burada yapılacak olan işlem geç teslimattan doğan işlem değildir, zıya nedeniyle olan sorumluluğu yerine getirmemesinden doğan işlemler yapılacaktır<sup>186</sup>.

---

<sup>182</sup>Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 39; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 182; Kaya, s. 948; Yazıcıoğlu, s. 82; Akıncı, s. 126; Gençtürk, s. 123.

<sup>183</sup> Erdem, s. 206.

<sup>184</sup> Aydın, s. 114.

<sup>185</sup> Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 47.

<sup>186</sup> Yeşilova, s. 89-92.

Taşıyıcı eşyayı zamanında götürdüğü takdirde gönderilen ürünü almaz ve taşıt üzerinde bekletip, teslim süresi aşar ise bu durumda taşıyıcının gecikmeden kaynaklı bir sorumluluğu bulunmamaktadır. Çünkü taşıyıcı zamanında eşyayı istenilen yere ulaştırmış fakat gönderici ile gönderilen arasındaki temerrütten dolayı teslimat gecikmiş olacaktır.

Eşyanın geç teslimi oldukça önem arz eden bir durumdur. Çünkü eşyanın niteliğine göre değişmekle birlikte eşyanın geç tesliminde bozulma, değişme ve azalma gibi unsurlar gerçekleşebilir. Gönderici ile gönderilen arasında belirli süreli bir anlaşma söz konusu ise o sürenin aşılması sözleşme fesihlerine bile yol açabilecek işletmelerin varlıklarını tehlikeye düşürebilecek nitelikte olabilir. Bu nokta seçilen taşıyıcı firma aslında işletmeler açısından stratejik önem taşıyan bir kararlar bütünüdür.

Uluslararası yapılacak olan sözleşmelerde taşıma işlemi için belirli bir süre vermekten imtina edinilir. Bununla ilgili uluslararası ticarete konu olan eşyaların teslim şekilleri ve kişilerin sorumlulukları Dünya Ticaret Örgütü'nün belirlemiş olduğu Incoterms adlı teslim şekillerinde belirlenmiştir<sup>187</sup>.

Karayolu taşımalarında uluslararası taşımalarda karayollarının durumları, sınır kapılarındaki geçiş vb. unsurlar ve coğrafi değişiklikler gibi birtakım hususlarda düşünülerek net bir süre belirlemekten uzak durulmuştur<sup>188</sup>. CMR Konvansiyonunda m. 19'a göre taraflar, eşyanın taşınma süresi için kendi aralarında bir anlaşma düzenleyebilmektedir<sup>189</sup>. Bu durumda taşıma için belirlenen süre net bir şekilde CMR m. 6, f. 2(f)'ye göre taşıma senedine yazılmalıdır. Fakat tarafların kendi aralarında bir süre belirlemezler ve bunu açıkça yazmaz iseler, bu gibi durumlarda taşıyıcıya teslimat zamanı ile ilgili bir sorumluluk almıyor anlamına gelmemektedir.

Taşıma süresi üzerinde CMR' ye açıkça bir tarih yazılmadığı durumlarda gönderen aslında böyle bir sürenin mevcut olduğunu da iddia edebilir. Taşıyıcı durumun tespiti ile yükümlüdür. Örnek olarak, taşıyıcının tanıtımlarında, taşımanın ne kadar sürede başlayıp sona ereceği belirtilmiş ise bu gibi durumlarda da reklamda bahsettiği süre içerisinde vaadini yerine getirmekle yükümlüdür. Reklam ve broşürde belirlenen tarih üzerinde yazılı sürede gerçekleştirmediği takdirde yine eşyanın geç teslimi olduğu söylenebilir.

---

<sup>187</sup>Gençtürk, s. 94.

<sup>188</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 12.

<sup>189</sup>Özlem Karaman Coşgun, **Kara ve Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Prof. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul, 2003, s.63.

Taraflar taşıma süresi ile ilgili bir tarih belirtmiş fakat taşıma sürecinin ne zaman başlayacağı ile ilgili bir hüküm belirtmemişler ise bu durumda da CMR Konvansiyonun tarihi dikkate alınacaktır. Aksi durumda taşıma süresinin yanına bu sürenin hangi tarihten itibaren başlayacağı da açıkça belirtilmelidir<sup>190</sup>. Borçlar Hukuku genel kurallarını da taşıma sözleşmesine de aynı şekilde uygulayabiliriz. Taşıma sözleşmesinde taraflar açıkça taşıma süresini belirlemek zorunda değildirler. Fakat taşıma sözleşmesinin genel amacı eşyanın teslim edilerek sözleşmenin gerçekleştirilmesi olduğundan taşıyıcı bu sorumluluğu zaten kabul etmiştir. Bu gibi bir durumda teslimattaki makul sürenin tespiti genel düzenlemelerden yola çıkarak yapılacaktır<sup>191</sup>.

CMR Konvansiyonunda parsiyel yüklerin durumu özel olarak ele alınmıştır. Konvansiyona göre parsiyel yüklerdeki taşımalarda makul süre, basiretli bir taşıyıcı tarafından eşyanın taşınması için gerekli süre olarak kabul edilecektir.

Gecikme unsurunun incelenebilmesi ve yükümlüğün gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespiti için eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınma tarihi ilk olarak tespit edilmelidir<sup>192</sup>. Çünkü eşyanın teslim alınma süresi taşıyıcının gerçekleştireceği taşıma süresinin başlaması, gönderilen kişiye götürdüğü sürede taşımanın sona erdiğini gösterecektir.

Her taşımada gerçekleştirilen geç teslim olayı doğrudan taşıyıcıdan kaynaklı taşıma süresinin aşıldığı anlamına gelmemektedir<sup>193</sup>. Bu noktada taşıyıcı iki sebepten dolayı geç teslim gerçekleştirebilir. Birincisi eşyanın teslim alınma sürecinde gönderenden kaynaklı gecikme, ikincisi ise zamanında teslim alınmasına rağmen taşıyıcıdan kaynaklı oluşan gecikmelerdir<sup>194</sup>. Taşıyıcının sorumluluk sahibi olduğu gecikme taşıyıcının ürünü teslim almasından sonra oluşan gecikmedir<sup>195</sup>. Taşıyıcı eşyayı gönderenden kaynaklı geç teslim alırsa bu durumda kendisinin hiçbir kusur olmaksızın; gönderenin eşyayı teslim etme aşamasındaki gecikmesinden dolayı sorumlu tutulması söz konusu değildir<sup>196</sup>.

Uluslararası sözleşmelerde taşıma süresi belirlenmekten imtina edilmiştir. Ancak bu sürelerin “ne şekilde” saptanacağı üzerine belirli hükümler getirilmiştir<sup>197</sup>.

---

<sup>190</sup>Yazıcıoğlu, s. 82.

<sup>191</sup>Aksoy, s. 150.

<sup>192</sup>Atabek, s. 27.

<sup>193</sup> Kaya, s. 249; Süleyman Kıran, **Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması**. Ankara 2015, s. 54. Gençtürk, s. 125; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 193.

<sup>194</sup>Gençtürk, s. 125.; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 193.

<sup>195</sup>Aydın, s. 97.; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s.193.

<sup>196</sup>Hakan Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, Ankara, 2011 s. 311-313.; Akıncı, s. 126.; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 192.

<sup>197</sup>Gençtürk, s. 234.



Aynı şekilde Konvansiyon 'da somut bir süre belirlemekten kaçınmıştır. Coğrafi değişimler, iklim değişiklikleri, karayollarının durumları, gibi anlaşmalarının ifasını güçleştirecek etkenler göz önünde bulundurularak, CMR Konvansiyonunda da net bir süre belirlenmesinden uzak durulmuştur<sup>198</sup>.

Konvansiyon 19. madde 'ye göre taraflar kendi aralarında anlaşmak üzere, taşıma süresini belirleyebilir<sup>199</sup>.

Borçlar Hukuku genel prensipleri bir sözleşme türü olan taşıma sözleşmesine de uygulanır. Bu kurallar uyarınca taraflar sözleşmede ifa zamanını kararlaştırmak zorunda değildirler. Bununla birlikte sözleşmede herhangi bir sürenin kararlaştırılmamış oluşu, taşıyıcının eşyayı dilediği zaman teslim edebileceği şeklinde yorumlanamaz, nitekim taşıma sözleşmesi ile taraflarca asıl amaçlanan taşımanın sonlandırılarak eşyanın teslim edilmesidir. Bu durumda ifa zamanının tespiti genel düzenlemelerden yola çıkarak yapılacaktır<sup>200</sup>. İfa zamanının taşıma sözleşmesine uyarlanmış karşılığı taşıma süresidir. Taşıma süresi<sup>201</sup>, taşıyıcı tarafından teslim alınan eşyanın taşıma işinin ifa edilmesi ve gönderilene teslimi için gerekli süreyi ifade eder.

CMR m. 19 uyarınca; eşyanın kararlaştırılan zaman limiti içinde teslim edilmemesi veya kararlaştırılmış zaman limiti yoksa taşımanın normal süresi, özellikle parçalı yüklerde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman, gayretli bir taşıyıcıya gerekli zamanı geçiyorsa teslim gecikme söz konusudur. Parçalı yüklerin durumu CMR' de özel olarak düzenlenmiştir. Buradaki makul süre, basiretli bir taşıyıcı tarafından eşyanın taşınması için gerekli süre olarak kabul edilecektir.

Gecikmenin varlığını irdeleyebilmek için öncelikle eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınma tarihi tespit edilmelidir<sup>202</sup>. Nitekim eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması taşıma süresinin başlangıcını (aksi kararlaştırılmadığı sürece), hak sahibine teslimi de taşıma süresinin sona ermesini ifade etmektedir.

Eşya taşıma sözleşmesinde her türlü geç teslim mutlak surette taşıma süresinin aşıldığı anlamına gelmeyecektir. Taşıma sözleşmesi kapsamında, taşıyıcı eşyayı iki farklı sebepten ötürü geç teslim etmiş olabilir. Eşyanın gönderenden teslim alınma aşamasındaki gecikmeden dolayı eşya geç teslim edilebileceği gibi, eşyanın gönderenden

---

<sup>198</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 18.

<sup>199</sup>Coşgun, s. 68.

<sup>200</sup>Aksoy, s. 149.

<sup>201</sup>Aksoy, s. 151.

<sup>202</sup>Atabek, s. 26.

zamanında teslim alınmasına rağmen taşıma süresinde oluşan gecikmeden ötürü eşya gönderilene geç teslim edilmiş olabilir<sup>203</sup>.

Taşıyıcı eşyayı gönderenden kendi kusur olmaksızın geç teslim aldığı halde; artık taşıyıcının başlangıçtaki eşyayı teslim alma aşamasındaki gecikmesinden ötürü sorumlu tutulması halin icabı gereği söz konusu olmayacaktır<sup>204</sup>.

### 4.3.3.Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden Doğan Sorumluluğun Şartları

#### 4.3.3.1. Zarar

Eşyanın taşınmasında taşıyıcının hem hasardan hem ziyadan hem de geç teslimden dolayı sorumlu tutulması için gerekli unsurların en başında zararın olması gerekmektedir<sup>205</sup>.

Zarardan sorumluluktan bahsedilebilmesi için evvela zararın oluşması gereklidir. Zarar meydana gelmediyse, hukuki olarak taşıyıcının sorumluluğu da olmayacaktır<sup>206</sup>.

Zarar kavramı; kişinin malvarlığı, veya kişiliğine bağlı haklarında veyahut bedeni haklarında rızası dışında ortaya çıkan eksilme olarak tanımlanmaktadır. Başka bir anlatımla, zarar veren olay olmasa idi mevcut olacak durum ile olay sonrasında, rızası dışında ortaya çıkan eksilme sonucu mevcut olan durum arasındaki farktır diye tanımlanabilir<sup>207</sup>. Maddi açıdan olabileceği gibi, eşyada oluşan hasar ya da malvarlığı zararları da olabilir<sup>208</sup>.

Teslimin gecikmesinden dolayı ortaya çıkan zarar genellikle malvarlığıyla ilişkili zararlardır. Örnek vermek gerekirse, eşyanın geç teslimi nedeniyle gönderilenin cezai şart ödemek durumunda kalması, bu nedenle piyasa fiyatı değerinde düşüş oluşması, gümrük vergilerinde artış olması, üçüncü kişilere gönderilenin verdiği taahhütleri gerçekleştirememesi, Tazmin yükümlülüğünden kaçınmak istemesinden dolayı eşyanın muadilinin temini için ekstradan masraf , çaba ve emek verilmesi denebilir<sup>209</sup>.

Özellikle son zamanlarda gerçekleşen döviz kurlarının hareketliliği de göz önüne alındığında, süresinde teslimin olmaması ve bu süreçte kurların düşmesi sebebiyle

<sup>203</sup>Gençtürk, s. 125; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 193. Aydın, s. 97.

<sup>204</sup>Karan, s. 311-313; Akıncı, s. 126; Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 192

<sup>205</sup>Atalay Özdemir, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: **Bagaj, Yükün Kaybı, Hasarı Ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle**, Ankara, 1992, s. 71; Birinci Uzun, s. 157.

<sup>206</sup>Eren, **Borçlar Hukuku**, s.550 ; Aksoy, s. 170.

<sup>207</sup>Adıgüzel, s. 120.

<sup>208</sup>Kaya, s. 215.

<sup>209</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 177-178; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**,s. 44; Akıncı, s. 143; Yazıcıoğlu, s. 149; Gençtürk, s. 158.

yüksek kur üstünden ödeme yapıp ithal ettiği söz konusu olan taşıma eşyasını düşük kur üzerinden satmak durumunda kalan gönderilenin uğradığı zararında, Konvansiyon çerçevesinde gecikmeden doğan bir zarar olarak nitelendirebiliriz.

Kanun koyucu gecikmeden doğan sorumluluk ve zararın belirlenmesine TTK'nın 875. maddesinde değinmiştir. Bu maddenin dayanak kaynakları CMR Konvansiyonu madde.17 ve Alman Ticaret Kanunu 435. paragrafıdır. Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu madde 780'de, taşıyıcının gecikmeden kaynaklı zarar sorumluluğuna dair “gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşması” koşuluna yeni kanunda değinilmemiş ve gecikmeden doğan zararlar da zıya ve hasardan kaynaklanan zararlarla aynı kapsam altına alınmıştır.

Birinci fıkrada taşıyana ait sorumlulukla ilgili prensip ortaya konmuştur. Sorumluluk başlangıcı olarak eşyanın taşıma için teslim alınması kabul edilir ve teslim aşamasına kadar sürer. Sorumluluk 3 şekilde de ele alınır; Zıya, hasar ve gecikmeyi içine alır. Sorumluluk kapsamı ele alınırken hangi durumların dâhil edileceği ve gecikmenin tespiti hususları düzenlenmiş, ancak kusur olgusuna değinilmemiştir<sup>210</sup>.

Eşyada meydana gelen zararı ifade eden zıya ve hasar, eşyanın korunamamasından dolayı olan zararları da kapsar. Gecikmede eşyanın teslim süresi göz önüne alınır. Zıya; eşyanın, olması halini anlatır. Hasardaysa eşya mevcudiyetini korumakta ancak zarara uğramaktadır.

İkinci fıkrada ise ortak sebebiyeti hüküm altına almıştır. Zararın meydana gelmesinde “zararın paylaşılması ilkesi” kabul görmüş, eşyayı gönderenin veyahut gönderilenin ayıbı ya da davranışı etkili olmuştur. Tazminatın çerçevesinin belirlenmesinde “paylaştırma ilkesi” benimsenerek yargıca, hâkime maksadına uygun ve adil bir şekilde takdir hakkı verilmiştir.

Son olarak maddenin 3. fıkrasında ise çalışma konumuz olan gecikme ele alınmıştır. Gecikme söz konusu olduğunda gecikme süresine bağlı olarak, taşıma ücretinde indirim yapılır. İndirim kuralı zararın varlığına bağlanmış değildir. Zararın olmaması halinde de indirim uygulanacaktır. Çünkü bu kural zarar varlığına bağlanmamıştır. Taşıyıcı kusursuzluğunu ispat etmiş olması durumu dışında indirim yapılmalıdır. Zararın gecikmeden doğması durumunda, kural olarak, “kusursuz sorumluluk ilkesi” göz önünde bulundurulmuş, kusuru olup olmaması dikkate alınmamıştır. Bu nedenle taşıyıcının sorumluluğuna hükmedilmesi için objektif olarak gecikmenin meydana gelmesi ve bu

---

<sup>210</sup>Erdem, s. 522.

sebeple zararın doğması objektif olarak taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesi için yeterlidir.

“Bir kişinin malvarlığında, bedeninde veya kişilik değerlerinde iradesi dışında meydana gelen eksilmeyi “zarar” olarak nitelendirebiliriz<sup>211</sup>.”

Maddi zarar, malvarlığında meydana gelen zararlar, manevi zararlar ise kişiliğine bağlı değerlerde oluşan zararlar olarak nitelendirilebilecektir<sup>212</sup>. Zarar var olması durumunda, tazminat isteği olan kişinin pasif değerlerde artma ve aktif değerlerde azalma olacaktır.

Tazmin sorumluluğunun amacı zarara uğrayan kişinin aktif değerlerinde meydana gelen eksilmenin giderilmesidir. Bu sebeple sorumluluktan bahsedebilmemiz için zarar meydana gelmelidir.

Meydana gelen bu eksilme kişinin malvarlığında oluşmuş ise maddi zararın varlığı; kişisel değerlerinde oluşmuş ise manevi zararın varlığı söz konusu olacaktır<sup>213</sup>.

Zarardan başka gecikmeden dolayı taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olması için, zarar ve gecikme arasında bir neden-sonuç ilişkisi olmalı ve illiyet bağının bu ilişkiden sebebendiğinin ispatlanması şarttır. Somut olaydaki, sonucu meydana getiren ya da gerçekleşmesini kuvvetlendirmiş sebeple, sonuç arasında oluşan bağa “uygun illiyet bağı” tanımlanabilir<sup>214</sup>. Bundan ötürü zararlar gecikmenin arasında, bahsettiğimiz şekilde bir sebep - sonuç ilişkisi olmadığı takdirde, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Bu sebeple zararlar gecikmenin arasında, bu tarz bir neden-sonuç ilişkisi yoksa taşıyıcının gecikmeden sorumluluğu mevzu bahis olmayacaktır.

Zarar eğer eşya geç teslim edilmeseydi de meydana gelecekse yani başka sebeplerden kaynaklanıyorsa uygun illiyet bağından söz edilemeyecektir.

Örneğin; Eşya süresinde teslim edilseydi dahi piyasa değeri düşecekse ve bu değer kaybı, taşıma eşyasının geç tesliminden değil de gönderilenin kendi düzenleme ihmallerinin neden olması hâlinde<sup>215</sup> uygun illiyet bağı söylenemez. Bundan başka, uygun illiyet bağını kesen sebepler var ise taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulması söz

---

<sup>211</sup>Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 472.

<sup>212</sup>Aksoy, s. 170.

<sup>213</sup>Tandoğan, s.330 vd; Eren, **Borçlar Hukuku**, s.482;Ahmet Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Ankara, 2011, s. 284.

<sup>214</sup>Fikret Eren, **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi**, Ankara, 1975, s. 52.

<sup>215</sup>Kaya, s. 250.

konusudur. Zarar görenin kendi kusuruyla zarara sebebiyet vermesi illiyet bağıını kesen bir sebeptir. Bu takdirde zarar verene sorumluluktan kurtulma şansı verecektir.

Burada zarar görenin kusurlu hareketiyle zarar verenin zarar verici fiili yarışmaktadır. Zarar görenin yaptığı kusurlu hareket, zarar veren fiili arka plâna atmış ve zarara tek başına sebebiyet vermiş olmalıdır. Şayet, zarar görenin kusurlu hareketi, zarara diğer nedenlerle beraber sebep olmuş ve illiyet bağıını da kesmediyse bu noktada ortak sebepten söz edilecektir ki; burada sorumluluktan tamamen kurtulmaktan ziyade hükmedilecek tazminat miktarından indirim mevzuubahis olacaktır<sup>216</sup>.

Konumuz itibariyle zararı yukarıda da kısa olarak bahsettiğimiz gibi maddi ve manevi zarar olarak ele alacağız.

#### **4.3.3.1.1. Maddi Zarar**

Karayolunda eşya taşıma hukukunda en sık karşılaşılan zarar çeşidi maddi zarardır<sup>217</sup>.

Maddi zarar, kavramını salt fiili olarak ortaya çıkan zarar olarak ele alınmaz, yoksun kalınan kar ve diğer oluşabilecek tüm ekonomik kayıplar olarak düşünmeliyiz<sup>218</sup>.

Eşyanın süresinde teslimi edilmiş olsaydı malvarlığının olacağı durumla geç teslim sebebiyle malvarlığının mevcuttaki durumunun arasındaki fark gecikmeden doğan zararı anlatır<sup>219</sup>.

Fiili zarar, dendiğinde zarara sebebiyet veren olay sonrasında malvarlığındaki değer ve miktar olarak azalma anlaşılacaktır. Fiili zarar olarak, salt aktif kısımdaki azalmayı değil malvarlığındaki pasifin artışıını da kabul etmemiz gerekmektedir<sup>220</sup>. Zararın giderilmesine yönelik yapılan masraflar da fiili zarar kapsamına dahil edilir<sup>221</sup>.

Zıya ve hasar halinde zarardan kesin olarak söz edilebilecekken, gecikmede her zaman zarar meydana gelmeyebilir. Bu sebeple gecikmeyle meydana gelen zarar, yani taşıma için belirlenen sürenin dışında yapılan teslimle arada illiyet bağı bulunan tüm zararlar<sup>222</sup> maddi zarar kapsamına dahil edilecektir<sup>223</sup>.

Taşımanın belirlenen ya da uygun sürede yapılmaması halinde, eşyanın maddi zararı olabileceği gibi, taşıma eşyası haricinde, malvarlığında zararlara da neden olabilmektir. Gecikme sebebiyle ortaya çıkan zarar doğrudan (eşyadaki zarar) zarar ve eşya dışındaki

<sup>216</sup> Eren, **Uygun İlliyet Bağı**, s. 52.

<sup>217</sup> Aksoy, s. 170.

<sup>218</sup> Karan, s. 315.

<sup>219</sup> Vural Seven, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856–893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2012, s. 159, Karan, s. 315.

<sup>220</sup> Kıran, **Taşıma Ücreti**, s. 204.

<sup>221</sup> Tekinay ve diğerleri s.756

<sup>222</sup> Yetiş Şamlı, Zıya, **Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk**, s. 148.

<sup>223</sup> Erdem, s. 523.

malvarlığının zarar görmesi dolaylı zarar (eşya haricindeki malvarlığında ortaya çıkan zarar) olmak üzere iki şekilde incelenecektir.

#### **4.3.3.1.1.1. Doğrudan Zarar**

Geç teslimden kaynaklanan ve malvarlığında oluşan zararlar çeşitli şekillerde karşımıza çıkar. Zıya ve hasardan kaynaklanan zararlardan başka, malvarlığındaki bir miktar eksilme ya da yoksun kalınan kârı da bu zararlar içerisinde tanımlayabiliriz.

Örneklendirmek gerekirse, eşyanın piyasa değeri veya borsa değeri geç teslimden dolayı düşmüş olabilir<sup>224</sup>. Ya da taşıma eşyasının depolanma ücretinde artış olabilir. Bu artış sebebiyle malvarlığında azalma ortaya çıkabilir. Eşya üretim için kullanılacak türden bir eşya ise, üretimde kayıplar, ya da azalmalar meydana gelebilir. Üçüncü şahıslarla yapılan anlaşmaların ifa edilememesinden dolayı üçüncü şahısların sözleşmeyi feshi ya da sözleşmeden dönmesi sebebiyle gönderilen veyahutta gönderenin malvarlığında eksilme söz konusu olabilir.

Bu ve buna benzer birçok nedenle taşıyıcı; hak sahibinin aktifindeki eksilmeden ve pasifindeki artıştan dolayı sorumlu olabilecektir<sup>225</sup>.

#### **4.3.3.1.1.2. Dolaylı Zarar**

Türk Ticaret Kanunu madde 875/1'e konu edilen zararlar, genellikle dolaylı zararlardır. Bu zararda eşyanın geç de olsa teslimi sağlanmış fakat zarar görenin malvarlığında azalma olmuş olabilir. Örneğin; Eşyaya artık ihtiyaç duyulmaması, eşyanın zamanında ulaşacağı düşünülerek başka bir sözleşmeden dönülmüş olması, cezai şartın ödenmiş olması, müşteri veya pazar kaybı veya eşyanın daha fazla maliyete sebep olacak şekilde taşınması, önem taşınması sebebiyle fuar taşımaları gibi eşyanın süresinde kullanılamamasının önemli olduğu hallerde, eşya dışında ayrıca malvarlığında ortaya çıkan zararlar gibi malvarlıksal bir zararlar dolaylı zarar kapsamındadır. Kar kaybı da bu zararlar arasında sayılacaktır<sup>226</sup>.

CMR Konvansiyonunda açısından ele aldığımızda, madde.17/1'de gecikmeden doğan zarara değinilmiştir. CMR orijinal metnindeki taşıyıcının gecikmeden teslim anındaki sorumluluğu Türkçe tercümesinde atlanmış ve bu haliyle Resmi Gazete'de

<sup>224</sup>Eriş, s. 429; Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 100.

<sup>225</sup>Gençtürk, s. 158.; Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 128; Özdemir, Atalay, s. 71; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185; Çağa, s. 133; Birinci Uzun, s. 109.

<sup>226</sup>Atabek, s. 271; Emre Cumalioğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2011, s. 202; Kaya, s. 478-479, Karan, s. 316.

yayınlanmıştır<sup>227</sup>. Ancak CMR m.51/2 gereğince, Konvansiyonun uyulması zorunlu dilleri olan, İngilizce metinde “as well as for any delay in delivery” ve Fransızca metinde “ainsi que du retard à la livraison” ifadelerinden taşıyıcının geç teslimden dolayı sorumluluğu olacağı açıktır<sup>228</sup>. Çeviriden kaynaklanan hata sebebiyle geçmiş yargı kararlarında genel hükümlerin uygulanması mecburiyeti doğmuş Konvansiyon madde 17 yerine, Konvansiyon madde 19 dayanak gösterilmiştir<sup>229</sup>.

#### 4.3.3.1.2. Manevi Zarar

Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyıcının sorumluluğunun yer aldığı 875'inci maddesinde; zarara değinilmekle, zararda tür bakımından herhangi bir ayırıma gidilmemiştir. Bu sebeple kanun maddesinden zarar kavramından maddi zarar mı yoksa manevi zarar mı anlaşılacağı belirli değildir.

Taşıma hukukumuzda manevi zarar talebine dair bir düzenleme olmamakla beraber, aksi yönde de bir hüküm yer almamaktadır. TBK madde 56'da manevi olarak zarar gören kişinin, gördüğü zarar sebebiyle tazminat talep edebileceği düzenlemesi yer almaktadır. Nasıl ki malvarlığında maddi zarar meydana geliyorsa, manevi zararlarda meydana gelebilir.

Örnek olarak; eşine doğum gününde ilk tanıştıkları yerde, saat hediye etmek isteyen kişi saatin geç teslimi sebebiyle, sürprizini yapamayıp, tanıştıkları mekândaki rezervasyonunu iptal etmiş olabilir. Bu gibi durumlar, kişide üzüntü ve manevi eleme sebep olacağından, maddi zarara ek olarak manevi zararını da isteyebilir. Öğretide, manevi zararların taşıyıcının sorumluluğu çerçevesinde istenebileceği konusunda tartışmalar olduğundan <sup>230</sup> tam bir görüş birliği oluşmamıştır<sup>231</sup>.

#### 4.3.3.2. Kusur

Kusur; ifa edilecek borca uygun olmayan sonucun, ihmalkarca davranılması, özen borcuna aykırı hareket edilmesi ya da önemsenmemesi gibi nedenlerle oluşan tutum olarak ifade edilebilir<sup>232</sup>.

Gecikmede kusurun TTK ve CMR bakımından nasıl ele alınacağı konusunda ilk ele değinilecek husus, geç teslim sebebiyle taşıyıcının sorumluluğunun hukuki kapsamıdır.

---

<sup>227</sup>Akıncı, s. 95.

<sup>228</sup>Aydın, s. 97.

<sup>229</sup>Karan, s. 311.

<sup>230</sup> Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185; Kırman, s. 102.; Birinci Uzun, s. 108.

<sup>231</sup> Sözer, **Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk**, s. 86; Aksoy, s. 174.

<sup>232</sup> Orbay Ortaç, **Bagaj**, s. 71; Özdemir, **Türkey**; s.131

Borçlar hukuku bakımından ele alındığında kusur; borca aykırı neticeyi göze almasına rağmen, gereken özen borcunu ifa etmeyen borçlunun hareketi olarak tanımlanabilir<sup>233</sup>.

Taşıma sözleşmelerine baktığımızda kast ve ihmal olarak iki kusur tipi akdi sorumluluk dâhilinde görülürken, gereken önlemlerin alınmaması ve neticeleri önleyen fiillerde bulunulması, kusura neden olmaktadır<sup>234</sup>.

Taşıma hukukunda ve TTK'da kusur sorumluluğu, taşıyıcının geç tesliminden, eşyanın zıya ve hasarından kaynaklanan sorumluluk olarak hüküm altına alınmıştır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması, geç teslimin kendisi ya da sorumlu bulunduğu şahısların kusuruna dayanmadığı ölçüde mümkündür<sup>235</sup>. Taşıyıcı, gerekli dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getirmemişse sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu sebeple taşıyıcı, göstermesi gerekli özeni göstermediği kadar kusurlu olacaktır. (TTK m. 876). Bu nedenle; eşya taşıma sözleşmesinden ötürü taşıyıcının sorumlu olduğu şeyin kural olarak kusurdan dolayı olduğunu söyleyebiliriz. Bu sebepten ötürü taşıyıcının sorumluluğunun istisnalar haricinde kusura dayandığını söyleyebiliriz<sup>236</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğunda öncelikle, zarar meydana getirici olayın taşıma eşyası kendi hakimiyet alanında bulunmuş olması gerekir. Taşıyıcı, eşyanın hakimiyetine girdiği andan teslim anına kadar özen borcunun ifasıyla yükümlüdür. Özen yükümlülüğünden kasıtlı sıradan bir özenden bahsedilmemektedir. Basiretli bir taşıyıcının yükümlülüğü olmalıdır.

Bir başka deyişle açığa çıkan zararda taşıyıcının hatalı davranışının sebep olması gerekir<sup>237</sup>.

Edimini süresinde ifa etmeyen taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğu objektif sorumluluk<sup>238</sup> ilkesinden yola çıkılarak “kusursuz”<sup>239</sup> ve “sınırlı sorumluluk” tur. Türk Ticaret Kanunu madde.875'te taşımanın süresinde bitirilmemesinden dolayı oluşacak sorumluluk için objektif bir olayın gerçekleşmesini yeterli görmüş, subjektif herhangi bir unsura yer vermemiş, nesnel bir olayın oluşmasını yeter görmüştür. Çünkü TTK m.

---

<sup>233</sup>Tekinay ve diğerleri., s. 874.

<sup>234</sup>Türkay Özdemir, s. 131.

<sup>235</sup> Çağa, s. 177-217., Türkay Özdemir, s. 131.

<sup>236</sup>Kılıçoğlu, s. 646; Orbay Ortaç, **Bagaj**, s. 71; Eren, **Borçlar Hukuku**, s. 1060;

<sup>237</sup>Yargıtay 11. H.D, T. 22.12.2016, E. 2016/281, K. 2016/9768. **Kaynak:**Sinerji Mevzuat Programı **e.t:**13.01.2021

<sup>238</sup>Kaya, s. 45.

<sup>239</sup>Erdem, s. 542; Eriş, s. 494.



875’de kusur şartı aranmamaktadır. Taşıyıcının sorumluluğunun olmaması için, kendi kusurundan kaynaklanan bir gecikmenin varlığı yeterli olmayacaktır<sup>240</sup>.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için TTK m. 876 ve m. 878’de hüküm altına alınan kurtuluş sebeplerinin varlığı bulunmalıdır. Taşıyıcının özen yükümlülüğünü basiretli bir şekilde ifa ettiğini ispat etmesi gereklidir, kusuru olmadığını kanıtlaması yeterli gelmemektedir. Bu durumda, taşıyıcıya izafe dilen sorumluluğun “ispat yükümlülüğünün yer değiştirmiş bir kusur sorumluluğu” kusur sorumluluğu mu diye düşündürse de, sorumluluğun salt objektif sebeplere dayanması ve gecikmenin kurtuluş nedenlerinden başka bir nedene dayanması durumunda (TKK m. 877 gibi) taşıyıcı yine de sorumluluktan kurtulamayacağı için, kusur sorumluluğu söz konusu olmayacaktır<sup>241</sup>. Yine bahsi geçen maddede düzenlenmiş olan zıya ve hasara dayanan sorumluluk, “kusur sorumluluğu ilkesi”ne dayansa da, gecikmeye dayalı sorumluluğun gerek daha ağır koşullar içeren gerekse de kusura dayanmayan bir sorumluluk olduğu görülecektir.

Doktrinde ve öğretilerde zıya, hasar veya gecikmeden doğan bu sorumluluk çeşitlerinin farklı kapsamlarda olduğu çözülememiştir<sup>242</sup>. Bu konuda epeyce tartışma olup, genel kanı kusursuz sorumluluk ilkesini benimsemişse de, Yargıtay kararlarında “ispat yükümlülüğü terse çevrilmiş kusur sorumluluğu” olarak nitelendirmiştir<sup>243</sup>.

Karine olarak, eşyanın gönderen tarafından taşıyıcıya tesliminden, taşıma süresi içerisinde meydana gelen zararlar ve gönderilene teslimine kadar geçen sürede taşıma sırasında oluşan her türlü zarar, taşıyıcının, yardımcılarının ve adamlarının ihmal ya da kastı sonucudur. Taşıyıcı bu karineyi çürütmekle sorumluluktan kurtulabilecektir<sup>244</sup>. Aksi ispat edilinceye kadar karinenin doğru olduğu kabul edileceğinden, taşıyıcının sorumluluğu sonucu doğacaktır.

Eğer taşıyıcı zararın kendisi veya kusurlarından sorumlu olduğu<sup>245</sup> adamları ile yaralandığı kişilerin ihmal ya da kasıtlı davranışı neticesinde oluşmadığını iddia ediyor ise, artık iddiasını ispat etmekle yükümlü olacaktır. Nitekim kanun koyucu ispat yükünün taşıyıcıya ait olduğunu Türk Ticaret Kanunu’nda hüküm altına almıştır (bkz. TTK m. 876). Tüm bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere taşıyıcının sorumluluğu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur.

<sup>240</sup>Kaya, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 46.

<sup>241</sup>Kaya, s. 47.

<sup>242</sup>Arkan, s. 68–69.

<sup>243</sup>Eriş, s. 494, dn. 87.

<sup>244</sup>Arkan, **Karayolunun Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 60. ; Eriş, s. 295

<sup>245</sup>Pınar Akan, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu ( TTK m. 1061 )**, Ankara, 2007, s. 59.

#### 4.3.3.3. İlliyet Bağı

Zarar ile bu zararın oluşmasına neden olan eylem arasındaki sebep-sonuç bağlantısına illiyet bağı denir<sup>246</sup>. Uygun illiyet bağı , sorumluluk için gereken bir unsurdur<sup>247</sup>. Bir başka deyişle taşıyıcının sorumlu olabilmesi için gereken bir başka öge de, illiyet bağının varlığıdır. İlliyet bağının yokluğunda taşıyıcının sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır<sup>248</sup>.

Türk Ticaret Kanunu açısından kusursuz sorumluluk şeklinde düzenlenmiş olması sebebiyle taşıyıcının gecikmenin genel kurtulma sebeplerinden birini ispat etmesi durumunda dahi sorumluluktan kurtulması söz konusu olmayacaktır. TTK bakımından taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu “kusursuz sorumluluk” kapsamında olduğu için, taşıyıcı illiyet bağı olmadığını veyahut kesildiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulma kanıtı getirebilecektir.

İlliyet bağından söz edebilmek için ; objektif kurallar ve hayat tecrübeleriyle, olağan akışla, mantık kuralları göz önüne alınır ve zarara sebebiyet veren olay ve zararın arasında bir bağlantının olması gereklidir<sup>249</sup>.

İlliyet bağının mevcudiyetini ispat yükümlülüğü, sorumluluk davasının davacıları; hak sahipleri veya gönderilendir. Ama bazen illiyet bağı dahi olsa ,mücbir sebep, zarar görenin ya da üçüncü kişinin illiyet bağı tamamen veyahut kısmen kesebilir<sup>250</sup>.

Bu sebepleri üçüncü kişinin kusuru, mücbir sebep ve zarar görenin kusuru olarak inceleyeceğiz.

Mücbir sebep; önceden belirlenemez ve tedbir alınamaz olması veya yok edilmesine imkân bulunmamasıyla, gerçekleştiğinde borcun mutlak suretle ihlaline sebep olan olaylardır<sup>251</sup>. Sorumluluktan kurtuluş beyinnesi getirebilmesi için taşıyıcının, gecikmeye neden olan olayın, mücbir sebep olarak nitelendirilecek türden ve özen yükümlülüğünü aşmış olması gereklidir. Taşıyıcının gereken özeni gösterdiği ispatlansa dahi meydana gelecekse , bu beklenmedik hal, mücbir sebep kapsamına girebilir.

Mücbir sebep, bir kuralın çerçevelediği koruma amacının dışında kalan nedenleri de belirten “*atipik riziko*” kavramıyla öğretilerde yer edinmektedir<sup>252</sup>.

<sup>246</sup>Zeyneloğlu,s. 195.

<sup>247</sup>Safa Reisoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 12. Bası, İstanbul, 1998, s. 286; Seven, **Gönderilen**, s. 86.

<sup>248</sup>Oğuzman ve Öz, s. 120; Eren, **Uygun İlliyet Bağı**, s. 2; Kılıçoğlu, s. 291; Aksoy, s. 177.

<sup>249</sup>Tekinay ve diğerleri, s. 573; Seven, **Yüke Özen Borcu**, s. 87; Zeyneloğlu, s. 196.

<sup>250</sup>Eren, **Uygun İlliyet Bağı** , s. 174.

<sup>251</sup>Tandoğan, s. 464; Orbay Ortaç, **Bagaj**, s. 89; İmre, s. 201.

<sup>252</sup>Rona Serozan, **İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme**, İstanbul, 2009, s. 187.

Zorlayıcı neden, önceden öngörülmesi mümkün olmayan, işletmenin dışında gelişen ve işletmenin çalışmasını etkileyen, gösterilecek en yüksek özen ve dikkatle dahi önlenemeyen, bu nedenle borca aykırılığa kaçınılmaz derecede yol açan, karşı konulmasının mümkün olmadığı olaydır<sup>253</sup>.

Hangi olayların mücbir sebep olarak nitelendirilecek olaylar taraflar arasında akdedilecek sözleşmede de belirlenebilecektir<sup>254</sup>. Ancak mücbir sebep kapsamında olamayacak durumların sözleşmeyle de mücbir sebep olarak belirlenmesi söz konusu olmamakta; böyle kayıtlar bulunduran sözleşmenin söz konusu hükümleri de geçersiz sayılacaktır. (TTK m. 850)

İllyet bağının 3.kişilerin kusurlu davranışıyla kesilebilmesi için; Taşıyıcının ya da fiili yardımcılarının fiillerinden dolayı sorumluluğu bulunanların kusur atfedilecek davranışları bulunmamalıdır. Üçüncü kişinin zarara sebep olan kusuruna göre; taşıyıcının sorumluluğu tamaen ortadan kalkacak ya da kusur oranına göre sorumluluğu azaltılabilecektir.Üçüncü kişiden kasıt; Taşıyıcının davranışlarından sorumlu olmadığı kişiler ve zarar görendir<sup>255</sup>.

Örneğin; Taşıyıcıya çarpan ve asli kusuru kendisinde olan bir taşıt yüzünden eşyanın teslimi gecikmiş olabilir. Taşıyıcının kusuru bulunmamasına rağmen ve kurallara uymuş olmasına rağmen; üçüncü kişinin hatası sebebiyle kaza olmuşsa, taşıyıcıya bir sorumluluk yüklenemeyecektir.

Diğer illiyet bağı kesen unsur ise “zarar görenin kusurlu davranışı”dır. Zarara neden olan olay zarar görenin kusurlu davranışı sonucu olmuşsa taşıyıcının bu kapsamda sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Ancak buradaki önemli husus, zarar görenin kendi kusurlu davranışının illiyet bağı kesip kesmediğinin belirlenmesidir<sup>256</sup>.

Zarar görenin kendi kusuru olgusuyla, istifleme ya da yükleme ve boşaltma aşamalarında karşılaşırız<sup>257</sup>. Örneğin; eşyanın taşınması aşamasında taşıyıcıya irsaliyenin teslim edilmesi gerekiyorsa ve zarar gören bu belgeleri teslim etmemiş olmasıyla gecikme oluşabilir. Burada zarar görenin kusuruyla oluşmuş bir gecikme söz konusudur. Ayrıca icrai değil ihmal bir davranış şeklinde de zarar görenin kendi kusurlu

---

<sup>253</sup>Andreas Von Tuhr, **Borçlar Hukuku 1-2 (Çeviren: Cevat EDEGE)**, Ankara 1983, s. 589; Arkan, s.136; Atabek, s. 207.

<sup>254</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 139; Zeyneloğlu, s. 138.

<sup>255</sup>Orbay Ortaç, **Bagaj**, s. 97.; Aksoy, s. 178.

<sup>256</sup>Aksoy, s. 178.

<sup>257</sup>Aydın, s. 60.

davranışıyla karşılaşabiliriz. Gümrükte verilmesi gereken belgelerin teslim edilmemesi örnek olarak verilebilir<sup>258</sup>.

#### **4.4.Sorumluluğun Kapsamı**

##### **4.4.1. Genel Olarak**

Hukukumuzda sorumluluk kavramı farklı şekillerde tanımlanmıştır. Bir ilki, kişinin, yükümlüsü olduğu borcu ifayı ihlal etmesi sonucunda zararı tazmin etme yükümlülüğü şeklinde tanımlanabilir<sup>259</sup>. Borçlunun borcuna teminat olarak malvarlığının bulunması ve borç ifa edilmediği takdirde malvarlığına gidilerek alacaklının alacağına cebri icra eliyle kavuşmasıdır<sup>260</sup>.

Zararı giderme sorumluluğu farklı şekillerde karşımıza çıkar; borca aykırılık sebebiyle oluşan borca aykırı davranışın sorumluluğu, sözleşmeye uymama sebebiyle oluşan akdi sorumluluk ve haksız fiil sorumluluğudur<sup>261</sup>.

Taşıyıcının taşıma sözleşmesi gereği yükümlülüğü; gönderenden eşyayı alarak kendi hakimiyet alanına girmesi ve teslim anından başlar, gönderilene teslim anına kadar sürer. Taşıyıcı hâkimiyetinde bulundurduğu eşyanın korunması, özen gösterilmesi ve zamanında teslim edilmesi taşıyıcının yükümlülüklerindedir<sup>262</sup>. Yükümlülüğün sonucu olarak da TTK'da belirlenen sorumluluk halleri kapsamında taşıyıcı hasar, ziyayı ve geç teslimden sorumlu olacaktır.

CMR Konvansiyonunda bulunan sorumlulukla alakalı hükümler ise bağlayıcıdır. Konvansiyonda yer almayan hükümlerle ilgili konu ve olaylarda ulusal hukukumuzaa başvurma fırsatı olup, tarafların kendi aralarında yaptıkları ve konvansiyon hükümlerini direkt ya da vasıtalı olarak yok eden, ortadan kaldıran taraflar anlaşmalar ve milletlerarası sözleşmeler hükümsüz sayılacaktır(CMR m.41). Ya da CMR Konvansiyonu hükümlerine karşıt olarak sorumluluk alanını arttıran ya da eksilten ya da zamanaşımına dair süreleri uzatmaya yönelik konulan anlaşma hükümleri geçersiz olacaktır.

##### **4.4.2. Sınırlı Sorumluluk**

“Sınırlı sorumluluk ilkesi” TTK ve CMR bakımından da taşıma hukukunun temel taşı ilkelerinden biri olarak kabul edilmiştir. Bu ilkenin kabul edilmesi ve sorumlulukta sınırlamaya gidilmesinin asıl sebebi, taşıyıcının karşılaşacağı riskleri minimum seviyeye

---

<sup>258</sup>Kaya,s. 252; Aydın, s. 60.

<sup>259</sup>Oğuzman ve Öz, s. 12.

<sup>260</sup>Oğuzman ve Öz, s. 16; Şaban Kayıhan, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2016, s. 59.

<sup>261</sup>Eren, **Borçlar Hukuku** s. 115-117.

<sup>262</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 46; Atabek, s. 184; Coşgun, s. 499.

çekmek, bu riskleri daha hesaplanabilir hale getirmek ve bu risklerin sigorta çerçevesinde karşılanabilir kılmaktır. Tazminat tutarları da daha öngörülebilir olmuş ve taşıyıcıya fayda sağlamıştır. Bu ilkeler sayesinde taşıyıcıların karşılaşılabilecekleri tazminat miktarları öngörülebilir hale gelmiş ve ağır tazminatlarla karşılaşmalarının önüne geçilmiştir<sup>263</sup>.

Kanun koyucu bu ilkeyle taşıyıcının karşılaşacağı risklerin lehine bir şekilde azalmasını amaçlamıştır. Her ne kadar taşıyıcıyı korumak amaçlansa da eşyanın ilgilileri açısından da avantajlı görülecektir. Riskler öngörülebilir hale geldiği için, taşıyıcı ücretlerin sınırını belirleyebilecektir.

Taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu TTK m.882 taşıma ücretinin üç katı olarak sınırlandırılmıştır. Üç katı sınırı, taşıyıcının gecikme sebebiyle ödemek zorunda kalacağı tazminat miktarının üst sınırıdır. Tazminat talep eden, her ne kadar gecikmeden kaynaklanan tüm zararlarını kanıtlaya da ödenecek tazminat miktarı üç katını geçemez.

6762 sayılı Mülga TTK’da doğacak zararlardan sorumluluk sınırsız iken, 6102 sayılı TTK daki bu hüküm ile yurtiçi taşımalarında taşıyıcı gecikmeden kaynaklı ödeyeceği üst tazminatın sınırını önceden bilmekte, taşıma süresini üç katı oranında dahi geçerek teslim süresini geçirse bile sorumluluğu sınırlıdır. CMR ve ATK esin kaynağı olan 882. madde düzenlemesi ile Konvansiyon m. 23/5 düzenlemesine yaklaşılmıştır.

TTK ve CMR’de ortak olarak talep hakkı taşıma ücretine bağlanmış, bu ücretle bağlantılı bir üst sınır belirlenmiştir. Ayrım noktası olarak ise, TTK’da belirlenen üç katı sınırı CMR’de belirlenmemiş,yalnızca taşıma ücreti denilmiştir. Taraflar taşıma ücretini belirlememişlerse hâkim üst sınırı kendisi belirleyecek, taşıma ücreti aynı olarak belirlenmişse nakdi değerini de belirleyecektir.<sup>264</sup>.

Mülga 6762 sayılı eski Ticaret Kanunumuzda TTK’ da ziya ve hasar sorumluluğuyla gecikmeden doğan sorumluluğu ayrı ayrı düzenlenmişken, 6102 sayılı yürürlükteki TTK’ da hasar, ziya ve gecikme m.875’de tek hükümde toplanmıştır. Eski düzenlemede taşımanın gecikme kadar indirilmesi bakımından cezai şart vasfı olan ve zararı bir şarta bağlayan (gecikmenin taşıma süresinin iki katını aşması) karma tipli bir içeriğe sahiptir.Mülga TTK’da 875/3 maddesince “Gecikme durumunda zarar oluşmasa bile, taşıma ücreti, gecikmedeki uzama süresiyle orantılı olarak” indirilir denmekteydi. Taşıyıcı, gereken tüm özeni gösterdiğini ispatlarsa, ücretin tümüne hak kazanacaktır.

<sup>263</sup>Erdem, s. 578.

<sup>264</sup>Kıran,s. 207; Adıgüzel, s. 209.

Mülga Kanundan farklı olarak 6102 sayılı TTK taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulacağı tazminat miktarının üst limitini belirlemiş, ve gecikmenin taşıma süresini iki kat geçtiği durumda ücretin tümünün düşeceğine ilişkin hükme yer vermemiştir.

Hakkaniyete uygun olması için taşıyıcının kastı gibi sorumluluğu kaldıracak durumlara da yer verilmiştir<sup>265</sup>.

Kanun koyucu 6102 sayılı TTK' da "Sorumluluk sınırları" konu başlıklı m.882'de zıya hasar ve gecikme durumundaki sorumlulukları sınırlandırmış, fakat gecikme için ayrıca bir sınırlandırma daha yapmıştır. Taşıyıcının taşıma fiilini gerçekleştirirken müspet bir tutum içerisinde olduğu ve buna karşın meydana çıkan bir zarar varsa, bu zarardan belirli sınırlar içerisinde sorumlu olması gerektiği, gecikmede taşıma ücretinin, zıya ve hasarda ise gönderenin gayrisafi ağırlığının, ana kıstas olacağı, maddenin gerekçesinde de belirtilmiştir. Zıya ve hasar bakımından baktığımızda sorumlu olduğu tazminat hesabında özel çekme hakkı (SDR) göz önüne alınarak hesaplanacağı ve eşyanın belli olmayan her ağırlığının 1 kg'ı için sınırın 8.33 Özel çekme hakkı olduğu düzenlenmiştir.

Maddenin gerekçesinde, taşıyıcının taşıma işini olumlu bir amaç için gerçekleştirdiği, buna rağmen bir zarar doğmuşsa, taşıyıcının sınırsız bir şekilde sorumlu tutulmaması gerektiği, bu nedenle zıya ve hasar için gönderenin gayrisafi ağırlığı, gecikme içinse taşıma ücretinin esas alınacağı belirtilmektedir. Gecikme sebebiyle taşıyıcının sorumlu olduğu azami sorumluluk miktarı üç katını geçemeyecektir, gecikme bedeli üç kat sınırının altında ise de taşıyıcı gecikme bedelinin tamamından sorumlu olacaktır<sup>266</sup>.

Eşyanın geç teslim edilmesi durumunda ücret iadesi yapılması TTK m. 875'te hüküm altına alınmıştır. Taşıyıcı üzerine düşen özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat ettiği takdirde, geç teslim durumunda zararın varlığı bulunmasa dahi taşıma ücreti gecikme süresine orantılı şekilde taşıma ücreti indirilir. Yapılacak indirimde zararın varlığına bakılmamakta ancak, taşıyıcının kusursuz olduğunu ispatlaması bu durumun tek istisnasıdır.

Konuyla ilgili CMR hükümlerine bakılacak olursa, m. 17/1'de eşyanın taşıyıcının hâkimiyet alanına girdiği andan itibaren teslim edilmesine kadar geçen sürede oluşacak zarar ya da kısmen veya tümüyle kaybından ve gecikmeden belirlenen taşıma süresinin üstüne çıkılmasından sorumlu olacağı belirtilmektedir. Taşıyıcının süresinde taşımayı gerçekleştirmesine rağmen yükleme esnasındaki gecikme sebebiyle gönderen ya da

<sup>265</sup>Şamlı, **Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk**, s. 149.

<sup>266</sup>Eriş, s. 778.

gönderilenin ek olarak ödeme yapmak zorunda kalmaları durumunda, bu zararın da tazmin edilmesi gerekir. Ancak bu ihtimalde Konvansiyon madde 17'deki sorumluluk hükümlerine değil, TTK hükümlerine bakmamız gerekir<sup>267</sup>.

CMR m. 19'da da geç teslim olgusuna değinilmiş olup, yükün tesliminin belirlenen süre içerisinde yapılamamasından veyahut zaman kararlaştırılmamışsa, ideal taşıma süresi ve parçalı yüklerde de bütün parsiyelleri bir araya getirmek için yeterli süre, basiretli bir taşıyıcıya yetecek ölçüdeki süreyi, geç teslim kabul edilir.

CMR m. 19'da parçalı yüklere değinilmiştir. Parçalı yüklerde, geç teslimi zarar oluşmasına sebebiyet veren parçalar için, taşıma ücreti ödenecektir. Fakat parça parça değil de eşya tümüyle gecikmeden zarar görmüşse, taşınan eşyanın bütünü için ödenecek ücret taşıma ücreti olarak ödenecek olup, taşımanın toplam bedelini geçmeyecektir<sup>268</sup>.

CMR m. 23/2 uyarınca hak sahibinin talep edebileceği tazminat tutarı, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yerdeki ve andaki borsa fiyatı, borsa fiyatı yok ise, piyasa fiyatı, ikisinin de bulunmadığı durumlarda ise belirlenme aynı niteliklerdeki eşyanın değerine göre olacaktır. Bu değer ise, özel hesap birimiyle yapılacak hesaplama sonucu çıkan miktarı geçemeyecektir. Taşıyıcı, ayrıca aldığı taşıma ücretini de CMR m. 23/4 uyarınca iade edecek, taşıma nedeniyle yapılan diğer masrafları ve gümrük vergilerini vs. tazmin edecektir.

CMR m. 23/5'e göre talep hakkı bulunan kişinin ispat külfetinde birincil dayanağı "gecikme"nin varlığı olmalıdır. Ne kadar gecikme olursa olsun eşyanın teslim edilmesi gerekliliği vardır<sup>269</sup>. Gecikme sebebiyle sorumluluk hükümlerine başvurulabilmesi için, eşyanın teslimi yapılmış olmalıdır aksi halde bu sorumluluk hükümleri uygulanamayacaktır<sup>270</sup>. Talep konusu tutar, taşıma süresinin iki ya da üç katı olsa dahi madde hükmü gereğince tazminat tutarı aynı olacaktır<sup>271</sup>.

Hak sahibi süresi içerisinde teslim edilmeyen eşya sebebiyle gördüğü zararı ispatladığı müddetçe, taşıyıcı hak sahibine taşıma ücretini aşmayacak şekilde tazminat ödemek zorundadır. Burada taşıma ücreti, tazminat konusunda önemli bir kıstas olacaktır. Nitekim söz konusu taşıma ücreti, zararın meydana geldiği her halükârda ödenen bir miktar değildir. Salt taşıyıcının "gecikmeden" doğan tazminat

---

<sup>267</sup>Aydın, s. 98.

<sup>268</sup>Şamlı, Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 155.

<sup>269</sup>Karan, s. 590.

<sup>270</sup>Cumalioğlu, s. 201.

<sup>271</sup>Erdem, Age, s. 579.

sorumluluğunun en üst limitini göstermektedir<sup>272</sup>. İkincil dayanaksa, zarar ve zıyan gecikmeden kaynaklandığı yani aradaki uygun illiyet bağının ispatıdır. Son husus ise uğranılan zarar ve zıyanın miktarıdır. Ele alınacak zararlar, gecikmeden kaynaklanan malvarlığı zararları, zarara uğrayanın malvarlığında gelecekteki durumundaki öngörülebilir azalma, yoksun kalınan kâr ve diğer ekonomik zararlardır<sup>273</sup>. CMR m. 23/5’ de hükmünde söz konusu olan gümrük vergileri ve taşımadan kaynaklanan dolaylı olarak yapılan masraflar, miktarın belirlenmesinde göz önünde olmayacaktır<sup>274</sup>.

CMR’ deki sınırlı sorumluluk esasları iki noktaya dayanmaktadır. İlki, zıya, hasar ve gecikme durumlarında taşıyıcının sorumluluğunun objektif bir kapsamda sınırlandırılması; bir diğeri ise, taşıyıcının, sorumluluğunu sınırlandıran, ödeyeceği tazminatın çerçevesini çizen veya kaldıran, antlaşma hükümlerine yer vermesidir. Taşıyıcıya zararı tazminine ilişkin bir talepte bulunulduğunda ve meydana gelen haksız fiilin, CMR açısından da gecikmeye neden olması durumunda da sözleşmedeki sınırlı sorumluluğa CMR 28.madde hükümleri uygulanacaktır. Bu hükümle, sözleşme dışındaki sebeplere dayandırılarak sorumluluk sisteminin ortadan kaldırılmasının önüne geçilmesi amaçlanmıştır<sup>275</sup>.

CMR’ nin gecikme sebebiyle doğan sorumlulukla ilgili söz konusu bu düzenlemeleri emredici niteliktedirler. Bu sebeple tarafların kendi aralarında kararlaştırdıkları, taşıma ücretinin miktarını aşan anlaşmaları geçersizdir. Bu durumun örneklendirilmesi gerekirse, eşyanın geç teslimi durumunda taşıyıcının cezai şartta tabii tutulması veyahut CMR hükümleri dışında taşıyıcının farklı maddi yükümlülüklerin altına girmesini gerektiren hükümler CMR m. 41 gereğince de hükümsüzdür<sup>276</sup>. Esas alınacak üst limit yine taşıma ücreti olacaktır.

Taşımanın birden fazla taşıyıcıyla yapılması halinde dava açılması durumunda ise şayet müteakip taşıyıcıya dava açıldıysa, bu durumda, müteakip taşıyıcı sadece kendi tahsilini yaptığı miktarla değil, tüm taşıma için belirlenen ücretten sorumlu olacaktır<sup>277</sup>.

CMR m. 34 gereğince, müteakip taşıyıcıların gerçekleştirdiği, konusu tek bir sözleşmeye dayanan taşımada, her bir taşıyıcı taşımanın yapılmasıyla yükümlü olacak; ikinci ve onun ardı sıra gelen taşıyıcı, taşıma senedi ve eşyanın onayıyla taşıma

---

<sup>272</sup>Loewe, s. 376.; Messent / Glass, prg. 9.42; Yazıcıoğlu, s. 150.

<sup>273</sup>Karan, s. 590.

<sup>274</sup>Erdil, s. 348.

<sup>275</sup>Haak, s. 237; Akıncı, s. 152.

<sup>276</sup>Messent / Glass, prg. 9.42; Aydın, s. 144.

<sup>277</sup>Rodière, s. 306-324; Messent / Glass, prg. 9.42.



senedindeki koşullar çerçevesinde sözleşmenin tarafı olacaklardır. Nitekim TTK ve CMR’de hükümleriyle sorumluluk sınırlı olarak belirlenmeseydi, sınırsız olsaydı taşıyıcılar bu büyük risk çerçevesi içerisinde yer almak istemeyecek ve sektörde bulunmaları mümkün olmayacaktı. Sigorta şirketleri de bu denli büyük ve öngörülmesi zor bir sorumluluğu sigorta etmek istemeyeceklerdi. Tüm bu sebeplerle yüksek ücretlerle taşıma gerçekleşecek ve emtia fiyatlarına da bu durum yansıtacaktı.

#### 4.4.3. Sınırsız Sorumluluk

Taşıma Hukukunda ana kural sınırlı sorumluluk olsa dahi, somut olayda şart ve koşullar oluşmuşsa davacı, ispat külfetini yerine getirerek taşıyıcının sınırsız sorumluluğuna gidebilecektir<sup>278</sup>.

Sorumluluk sınırlarından ve sorumluluktan kurtulamayacağıyla ilgili düzenlemeye TTK m. 886’da yer verilmiştir; Hak sahibi veya talep sahibi, taşıyıcının, eylem ve ihmalden kendi filleri gibi sorumlu bulunduğu yardımcılarının, kasten yada ihmali bir davranışla neden olduğunu ispat ederse taşıyıcı sınırsız sorumlu olacaktır.

Taşıyıcının ihmal ve kastı, TTK ’da da CMR’de hükme bağlandığı taşıyıcının sorumluluk sahasını genişletmektedir. Hükümün gerekçesinde de CMR m. 29 ve Alman Ticaret Kanunu m. 435’in dayanak olduğu ve “pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşeceği bilinciyle hareket” in Konvansiyon m. 29 kapsamında da kastla eşit nitelikte kusur olarak değerlendirildiği açıklanmıştır.

#### 4.5. Sorumluluğu Ortadan Kaldıran Haller

TTK ‘da bulunan sorumluluktan kurtulma nedenleri sorumluluğun yumuşatılmış hali olarak, kusursuz bir sorumluluk olarak benimsenir<sup>279</sup>. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun ortadan kalkacağı haller açısından TTK m. 876 (genel olarak) ve TTK m. 878 (özel haller) maddelerinde düzenlenmiştir.

Eşyanın taşınması sözleşmesi her ne kadar özel kanun olan Türk Ticaret Kanunu’nda ayrı şekilde düzenlenmiş olsa da; “genel hükümlere tabii, iki taraflı, karşılıklı irade beyanlarına dayanan iki taraflı, bir sözleşmedir.”(TBK m. 27). Sözleşme özgürlüğü ilkesi göz önünde bulundurularak, anlaşma içeriği serbestçe belirlenebilecektir. Emredici hükümlerin uygulanmadığı istisnai hallerde, sözleşmeye taraflarca belirlenen

---

<sup>278</sup>Gençtürk, s. 234.

<sup>279</sup>Adıgüzel, s. 67.

sorumluluğu azaltan ya da ortadan kaldıran hükümler konulabilecektir<sup>280</sup>. Konulan sorumsuzluk kayıtlarını, edimin ifasından önce, sorumluluğu azaltan ya da ortadan kaldıran sözleşmeye yönelik şart olarak tanımlayabiliriz<sup>281</sup>. Taraflara taşıyıcının lehine sözleşmeye sorumluluktan kurtulmaya yönelik hükümler koyma yetkisi verilmiştir<sup>282</sup>. TTK m. 1244'ün f bendinde, tarafların kendi ekleyeceği sorumluluktan kurtaran ya da daraltan hükümlerin genel hükümler içeren TBK'nın emredici kurallarına zıt olamayacağı şartını aramıştır. Nitekim TTK'da hükme bağlanmamış olsa bile taşıyıcının ekonomik durumunun genel olarak gönderene kıyasla daha iyi olması sebebiyle kendilerine yüklenen yükümlülüklerin hafifletici veya tamamen ortadan kaldırıcı genel hükümlere uygun olmayan işlem koşullarının veya sorumsuzluk sözleşmelerinin geçersiz olacağı TBK m. 27'de yer almaktadır<sup>283</sup>.

Sorumluluktan kurtulma sebepleri TTK'nın 876. maddesinde “genel” ve TTK 878. maddesinde “özel” sebepler olarak yer almaktadır. Şöyle ki, taşıyıcının göstermesi gereken en fazla özeni göstermesi halinde dahi neticeyi önleyemeyeceği ve imtina edemeyeceği nedenlerden dolayı olmuşsa taşıyıcının gecikmeden ötürü sorumluluğuna gidilemeyecektir.

M. 876 gereğince; zıya, gecikme ve hasar, taşıyıcının gösterdiği en yüksek özene karşın önlenemeyecek ve sonuçlarından kaçınamayacağı sebeple meydana gelmişse, taşıyıcının sorumluluğu olmayacaktır.

“En yüksek özen” ifadesinin açıklanması gereklidir. Taşıma işleri, Kanunun 850. maddesine göre, ticari işletmelerin bir faaliyetidir. Tacir ise “ticari bir işletmeyi kısmen dahi olsa kendi adına işleten kişidir”. Bu sebeple taşıma işleriyle meşgul olması sebebiyle tacir kapsamına giren taşıyıcıdan TTK m. 18/2 gereğince tacire ait bir özellik olan basiretli biri gibi hareket etmesi beklenmelidir. Basiretli bir tacirin göstereceği özen, normal bir kişinin göstermesi gereken ortalama bir özenden daha fazla olmalıdır. TTK m. 876 hükmünün kaynakları Alman Ticaret Kanunu 426 ve CMR 17/2-4'te ise “büyük özen” denilmiş, ancak TTK bu hükümlerin üzerinde “en yüksek özen” diyerek daha zor bir boyuta yükseltmiştir. Nitekim bu ifadeyle birlikte, kurtuluş kanıtı getirmesi epeyce zorlaştırılarak, kusursuz sorumluluğa yaklaşmıştır<sup>284</sup>.

<sup>280</sup>Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 190.

<sup>281</sup>Okay, s. 2.

<sup>282</sup>Sözer, **Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk**,s. 61;Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 190; s. 266; Birinci Uzun, s. 134.

<sup>283</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 141.

<sup>284</sup>Kıran, s. 210.

CMR m. 17'nin 1.fikrasında zıya hasar ve gecikmeden dolayı sorumluluğu belirlenmiş ikinci ve dördüncü fıkrada ise özel ve genel sorumluluktan kurtulma sebeplerine yer verilmiş, sorumluluk bir nebze hafifletilmiştir. Bu iki fıkradaki kurtulma nedenleri arasında mühim iki esas fark yer almaktadır<sup>285</sup>.

Aradaki farklardan ilki, doğuş nedenine yöneliktir. Sorumluluktan kurtulma nedenlerini “genel” açıdan ele alan hükmünde hem gecikme hem de zıya ve hasar sebebiyle ele alınabilecek nedenlerdir. Zira özel sorumluluk hallerini “özel” olarak ele alan dördüncü fıkrada sadece eşyada meydana gelen zıya ve hasar sebebiyle oluşacak zarardaki sorumluluktan kurtulma sebepleri yer almaktadır. Konvansiyon m. 17/4'te salt zıya ve hasardan oluşan bir kurtulma sebebini düzenlemektedir.

Farklardan ikincisi ise ispata yöneliktir. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebebi olarak öne sürdüğü sebebin varlığını ve hasar zıya veya gecikmeye bağlı zararın bu sebepten gerçekleştiğini ispatla yükümlüdür. Bu durum CMR m.18/1'de ele alınmıştır. Taşıyıcının özel sorumluluktan kurtulma durumunda bir de zararla beraber aradaki uygun illiyet bağına ispat etmesine gerek yoktur. Şöyle ki zararın buna dayandığına ilişkin karine bulunmaktadır. (CMR m. 18/2 )

Türk Ticaret Kanunu'nun m. 854, sözleşmelere konulan sorumsuzluk maddelerinin geçersiz olacağını belirterek, gönderici ve alıcının haklarını bu konuda korumaya almıştır. TTK'nin taşıyıcıya yüklemiş olduğu sorumluluğun sözleşme ile hafifletilmesinin mümkün olmayacağı açıkça belirtilmiştir. TTK' da taşıyıcının sorumluluğunun tüm borçları açısından hafifletilmesi veya ortadan kaldırılması mümkün değildir. Yani Türk Ticaret Kanunu bu noktada taşıyıcıya belirli sorumluluklar yüklemiş ve bu sorumlulukların ortadan kaldırılmasının mümkün olmadığını ortaya koymuştur. Bu husus ile gönderici ve alıcının herhangi bir mağduriyetinin oluşmasının önüne geçilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 854'üncü maddesinde sorumluluğun önceden hafifletilmesi veyahut kaldırılması açıkça yasaklanmış olmasına rağmen, zarar oluşuktan sonra taraflar arasında yapılacak olan sözleşmelerle ilgili herhangi bir hususa yer verilmemiştir. Dolayısıyla gönderen, zararın meydana gelmesinden sonra zarardan haberdar olmuş ise; zararın doğumundan sonra yapılacak sorumsuzluk anlaşmaları da geçerli kabul edilecektir<sup>286</sup>.

---

<sup>285</sup>Yeşilova, s. 99-100.

<sup>286</sup>Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 190-200; Göknil, s. 201; Gençtürk, s. 180; Kaya, s. 114; Birinci Uzun, s. 135.

Gönderen zararı bildiği halde zararın varlığını kendi iradesi ile kabul ederse taşıyıcının sorumluluğu kalmayacaktır.

#### 4.6. Taşıyıcının Sorumluluğu Sebebiyle Açılacak Tazminat Davası

##### 4.6.1. Genel Olarak

Taşıma hukukunda tazmin yükümlülüğünün amacı, zarar verici olayın sonucunda zarar görenin mal ya da kişisel varlığında azalan değeri, aynen mümkün olmadığı durumlarda veya nakdi olarak ortadan kaldırmak ve o değeri yeniden yerine koymaktır. Tazmin aynen ya da nakdi olabilmektedir. Aynen tazmin olması halinde, zararı görenin ortaya çıkan zarardan önceki durumuna dönmesi amaçlanır. Nakdi tazminde de zarar aynen karşılanamazsa, ya da karşılanma imkanı yoksa para ile karşılanması gereklidir. Taşıyıcının sorumluluğunda genel olarak benimsenen tazmin çeşidi nakdi tazmindir ve bu tazminin sınırı taşıma ücretidir.

Tazminat, zararların giderilmesi amacıyla sorumlu kişinin zarar gören şahsa ödediği ya da mahkeme tarafından ödenmesi kararlaştırılan parasal edim ya da bir değer, tazmin yükümlülüğü ise, zarar verici eyleminden dolayı zarara sebep olan kişinin ifa etmek mecburiyetinde olduğu yükümlülüğü, anlatır.<sup>287</sup>

“Borçlunun, borcunu hiç ifa edememesi veyahutta gerektiği gibi ifa etmemesi nedeniyle alacaklının uğramış olduğu zarar müspet zarardır”<sup>288</sup>. Müspet zarar kavramının içerisine “fiili zarar” ve “yoksun kalınan kar” girmektedir<sup>289</sup>. Üzerine düşen edim borcunu gerçekleştiremeyen ve sorumluluktan kurtulma nedenlerinden de faydalanamayan taşıyıcının eşyanın gecikmesi, zıya ve hasar görmesi durumunda oluşan zararı gidermesi, tazmin etmesi yükümlülüğüdür<sup>290</sup>.

Borçlar Hukuku’nda yer alan tazminat sorumluluğu genel nitelikte bir düzenleme iken, taşıma hukukunda yer alan tazminat sorumluluğu özel nitelikte bir düzenlemedir. Her ne kadar, sorumluluk zıya, hasar veya gecikmeden kaynaklansa da genel hükümler çerçevesinde bunlardan başka tazminat yükümlülüğü doğuran haller olabilmektedir.

<sup>287</sup>Seven, **Yüke Özen Borcu**, s. 180.

<sup>288</sup>Rudolf von Jhering, **Culpa in contrahendo oder Schadenersatz bei nichtigen oder nicht zur Perfection gelangten Verträgen**, Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Rechts, 4. Band, 1861, s. 17-18.

<sup>289</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 146.

<sup>290</sup>Atabek, s.262; Zeyneloğlu, s. 257.

CMR ve TTK ‘da hüküm olmayan durumlarda, sözleşmeden doğan ya da haksız fiilden kaynaklanan sorumluluk hükümleri uygulanacaktır<sup>291</sup>.

Gecikme sebebiyle yükümlü olunan tazminat, CMR ve TTK açısından sözleşmeden kaynaklanan borçlarını hiç veya gereği gibi yerine getirmemiş olan taşıyıcı borçlunun, gönderen/gönderilen/in alacaklarını ifa edememesi sebebiyle oluşan zararın giderilmesini hedeflemektedir<sup>292</sup>.

Taşıyıcının geç teslim, hasar ve zıya sebebiyle sorumluluğu, taşıma eşyasını taşımak için teslim alması anından itibaren başlamaktadır(CMR m. 17/1). Taşıyıcının taşıma eşyasını vaktinde teslim alma şartı sorumluluk için bulunmamaktadır. Ancak taşıyıcının sebep olduğu durumlarda geç gerçekleşen teslim de hasar, zıya ve gecikme sorumluluğu olur. Taşıyıcının eşyayı teslim almaması, sözleşmenin hükümlerine uymadığını gösterir ve sözleşmeye aykırılığı söz konusu olur. Burada, CMR’de yer alan düzenlemelerin uygulanamayacağından yola çıkılarak, kanunlar ihtilâfi kurallarının yetkili atadığı millî hukuk kuralları uygulanır. Yargıtay 11. HD.’de bir kararında<sup>293</sup>, gecikmeyle ilgili hükümlere gidilebilmesi için, taşıma eşyasının gönderilene tesliminin yapılmış olmasını şart koşturmuştur;

*“ ...Taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu, emtianın alıcıya tesliminden sonra söz konusu olacağı için, malların alıcıya hiç teslim edilmemesi durumunda sözleşmeye aykırılık nedeniyle söz konusu olacak sorumluluğun CMR hükümlerine göre değil, genel hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekir.”*

Taşıyıcının, CMR ve TTK ‘da hüküm altına alınan yukarıda bahsettiğimiz sorumluluktan kurtuluş beyyinesi getirememesi, halinde kusur atfedilemese dahi, gecikmeden kaynaklanan zararı tazmin etmekle yükümlü olacaktır<sup>294</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğu sebebiyle dava açılmadan evvel dava şartlarının yerine getirilmesi gerekmektedir.

<sup>291</sup>Akıncı, s.151–152; Kıran, s. 52–53.

<sup>292</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 146; Adıgüzel, s. 207; Seven, **Yüke Özen Borcu**, s. 153.

<sup>293</sup>Yargıtay 11.HD. , T. 25.09.2007, E. 2006/8977, K. 2007/11784 , **Kaynak:**www.lexpera.com.tr **e.t.:** 02.09.2021

<sup>294</sup>Atabek, s. 262; Kaya, s. 106.

#### 4.6.2. Arabuluculuğa Başvuru Zorunluluğu

TTK m. 5/a ve TTK m. 4 ve diğer mevzuatlarda belirtilen ticari davalarda, konusu bir miktar paranın ödenmesiyle ilgili olan alacak ve tazminat talepleriyle ilgili dava yoluna gidilmeden önce arabulucuya başvuru yapılması bir dava şartıdır.<sup>295</sup> Zorunlu arabuluculuğu bu ölçüde değerlendirdiğimizde ticari davaları da kapsamaktadır<sup>296</sup>. Ele alınan hükümde net bir şekilde ticari dava kavramına yer verilmiştir. “Ticari iş” kavramı TTK m. 3’te düzenlenmiş olup bir ticari işletmeyi ilgilendiren tüm işlem ve fiilleri ticari iş olarak ifade edebilmekteyiz. Bir işin niteliğinin ticari iş olması, o işe yönelik hangi hukuk kurallarının uygulanacağı noktasında önem ihtiva etmektedir<sup>297</sup>. Ticari işler dışındaki adi işlere öncelikle Medeni Kanun ve Borçlar Kanunu öncelikli olmak üzere genel hükümler uygulanırken ticari işlere Ticaret Kanunu başta olmak üzere diğer özel mevzuat hükümleri uygulanacaktır.<sup>298</sup>

TTK m. 850 ve m. 930 arasında taşıma işleriyle hükümler ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Taşıma işleri ticari dava niteliğindedir. Yargı yoluna gidilmesi durumunda Asliye Ticaret mahkemesi bütün ticari iş ve davalarda görevli olacaktır. Taşıma işleri bu kapsam bakımından arabuluculuğa elverişli olup ihtiyari arabuluculuk yoluna gidilebileceği gibi, 01.01.2019 tarihi itibarıyla konusu para olan ticari işlerle alakalı uyuşmazlıklarda, bir dava şartı olarak bu tarihten sonra zorunlu arabuluculuk kapsamında bulunduğundan, lojistik ve taşıma sektöründe sıkça bu yola gidilmeye başlanmıştır. TTK ’da yer alan taşıma işlerini eşya taşımastan ve yolcu taşımastan kaynaklı olarak gruplandırabiliriz.

Eşya taşınması ile ilgili olarak; taşıyıcının talep hakkı, refakat bedellerinin kullanımı ile ilgili uyuşmazlıklar, tehlikeli eşya taşınmasından kaynaklı yükümlülükler, bekleme ücreti sebebiyle doğan uyuşmazlıklar, gönderenin sorumluluğuna ilişkin olan uyuşmazlıklar, taşıma ücreti ile teslimle alakalı yükümlülüklerden doğabilecek uyuşmazlıklar, taşıyıcının yardımcı kişilerinin kusurundan ortaya çıkan uyuşmazlıklar, zarar belirleme ve diğer giderlerden oluşan uyuşmazlıklar gibi birçok uyuşmazlık doğabilecektir. Yolcu taşımaya ilgili oluşabilecek uyuşmazlıklar ise; seferin gecikmesi

<sup>295</sup>Ayrıntılı bilgi için bkz: Nihat Taşdelen, Uyuşmazlıkların Çözümünde Alternatif Bir Çözüm Yolu Olarak Arabuluculuk, Yetkin Yayıncılık, Ankara 2021, s. 103 vd.

<sup>296</sup>Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar ve Mehmet Özdamar, **Ticari İşletme Hukuku**, 12. Baskı, s. 80.

<sup>297</sup>Nurdan Orbay Ortaç, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Ticari İşlerde Faiz”, ABD, 2014, S. 2, s.120

<sup>298</sup>Mehmet Bahtiyar ve Levent Biçer, "Adi İş / Ticari İş / Tüketici İşlemi Ayrımı Ve Bu Ayrımın Önemi" , **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 22, S. 3, s.396.

ya da duraklaması veya hiç yapılamaması nedeniyle oluşacak uyuşmazlıklar, yolcu bagajından ötürü oluşacak uyuşmazlıklar, taşıyıcının eşyaya ilişkin sorumluluğundan kaynaklı uyuşmazlıklar sıralanabilir. Türk Ticaret Kanunu'ndan düzenlenmiş olan taşıma işlerinden kaynaklı açılan davalar, ticari dava olmakla birlikte, uyuşmazlığın konusunun bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri için dava şartı arabuluculuk uygulanması gerekecektir<sup>299</sup>

Mutlak ticari davalara salt TTK'da değil TBK'da da yer verilmiştir. TBK'da düzenlenmiş olan mutlak ticari davalara örnek vermek gerekirse; “malvarlığının ya da işletmelerin devralınması ve işletmelerin birleşmesi ile şekil değişikliğiyle ilgili ortaya çıkan uyuşmazlıklardan doğan davalar, rekabet yasağıyla ilgili uyuşmazlıklardan doğan davalar, yayım sözleşmesine dair uyuşmazlıklardan doğan davalar, kredi mektubu ve kredi emrini düzenleyen uyuşmazlıklardan doğan davalar, komisyon sözleşmesine ilişkin uyuşmazlıklardan doğan davalar, ticari temsilciler, ticari vekiller ve diğer tacir yardımcıları için öngörülmüş bulunan uyuşmazlıklardan doğan davalar” mutlak ticari davalardır. Buradaki uyuşmazlıklar, özel hukuktan kaynaklanan uyuşmazlıklar olup, kamu hukukundan olmayan ve tarafların üzerlerinde serbest bir şekilde tasarruf edecekleri konulardan ek olarak arabuluculuğa elverişli olduklarından, dava şartı arabuluculuk kapsamındadırlar.

Gönderenin istisnai olarak tacir sıfatını taşımadığı tüketici sıfatına haiz olduğu durumlarda görevli mahkeme tüketici mahkemesidir. Gönderen her ne kadar tacir sıfatını taşımasa da tüketici olduğu bazı durumlarda son yapılan değişikliklerle arabulucuya başvuru dava şartı haline gelmiştir. “Tüketici mahkemelerinde görülen uyuşmazlıklarda dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartıdır”. (Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun m. 73/A). 28.07.2020 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan 7251 s. Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ve 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’a “dava şartı olarak arabuluculuk” başlığı ile “73/A” maddesi eklenmiştir. Yapılan değişiklik ve bu madde ile birlikte 2020 yılı parasal sınırı 10.390 TL olan ve üzerindeki tüketici uyuşmazlıklarında dava yoluna gidilmeden önce arabulucuya başvuru yapılması dava şartı olmuştur.<sup>300</sup>

<sup>299</sup>Cafer Eminoğlu, Ersin Erdoğan, Ticari Uyuşmazlıklarsa İhtiyari ve Dava Şartı (Zorunlu) Arabuluculuk, Adalet Yayınları, Ankara, 2020, s.367.

<sup>300</sup>**Tüketici Uyuşmazlıkları Zorunlu Arabuluculuk Kapsamına Alındı**, 2020, [https://www.esin.av.tr/tr/2020/07/30/tuketici-uyusmazliklari-zorunlu-arabuluculuk-kapsamina-alindi\\_e.t.](https://www.esin.av.tr/tr/2020/07/30/tuketici-uyusmazliklari-zorunlu-arabuluculuk-kapsamina-alindi_e.t.): 10.07.2021

Bununla beraber,

- Tüketici hakem heyetinin görev sınırları içerisindeki uyuşmazlıklar (10.390 TL'nin altındaki uyuşmazlıklar),
- Tüketici hakem heyetinin verdiği kararlara yapılacak itirazlar,
- İhtiyati tedbir kararlarının alınması,
- Üretimin ya da satışın durdurulması ile mal toplatılmasına yönelik davalar,
- Tüketici işlemi mahiyetinde olan ve taşınmazın aynından kaynaklanan uyuşmazlıklar

Zorunlu arabuluculuk kapsamına dahil edilmemiştir. 2021 yılında ise bu sınır 11. 330 TL olmuştur.

Lojistik sektöründe temel oluşturan taşıma eylemleri içerisinde ortaya çıkan ve büyük bir yere sahip şoför- işveren uyuşmazlıkları da spesifik özellikler taşıyan uyuşmazlıklardandır. Bu sebeple de, bu uyuşmazlıklar işçi-işveren arasında oluşan uyuşmazlıklar olup arabuluculuğa başvuru zorunlu ve dava şartıdır. Ama bu başvuruların sonucunda anlaşma olması zorunlu değildir. Başvuran taraf, anlaşamama tutanağını dava açacağı dilekçesine ek olarak ekleyerek dava yoluna gidebilecektir. Uygulamada lojistik sektörü içerisinde oluşan işçi ve işveren uyuşmazlıklarının büyük bir çoğunluğunun ihtiyari arabuluculuk ile çözüldüğü de görülmektedir<sup>301</sup>.

Yargıtay bazı kararlarında taşıma işleriyle ilgili yapılan değerlendirmelerde TTK 'da ve TKHK'da gereğince uyuşmazlığın bir tarafının tüketici olduğu durumlarda, uyuşmazlığın tüketici mahkemesinin görevli olduğunu belirlemiştir. Lakin bazı kararlarında aksi görüşlere yer vermektedir. Taşıma sözleşmelerinin yabancılik unsuru bulundurulması halinde, parasal limitin de altında olduğu hallerde tüketici hakem heyetlerinde uyuşmazlığın görülmesi, Türkiye'nin de tarafı bulunduğu uluslararası antlaşmaların göz ardı edilerek karar verilmektedir. Bu sebeple yabancılik unsuru bulunan taşıma sözleşmelerine dair yeni bir düzenlemenin yapılarak, asliye ticaret mahkemelerinde çözülmesi daha hakkaniyetli olacaktır. Ticari dava niteliğinde kabul gördüğü takdirde uyuşmazlık arabuluculuk kapsamına girecek ve bu yolla çözülebilecektir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 02.10.2017 tarih ve 2016/5840 E. 2017/4938 K. Sayılı kararı:

<sup>301</sup>Tayfun Ercan, Lojistik Sektörü İhtilafları ve Arabuluculuk Yoluyla Çözümü, "Gaziantep Universtiy Journal of Sciences", 19(3), 2020, s. 910.



“...Dava, taraflar arasındaki taşıma ilişkisinden kaynaklanan davacı alacağı için tahsili için yapılan icra takibine davalının vaki itirazının iptali istemine ilişkindir. Taşıma işleri TTK' nın 4. kitabında 850-930 maddelerinde düzenlenmiş olup TTK 4/a maddesi gereğince "Bu Kanunda" öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ticari dava niteliğinde, TTK 5. maddesi gereğince de tüm ticari dava ve işlerde Asliye Ticaret Mahkemesi görevli bulunmaktadır. 6100 Sayılı HMK 114/c maddesinde mahkemenin görevli olması dava şartları arasında sayılmış olup HMK 115/2 maddesi gereğince, uyuşmazlıkta Asliye Ticaret Mahkemesi'nin görevli olması sebebiyle davanın usulden reddine karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde uyuşmazlığın esası hakkında karar verilmesi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir.” denilmektedir<sup>302</sup>. Taşıma işlerinin ticari kapsamda olduğu belirlenmiştir. Taşıma faaliyetlerini sadece yurtiçi olarak sınırlamak imkansızdır. Uluslararası boyuttaki taşımalara yukarıda da değindiğimiz üzere CMR hükümleri uygulanmaktadır<sup>303</sup>. 01.01.2019 tarihinden sonra bu Konvansiyon dahilinde çözümlenecek uyuşmazlıklarda dava şartı olan arabuluculuğa gidilecektir.

Tarafların dava açmadan önce, arabuluculuğa başvurması dava şartı olmasına zorunlu olmasına karşın, bu süreçte anlaşmaları zorunlu değildir. Ayrıca, zorunlu arabuluculuk dışındaki olaylarda da ihtiyari arabuluculuk yoluyla da çözüme gidebileceklerdir.

İhtilafların dava yoluna gidilmeden arabuluculuk yoluna gidilmesi halinde, fazla olan yargılama giderleri ödenmeyeceği, mağdur olunmayacağı yanı sıra tarafların usuli konular yerine aslolan ihtilafa odaklanılarak, iki tarafında karşılıklı menfaati korunarak kazan – kazan prensibi ile tarafların memnun olduğu bir süreçle sonlanması mümkün olacaktır. Bununla beraber, dünyada ve ülkemizde son dönemlerde yaşanan ekonomik sıkıntılar, lojistik sektörünü de olumsuz yönde etkilediğinden, arabuluculuk aşamasında anlaşmalarında giderek oranı azalmakta ve taraflar, yargılama sürecine gitmeyi kabul ederek olağan hallerini muhafaza etmeye çalışmaktadırlar.

Yukarıda belirtilen tüm açıklamalar ışığında, zorunlu hallerde arabulucuya başvurulmadan direkt olarak dava yoluna gidilmesi durumunda, davanın usulden reddine karar verilecektir.

Arabuluculuğa gidilmeden dava açılması hâlinde başkaca bir işlem yapılmadan direkt dosya üzerinden inceleme yapılarak davanın, dava şartının yokluğu nedeniyle usulden

<sup>302</sup>Yargıtay 11. H. D., T.02.10.2017, E. 2016/5840, K. 2017/4938, **Kaynak:** www.kazanci.com.tr e.t.: 20.07.2021

<sup>303</sup>Erdil s.3; Erdem, s. 47.

reddi kararı verilir. (HUAK<sup>304</sup> m. 18A/2, c. 4; HUAK Yönetmeliği m. 22/3). Dava şartı olan arabuluculuğun HMK m.115/2 kapsamında, gider avansı yatırılması ya da gerekli hallerde teminat gösterilmesi gibi tamamlanabilecek dava şartı eksikliği olmadığı görülecektir. Başka bir deyişle, davacıya arabulucuya başvuru yapması için ek süre verilmeyecektir. Bununla beraber HMK m.115/3'ünde uygulanmasına gerek kalmayacaktır. Arabuluculuk Yönetmeliği<sup>305</sup> m.22/3'te de belirtildiği üzere “ Dava dilekçesi içeriğinden açıkça arabulucuya başvurulmadan dava açıldığının anlaşılması hâlinde derhal herhangi bir usuli işlem yapılmadan ve duruşma yapılmaksızın dosya üzerinden davanın, dava şartı yokluğu sebebiyle usulden reddine karar verilir. ” Ancak davanın esasına girilmeden evvel bu noksanlık farkedilmemişse ve taraflarca da iddia edilmemişse hüküm anında bu eksiklik giderildiyse, başlangıçtaki eksik dava şartı sebebiyle, davanın usulden reddine karar verilemez<sup>306</sup>.

#### **4.6.3. Bildirim Yükümlülüğü**

Hak sahibinin gecikmeden dolayı talep hakkının olması için CMR ve TTK 'da belirli bir süre içerisinde bu gecikmenin bildirilmesi ön koşul olarak düzenlenmiştir. Belirli bir süre kavramı CMR m. 30/3'te eşyanın kendisine tesliminden itibaren 21 gün içinde, gönderilen taşıyıcıya yazılı bildirimde bulunması gereklidir<sup>307</sup>. Buradaki ihbar şartı zıyaa ve hasarın ihbar şartından farklı bir niteliktedir. Eşyanın uğradığı zararlar, teslim anında yapılacak kontrolde ve taşıyıcıya bildirim yapılmasıyla ispatlanabilecektir. Yapılacak bildirimle, taşıyıcının hâkimiyet alanındayken eşyada zarar meydana geldiği açığa çıkarılacak ve taşıyıcıya da kurtuluş kanıtı getirme fırsatı oluşacaktır<sup>308</sup>. Teslim anında yapılacak kontrol müşterek olup, bu kontrol ve sonucunda bildirim yapılmadığı durumlarda, sorumluluk teşkil eden olayın taşıyıcı hâkimiyetinde mi, yoksa gönderilene teslimden sonra mı oluştuğunun tespiti zor olacaktır<sup>309</sup>. Bu düzenlemenin taşıyıcı lehine olduğu aşikârdır.

Gecikmedeki bildirim yükümlülüğüne uyulmadığı takdirde hakkın kaybına yol açacak, talep sahibinin talep hakkını ortadan kaldıracaktır, zıya veya hasarda ise ispat

<sup>304</sup>RG. T. 02.06.2018, S.30439

<sup>305</sup>RG. T. 02.06.2018, S.30439.

<sup>306</sup> İlker Koçyiğit ve Alper Bulur, Ticari Uyuşmazlıklara Dava Şartı Arabuluculuk, Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Arabuluculuk Daire Başkanlığı Yayını Birinci Baskı, Mart 2019

<sup>307</sup> Messent / Glass, prg. 7.19; Haak, s. 296-297.; Arkan, **Yardımcılar**, s. 336., dpn. 63

<sup>308</sup> Erdil, s. 510.

<sup>309</sup>Karan, s. 777-778.

külfeti bakımından önem arz taşımakta, bildirim yapılmadığı takdirde eşyanın sağlam teslimine karine oluşturmaktadır<sup>310</sup>.

Yazılı ihbarın taşıyıcıya 21 günde ulaşması zorunluluğu bulunmamakta, bu bildirim süresinde ve yazılı şekil şartına uygun yapılmış olması yeterlidir<sup>311</sup>. Bu sürenin hesaplanmasında resmî tatil ve pazar günleri dâhil olup, gönderilenin teslim aldığı tarih eklenmeyecektir. Bildirim sürelerini kısaltan anlaşmalar geçersiz sayılacaktır<sup>312</sup>.

CMR m.30/1'e göre taşıyıcı ve gönderilenin müşterek kontrolü olmaksızın eşyanın teslim alınması ve ihtirazi kayıt konulmaması halinde, eşyanın taşıma senedindeki haliyle teslim alındığı varsayılacaktır. Bu bir karine olup aksi ispat edilebilirse dava yoluna gidilebilecektir. 3. Fıkra ise gecikme sebebiyle ancak süresinde içerisinde bildirimde bulunulması halinde tazminat talep edileceği düzenlendiğine göre, ihbar edilmeme durumunda dava hakkı kaybolacaktır. Bu sebeple bildirim süresi içerisinde gecikmenin ihbarı dava şartıdır<sup>313</sup>.

Dava şartı, davanın esasına geçilmeden önce bulunması gerekli olan şartlardır. Hakim tarafından eksikliği rêsên dikkate alınır, göz önüne alınması için talebe gerek yoktur.

Süresi içerisinde bu eksiklik giderilmediği takdirde davanın reddedilmesinin kabul edildiği görüşe<sup>314</sup> göre bildirim için öngörülen 21 gün içerisinde davanın açılmasına fırsat verilmesi, usul ekonomisi ilkesiyle bağdaşmaktadır. Gecikmenin ihbarı haliyle dava açıldıktan sonra mümkün değildir. Bir diğer görüşe göre<sup>315</sup>, bildirim esasının taşıyıcıyı koruduğundan bahisle, taşıyıcının kendi oluşturduğu belgelerden sorumluluk nedeninin belirlenmesi durumunda, ihbar bildiriminin önem taşımadığı ileri sürülse de bu görüşün zıya ve hasardan dolayı sorumlulukta uygulama alanı bulabilecektir.

Bir diğer açıdan, ihbar şartının bulunması ve bu şartında belirli bir sürede yerine getirilmesi, hukuki bir güvence sağlayacak ve belirsiz bir durumla taşıyıcıyı uzun süre baş başa bırakmayacaktır. Hasar ve zıyaın haricen belirlenmediği durumlarda ihtirazi kayıt için CMR m. 30/1 ve m. 30/2'de 7 günlük süre tanınması da meydana gelen zararın nitelik ve nicelik açısından makul süre içerisinde ileri sürülmesi zorunluluğundan kaynaklanmaktadır<sup>316</sup>.

---

<sup>310</sup>Gençtürk, s. 251.

<sup>311</sup>Loewe, s. 386.

<sup>312</sup>Gençtürk, s. 255; Eriş, s. 825.

<sup>313</sup>Rodière, s. 323-324.; Messent / Glass, prg. 10.4; Akıncı, s. 165.; Clarke/ Yates, s. 1.182; Gençtürk, s. 251-252.; Erdil, s. 387.

<sup>314</sup>Hakan Pekcanitez/ Oğuz Atalay/Muhammet Özokes, **Medeni Usul Hukuku**, Yetkin Yayınları, 2007, s. 265.

<sup>315</sup>Gençtürk,,s. 254-255.

<sup>316</sup>Özdemir Türkay, s. 301.

Bahsi geçen 21 günlük bildirim süresine uyma şartının doktrindeki istisnası, taşıyıcının hileli davranışdır<sup>317</sup>. Bu durumda hak sahibinin süreyi göz ardı ederek dava açması halinde ihbar külfeti dava şartı olarak aranmayacaktır<sup>318</sup>.

Gecikme bildiriminde bulunurken bildirim içeriğiyle (gecikmenin süresi, teslim edilmesi gereken tarih, zararın miktarı, ödeme için verilecek süre vs.) ilgili CMR’de detaylı hususlar belirlenmemiştir. Bildirim yükümlülüğünün amacı göz önünde bulundurulduğunda, ihbarda bulunma yükümlülüğünün hangi amaçla getirildiği düşünüldüğünde, gecikmenin ihbarında, bu durumun zarara neden olduğu, zararın içeriği, miktarı, teslim edilen ve edilmesi gereken tarihlere, ödeme yapılması ihtarına, yapılmadığı takdirde dava yoluna gidileceği gibi hususlara yer verilmelidir<sup>319</sup>.

Gecikme ihbarı taşıyıcının temerrüde düşmesine de neden olacağı için faiz başlangıcını belirleme açısından da önem arz etmektedir<sup>320</sup>. Ancak ihbarın, detaylı bir miktar ve hesap içermesine gerek yoktur. Zararın niteliğine yer vermesi yeterlidir<sup>321</sup>.

Bildirim süresi olan “21 gün” sürenin kısaltılması veya uzatılmasıyla yapılan anlaşmalar, CMR m.41 uyarınca geçerli olmayacaktır<sup>322</sup>.

Taşıyıcının zarara kasten ya da kasta yakın kusuruyla neden olması halinde dahi, gecikmenin 21 günlük süre içerisinde bildirilmemesi halinde, tazminat istemi düşecektir<sup>323</sup>.

CMR m. 30/3 hükmüyle Kanunumuzun 889. madde hükmü bağdaşmaktadır. TTK’ nın ilgili hükümlerine bakıldığında da taşıyıcıya teslim edildiği tarihten başlayarak 21 günlük süre içerisinde gecikmenin ihbar edilmesi gerektiği, bildirilmeme durumunda hakların talep edilebilirliğinin sona ereceği yer almaktadır. Nitekim madde gerekçesi de CMR m. 30 ve ATK m. 438 maddelerine dayandırılmıştır.

#### **4.6.4. Davanın Tarafları**

##### **4.6.4.1. Davacı**

CMR hükümlerine göre talep hakkına sahip olmakta olan kişi CMR’ ye göre bir eşyanın taşıma hukuku hükümlerince taşınması maksadıyla, taşıyıcıyla sözleşme imzalayan taşıma sözleşmesinin taraf, yani gönderen davacı sıfatına sahip olur. Nitekim

<sup>317</sup>Erdem, s. 525; Erdil, s 512.

<sup>318</sup>Erdem, s. 532; Karan, s.785; Gençtürk, s. 251.

<sup>319</sup>Yazıcıoğlu, s. 136; Erdem, s. 533.

<sup>320</sup>Messent / Glass, prg. 10.9; Gençtürk, s. 210-211.

<sup>321</sup>Haak, s. 233.

<sup>322</sup>Gençtürk, s. 255; Erdil, s. 387

<sup>323</sup>Arkan, **Yardımcılar**, s. 335., dpn. 60; Aydın, s. 142.; Yeşilova, s. 93.

sözleşmenin 3.kişi lehine olması durumunda, gönderilen de davacı sıfatına haizdir<sup>324</sup>. Gönderenin haklarına halef olanların da gönderen kapsamına eklenmesi gereklidir<sup>325</sup>.

Öğretide, eşya üzerinde tasarruf hakkı sahibi olan kişilerinde bu hakka dayanarak davacı olabileceği kabul görmektedir<sup>326</sup>.

Geç teslim sonucunda ortaya çıkan zararı ispat etme yükümlülüğü CMR'ye göre davacıya aittir.

Taraflar kendi arasında taşıma sözleşmesini akdettiğinden sözleşmedeki yapılacak değişikliklerde tarafların yine kendi arasında olmalıdır. Taşıma işleri bakımından ise kurala istisna getirilen durumlar yer almaktadır. Gönderen, taşımanın durdurulması, taşıma konusu eşyanın başka bir yere teslim edilmesi gibi TTK ve CMR'de yer alan hükümlere göre tek taraflı talimatlar vererek, tasarruf yetkisine sahiptir. Taşıyıcı, bu talimatlara uymakla yükümlü olup, bu durumun istisnaları da CMR ve TTK 'da yer almaktadır.

Dava açma hakkını kullanmak için gönderenin ya da gönderilenin kişisel çıkarının olması gerekmemektedir. Başka kişilerin menfaati için de dava açma hakları bulunmaktadır. (TTK m. 871/D). Eşyanın sahibi, gönderen/gönderilenden farklı biri ise eşyanın maliki haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde taşıyıcıya karşı dava açabilecektir<sup>327</sup>.

Gönderilen CMR m. 12/2'de yer alan şartların olması halinde davacı sıfatını kazanacaktır. Sevk mektubunun bir örneği alıcıya verildiği, ya da alıcının m. 13/1'de yer alan şekilde hakkında tasarruf ettiği durumda gönderenin hakkı gönderilene geçecektir. CMR m. 13/1'de yer alan haller, Gönderilenin yükün teslimine vardıktan sonra makbuz karşılığında eşyayı ve sevk mektubunun diğer örneğini taşıyıcıdan istemesi ve teslimin süresinde gerçekleşmemesinde, gönderilene taşıma sözleşmesinde bulunan hakların geçmiş olmasıdır. Gönderilen bu hallerde eşyada tasarruf yetkisini ve talimat verme<sup>328</sup> haklarını da aldığından, dava açma yetkisine de hak kazanacaktır<sup>329</sup>.

<sup>324</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 180; Kaya, s. 250.

<sup>325</sup>Umut Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**. Ankara,2013, Adalet Yayınevi, s. 137.

<sup>326</sup>Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s.257; Halit Çim, "Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK ve TTK Tasarısı ile Mukayeseli Olarak)", **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2006, s. 79-80.

<sup>327</sup>Sözer, **Yük Taşıma Sözleşmesi**, s. 255.

<sup>328</sup>Arkan, Age, s. 180.

<sup>329</sup>Erdem, s. 552-554., Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 180.

Taşıma sözleşmesini akdetmek için, eşya sahibinden başkası da yetkilendirilmiş olabilir. Bu durumlarda, taşıyıcının bu şahısların da emir ve talimatlarına uymaması sebebiyle ortaya çıkan zararın tazmini için dava açılabilir.

Taşıma sigortası yapan sigorta firması da bu dava da davacı taraf sıfatına haizdir. Meydana çıkan risklerden dolayı tazminat ödeyen sigortacı, TTK m. 1472/1 madde hükmüne dayanarak sigortalının yerini alır. Yerine geçmesi sebebiyle sorumlulara dava açma hakkı varsa sadece ödediği tazminat çerçevesinde bu hakka da sahip olacaktır. Taşıyıcı da karşılaacağı rizikoları garanti altına almak için sorumluluk sigortası yaptırmış olabilir<sup>330</sup>.

Taşıyıcının sigorta firması da davalı sıfatıyla dava da taraf olabilecektir.

#### 4.6.4.2 Davalı

Taşıma sözleşmesine dayalı tazminat davasında davalı, taşıma konusu eşyayı taşımakla sorumlu taşıyıcı ve ikinci olarak taşıma işinden taşıyıcı gibi sorumlu olabilen kişilerdir.<sup>331</sup>

Davalı olarak ilk akla gelen kişi gönderenle sözleşme yapan taşıyıcı olacaktır. Gönderenle sözleşme imzalayan asıl taşıyıcının bir diğer ismi akdi taşıyıcıdır. İlk akla gelmesi muhtemel kişi ise, gönderenle taşıma sözleşmesini akdeden, taşıma işini şahsen üstlenen, asıl taşıyıcıdır<sup>332</sup>. Bu sebeple hak sahibi, taşıyıcıdan edimini yerine getirmesini talep edebilecek ve taşıyıcı davada “pasif husumet ehliyeti” sahibi olacaktır.

Hak sahibi birden fazla taşıyıcının olması durumunda, taşımayı gerçekleştiren tüm taşıyıcılara gidebileceği gibi, sadece birini de davalı olarak gösterebilecektir. Daha önceden de değindiğimiz üzere, müteakip taşımanın olduğu durumlarda, taşıyıcılardan her biri, zararın doğuş anında kimin hâkimiyetinde olup olmadığına bakılmaksızın, hak sahiplerine karşı sorumlu olacaklardır. Fakat dava açılacak taşıyıcı, geçmiş taşıyıcıların da yerini almasından dolayı son taşıyıcı olacaktır<sup>333</sup>. Nitekim bu durumda dahi her taşıyıcının sorumluluğu taşıma işindeki katılım payları kadar devam etmekte, sorumluluk kalkmamaktadır. CMR m. 36’da bu konu düzenlenmiştir. Kendi hakimiyet alanında meydana gelen sorumluluk doğuran durumdaki taşıyıcıya karşı dava açılabilir.

<sup>330</sup>Erdem, s. 554.

<sup>331</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 187; Sözer, **Yük Taşıma Sözleşmesi**, s. 255; Zeyneloğlu, s. 86; Birinci Uzun, s. 142; Akıncı, s. 205.

<sup>332</sup>Akıncı, s. 208.

<sup>333</sup>Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 187.

Sorumluluk, zincirleme olduğu için, adi ortaklık benzeri bir ilişkinin bulunduğu düşünülerek, taşıyıcılardan birine, sadece birkaçına birkaçı<sup>334</sup> ya da hepsine birden dava açılabilir<sup>335</sup>.

Fiili taşıyıcı TTK m. 888/1 maddesi uyarınca da asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacaktır.

Bu hüküm gereğince fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcının yerine geçeceğinden, fiili taşıyıcıya karşı tasarruf hakkı sahibinin dava açma hakkı bulunmaktadır<sup>336</sup>. TTK'da bulunan bu düzenlemenin kaynağı CMR'nin 34.maddesi olup, bu hükümde taşıyıcılardan herhangi birine ya da birden fazlasına dava açılacağından TTK m. 888/3 gereğince hem taşıyıcıya hem de fiile taşıyıcıya dava açılacaktır. Ancak taşıyıcının ikiden fazla olması halinde, ilk taşıyıcı ya da son taşıyıcı dışında aradaki taşıyıcılara dava açılması, ispat külfeti bakımından uygun olmayacaktır<sup>337</sup>.

Taşıyıcı aleyhine dava açılırken, zararın meydana gelmesinde taşıyıcının kusurlu olması zorunluluğu söz konusu değildir. Taşıyıcı, adamlarının fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olduğundan; zarara ilişkin şahsi kusuru olsun veya olmasın sorumlu tutulabilecektir. Taşımanın bütününden ilk taşıyıcı sorumlu olduğu halde dahi, direkt taşıyıcı yardımcılara husumet yöneltildiği durumlarda, yardımcılar da davalı taraf sıfatına sahip olabilir<sup>338</sup>. Bundan başka, alt taşıyıcı, eşyanın teslimi gerçekleştirirken, taşıma faaliyetini tek bir ülkede yapıyorsa, bu sebeple gönderilene sorumluluğu eşyanın teslimin yapıldığı ülkenin milli hukukuna göre belirlenecektir. Ülkemizde teslimi yapılan eşyaya dair sorumluluk davası açılacaksa gönderilenin taşıyıcı dışında alt taşıyıcıya da husumet yönlendirmesi lehine olacaktır. CMR hükümlerine göre TTK'da gecikmeye dayanan sorumluluk hükümleri daha lehe hükümler içerdiğinden, CMR m. 23/5'te belirtilen üst limiti aşan zararları, gönderilenden ziyade alt taşıyıcıdan da talep edebilecektir.

Bir diğer dava yöneltilecek sorumlular ise CMR sigortası yapılması durumunda, sigortacı ve son olarak taşıma sözleşmesini taşıyıcı yerine kendisi imza altına alan acentedir.

---

<sup>334</sup>Arkan, s.187., Adıgüzel, s. 248.

<sup>335</sup>Erdem, s. 557.

<sup>336</sup>Adıgüzel, s. 248.

<sup>337</sup>Messent/Glass , prg. 11.66.

<sup>338</sup>Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 218; Kırman,s. 267-269; Zeyneloğlu,s. 86; Gençtürk, s. 258; Can,s. 111.

#### 4.6.5. Zamanaşımı

Zamanaşımı süreleri, taşıma hukukunun mahiyeti göz önünde bulundurularak uyumsuzluğun hızlı çözülmesi ve delillerin yok olması tehlikesiyle baş başa kalmaması için kısa tutulmuştur<sup>339</sup>.

TTK m. 855’de zamanaşımı düzenlenmiştir.Söz konusu maddede birinci fıkrada; meydana gelen zararlardan sorumluluk davası açılabilmesi için 1 yıl zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Sürenin hesabına dair herhangi bir hüküm olmaması sebebiyle TTK m. 1 uyarınca bu hususta TBK hükümlerine gidilecek ve TBK m. 151 uyarınca ilk gün hesaba katılmayacak, son gün ise tatil gününe denk geliyorsa TBK m. 93’ göre tatil gününün bitimini izleyen ilk iş gününün sonunda süre sona erecektir<sup>340</sup>. Söz konusu 1 zamanaşımının istisnası, zararın taşıyıcının gerçekleştirdiği kasten ya da ihmali davranışı sonucu oluşmamış olmasıdır<sup>341</sup>. Bu halde 1 yıl değil de 3 yıllık zamanaşımı süresi söz konusu olacaktır.

Taşıma konusu eşyanın gönderilene teslim edilmesiyle süreler başlar<sup>342</sup>.

TTK’da zamanaşımının durması veya kesilmesiyle ilgili nedenler ele alınmamakla beraber, uygulanacak hükümlerde Borçlar Kanunu 153. Madde ve devamına bakılacaktır. Zamanaşımına ilişkin süreleri taraflar kendi aralarında değiştiremez ve önceden yapacakları anlaşma ile bu süreden feragat etmeleri mümkün değildir. (TTK m. 6)

Gönderen ya da gönderilen talep ve haklarını 1 yıl içerisinde noter ya da iadeli taahhütlü posta veyahut KEP kullanarak taşıyıcıya iletilmesi halinde, def’i yoluyla ileri sürebileceklerdir.(TTK m. 855/4)

CMR gereğince de , zamanaşımı süresi yine bir yıldır. CMR m. 32’de yer alan süreler, zamanaşımı mahiyetinde olup, hak düşürücü nitelikte değildir<sup>343</sup>.

Süresi içerisinde alacak hakkının kullanılmaması, sadece dava edilebilirlik açısından kayba uğratacaktır. Alacak hakkı devam edip, eksik borç halini alacaktır. Borçlu, zamanaşımına uğramış borcu öderse bu ifa geçerli olacak; ifa edilen kısım, sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayandırılarak geri talep edilemeyecektir.

<sup>339</sup> Kaya, s. 113; Atabek, s. 213.

<sup>340</sup> Arkan, **Karayolunda Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 187

Yargıtay 11. H.D, T. 10.01.2017, E. 2015/12222, K. 2017/148 **Kaynak** : www.lexpera.com.tr  
e.t:06.04.2021

<sup>342</sup> Akıncı, s. 172.

<sup>343</sup> Rodière, s. 578.; Clarke, prg. 43; Akıncı, s. 177.; Gençtürk, s. 277-278.; Özdemir Türkay, s. 309.



Taşıma işinin ifasına birden fazla taşıyıcının katıldığı durumlarda, zamanaşımı süresinin nasıl belirleneceği sorunu ortaya çıkar. Taşıma işinde birden fazla taşıyıcı olması halinde açılacak davada zamanaşımı, son taşıyıcının eşyayı gönderilene teslim ettiği tarih baz alınır<sup>344</sup>.

Sebepsiz zenginleşme, haksız fiil vb. hukuki nedene dayanan davalar, taşıma ücretinden kaynaklanan ya da taşıyıcıya yönelik açılan davalar açısından da zamanaşımı yine bir yıldır<sup>345</sup>.

CMR'nin m. 32/1 ve devamındaki fıkralarında, tıpkı TTK'da ki istisna hüküm gibi kasti ve kusurlu davranış kabul edilen durumlarda, zamanaşımının üç yıl olacağı belirtilmiştir. Madde metninde kast ve kasta çok yakın kusurdan bahsedildiği için, taşıyıcı ve yardımcıları gibi gönderen ve gönderilenin de bu davranışlarında zamanaşımı yine üç yıl olacaktır<sup>346</sup>.

CMR'de bu durum için belirtilen zamanaşımının başlangıcı, gecikme durumunda eşyanın teslim tarihinden başlayacaktır.

CMR m. 32'de öngörülen zamanaşımı , taşıyıcının açmış olduğu, taşımalarla ilgili tüm davalar için geçerli olacaktır<sup>347</sup>.

CMR m. 32'nin 3. Fıkrasında zamanaşımının durmasıyla ilgili özel bir hükme yer verilmiştir. Taşıyıcıya yönlendirilen yazılı taleplerde, talebin yazılı bir şekilde reddedilmesi ve talebin ekinde yer alan belgelerin iade edildiği ana kadar zamanaşımı duracaktır. Taşıyıcıya yapılacak bu bildirim etkisi, taşıyıcıdan gelecek cevaba kadar zamanaşımının durdurulmasıdır. CMR m. 32/2'ye göre taşıyıcıya yapılan yazılı başvuru, hangi talebe istinaden yapılmışsa, zamanaşımı süresi o taleple sınırlı olmak üzere duracak diğerleri için devam edecektir.

Maddenin açık hükmünden de görüleceği üzere, durmaya ilişkin bu hükümler, yalnızca taşıyıcıya yönelen taleplere ilgilidir<sup>348</sup>.

Zamanaşımının durmasına ve kesilmesi hakkındaki nedenlerde, CMR m.32/3'göre davaya bakan hakimin hukukuna göre belirleme yapılacaktır<sup>349</sup>.

Aynı şekilde m. 32/4'de zamanaşımına uğramış haklar, dava, def'i ya da karşı dava olarak bile öne sürülemeyecektir.

---

<sup>344</sup>Adıgüzel,s. 226.

<sup>345</sup>Akinci, s. 167; Adıgüzel, s. 227–228.

<sup>346</sup>Clarke, prg. 101

<sup>347</sup>Clarke, prg. 43.a; Messent/ Glass, prg.10.52; Haak, s. 294-295.

<sup>348</sup>Loewe, s. 156-157.

<sup>349</sup>Kaya, s. 313.

Zamanaşımının başlangıç süresi TTK m. 855/2 f bendinde düzenlenmiştir. Eşyanın, teslim edilmesi gereken tarih, başlangıç tarihidir.

Rücu haklarıyla ilgili zamanaşımı hükümleri de aynı maddenin 3.fikrasında düzenlenmiştir. “Rücu alacaklısının zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, 3 ay içerisinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla, rücu alacaklısına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı olmayan durumlarda ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır” (TTK m. 855/3). Bu düzenleme ilk taşıyıcının sorumluluk davasında muhatap olarak yaptığı ödemeyi, arada kalan diğer taşıyıcılardan talep etmesi durumunda da kullanılır.

Taşıma ücretine dayalı olarak açılacak davalarda ise TTK m. 855 hükmünün uygulanıp uygulanmayacağına dair açık hüküm bulunmamaktadır. 6762 sayılı TTK m. 767/1’de “...taşıma ücreti dahil... bütün alacaklardan” denilmişken, 6102 s. Kanun m. 855’in 1. Fikrasında “diğer zararlar” ibaresi kullanılmıştır. Eski Kanun genel bir yıllık süreyi öngörmüşken 6102 sayılı TTK’da zarar kavramına değinerek, taşıma işlerinden ortaya çıkan taşıyıcının taleplerinin, buna taşıma ücreti de dâhil, bu kapsamda değerlendirebileceği tartışmalıdır.Düzenlemeye bakıldığında, haksız fiil kapsamında bulunan ölüm ve yaralanmalardan doğan tazminata dayanan tüm taleplerin genel zamanaşımı düzenlemeleri gibi on yıllık, eşya taşımada meydana gelen zararlarla ilgili taleplerin ise bir yıllık zamanaşımına tabii olduğu anlaşılmaktadır.

Bir görüş, taşıma ücretinin “diğer zararlar” ibaresine dahil olmadığını ve taşıma ücretine ilişkin alacakların taşıma sözleşmesinin bir nevi iş görme sözleşmesi olduğunu, bu sebeple TBK m. 147 hükümlerine göre beş yıllık zamanaşımı süresi olduğunu kabul etmektedir<sup>350</sup>. Öğretide ki bir diğer görüş ise, Borçlar Hukuku Genel hükümlerine bakılarak beş ya da on yıl olarak kabul edilecek zamanaşımı süresinin TTK m. 855/1 düzenlemesine uygun olmadığını, hükmün gerekçesinde “Dördüncü kitap hükümlerine bağlı olan taşıma sebebiyle doğan tüm talep haklarının bir yıllık zamanaşımı süresine tabi ” ibaresine yer verilerek, diğer zararlar ifadesinin yerine diğer istemler yazılmasının uygun olacağını ifade etmektedirler<sup>351</sup>.

---

<sup>350</sup>Seven, s. 255.

<sup>351</sup>Kıran, s.304.

Zamanaşımı, yalnızca alacağa dayalı hakkı talep etmenin önüne geçmekte, hakkı sonlandırmamaktadır. Borcu eksik borç haline getirmesi sebebiyle dava konusu edilmesini durdurur<sup>352</sup>.

#### **4.6.6.Görevli ve Yetkili Mahkeme**

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin tazminat davaları, özel görevli mahkemelerin görev alanına girdiğini söyleyebiliriz.

Milli hukukumuzda baktığımızda, ticari iş ve TTK’da düzenlenen konulardan dolayı açılacak davalarda asliye ticaret mahkemesinin görevli olduğu yer almaktadır. (TTK m. 4/1-a). Taşıma sözleşmeleri, Kanununun 4. Kitabı olan “Taşıma İşleri” başlığında düzenlenmesi sebebiyle sorumluluk davalarında ticaret mahkemeleri görevli olacaktır. Asliye ticaret mahkemesinin olmadığı yerlerde ise aralarında bulunan görev ilişkisi olması sebebiyle, asliye hukuk mahkemeleri yetkilidir.

Bununla beraber gönderenin haiz olduğu sığata göre de bir ayrıma gidilecektir.İstisnai bir durum olarak gönderenin tacir sıfatı taşımadığı tüketici sıfatı taşıdığı hallerde görevli mahkeme tüketici mahkemesi olacaktır. Tüketici 6502 sayılı THK’ya göre Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiyi hareket eden gerçek veya tüzel kişi” (m. 3/1-k) olarak tanımlanmıştır. Tarafların tüketici sıfatını alması bakımından tarafın sıfatından çok, onun hukuki işlem yaparken ortaya koyduğu irade dikkate alınmalıdır<sup>353</sup>.

TTK’nın konusu olan taşımalarda görevli ve yetkili mahkemenin belirlenmesi öncelikle şartları varsa CMR hükümlerine bakılacaktır. TTK m. 890/1’e göre de yetkili mahkeme malın teslim alındığı ya da teslim için belirlenen yer mahkemesi olacaktır. CMR m. 31/1 düzenlemesi de bu düzenlemeye paralel olarak taşıma eşyasının teslim alındığı ya da teslimine uygun görülen yer mahkemesinde dava açabilecektir.

Uluslararası bakımından ise CMR m. 31 ve HMK m. 6–9 düzenlemeleri uyarınca yetkili mahkemeler, genel yetkili mahkemelerdir. Taşıma antlaşmalarından kaynaklanan uyuşmazlıklarda, yetkinin hangi ülke mahkemelerinde olacağı ve buna bağlı sonuçlarla ilgili düzenlemeler yer almaktadır. Hükümlere bakıldığında davalının ikametgahının, işyeri merkezinin ya da sözleşmenin imzalanmasında aracılık eden acente ve ya şubenin bulunduğu ülke mahkemesinde dava açılabilir. HMK m. 10 gereğince sözleşmeden kaynaklanan anlaşmazlıklarda HMK m. 10 uyarınca ifa yerinde de dava açılabilir.

<sup>352</sup>Turgut Uygur, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler İkinci Cilt**, Ankara, 1990, s. 610.; Erdem, s. 391.

<sup>353</sup>Kemal Döner, Tüketici Mahkemelerinin Görevli Olduğu Uyuşmazlıklar, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 22, Say. 36, 2017, s.140.

Ek olarak taraflar kendi aralarındaki anlaşmayla CMR m. 31/I hükmü uyarınca anlaşma tarafı olan ülkelerden bir ülkeyi yetkili seçebileceklerdir. Antlaşmada, görevli mahkemeler tek tek belirlenmiş ancak yetkili mahkemeyi belirleme açısından taraf ülkelerle sınırlı olarak seçim hakkı verilmiştir<sup>354</sup>.

HMK m. 17 uyarınca, sözleşmenin taraflarının tacir ya da kamu tüzel kişisi olması halinde, aralarında akdedecekleri bir sözleşmeyle, doğmuş ve doğabilecek tüm uyuşmazlıklarda bir ya da birden çok mahkemeyi yetkilendirebileceklerdir.HMK m. 18'de yapılacak yetkiye dair sözleşmenin geçerlilik şartlarına yer verilmiş olup; sözleşmenin yazılı olması, uyuşmazlık belirli ya da belirlenebilir olması ve yetkilendirilmiş mahkeme/mahkemelerin belirtilmesi şarttır.

Gönderen ve taşıyıcı arasında belirlenen yetkiye dair bu şart, gönderen bakımında da uygulanacaktır.Öte yandan fiili taşıyıcı açısından bu yetki sözleşmesi geçerli olmayacaktır<sup>355</sup>.

Bir diğer açıdan CMR m. 31/1, yalnızca yetkili ülke mahkemelerine yer vermektedir.Antlaşmada yer alan ülkelerin kendi içerisinde hangi yer mahkemesinin yetkili olacağı konusunda o ülkenin kendi hukukuna bakılacaktır<sup>356</sup>.

Şöyle ki, eşyanın tesliminin gerçekleştiği yer ve taşıyıcı davalının iş merkezinin olduğu yer aynı ülke içerisindeyse, söz konusu dava eşyanın teslim edildiği şehirde ya da taşıyıcının iş merkezinin olduğu şehirde de açılabilir<sup>357</sup>.

Bir diğer husus, taşımanın birden fazla taşıyıcıyla yapılması durumunda davanın nerede görüleceğinin belirlenmesidir. Taşıma işini fiilî taşıyıcı gerçekleştirdiyse, hangi taşıyıcıya nerede dava açılacağı konusu tartışmalıdır. Akdi taşıyıcının davalı olarak gösterildiği davada fiili taşıyıcının ikametgah yerinde açılabileceği gibi fiili taşıyıcının davalı taraf olarak gösterileceği davada akdi taşıyıcının yerleşim yerinde de açılabilir<sup>358</sup>.

Söz konusu durumda, davalılar ihtiyarî dava arkadaşı olacaktır<sup>359</sup>.

Hem CMR m. 33 gereği, hem de HMK m. 407 gereğince taşıma dolayısıyla çıkacak uyuşmazlıkların çözümünde tarafların tahkime başvurarak anlaşması mümkündür.

---

<sup>354</sup>Akıncı, s. 182.

<sup>355</sup>Seven, s. 262.

<sup>356</sup>Loewe, s. 150; Akıncı, s. 182.; Yeşilova, s. 162.; Özdemir Türkay, s. 269

<sup>357</sup>Kendigelen ,s. 157.

<sup>358</sup>Yargıtay'ın konu ile ilgili kararı için bkz: Yargıtay 11 H.D, T. 01.11.2016, E. 2016/12113, K. 2016/8553. (Sinerji Mevzuat) e.t: 04.05.2020

<sup>359</sup>Pekcantez/Atalay /Özekes, s. 190.

Tahkim sözleşmesi HMK m. 412’de tanımlanmıştır; Tarafların, sözleşmeye bağlı ya da sözleşmeden bağımsız bir hukuki uyuşmazlığın tamamının ya da bir bölümünün çözülmesini hakeme ya da hakem kuruluna yani tahkim yoluna bırakılması konusunda yapılan anlaşmadır.

İkinci fıkrada ise bu sözleşmenin tarafların akdine bir ek şart ya da ayrı bir sözleşme olarak yapılacağına değinilmiştir.

Dolayısıyla CMR hükümleri uyarınca, tarafların ek şartlarda ya da ayrıca akdedecekleri sözleşmede de CMR hükümlerine uyuşmazlıkta başvurulacağı yazılmalıdır<sup>360</sup>. Bu hüküm emredici olması sebebiyle, tahkim sözleşmesi ya da tahkim ek şartı geçerli sayılmayacaktır<sup>361</sup>. Ayrıca CMR m. 33’e göre tahkim şartının hakem heyetince sözleşmenin uygulanması gerekliliğine dair bir hükmü barındırması geçerlilik şartıdır.

Tahkim sözleşmesi, anlaşılır ve açık hükümler içeren yazılı bir sözleşme olmak zorundadır. Pratikte CMR’ ye dayanan eşya taşımalarından ortaya çıkan ihtilaflardaki tazminat taleplerinin tahkimin yargılama giderleriyle kıyaslandığında daha az olması ve yargılama süresi karşılaştırıldığında tahkimle, taraf devletin sürelerinin neredeyse eş değer olması sebebiyle tahkim yolu çok kullanılmamaktadır. Tahkime gidilmesinde fayda olmadığı aşikârdır<sup>362</sup>.

---

<sup>360</sup>Didem Algantürk-Light, **Journal of International Trade, Logistics and Law**, Vol. 2, Issue 1, 2016, 21– 26.

<sup>361</sup>Erdil, s. 578.

<sup>362</sup>Karan, s. 905.

## SONUÇ

Taşıyıcı bir eşyanın taşınması işini CMR ve TTK'da ortak önem verilen bir husus olarak taşıma sözleşmesine bağlı olarak gerçekleştirmektedir. Sözleşmeyle ücret karşılığında bir eşyanın bir yerden bir yere taşınmasını edimini üstlenmektedir. Bu edimi üstlenirken eşyanın teslim anından teslim edilmesine kadar geçecek sürede taşıyıcının sorumluluğu söz konusudur. Bu sorumluluk eşyada meydana gelen zıya hasar ve gecikmeden dolayı oluşan zararlardan sorumluluktur.

Hem TTK hem de CMR bu 3 sorumluluk haline de yer vermektedir. CMR gecikmeden doğan sorumluluğu ayrıca ele alırken, TTK'da çeviriden kaynaklanan hata sebebiyle gecikme ayrıca ele alınmamıştır. CMR bakımından taşıyıcının zıya, hasar ve gecikme sorumluluğu” özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu” olarak ele alınırken TTK açısından gecikme sorumluluğu kusursuz sorumluluk olarak işlenmiştir. TTK bakımından sorumluluğun doğması ve sorumluluktan kurtulma sebeplerinin meydana çıkması ve bu durumların ispatı noktalarında taşıyıcıya ağır yükümlülükler getirmektedir. TTK m. 876 düzenlemesi ile “en yüksek özen” kavramı getirilmiştir. Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebepler kavramına mutlak ve dar bir yorumla yaklaşılmalı, taşıyıcı tarafından bütün özenin gösterilmesine rağmen gecikmenin önlenemeyeceği her durum bu kapsamda değerlendirilmelidir.

CMR'de ise sorumluluktan kurtulma sebeplerini ispat yükü taşıyıcıya ait olduğundan, bu nedenleri ortaya koyamayan taşıyıcı, oluşan zararı tazminle yükümlü olacaktır. Ayrıca eşyanın niteliği ve doğası sebebiyle oluşan zarar ve gönderen veya gönderilenin kusurlu davranışı nedeniyle taşıyıcının sorumlu tutulması, hakkaniyetli değildir. Kanun koyucu bu noktada uygun illiyet bağının kesildiğinin ispatı halinde sorumluluktan kurtulacağına ilişkin düzenlemeyi getirerek daha hakkaniyetli yaklaşmıştır.

CMR ve TTK, hasar, zıya ve gecikme nedeniyle taşıyıcıdan talepte bulunabilmek için, belirli bir süre içerisinde hasar, zıya veya gecikmenin taşıyıcıya ihbar edilmesini bir ön koşul olarak düzenlemiştir.

Taşıyıcının sürekli taşıma yapıyor olması hasebiyle uzun süreli geriye dönük şekilde sorumlu tutulmaması için açılacak tazminat davalarında zamanaşımı süreleri kısa tutulmuş hak düşürücü sürelerin değiştirilmesini yasaklamış, bu süreleri kesin süre kabul ederek hüküm altına almıştır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunundaki düzenlemeler ile CMR düzenlemelerinin benzer olması, yeknesak bir uygulamanın yapılarak karışıklığın önüne geçilmiştir.



## KAYNAKÇA

- ADIGÜZEL, Burak; **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**; 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2019. (Taşıma Hukuku)
- AKAN, Pınar; **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu ( TTK m. 1061 )**; Ankara, 2007, Adalet Yayınevi.
- AKDENİZ, Umut; **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**; Ankara Adalet Yayınevi, Ankara 2012.
- AKINCI, Ziya; **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**; Seçkin Yayıncılık, Ankara 1999.
- AKSOY, Sami; **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**; 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık. İstanbul 2015. (Fiili Taşıyıcı)
- ARKAN, Sabih; **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**; Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982.
- ARKAN, Sabih; **CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı**; Ankara 1999.
- ARKAN, Sabih; **Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**; 24-25 Ocak 1985, Maçka İstanbul, Ankara 1985.
- ARKAN, Sabih; **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**; Yayın No.206, Ankara 1987 (Demiryolu Taşımaları).
- ARKAN, Sabih; **Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**; 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984(İnceleme).
- ARKAN, Sabih; **Karayolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**; İstanbul 1984 (Taşıyıcının Sorumluluğu).
- ARKAN, Sabih; **Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri**; Batider; C.X, S.2, Ankara 1979 (Karayolu ile Eşya Taşınması)
- ATABEK, Reşat; **Eşya Taşıma Hukuku**; İstanbul 1960.
- AYBAY, Aydın / HATEMİ, Hüseyin; **Eşya Hukuku**; İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2014.



- AYDIN, Alihan; **CMR' ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**; Beta Yayınları, İstanbul 2006.
- AYHAN, Rıza/ÇAĞLAR, Hayrettin/ ÖZDAMAR; Mehmet: **Ticari İşletme Hukuku**, 12. Baskı, Ankara, 2019.
- BALLOU, Ronald H; **Business Logistics Management; Planning, Organizing and Controlling the Supply Chain**; Prentice-Hall, International, Inc., Copenhagen 2010, Forth Edition
- BİRİNCİ UZUN, Tuğba; **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu** Seçkin Yayınevi, Ankara 2015.
- CAN, Mertol; **CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**; Birinci Cilt, İmaj Yayıncılık, Ankara 2017.
- CLARKE, Malcolm; **International Carriage of Goods by Road: CMR**; Fifth Edition, London, 2014.
- CLARKE ,Malcolm/YATES David; **Contracts of Carriage by Land and Air**; Bodmin, Cornwall, 2004
- COUR, d'Appel Paris; **Bulletin des Transports et de la Logistique**; 2007.
- COŞGUN, Özlem Karaman; **Kara ve Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**; Prof. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, BETA Yayınları, İstanbul, 2003.
- ÇANCI, Metin/ERDAL, Murat; **Lojistik Yönetimi**, Utikad Yayınları, İstanbul 2003.
- Çelik, Ahmet; **Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu**; İstanbul, 2008.
- ÇİM, Halit; **Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK ve TTK Tasarısı ile Mukayeseli Olarak)**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2006.
- CUMALIOĞLU, Emre; **Kırkambar Sözleşmesi**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2011.
- EDİS, Altan; **Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Obligationen und türkischem Handelsrecht**; Frankfurt 1975.
- EMİNOĞLU, Cafer/ERDOĞAN; **Ersin, Ticari Uyuşmazlıklarsa İhtiyari ve Dava Şartı (Zorunlu) Arabuluculuk**; Adalet Yayınları, Ankara 2020.
- ERDEM, Ercan; **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku**; Bilge Yayınevi, Ankara 2013.

- ERDİL, Engin; **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İctihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**; Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015.
- EREN, Fikret; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**; 25. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara 2020.
- EREN, Fikret; **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi**; Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1975.
- ERİŞ, Gönen; **Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıma Hukuku (Açıklamalı-Gerekçeli-İctihatlı)**; Seçkin Yayınevi, Ankara 2015.
- ERKAN Ümit; **Stoklarda Zayi Olma, Fire Ve Değer Düşüklüğünün Vergi Mevzuatı Ve Muhasebe Standartları Açısından İncelenmesi ve Mali Tablolara Yansıtılması**, İstanbul Üniversitesi, SBE, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019.
- FEYZİOĞLU N. Feyzi; **Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevleri**; İstanbul, 1978,
- GEDİK, Hasan/TURĞUT, Muhammed; **Uluslararası Ticarete Lojistik Köyler**; Gazi Kitabevi Yayınları, Ankara, 2020
- GENÇTÜRK, Muharrem; **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**; Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.
- HAAK, Krijn F.; **The Liability of the Carrier under the CMR**; The Hague 1986.
- HILL, James Donald (Author)/ MESSENT, Andrew/ GLASS, David; **CMR Contracts For The Carriage of Goods by Road**; London 1995.
- HOEKS, Maria Anna Ida; **Henriette Multimodal Law**; Breda, Kluwer Law International, London 2009.
- İNAL, Hamdi Tamer; **Borca Aykırılık ve Sonuçları**, Papatya Yayıncılık, İstanbul, 2009.
- KARADUMAN, Ece; **Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Cmr Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu**, Altınbaş Üniversitesi, SBE, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2013.
- KARAN, Hakan; **Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi**; Turhan Kitabevi, Ankara 2011.
- KAYA, Arslan; **Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları**; Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998, (Karayolu ile Eşya Taşınması).
- KAYIHAN, Şaban; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2016
- KENDİGELEN, Abuzer; **Hukukî Mütalâalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte), C. I, Taşıma ve Sigorta Hukuku**; Kararları Tamamlanmış 2. Bası, İstanbul 2006.

- KILIÇOĞLU, Ahmet; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**. 14. Bası. Ankara 2011.
- KIRAN, Süleyman.; **Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması**;  
Adalet Yayınevi. Ankara, 2015. (Tehlikeli Eşya Taşıma)
- KIRAN, Süleyman; **Karayoluyla Eşya Taşınmasında Taşıma Ücreti**; Adalet Yayınevi.  
Ankara, 2018 (Taşıma Ücreti)
- KIRMAN, Ahmet; **Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşınmalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**; 1990, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No: 237.
- KOÇYİĞİT İlker/BULUR Alper; **Ticari Uyuşmazlıklara Dava Şartı Arabuluculuk**;  
Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Arabuluculuk Daire Başkanlığı Yayını, Birinci Baskı, Mart 2019
- KOLLER, Ingo; **Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 6. Auflage**; München 2007,
- KÜÇÜK, Orhan; **Lojistik İlkeleri ve Yönetimi**. 3. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara 2014.
- LOEWE, Roland; **Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)**, ETL 1976, Vol. 11.
- NİSİM, Franko; **Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü,, Ankara, 1992
- OKAY, Sami; **Deniz Nakliyatında Âdemi Mesuliyet Kayıtları**, İstanbul, 1954
- Oğuzman, Kemal/SELİÇİ Özer, ÖZDEMİR OKTAY Saibe; **Eşya Hukuku**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2017.
- OĞUZMAN, Kemal / ÖZ, Turgut; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt II, Vedat Yayıncılık, İstanbul, 2020 .
- ÖZDEMİR, Atalay; **Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj, Yükün Kaybı, Hasarı Ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle**, Ankara, 1992.
- ÖZDEMİR, Turkey; **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, Vedat, İstanbul, 2006.
- RODIÈRE, Rodière; **“The Convention on Road Transport”**, ETL 1971.
- SEROZAN, Rona; **İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme**, Üçüncü Cilt, Beşinci Bası, İstanbul, 2009
- SEVEN, Vural; **6201 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856–893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2012

- SEVEN, Vural; **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003.
- SİRMEN, A. Lale; **Eşya Hukuku**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2015, s. 4.i Dergisi, 1 (2),
- SÖZER, Bülent; **Deniz Ticareti Hukuku, 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012.
- ÜLGEN, Hüseyin; **Hava Taşıma Sözleşmesi**, İstanbul, 1987.
- ÜLGEN, Hüseyin; **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunlar**, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 1988-27, İstanbul 1998, (Taşımacılık).
- VON JHERING, Rudolf; **Culpa in contrahendo oder Schadenersatz bei nichtigen oder nicht zur Perfection gelangten Verträgen**, Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen romischen und deutschen Rechts, 4. Band,1861
- YAVAŞ, Aksoy; **Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Nisan 2016.
- YAVUZ, Cevdet; **Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)**, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Güncellenmiş ve Yenilenmiş 11. Baskı, İstanbul, 2012.
- YAZICIOĞLU, Emine; **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, Beta Yayınları, İstanbul 2000.
- YEŞİLOVA, Ecehan; **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, (CMR Madde 3-34), Yetkin Yayınevi, Ankara 2004.
- YETİŞ ŞAMLI, Kübra; **Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2013. (Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk)
- YETİŞ ŞAMLI, Kübra; **Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2008. (Sınırlı Sorumluluk)
- YILMAZ, Ejder; **Hukuk Sözlüğü**, Yetkin Yayıncılık,Ankara, 2011.
- YILMAZ, Oğuz; **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, İzmir, 2008.
- YILMAZ, Zekeriya; **Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları**, 3. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014,
- TANDOĞAN, HALUK; **Borçlar Hukuku-Özel Borç İlişkileri-C.II**, Ankara 1987.
- TAŞDELEN, Nihat; **Uyuşmazlıkların Çözümünde Alternatif Bir Çözüm Yolu Olarak Arabuluculuk**, Yetkin Yayıncılık, Ankara 2021.

TEKİNAY Selahâttin Sulhi/ AKMAN/ Sermet BURCUOĞLU/ Halûk, ALTOP Atillâ,  
**Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Yayınevi, 7. Bası,İstanbul 1993.  
TUHR Andreas Von; **Borçlar Hukuku 1-2** (Çeviren: Cevat EDEGE), Filiz Kitabevi,  
Ankara 1983.  
ZEYNELOĞLU,Ahmet; **Uygulamalı Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin  
Yayınları,Ankara1993.



## **MAKALELER**

- AYDEMİR Hulusi, ÇUBUK/ KÜRŞAT Mustafa; **Karayollarının Türkiye’de Genel Durumunun Araştırılması İle Yaşanan Değişimler Ve Gelecek Stratejilerine Dair Tavsiyeler**, Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi, Ankara 2016.
- ARKAN, Sabih; Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar, Haz.: **Sigorta Hukuku Türk Derneği**, Ankara, 1984
- ARKAN, Sabih; “TTK.’nın Taşıma Senetlerine ve İlmuhaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”, **Batider**, C. IX, S. 3, 1978 .
- ARKAN,Sabih; “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası SözleşmeninUygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri- TTK İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme” , **Batider**, C.10, S.2, 1979.
- BAHTİYAR Mehmet/ BİÇER, Levent ; "Adi İş / Ticari İş / Tüketici İşlemi Ayrımı Ve Bu Ayrımın Önemi" , **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 22, S. 3.2016
- BAŞKOL, Melih; “Lojistik ve Lojistik Yönetimi” **Bartın Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi**, Bartın, 2010.
- ÇELİK,Canan/ ILGIN,Özlem; Denizyolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden DoğanZararlardan Sorumluluk, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**Yıl: 7,Sayı 14.
- ÇAĞA, Tahir; “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, **Ticaret ve Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, Bildiriler – Tartışmalar – V (25-26 Mart 1988)
- DÖNER Kemal; “Tüketici Mahkemelerinin Görevli Olduğu Uyuşmazlıklar” , **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 22, Say. 36, 2017.
- DURUN Adem/ EROL Sercan; “Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi” **Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi** , 16 (3), Erzurum 2013, s. 367-382 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ataunisobil/issue/2831/38466>
- ERCAN, Tayfun; Lojistik Sektörü İhtilafları ve Arabuluculuk yoluyla Çözümü, **Gaziantep University Journal of Sciences**, 19(3), 2020.

- EKŞİ, Nuray; CMR Konvansiyonuna İlişkin Yargıtay Kararları, **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, C.1,S.1
- GEDİK, Hasan/TURĞUT, Muhammed; **Uluslararası Ticarete Lojistik Köylerin İhracat Sürecine Etkileri: Konya İli Örneği**. The Journal Of International Scientific Researches, 2, Konya, 2017.
- GÜNAL, Yılmaz; Müterafik Kusur, **Ankara Üniversitesi SBF Dergisi**, Cilt 16, (Sayı 01, 1961).
- HAMAZ, İsmet Betül; **“Kara Taşımalarda Taşıyıcının Yüke Özen Borcu”**, İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2015.
- İNAN, Atilla; “Kusursuz Sorumluluk Örneği Olarak Noterlerin Hukuki Sorumluluğu”, **Sayıştay Dergisi**, S:36, Ocak-Mart 2000.
- KASAPOĞLU, Lerzan/CERİT, Güldem; Türkiye’de İntermodal Konteyner Taşımacılığında Demiryolu Ulaştırma Potansiyelinin Analizi”. **İzmir Ulaşım Sempozyumu**, İzmir, 2009.
- KILIÇ, Doğan/TURĞUT, Muhammed; Kentsel Lojistik Açısından İstanbul Havalimanı Ve Atatürk Havalimanı’nın Değerlendirilmesi . **Afyon Kocatepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi** , 21 (2) , 148-157 .2019 DOI: 10.33707/akuiibfd.600706
- ORBAY ORTAÇ, Nurdan; Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyaı Veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk, (Bagaj) **TBB Dergisi** S. 114, Ankara, 2014.
- ÖZSUNAY, Ergun; **“Türk Hukukunda İşletenin Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından Kusurun Etkisi ve Önemi”**, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu Ankara, 21-22 Ekim 1977.
- SARILGAN, Ali Emre; Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Eskişehir 2011/1,
- SEKMEN, Orhan; “Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 85, Sayı: 4, İstanbul, 2011.
- TOPSOY, Fevzi; “Taşınma Eşyası Taşımalarda Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri”, Ankara Barosu Dergisi, Sayı: 2, Ankara 2014.

- TAŞDELEN, Nihat; "Anonim Ortaklıkta Yönetim Kurulu Üyelerinin Ortaklığın Vergi Borçlarından Dolayı Sorumluluğu ve Yurt Dışına Çıkış Yasağı". **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** 10-11 / 12-13-14-15, Nisan 2009.
- TÜRKMEN, Ahmet; "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Organizasyon Sorumluluğu (TBK M. 66/3)"; **Journal of Istanbul University Law Faculty** 70 / 2, 2013.
- TÜZÜNER, Özlem; "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Güden Sözleşmeler İlişkisi", TBB Dergisi, 2012, S. 101.
- VAROL, Gözde; "Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Ve Cmr Konvansiyonu Kapsamında Kayıp Veya Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, SBE, İstanbul, 2019.
- YILDIRIR, Keser/AY Hilal/ÇETİN İŞİN; Ulaştırma Karayolları: Türkiye'deki Gelecek Beklentileri , **TESAM Akademi Dergisi** , 5 (2) , 2018
- YÜCE, Aydın Alber . "Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler". Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 25 / 1 (Haziran 2019): 360-387 .  
<https://doi.org/10.33433/maruhad.583736>

## **VERİ TABANLARI VE İNTERNET SİTELERİ**

[www.anayasa.gov.tr](http://www.anayasa.gov.tr)  
[www.ankarabarosu.org.tr](http://www.ankarabarosu.org.tr)  
[www.dergipark.org.tr](http://www.dergipark.org.tr)  
[www.data.tuik.gov.tr](http://www.data.tuik.gov.tr)  
[www.gazi.edu.tr](http://www.gazi.edu.tr)  
[www.gsu.edu.tr](http://www.gsu.edu.tr)  
[www.hukuk.deu.edu.tr](http://www.hukuk.deu.edu.tr)  
[www.hukuki.net](http://www.hukuki.net)  
[www.hukukmedeniyeti.org](http://www.hukukmedeniyeti.org)  
[www.karararama.yargitay.gov.tr](http://www.karararama.yargitay.gov.tr)  
[www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)  
[www.legalbank.net](http://www.legalbank.net)  
[www.lexpera.com.tr](http://www.lexpera.com.tr)  
[www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr)  
[www.mfa.gov.tr](http://www.mfa.gov.tr)  
[www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr)



[www.ticaret.edu.tr](http://www.ticaret.edu.tr)

[www.turkhukuk sitesi.com](http://www.turkhukuk sitesi.com)

[www.yargitaydergisi.gov.tr](http://www.yargitaydergisi.gov.tr)



## EKLER

### EK- 1 : Tez Etik Kurul İzin İstek Formu

T.C	
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ	
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	
TEZ / ARAŞTIRMA / ANKET / ÇALIŞMA İZİNİ / ETİK KURULU İZİNİ TALEP FORMU VE ONAY TUTANAK FORMU	
ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
T.C. NOSU	
ADI VE SOYADI	HATİCE KÜBRA TURGUT
ÖĞRENCİ NO	20183044
TEL. NO.	
E - MAİL ADRESLERİ	
ANA BİLİM DALI	ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
HANGİ AŞAMADA OLDUĞU (DERS / TEZ)	TEZ
İSTEKDE BULUNDUĞU DÖNEME AİT DÖNEMLİK KAYDININ YAPILIP- YAPILMADIĞI	2020/ 2021 - GÜZ / BAHAR DÖNEMİ KAYDINI YENİLEDİM.
ARAŞTIRMA/ANKET/ÇALIŞMA TALEBİ İLE İLGİLİ BİLGİLER	
TEZİN KONUSU	KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU
TEZİN AMACI	Tezin amacı, uluslararası boyuttaki CMR ve yerel mevzuatımız Türk Ticaret Kanunu bağlamında karayolunda eşya taşımacılığında taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğunu incelemektir.
TEZİN TÜRKÇE ÖZETİ	<p>Çalışmamızda öncelikli olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun, eşya taşımasına ilişkin genel kapsamdaki düzenlemeleri ve taşıyıcının sorumluluğu, kanun ve esin kaynağı olan CMR çerçevesinde ele alınmıştır. Sonrasında konumuz ve sorumluluk alanı daraltılarak ana konumuz olan taşıyıcının taşıma konusu olan eşyayı zamanında teslim etme yükümlüğünden bahsedilmiş olup; taşıyıcının eşyayı süresi içerisinde taşımasına ilişkin sorumluluğunun şartları bakımından CMR ve TTK hükümleri üzerinde durulmuştur.</p> <p>Ayrıca kural olarak sınırlı sorumluluk ve istinai olarak sınırsız sorumluluk hallerine değinilmiştir. Özellikle taşıyıcının gecikme sorumluluğu bakımından sorumluluktan kurtulma hallerinin genel ve özel düzenlenmesi, uluslararası anlaşma olan Konvansiyon bakımından incelenmiştir.</p> <p>Çalışmamızın son bölümündeyseniz, gecikmeden doğan sorumlulukta dava açılması halinde davacı ve davalı olarak gösterilebilecek kişiler, yetkili ve görevli mahkemelerin nasıl ve hangi hükümlere göre belirleneceği ve dava yoluna gidilmeden önce mecburi şartlar ve konuları yer almaktadır.</p> <p>Son olarak davanın açılması gereken süre ve sürelerin hangi zaman diliminde başlayacağı ve dava zaman aşımı süresi hakkında bilgi verilmiştir. Davada ispat yükünün kime ait olduğu hususu ele alınmıştır. Bununla beraber mülga 6762 sayılı Kanunumuz ve Yargıtay kararları da incelenmiştir.</p>
ARAŞTIRMA YAPILACAK OLAN SEKTÖRLER/ KURUMLARIN ADLARI	
İZİN ALINACAK OLAN KURUMA AİT BİLGİLER (KURUMUN ADI- ŞUBESİ/ MÜDÜRLÜĞÜ - İLİ - İLÇESİ)	
YAPILMAK İSTENEN ÇALIŞMANIN İZİN ALINMAK İSTENEN KURUMUN HANGİ İLÇELERİNE/ HANGİ KURUMUNA/ HANGİ BÖLÜMÜNDE/ HANGİ ALANINA/ HANGİ KONULARDA/ HANGİ GRUBA/ KİMLERE/ NE UYGULANACAĞI GİBİ AYRINTILI BİLGİLER	
UYGULANACAK OLAN ÇALIŞMAYA AİT ANKETLERİN/ OLÇEKLERİN BAŞLIKLARI/ HANGİ ANKETLERİN - OLÇEKLERİN UYGULANACAĞI	

EKLER (ANKETLER, ÖLÇEKLER, FORMLAR, ... V.B. GİBİ EVRAKLARIN İSİMLERİYLE BİRLİKTE KAÇ ADET/SAYFA OLDUKLARINA AİT BİLGİLER İLE AYRINTILI YAZILACAKTIR)	1) ..... (.....) Sayfa ..... Ölçeği.					
	2) ..... (.....) Sayfa ..... Anketi.					
	3) ..... (.....) Sayfa ..... Formları.					
	4) ..... (.....) Sayfa .....					
<b>ÖĞRENCİNİN ADI - SOYADI:</b> Hatice Kübra TURGUT						
<b>ÖĞRENCİNİN İMZASI:</b> Enstitü Müdürlüğü'nde Kalan Asıl Sureti İmzalıdır. <b>TARİH:</b> 20 / 09 / 2021						
<b>TEZ/ ARAŞTIRMA/ANKET/ÇALIŞMA TALEBİ İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME SONUCU</b>						
1. Seçilen konu Bilim ve İş Dünyasına katkı sağlayabilecektir.						
2. Anılan konu Ticaret Hukuku faaliyet alanı içerisine girmektedir.						
<b>1.TEZ DANIŞMANININ ONAYI</b>	<b>2.TEZ DANIŞMANININ ONAYI (VARSA)</b>	<b>ANA BİLİM DALI BAŞKANININ ONAYI</b>	<b>SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRÜNÜN ONAYI</b>			
Adı - Soyadı: Nihat Taşdelen	Adı - Soyadı: .....	Adı - Soyadı: Faruk Andaç	Adı - Soyadı: Murat Koç			
Unvanı: Prof.Dr.	Unvanı: .....	Unvanı: Prof.Dr.	Unvanı: Doç. Dr.			
İmzası: Evrak aslı enstitü müdürlüğünde	İmzası: .....	İmzası: Evrak onayı e-posta ile alınmıştır.	İmzası: Evrak Aslı enstitü müdürlüğünde imzalıdır.			
... / ... / 20....	... / ... / 20....	... / ... / 20....	... / ... / 20....			
<b>ETİK KURULU ASIL ÜYELERİNE AİT BİLGİLER</b>						
Adı - Soyadı: <b>Şehnaz ŞAHİNKARAKAŞ</b>	Adı - Soyadı: <b>Yücel ERTEKİN</b>	Adı - Soyadı: Deniz Aynur GÜLER	Adı - Soyadı: <b>Mustafa BAŞARAN</b>	Adı - Soyadı: Mustafa Tevfik ODMAN	Adı - Soyadı: Hüseyin Mahir FİSUNOĞLU	Adı - Soyadı: Jülide İNÖZÜ
Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.
enstitü müdürlüğünde e imzalıdır.	enstitü müdürlüğünde	aslı enstitü müdürlüğünde	enstitü müdürlüğünde imzalıdır.	aslı enstitü müdürlüğünde	enstitü müdürlüğünde	enstitü müdürlüğünde
... / ... / 20....	... / ... / 20....	... / ... / 20....	... / ... / 20....	... / ... / 20....	... / ... / 20....	... / ... / 20....
Etik Kurulu Jüri Başkanı - Asıl Üye	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi
<b>OY BİRLİĞİ İLE</b>	<input checked="" type="radio"/>					
<b>OY ÇOKLUĞU İLE</b>	<input type="radio"/>	Çalışma yapılacak olan tez için uygulayacak olduğu Anketleri/Formları/Ölçekleri Çağ Üniversitesi Etik Kurulu Asıl Jüri Üyelerince İncelenmiş olup, - tarihleri arasında uygulanmak üzere gerekli izni verilmesi tarafımızca uygundur.				
<b>AÇIKLAMA:</b> BU FORM ÖĞRENCİLER TARAFINDAN HAZIRLANDIKTAN SONRA ENSTİTÜ MÜDÜRLÜĞÜ SEKRETERLİĞİNE ONAYLAR ALINMAK ÜZERE TESLİM EDİLECEKTİR. AYRICA FORMDAKİ YAZI ON İKİ PUNTO OLACAK ŞEKİLDE YAZILACAKTIR.						

## EK- 2: Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü Tez Etik İzin İstek Yazısı



T.C.  
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü

Sayı : E-23867972-050.01.04-2100011378  
Konu : Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği  
Kurulu Kararı Alınması Hk.

23.12.2021

REKTÖRLÜK MAKAMINA

**İlgi:** 09.03.2021 tarih ve E-81570533-050.01.01-2100001828 sayılı Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu konulu yazınız.

İlgi tarihli yazınız kapsamında Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesindeki Lisansüstü Programlarda halen tez aşamasında kayıtlı olan **Hatice Kübra Turğut** isimli öğrencimize ait tez evraklarının "Üniversitemiz Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu Onayları" alınmak üzere Ek'te sunulmuş olduğunu arz ederim.

Doç. Dr. Murat KOÇ  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Ek : 1 Adet öğrenciye ait tez evrakları listesi.

Doğrulama Kodu: 98B1296 Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır. Doğrulama Adresi: <https://ubs.cag.edu.tr/BelgeDogrulama>  
Çağ Üniversitesi Yaşar Bayboğan Kampüsü Adana-Mersin Karayolu üzeri 33800 Bilgi: Aycan KOL  
Yenice/MERSİN Sosyal Bilimler Enstitüsü Sekreteri  
Tel: +90 324 6514800 Faks: +90 324 6514811   
E-Posta: [cag@cag.edu.tr](mailto:cag@cag.edu.tr) Elektronik Ağ: [www.cag.edu.tr](http://www.cag.edu.tr)

## EK- 3: Çağ Üniversitesi Tez Etik İzin Yazısı



T.C.  
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ  
Rektörlük

Sayı : E-81570533-044-2100011518

29.12.2021

Konu : Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği  
Kurul İzni Hk.

### SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

- İlgi : a) 27.12.2021 tarih ve E-23867972- 050.01.04-2100011429 sayılı yazınız.  
b) 23.12.2021 tarih ve E-23867972- 050.01.04-2100011378 sayılı yazınız.  
c) 23.12.2021 tarih ve E-23867972- 050.01.04-2100011391 sayılı yazınız.  
ç) 24.12.2021 tarih ve E-23867972- 050.01.04-2100011401 sayılı yazınız.

İlgi yazılarda söz konusu edilen Emre Alpaslan, Rumeysa Özkale, Hatice Kübra Turğut ve Naime Ördök isimli öğrencilerimizin tez evrakları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulunda incelenerek uygun görülmüştür.

Bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.

Prof. Dr. Ünal AY  
Rektör

**Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.**

Doğrulama Kodu: 3522D9B

Doğrulama Adresi: <https://ubs.cag.edu.tr/BelgeDogrulama>

Çağ Üniversitesi Yaşar Bayboğan Kampüsü Adana-Mersin Karayolu üzeri 33800  
Yenice/MERSİN  
Tel: +90 324 6514800 Faks: +90 324 6514811  
E-Posta: [cag@cag.edu.tr](mailto:cag@cag.edu.tr) Elektronik Ağ: [www.cag.edu.tr](http://www.cag.edu.tr)

Bilgi: Mustafa Mert Fikircioğlu  
Evrak ve Yazı İşleri Sorumlusu



## EK- 4: Tez Etik Kurul İzin İstek Formu Onay E-Postaları

Fwd: Etik izin kurul onay formu - İleti (HTML)

Resimleri yüklemek için burayı tıklayın. Gizliliğinizi korumaya yardımcı olmak için Outlook, bu iletideki bazı resimlerin otomatik olarak yüklenmesini engelledi.

Tarih: 23.12.2021 Per 09:20

Kimden: senaydemir  
Kime: aycan kol  
Bilgi:  
Konu: Fwd: Etik izin kurul onay formu

----- İletilen mesaj başlangıcı -----  
09.12.2021, 14:15, "farukandac"

Senay Hanım,  
Özel Hukuk tezli yüksek lisans programında kayıtlı öğrencimiz Hatice Kübra TURGUT'a ait Ek'te bulunan Etik Kurul formunu özel hukuk bölüm başkanı olarak onaylıyorum. 9.12.2021 Prof.Dr. Faruk Andaç

08.12.2021, 13:19, "senaydemir"

Sayın hocam,  
Özel Hukuk tezli yüksek lisans programında kayıtlı Hatice Kübra TURGUT isimli öğrencinin etik kurul formunu ekte onayınıza arz ederim.

----- İletilen mesaj başlangıcı -----  
08.12.2021, 16:17, "Hatice Kübra Turgut" < >

Form ekte yer almaktadır. Diğer üyeler ve faruk hocadan onay alınmak üzere iletilmiştir. İyi çalışmalar

----- İletilen mesaj sonu -----

Daha fazla bilgi: SENAY DEMİR.

09:53  
23.12.2021