

**T.C.**  
**HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**  
**ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TÜRK HUKUKU VE ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER KAPSAMINDA**  
**KARAYOLUYLA YAPILAN YÜK TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ**  
**SORUMSUZLUK HÂLLERİ**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**FURKAN KORAY AVCI**

**GAZİANTEP – 2019**

**T.C.**  
**HASAN KALYONCU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**  
**ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TÜRK HUKUKU VE ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER KAPSAMINDA**  
**KARAYOLUYLA YAPILAN YÜK TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ**  
**SORUMSUZLUK HÂLLERİ**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**FURKAN KORAY AVCI**

**TEZ DANIŞMANI**  
**DR. ÖĞR. ÜYE. Aksoy YAVAŞ**

**GAZİANTEP – 2019**



**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE  
YÜKSEK LİSANS KABUL VE ONAY FORMU**

**Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Furkan Koray AVCI tarafından hazırlanan “Türk Hukuku Ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımalarında Taşıyıcının Sorumsuzluk Hâlleri” başlıklı tez, 12 / 07 /2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucu başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.**

**Görevi**

**Unvanı, Adı ve Soyadı**

**İmzası:**

**Kurumu/Üniversitesi**

**Jüri Başkanı**

Prof. Dr. Ömer ÖZKAN

Hasan Kalyoncu Üniversitesi

**Tez Danışmanı**

Dr. Öğr. Üyesi Aksoy YAVAŞ

Hasan Kalyoncu Üniversitesi

**Jüri Üyesi**

Dr. Öğr. Üyesi Tayfun ERCAN

Gaziantep Üniversitesi

**Bu tez Enstitü Yönetim Kurulunca belirlenen yukarıdaki jüri üyeleri tarafından uygun görülmüş ve Enstitü Yönetim Kurulu kararı ile onaylanmıştır.**

**Prof. Dr. Mazlum ÇELİK  
Enstitü Müdürü**

## TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI

Yüksek Lisans olarak sunduğum “Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımlarında Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri” başlıklı çalışmanın tarafımca, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu ve bunlara atıf yapılarak yararlanmış olduğumu belirtir ve onurumla doğrularım.

13.09.2019



## ÖNSÖZ

Karayolunda yapılan taşımalarda genel ve özel sorumsuzluk hallerini incelediğimiz çalışmamızda zorlu bir süreci geride bıraktıktan sonra naçizane bir eser meydana getirmenin büyük huzurunu yaşamaktayız. Bu yolda çeşitli sıkıntılarla mücadele ederken çevrenizdeki insanların değerli katkıları büyük önem arz etmektedir. Zira tek başınıza birçok işin üstesinden gelebilmek pek de mümkün olmayacaktır. Öncelikle tez konumu öneren ve tezimin her aşamasında yazdıklarımı hassasiyetle inceleyerek beni yönlendiren ve belli başlı kaynaklara ulaşmama yardımcı olan tez danışmanım kıymetli hocam Dr. Öğr. Üyesi Aksoy YAVAŞ ile diğer jüri üyeleri Prof. Dr. Ömer ÖZKAN ve Dr. Öğr. Üyesi Tayfun ERCAN'a teşekkürlerimi ve minnettarlığımı bildirmeyi bir borç bilirim. Zira doğru bir yönlendirme olmaksızın çıktığımız yol aydınlanmayacaktır. Ayrıca her türlü desteğini üzerimden esirgemeyen başta sevgili annem ve babam olmak üzere tüm aileme çok teşekkür ediyor, konuya ilgi duyan herkese yararlı olmasını diliyorum.

Gaziantep, 2019

F. Koray AVCI

## ÖZET

Karayoluyla yapılan taşıma işlerinde içinde bulunduğumuz çağın gereklerine paralel olarak çeşitli niteliğe sahip yükler taşınmaktadır. Aynı paralellikte taşıyıcının sorumluluk sahası da gün geçtikçe genişlemektedir. Yük ile ilgili zararlardan hâlihazırda kusursuz sorumluluğa tabi olan taşıyıcının izah ettiğimiz bu nedenlerden dolayı her hal ve şartta zarardan sorumlu tutulması birtakım sorunları beraberinde getirmektedir. Bu sorunlara bir çözüm getirmek amacıyla ele aldığımız çalışmamızda taşıyıcının belirli şartların varlığı halinde sorumluluktan kurtulma hallerini inceledik. Taşıyıcı, yüke gelen zararlar açısından somut olayın cereyanına göre TTK'de düzenlenen genel veya özel sorumsuzluk hallerine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Şayet taşıma işi uluslararası sahada gerçekleştiriliyorsa taşıyıcı CMR'de düzenlenen sorumsuzluk hallerine de dayanabilir. Her iki ihtimalde de taşıyıcı, üzerine düşen ispat külfetini yerine getirerek yüke gelen zararlardan doğan sorumluluktan kurtulur.

**Anahtar kelimeler:** Taşıyıcı, taşıyıcının sorumluluğu, yükle ilgili zarar, sorumsuzluk.

## ABSTRACT

In parallel to the requirements of the present age, the loads of various qualities are being transported in transport made by road. In the same parallel, the responsibility area of the carrier is expanding day by day. The liability of the carrier, who in any case and in all circumstances for these reasons is already subject to flawless liability for damages in connection with the load, brings with it a number of problems which we have explained. In this study, in order to find a solution to these problems, we examined the carrier's ways to get rid of the responsibility in case of certain conditions. In order to find a solution to these problems, we have examined in this study whether the carrier can escape responsibility under certain conditions. Based on the general or specific of the Turkish Commercial Code in terms of damage to the load due to the occurrence of the concrete event the carrier can be relieved of responsibility. If transport is being carried out internationally the carrier may also be based on irresponsibility regulated in CMR. In both cases, thus the carrier can be exempt from liability for damages to the load by being able to fulfill the burden of proof on it.

**Key words:** Carrier, carrier 's responsibility, cargo - related damage, irresponsibility.

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
KISALTMALAR.....	viii

### GİRİŞ

AMAÇ, KAPSAM, TERMİNOLOJİ VE PLAN.....	1
1. Amaç ve Kapsam.....	1
2. Terminoloji.....	2
3. Plan.....	3

### BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA SÖZLEŞMESİ VE TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	4
1.1. Taşıma Sözleşmesi.....	4
1.1.1. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları.....	4
1.1.1.1. Tanım.....	4
1.1.1.2. Unsurları.....	4
1.1.1.2.1. Taşıma İşinin Üstlenilmesi.....	4
1.1.1.2.2. Ücret.....	5
1.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ve Sözleşmeyle İlgili Diğer Kişiler.....	6
1.1.2.1. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları.....	6
1.1.2.1.1. Gönderen.....	6
1.1.2.1.2. Taşıyıcı.....	7
1.1.2.2. Taşıyıcının Yardımcısı.....	7
1.1.2.2.1. Taşıyıcının Kendi Adamları.....	7

1.1.2.2.2. Taşıyıcının Yararlandığı Kişiler .....	9
1.1.2.3. Fiili Taşıyıcı.....	10
1.1.2.3.1. Yük Taşımalarının Kendilerine Bıraktığı Kişiler .....	11
1.1.2.3.2. Müteakip Taşıyıcılar .....	12
1.1.2.4. Taşıma Sözleşmesiyle İlgili Diğer Kişiler .....	13
1.1.2.4.1. Gönderilen .....	13
1.1.2.4.2. Yük İlgilileri .....	14
1.1.3. Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği .....	14
1.2. Taşıyıcının Sorumluluğunun Tarihsel Gelişimi .....	16
1.2.1. Demiryolu ile Yapılan Taşımacılıkta .....	16
1.2.2. Denizyolu ile Yapılan Taşımacılıkta .....	18
1.2.3. Havayolu ile Yapılan Taşımacılıkta .....	20
1.2.4. Karayolu ile Yapılan Taşımacılıkta .....	25
1.2.4.1. Yer Bakımından Uygulanma .....	26
1.2.4.2. Yük Bakımından Uygulanma .....	27

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **TAŞIYICININ SORUMLULUĞU, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI..... 29**

2.1. Genel Olarak Taşıyıcının Sorumluluğu .....	29
2.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği .....	32
2.2.1. Genel Olarak Sorumluluk Kavramı .....	32
2.2.2. Taşıyıcının Sorumluluğu .....	33
2.2.3. Taşıyıcının Sözleşmeden Doğan Sorumluluğu .....	35
2.3. Sorumluluğun Şartları .....	37
2.3.1. Yüke Özen Borcunun İhlal Edilmiş Olması .....	37
2.3.2. Yükün Kaybı, Hasara Uğraması ve Geç Teslim Edilmesi .....	40

2.3.2.1. Yükün Kaybı .....	40
2.3.2.2. Yükün Hasara Uğraması .....	43
2.3.2.3. Yükün Geç Teslim Edilmesi .....	44
2.3.3. Yükün Kaybının, Hasara Uğramasının ve Geç Teslim Edilmesinin Sorumluluğa Tabi Sürelerde Meydana Gelmesi .....	46
2.3.4. Yüke Özen Borcunun İhlali ile Zarar Arasında İlliyet Bağı Bulunması .....	48
2.4. Taşıyıcının Yardımcılarından ve Fiili Taşıyıcılardan Dolayı Sorumluluğu .....	50
2.4.1. Sorumluluğun Şartları .....	51
2.4.1.1. Taşıyıcının Yardımcılarının Ve Fiili Taşıyıcıların Davranışlarının Varlığı .....	51
2.4.1.2. Davranışların Zarara Neden Olması .....	53
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</b>	
<b>TAŞIYICININ SORUMSUZLUK HALLERİ VE İSPAT KÜLFETİ .....</b>	<b>55</b>
3.1. Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri .....	55
3.1.1. Genel Olarak .....	55
3.1.2. Genel Sebepler .....	56
3.1.2.1. Hak Sahibinin Davranışı .....	56
3.1.2.2. Yüke Özgü Ayıp .....	60
3.1.2.3. En Yüksek Özenin Gösterilmesine Rağmen Kaçınılamayacak veya Sonuçları Önlenemeyecek Hal .....	62
3.1.3. Özel Sebepler .....	65
3.1.3.1. Genel Olarak .....	65
3.1.3.2. Üstü Açık Taşıtta Taşıma .....	66
3.1.3.3. Usulüne Uygun Ambalajlanmama .....	69
3.1.3.4. Gönderilen, Gönderilen veya Bunların Yetkili Temsilcilerinin İşlemleri ....	72
3.1.3.5. Yükün Doğal Özelliği .....	75

3.1.3.6. Eksik Veya Hatalı İşaret ve Numaralandırma .....	77
3.1.3.7. Canlı Hayvan Taşınması .....	78
3.1.3.8. Gümrük Kanunu ve Diğer Mevzuatlardaki Düzenlemelerin Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Haklı Kılması .....	79
3.1.4. Sorumsuzluk Kayıtlarının Sorumluluğa Etkisi .....	80
3.2. İspat Külfeti .....	83
3.2.1. Davacı Yönünden .....	83
3.2.2. Davalı Yönünden .....	85
3.2.3. İspat Külfetinin Değişmesi .....	87
3.2.3.1. Yükün Kabul Edilmesi .....	87
3.2.3.2. Yükün Kabulüne Bağlı Olarak İspat Külfetinin Değişmesi .....	88
3.2.4. İspat Külfetinin Değişmesini Engelleyen Haller .....	89
3.2.4.1. Yükün Bildirim Yapılarak Kabul Edilmesi .....	89
3.2.4.2. Zararın Bilirkişi Vasıtasıyla Saptanması .....	90
3.2.4.3. Zarara Taşıyıcının Kastı veya Kasta Eşdeğer Kusurunun Sebep Olması Halinin İspata Etkisi .....	91
3.2.4.3.1. Kast ve Kasta Eşdeğer Kusur Kavramları .....	91
3.2.4.3.2. Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurun İspat Külfetine Etkisi .....	92

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

<b>SONUÇ</b> .....	<b>93</b>
--------------------	-----------

<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>96</b>
-----------------------	-----------

## KISALTMALAR

<b>bkz.</b>	:	bakınız
<b>C.</b>	:	Cilt
<b>CIM</b>	:	Convention Internationale Concernant Le Transport Des Marchandises Par Chemins De Fer
<b>CITEJA</b>	:	Comite International Technique d'Experts Juridiques Ae'riens.
<b>CIV</b>	:	Convention Internationale Concernant Le Transport Des Voyageurs Et Des Bagages Par Chemins Der Fer
<b>CMR</b>	:	Convention Internationale Concernant Le Transport Des Marhcandises Par Chemins De Fer
<b>dn</b>	:	dip notu
<b>E.</b>	:	Esas
<b>E.T.</b>	:	Eriřim Tarihi
<b>HD.</b>	:	Hukuk Dairesi
<b>HGK.</b>	:	Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
<b>HMK</b>	:	6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
<b>IATA</b>	:	International Air Transport Association
<b>ILA</b>	:	International Law Assoclation
<b>ICAO</b>	:	International Civil Aviation Organization.
<b>İÜHFİM</b>	:	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>K.</b>	:	Karar
<b>KTK</b>	:	4925 sayılı Karayolları Taşıma Kanunu
<b>m.</b>	:	madde
<b>RG</b>	:	Resmi Gazete
<b>s.</b>	:	Sayfa
<b>S.</b>	:	Sayı

<b>SDR</b>	:	Special Drawing Rights
<b>T.</b>	:	Tarih
<b>TBB</b>	:	Türkiye Barolar Birliği
<b>TBK</b>	:	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
<b>TMK</b>	:	4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
<b>TSHK</b>	:	2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
<b>TTK</b>	:	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
<b>vd.</b>	:	ve devamı
<b>Yarg.</b>	:	Yargıtay

# GİRİŞ

## AMAÇ, KAPSAM, TERMİNOLOJİ VE PLAN

### 1. Amaç ve Kapsam

Modern endüstriyel hayat, metanın üretilmesi ve tüketicilerle buluşturulması neticesinde tekrarlanan bir döngünün odağında varlığını sürdürmektedir. Üretime konu faaliyetlerin temel amacı, son ürünün serbest piyasada tüketicilere ulaştırılmasıdır. Açıkça görülmektedir ki tüketiciye ulaştırılmayan ürünün somut olarak vücuda gelmesinin ekonomik sistem içerisinde kayda değer bir karşılığı bulunmayacaktır. Bu vesileyle üretici ve tüketici arasındaki köprünün kurulması, ekonomik hayatın sürdürülebilirliği ve tüketicilerin ihtiyaçlarının karşılanması açısından hayati bir öneme sahiptir. Taşımacılık sektörü ise belirtilen bağlantının kurulmasına aracılık eden zorunlu bir ihtiyaçtan doğmuş bir alandır<sup>1</sup>. Dolayısıyla taşımacılık faaliyetleri, ekonomik hayatın ana ekseninde yerini almaktadır.

Yük taşımaları, ülkemizde çoğunlukla karayolu aracılığıyla yapılmaktadır. 2010 yılı verilerine göre taşıma türlerine göre yurt içi yük taşıma oranları, karayolu %88,3 denizyolu %5,8 demiryolu %5,3 ve havayolu %0,6 olarak tespit edilmiştir<sup>2</sup>. Güncel verilere göre 2018 yılında yurt içinde, karayolu aracılığıyla 266.502 milyon ton<sup>3</sup>;havayolunda, kargo, posta ve bagaj dâhil 3.855 ton<sup>4</sup>ve deniz yolunda ise kabotaj hattında 59.555 ton<sup>5</sup>yük taşınmıştır. Demiryolunda ise 2017 yılı faaliyet raporuna göre toplamda 28.469 ton<sup>6</sup> yük taşınmıştır. Bu verilerden yola çıkarak yük taşınmasında karayolunun diğer taşıma türlerine göre daha çok tercih edilmesinin sebepleri arasında; kısa mesafelere kolayca ulaşma imkânı sağlaması, taşıma ücretinin daha uygun olması ve gönderilenin adresine kadar yükün ulaştırılabilmesi gösterilebilir.

Taşıma sözleşmesinin tarafları olan taşıyıcı ve gönderenin, sözleşme ilişkisi kapsamında birbirlerine karşı olan sorumlulukları, ulusal mevzuatta çeşitli hükümlerle düzenlenmiş ve uluslararası antlaşmalara konu edilmiştir. Yükün herhangi bir sebeple kaybı,

<sup>1</sup> **Yavaş, Aksoy:** Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp ve Hasardan Doğan Sorumluluk, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2016, s. 1.

<sup>2</sup> <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/d5da19b6a949c02.pdf> (E.T. 10.5.2019)

<sup>3</sup> <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/SeyirveTasimalar/SeyirVeTasimalar.pdf> (E.T. 10.5.2019)

<sup>4</sup> <https://www.dhmi.gov.tr/sayfalar/istatistik.aspx> (E.T. 10.5.2019)

<sup>5</sup> [https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx) (E.T. 10.5.2019)

<sup>6</sup> [http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/files/3/Strateji/Faaliyet\\_Raporlari/faaliyet\\_raporu\\_2017.pdf](http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/files/3/Strateji/Faaliyet_Raporlari/faaliyet_raporu_2017.pdf) (E.T. 10.5.2019)

hasara uğraması veya gecikmesi sebebiyle yükten umulan menfaatin düşmesi veya ortadan kalkması durumlarında oluşan zarara, sözleşmenin taraflarından hangisinin katlanacağı, sözü edilen sorumluluk hükümlerine göre tespit ve tayin edilecektir. Öte yandan taşıma işine duyulan ihtiyacın yarattığı taşımacılık sektörünün, kendi içerisinde barındırdığı risk sebebiyle taşıyıcının sorumluluğu, hukuk düzeni tarafından sınırlandırılmaya çalışılmıştır. Aksi halde işin riskinden kaynaklı olarak icrasından imtina edilmesinin, üretici ile tüketici arasındaki bağın kurulamamasına ve ekonomik hayatın sekteye uğramasına neden olması muhtemeldir.

Belirtmek gerekir ki taşıyıcının sorumlu olduğu kadar sorumsuz sayılacağı durumlar da sözleşmenin her iki tarafı açısından büyük önem arz etmektedir. Zira yükün taşınmasından ileri gelen giderler, en nihayetinde tüketicilere yansıtılacağından taşıyıcının sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemeler, tüm ekonominin işleyişine etki edecek güçte önemli bir meseleyi teşkil etmektedir. Bu vesileyle “Türk Hukuku ve Uluslararası Sözleşmeler Kapsamında Karayoluyla Yapılan Yük Taşımalarında Taşıyıcının Sorumsuzluk Hâlleri” isimli konunun incelenmesinin yararlı olacağı kanaatine vardık.

Çalışmamızın kapsamını dar bir alanda yoğunlaştırmak maksadıyla yalnızca yük taşınmasına ilişkin hususlar incelenmiş olup yolcu ve bagaj taşımaları kapsam dışında bırakılmıştır. Ayrıca başlıkta ifade olunduğu üzere karayolunda yapılan taşımalar ekseninde açıklamalar yapılmakla birlikte, kapsamı dağıtmamak kaydıyla deniz, hava ve demiryolu ile ilgili bazı hususlara da karşılaştırmalı olarak değinilmiştir.

## 2. Terminoloji

Taşıma hukuku, doktrinde ve mevzuatta henüz terminolojik olarak yeknesaklık kurulamamış bir hukuk alanıdır. Bu durum hem TTK ve diğer milli mevzuatımız hem de CMR açısından böyledir. Resmi CMR çevirisinde dahi aynı kavrama ilişkin farklı sözcükler kullanılmıştır. Bu sebeple TTK'nın tercihine paralel olarak taşıma işini üstlenen sözleşme tarafı için taşıyıcı ve bu iş karşılığında belirlenen bedeli ödeme yükümlülüğü altına giren taraf için de gönderen terimini kullanmayı yerinde görmekteyiz.

Sözleşme konusu taşınan açısından da yeknesaklık bulunmamaktadır. Örneğin; TSHK'de yük<sup>7</sup>, KTK' da eşya<sup>8</sup> kelimesi tercih edilmiştir. CMR'nin resmi çevirisinde ise eşya, yük ve mal kelimeleri birlikte kullanılmıştır<sup>9</sup>. TTK'ye baktığımızda ise bazı yerlerde eşya

<sup>7</sup>bkz. TSHK Üçüncü Kısım, Birinci Bölüm ve Dördüncü Kısım, Birinci Bölüm.

<sup>8</sup>bkz. KTK m. 3 vd.

<sup>9</sup>bkz. CMR m. 1/4- b.c, CMR m.1/1, CMR m. 2/1.

bazı yerlerde yük kelimesinin tercih edildiğini görmekteyiz. Bununla beraber taşıma hukukunda taşınan açısından yerleşik olan tercih “yük”tür. Bu sebeple çalışmamızda biz de taşınan açısından yük kelimesini kullanmayı yerinde görmekteyiz.

### 3. Plan

Çalışmamızı TTK’da ve CMR’de düzenlenen taşıyıcının sorumsuzluk halleri hükümlerini göz önüne alarak inceleyeceğiz. Belirtelim ki taşıyıcının sorumsuzluğuna ilişkin TTK hükümleri CMR ile paralellik arz ettiğinden, her iki düzenleme açısından kural olarak bir ayırım yapılmayacak fakat hükümler arasında farklılık arz eden durumların mevcut olması halinde karşılaştırmaya gidilecektir. Benzer şekilde, karayolunda yük taşımacılığıyla ilgili olarak TTK’de boşlukların bulunması veya hükümlerinin yorumlanabilmesi için ihtiyaç halinde diğer taşıma türleriyle alakalı düzenlemelere de yer verilecektir. Çalışmamız giriş kısmından sonra üç ana bölüm ve sonuç kısmından ibarettir.

Birinci bölümde; ilk olarak taşıma sözleşmesini daha sonra taşıyıcının sorumluluğu hakkında demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolundaki düzenlemelerin tarihi gelişimlerini inceledik. Belirtelim ki bu bölümün karayolu taşımacılığının tarihsel gelişimiyle ilgili kısmında ülkemizin de taraf olduğu CMR Konvansiyonu’nun uygulanma sahasıyla alakalı bilgilere de yer verdik.

İkinci bölümde; taşıyıcının sorumluluğunun şartları ve sorumluluğun hukuki niteliği incelenmiştir. Bu bölümde taşıyıcının sorumsuzluğuna ilişkin olarak açıklamalarımızı her ne kadar TTK çerçevesinde yapmış olsak da CMR hükümlerinde farklılık arz eden durumlara da değinilmiştir.

Üçüncü bölümde ise, taşıyıcının sorumsuzluk halleri ile ispat külfeti incelenmiştir. Bu kısımda, taşıyıcının sorumsuzluğuna yol açan nedenlerden önce genel; akabinde ise özel nedenler irdelenmiş, sorumluluktan doğan tazminat ile ispat külfetine dair hususlara da ayrıntısıyla değinilmiştir.

Çalışmamız, her bölümle alakalı genel bir değerlendirmenin ve çözüm önerilerinin yer aldığı sonuç bölümüyle nihayete erdirilmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### TAŞIMA SÖZLEŞMESİ VE TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN TARİHSEL GELİŞİMİ

#### 1.1. Taşıma Sözleşmesi

##### 1.1.1. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları

###### 1.1.1.1. Tanım

TTK'nin "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabında taşıma sözleşmesini tanımlayan bir düzenleme bulunmamaktadır. TTK, yalnızca bu sözleşmenin tarafı olan taşıyıcıyı tanımlamakla yetinmiştir. Buna göre taşıyıcı, aldığı yükü veya yolcuyla teslim edilmesi ya da ulaştırması gereken noktalara ulaştırma ve bu ulaştırma karşılığında ücret talep etme hakkına sahip olan kişidir (TTK m. 850).

Buradan hareketle taşıma sözleşmesini; taşıyıcının, ücret karşılığında yolcu veya yükü bir noktadan diğer bir noktaya taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlayabiliriz<sup>10</sup>. Şu durumda CMR kapsamında taşıma sözleşmesi ise; ücret karşılığında, ulusal ve uluslararası sahada karayolu ile yük ya da eşya taşınmasını öngören sözleşme olarak tanımlanabilir<sup>11</sup>.

Belirtelim ki çalışmamızın kapsamını karayolu ile yapılan yük taşımacılığındaki taşıyıcının sorumsuzluk halleri oluşturduğundan aksi belirtilmedikçe "taşıma" ibaresi yük taşımalarının karşılığı olarak kullanılmıştır.

###### 1.1.1.2. Unsurları

###### 1.1.1.2.1. Taşıma İşinin Üstlenilmesi

Taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için, taşıyıcının taşıma işini asli edim olarak yüklenmiş olması gerekir<sup>12</sup>. Yük taşımalarında taşıma işinin üstlenilmesi ise,

---

<sup>10</sup>Benzer tanımlar için bkz. **Arkan, Sabih:** Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sevinç Matbaası, Ankara 1982, s. 10; **İmrak, Kerem:** Karayolu Taşımacılığında CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı, Bilge Yayınevi, Ankara 2017, s. 15; **Uslu, Murat:** CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Seçkin Yayınevi, Ankara 2010, s. 35; **Erdil, Engin:** Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, 2.Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015, s. 10; **Gençtürk, Muharrem:** Uluslararası Konvansiyonlara Göre Taşıyıcının Eşya Taşımalarında Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 12.

<sup>11</sup>İmrak, s. 15.

<sup>12</sup>Gençtürk, s.13.

taşıyıcının yükü kendi sorumluluğu altında bir yerden bir yere ulaştırmasını ifade eder<sup>13</sup>. Taşıyıcının sorumluluğunun başlaması için de yükün taşıyıcıya teslim edilmesi, eş deyişle onun hâkimiyet alanına bırakılması gerekir.

Uygulamada bazı durumlarda, gönderenin bir adamı taşınan yüke refakat etmek amacıyla yolculuğa katıldığı görülmektedir. Bu durumlarda taşınan yükün, taşıyıcının sorumluluk alanına geçtiği ve ortada bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilip bahsedilmeyeceği açısından gönderenin adamına verilen görevin niteliğine bakılması gerekir. Verilen görev taşıyıcının sorumluluğunu hafifletici, yani taşıyıcıya düşen gözetim ve koruma borcunun yerine getirilmesini kolaylaştırıcı nitelikte değilse taşıma sözleşmesinin varlığı kabul edilmelidir<sup>14</sup>.

Taşıma işinin asli edim olarak yüklenilmesi sözleşmenin ayırıcı unsuru olduğundan bir sözleşmenin taşıma sözleşmesi olup olmadığının tespitinde bu unsura bakılmalıdır. Dolayısıyla bir kişinin taşıma işinde kullanılmak üzere motorlu aracı ile birlikte şoför olarak kendi hizmetini başkasına tahsis etmesini öngören sözleşmeler, taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilemez<sup>15</sup>. Zira motorlu aracını ve zamanını ortaya koyan kişi, taşıma işini kendi sorumluluğu altında yerine getirmemekte, sadece motorlu aracı ve şoför olarak kendisini başkasının yararlanmasına sunmayı amaçlamaktadır<sup>16</sup>.

#### *1.1.1.2.2. Ücret*

Taşıma sözleşmesinin bir diğer önemli unsuru da taşıma işinin ücret karşılığında yapılmasıdır. Dolayısıyla ücret unsurunu barındırmayan taşıma işleri hakkında TBK'nin vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanır (TBK m. 502/2). Bununla beraber taşıyıcının tacir olması durumunda, sözleşmede ücretin öngörülmemesi, o sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine engel değildir<sup>17</sup>. Zira TTK m. 20'ye göre tacir, kararlaştırılmamış olsa bile ticari işletmesiyle ilgili gördüğü iş veya hizmetler için ücret isteyebilir. Şu halde tacir taşıyıcının, taşımayı ücret karşılığında gerçekleştirmesi kuraldır.

---

<sup>13</sup> Arkan, s. 13.

<sup>14</sup> Arkan, s. 14.

<sup>15</sup> Arkan, s.14.

<sup>16</sup> Arkan, s. 14.

<sup>17</sup> Uslu, s. 40.

Taşımanın ücretsiz yapıldığı ve dolayısıyla ortada bir taşıma sözleşmesi bulunmadığını iddia eden tacir taşıyıcı bu hususu ispatla yükümlüdür<sup>18</sup>.

Ücretin mutlaka para olması gerekmez. Taraflar, taşıma karşılığında maddi değeri olan herhangi bir menfaati ücret olarak belirleyebilirler<sup>19</sup>. Örneğin, taşıma işi karşılığında bir şeyin verilmesi de ücret kavramına dâhildir. Nitekim taraflar ücret miktarını kararlaştırmakta da serbesttirler.

Taşıma ücreti gönderen veya TTK m. 871'e göre gönderilen tarafından ödenir. Sözleşmede ücretin gönderen tarafından ödeneceğine ilişkin bir düzenleme yoksa ücret, eşyayı kabul eden gönderilen tarafından ödenmesi gerekir<sup>20</sup>. Nitekim bu durum TTK m. 871/2'de; “*İstem hakkını, birinci fıkranın birinci cümlesine göre ileri süren gönderilen, taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür. Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemişse yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen, makul olması şartıyla, gönderen ile taşıyıcı arasında kararlaştırılan taşıma ücretini ödemek zorundadır.*” şeklinde ifade edilmiştir.

## **1.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ve Sözleşmeyle İlgili Diğer Kişiler**

### **1.1.2.1. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları**

#### **1.1.2.1.1. Gönderen**

Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafı olan ve bu sözleşmeyi kendi adına yapan kişiye gönderen denilmekle beraber; gönderenin mutlaka taşınacak yükün sahibi olması gerekmez<sup>21</sup>.

Gönderenin başka birisi olması çoğu kez ortada komisyonculuk ilişkisi olduğunu gösterir<sup>22</sup>. Bu hallerde taşıma sözleşmesini kendi adına ve müvekkili hesabına yapan kişi yani taşıma işleri komisyoncusu, taşıma sözleşmesinin tarafıdır. Müvekkil, yani yük sahibi ise taşıma sözleşmesi dışında bir üçüncü kişidir. Taşıma sözleşmesi, müvekkil adına hareket eden bir temsilci aracılığıyla da yapılabilir. Bu halde gönderen, adına hareket edilen kişidir.

---

<sup>18</sup>Uslu, s. 40.

<sup>19</sup> Uslu, s. 39; Gençtürk, s. 17-18.

<sup>20</sup> Gençtürk, s. 19.

<sup>21</sup> Gençtürk, s. 24; Yavaş, s.28.

<sup>22</sup> Arkan, s. 19.

#### 1.1.2.1.2. Taşıyıcı

TTK m. 850'ye göre taşıyıcı, ücret karşılığında yolcu veya yük taşıma işini üzerine alan kişi olarak tanımlanmıştır. Taşıyıcı, uygulamada çoğunlukla tacirdir<sup>23</sup>. Ancak taşıyıcının işletmesi esnaf işletmesinin boyutlarını aşmıyorsa tacir sayılamaz. Örneğin, Yargıtay'ın eski tarihli bir kararında<sup>24</sup>, atlı arabasını taşımada kullanan kişiyi, işlerinin hacmi ve öneminin ticari muhasebeyi gerektirmemesi gerekçesiyle tacir saymamıştır. Taşımacılıkla uğraşan ticaret ortaklıkları ise TTK m. 16 gereğince tacirdir.

Taşıyıcının taşıma işini sürekli olarak yapması, eş deyişle taşımacılığı sanat ve meslek edinmiş olması durumunun gerekli olup olmadığı tartışmalıdır. Bu konuda bir görüşe göre<sup>25</sup>; arızı olarak taşımacılık yapan kişilere de taşımayla ilgili TTK hükümlerinin uygulanacağını düzenleyen TTK m. 851 karşısında, taşımacılığın arızı mi yoksa sürekli mi yapıldığı sorusunun pratik önemi kalmamıştır. Buna karşılık bizim de katıldığımız görüşe göre<sup>26</sup>; taşıma sözleşmelerine ilişkin düzenlemelerin, taşıyıcı olmayan kişiler tarafından yapılan taşıma işlerine uygun düştüğü ölçüde kıyasen uygulanacağı hükmü ile hâkime sınırlı da olsa takdir hakkı verilmiştir. TTK m. 850/3 ve m. 851 birlikte değerlendirildiğinde TTK açısından taşıyıcı sıfatını kazanabilmek için onun taşıma işini sürekli olarak yapması gerekir.

Taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra asıl taşıyıcı, taşıma işinin ifası için yardımcı kullanılabilir veya taşıma işini yapacağı sözleşmeyle alt, yani fiili taşıyıcılara devredebilir. Taşıyıcının bu imkânları sebebiyle yardımcı ve fiili taşıyıcı kavramlarını da aşağıda incelemeyi uygun gördük.

#### 1.1.2.2. Taşıyıcının Yardımcısı

##### 1.1.2.2.1. Taşıyıcının Kendi Adamları

Kişisel amaçları veya mesleki ve ticari faaliyetleri için yardımcı kullanan ayrıca borçlarını ifa etmek için adam çalıştıran kişilerin, bu şahısların vermiş oldukları zararlardan kaynaklanan sorumlulukları esas itibarıyla TBK m. 66 ile TBK m. 116'da düzenlenmiştir. Dolayısıyla kavramın anlaşılması için öncelikle bu düzenlemeleri incelemek gerekir.

<sup>23</sup> Arkan, s. 20.

<sup>24</sup>bkz.Arkan, s. 20 dn 67'deki karar.

<sup>25</sup>İmrak, s. 15; Uslu, s.37; Gençtürk,s. 26 dn. 89'daki kararlar.

<sup>26</sup>Yavaş, s. 30; CMR'de taşıyıcının taşıma işini meslek edinmesi gerekliliğine ilişkin bir düzenleme mevcut değildir, Gençtürk, s. 27; Uslu, s. 36.

TBK m. 66'ya göre çalışan, adam çalıştırmanın fiilen emri, talimatı ve nüfuzu altında görev yapan kişidir<sup>27</sup>. Yani çalışanın adam çalıştırana tabi olması, onun emri altında çalışması gerekir<sup>28</sup>. Bu bağlamda bir iş sözleşmesinin bulunduğu her durumda istihdam ilişkisinin bulunduğu da kabul edilmektedir<sup>29</sup>. Ancak çalışan için iş sözleşmesinin varlığı mutlak bir şart olmayıp, alt üst ilişkisi içinde istihdam edenin hiyerarşisi altında ve onun gözetimi ve denetiminde görev yapması yeterlidir<sup>30</sup>. TBK m. 116'da ise yardımcı kişi kavramı düzenlenmiştir. Hükme göre yardımcı kişi sayılmak için istihdam eden ile hiyerarşik bir ilişkinin bulunmasına gerek olmadığı gibi, bu kişinin gözetim ve denetim altında olmasına da gerek yoktur<sup>31</sup>. İki hüküm arasındaki diğer fark ise istihdam edenin sözleşmeden doğan bir borcunu ya da bir borç ilişkisinden doğan hakkını ifa ederken yardımcı şahıs bulundurması gereğidir<sup>32</sup>. Ayrıca TBK m. 116'daki yardımcı kişi kavramı, TBK m. 66'da düzenlenen çalışan kavramından geniş bir kavramdır. Bu kavramın kapsamına borcun ifası esnasında ifaya yardım edenler girdiği gibi, borçlunun borcun ifasını tamamen kendisine bıraktığı ve ikame kişi adı verilen kimseler de dâhildir<sup>33</sup>.

TTK m. 879'da iki adet yardımcı kavramına yer verilmiştir<sup>34</sup>. Bunlardan ilki taşıyıcının kendi adamları, diğeri ise taşıma işinin yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerdir. Hüküm uyarınca ele aldığımız ilk kavram olan "taşıyıcının kendi adamları" kavramı, genel olarak taşıyıcıya ait işletmede bir hizmet sözleşmesine dayanarak sürekli biçimde görev yapan kişileri ifade eder<sup>35</sup>. Belirtelim ki taşıyıcının işletmesi, taşıma işini taahhüt ve icra eden işletmedir ve bu halde taşıyıcının başka bir işletmesinde görev yapan kişiler taşıyıcının kendi adamı olarak nitelendirilmezler<sup>36</sup>. Bununla beraber bahsi geçen bu kişiler taşıma işinin icrası sırasında verilen göreve binaen taşıma işine katılıyorlarsa taşıma açısından taşıyıcının kendi adamı sayılırlar<sup>37</sup>. Dolayısıyla bu anlamda taşıma işinin icrasına

---

<sup>27</sup> Eren, s. 618.

<sup>28</sup> Oğuzman, C. II, s. 148.

<sup>29</sup> Eren, s. 623.

<sup>30</sup> Oğuzman, C. II, s. 149.

<sup>31</sup> Oğuzman, C. II, s. 147.

<sup>32</sup> Eren, s. 620.

<sup>33</sup> Adıgüzel, s. 130.

<sup>34</sup> Aynı ayırım CMR'de de görülmektedir, bkz. Akıncı, s. 199.

<sup>35</sup> Arkan, s. 96; Yeşilova, s. 57.

<sup>36</sup> Canbolat, Ayşe Gül: Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 2009, s. 76.

<sup>37</sup> Adıgüzel, s. 131.

katılan araç şoförü, ambar memurları, bekçiler bile taşıyıcının kendi adamı sayılırlar. Buna karşılık taşıma sözleşmesinin ifasıyla ilgisi olmayan büro personeli veya temizlikçiler TTK m. 879/a uyarınca taşıyıcının kendi adamları sayılmazlar<sup>38</sup>.

CMR taşıyıcının yardımcıları ile onların fiillerinden dolayı taşıyıcının sorumluluğunu 3. maddede düzenlemiştir. Bu kişiler taşıyıcıya bağlı olarak çalışan kişiler olup, taşıyıcı tarafından istihdam edilmekte ve taşıyıcı ile bu kişiler arasında bir bağ bulunmaktadır<sup>39</sup>. Konvansiyonun Fransızca metnine baktığımızda bu kişiler için *préposés* kelimesi kullanıldığı ve sadece hizmet sözleşmesi çerçevesinde, taşıyıcıyla aralarında bağıllık ilişkisinin bulunduğu çalışanları kapsadığını görürüz<sup>40</sup>. Konvansiyonun Türkçe çevirisinde ise Fransızca metne paralel olarak, taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin fiillerinden sorumlu olacağını belirtilmiştir. Dolayısıyla Türk Hukukuna göre bağımsız taşıyıcıların bu kapsama dâhil olmayacağı söylenebilir<sup>41</sup>.

#### *1.1.2.2.2. Taşıyıcının Yararlandığı Kişiler*

Taşıyıcının yararlandığı kişiler, taşıma sözleşmesinden doğan borçların ifasında kullanılan ve taşıyıcının kendi adamları dışındaki kişilerdir<sup>42</sup>. Bunlar taşıma işinin tamamına, belli bir bölümüne ya da bir aşamasında katılabilirler. Söz konusu katılım taşımanın icrası sırasında olabileceği gibi teslim sırasında da olabilir<sup>43</sup>.

Bu kişilerin taşıma işini ifasına direkt olarak katılmaları gerekli olmadığından, taşıma işine dolaylı yoldan bağlantılı olan bir işin görülmesinde kullanılmış olmaları dahi yeterlidir<sup>44</sup>. Dolayısıyla taşıma işi başlamadan önce yükün konulduğu deponun sahibi ve orda çalışanlar bu kapsamda taşıyıcının yararlandığı kişiler olarak kabul edileceklerdir<sup>45</sup>.

---

<sup>38</sup> Eski TTK m. 782 açısından aksi yönde bkz. **Arkan**, s. 97.

<sup>39</sup> **Akıncı**, s. 199.

<sup>40</sup> **İmrak**, s 48-49.

<sup>41</sup> **Yeşilova**, s. 57.

<sup>42</sup> **Canbolat**, s. 76.

<sup>43</sup> **Seven**, s. 102.

<sup>44</sup> **Canbolat**, s. 77.

<sup>45</sup> **Arkan**, s. 97.

Bu kişiler ile taşıyıcı arasında süreklilik gösteren bir ilişki söz konusu değildir. Taşıyıcı, bu kişilerden taşıma işinin icrası sırasında yararlanır ve işin tamamlanmasıyla da aradaki ilişki son bulur<sup>46</sup>.

Taşıyıcının yararlandığı kişilerden biri de taşıma işinin ifasının devredildiği ve TTK m. 888’de düzenlenen fiili taşıyıcılardır<sup>47</sup>. Ayrıca yükleme, boşaltma ve benzeri işlerin yalnızca o taşıma açısından taşıyıcı tarafından kendisine bırakılan kişiler de taşıyıcının yararlandığı kişiler kapsamındadır<sup>48</sup>. Buna karşılık TTK m. 877 ve CMR m. 17/3’de düzenlenen taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişi veya onun temsilcileri bu kapsama girmezler<sup>49</sup>. Bu kişiler, TTK m. 879/a ve CMR m. 3’e uygun olarak taşıyıcının kendi adamı kavramı içinde değerlendirilirler<sup>50</sup>.

### ***1.1.2.3. Fiili Taşıyıcı***

Sözleşme ile taşıma işini üstlenen taşıyıcı, işin yerine getirilmesini kural olarak başka taşıyıcılara devredebilir. Fakat taşımayı üstlenen kişi, taşıma işini tamamen başka taşıyıcılara devretse dahi yine de taşıyıcı sayılır. Ancak bazı durumlarda taşımanın bizzat taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi, gönderen açısından önem arz edebilir. Örneğin, çok hassas bir makinenin taşınması konusunda tecrübesi, özel bir tür taşıt sahibi olması gibi nitelikleri olan taşıyıcının, bu nedenlerle taşıma işi için seçildiğini biliyorsa taşıma işini başkalarına devir yetkisi ortadan kalkar<sup>51</sup>.

Taşıma işinin başkalarına devri halinde asıl taşıyıcı ile sözleşme yaparak taşımayı gerçekleştirmeyi üstlenen sonraki taşıyıcılara “fiili taşıyıcı” denir<sup>52</sup>. Gönderen ile yolun tamamı için sözleşme yapan asıl taşıyıcı, taşıma işinin tümünden sorumludur. Buna karşılık, taşımanın belirli bir bölümünü üstlenen fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcıya karşı kendi bölümünden sorumlu olur. Bu kuralın istisnası ise, gönderen tarafından düzenlenip asıl taşıyıcıya verilen

---

<sup>46</sup> Akıncı, s. 199; Yeşilova, s. 58.

<sup>47</sup> Yeşilova, s. 58.

<sup>48</sup> Yeşilova, s. 59.

<sup>49</sup> Adıgüzel, s. 134.

<sup>50</sup> İmrak, s. 49.

<sup>51</sup> Arkan, s. 21; Uslu s. 37.

<sup>52</sup> Doktrinde fiili taşıyıcı kavramı yerine ara taşıyıcı kavramı kullanıldığı da görülmektedir, bkz. Arkan, s. 21; Gençtürk s. 26.

taşıma senedinin, yük ile birlikte fiili taşıyıcıya teslim edilmesidir (TTK m. 888)<sup>53</sup>. TTK m. 888/1 düzenlemesi göz önüne alındığında fiili taşıyıcı, taşıtanla taşıma sözleşmesini kuran taşıyıcının dışında, sözleşmeye yabancı olan ve taşıma işinin bir kısmını ya da tamamını icra eden kişi olarak tarif edilebilir<sup>54</sup>. Görüldüğü üzere TTK anlamında fiili taşıyıcı olabilmek için taşıma işinin kısmen ya da tamamen icra edilmesi gerekir. Dolayısıyla taşıma işini sade taahhüt eden kişi değil, aynı zamanda bu taahhüdü bizzat ifa eden kişi fiili taşıyıcı sıfatını kazanabilir<sup>55</sup>.

Taşıyıcı, yolun belirli bir noktasına kadar taşıma ve bundan sonraki kısım için taşıma işini devredeceği kişileri seçme ve sözleşme yapma yetkisini haiz olabilir. Taşıyıcı, sonraki taşıma sözleşmesini gönderenin ad ve hesabına yapmaya yetkili ise vekil; kendi adına fakat gönderen hesabına yapmaya yetkili ise komisyoncu sayılır (TTK m. 917)<sup>56</sup>. Bu hallerde taşıyıcının sorumluluğu olayın özelliğine göre TTK m 928 vd. veya TBK m. 506 vd. hükümlerine tâbi olur. Komisyoncu sıfatıyla hareket edilen durumlarda yapılacak yeni taşıma sözleşmelerinin göndereni ise ilk taşıyıcı olur<sup>57</sup>.

Fiili taşıyıcı, yükün taşınması işinin tamamen kendisine bırakıldığı kişiler ve müteakip taşıyıcı olarak ikiye ayrılır:

#### *1.1.2.3.1. Yük Taşımasının Kendilerine Bıraktığı Kişiler*

Taşıma işinin ifasının tamamen ya da kısmen kendisine bırakıldığı kişiler, yük taşınmasının bir sözleşmeyle kendisine bırakılan fiili taşıyıcılardır<sup>58</sup>. Asıl taşıyıcı, kendi ad ve hesabına üstlendiği taşıma işini şahsen ifa etmeyip yine kendi ad ve hesabına yapacağı başkaca taşıma sözleşmeleriyle fiili taşıyıcılara devretme hakkına sahiptir<sup>59</sup>. Fakat taşıyıcının yapacağı bu sözleşmeler ile sorumluluktan kurtulmamakta, gönderene karşı taşıma işinin tümünden sorumlu olmaya devam etmektedir<sup>60</sup>. Bu durum TTK m. 888/3'te asıl taşıyıcı ve fiili taşıyıcı yapılan taşımadan müteselsilen sorumludur şeklinde belirtilmiştir.

<sup>53</sup> Gençtürk, s. 26-27; Yavaş, s. 33-34.

<sup>54</sup> Yavaş, s. 35.

<sup>55</sup> Yavaş, s. 35.

<sup>56</sup> Arkan, s. 22.

<sup>57</sup> Arkan, s. 22.

<sup>58</sup> Adıgüzel, s. 134.

<sup>59</sup> Bu hak TBK m. 83'ten kaynaklanmaktadır. Hükme göre borçlu, alacaklının menfaati bulunmadıkça borcunu şahsen ifa etmekle yükümlü değildir, ayrıca bkz. Arkan, s. 104.

<sup>60</sup> Görçün, s. 154.

TTK'ya göre sorumluluğun fiili taşıyıcılar hakkında uygulanabilmesi için asıl taşıyıcının yükün taşınması işini üstlenmesi ve sonradan fiili taşıyıcılarla sözleşme yaparak taşıma işini onlara devretmiş olması gerekir<sup>61</sup>.

TTK m. 879'da düzenlenen taşıma işinin ifası için yararlanılan kişiler kavramının fiili taşıyıcıları da kapsadığını yukarıda belirtmiştik<sup>62</sup>. Şu durumda fiili taşıyıcının varlığı durumda hak sahibi talep hakkını TTK m. 879'a mı TTK m. 888'e mi dayandıracacağı sorusu akla gelebilir. Kanaatimizce bu durumda hak sahibinin talep hakkını hangi hükme dayandıracacağı hususunun fiili taşıyıcının taşımadaki davranışları temel alınarak belirlenmelidir<sup>63</sup>. Şu durumda fiili taşıyıcı, TTK m. 868 anlamında kendisine verilen talimatları yerine getiriyor ya da yükü korumak için verilen talimatları uyguluyorsa TTK m. 879 gereğince hak sahibi asıl taşıyıcıya karşı talepte bulunabilir. Buna karşılık böyle bir durum yok ve fiili taşıyıcı da asıl taşıyıcı ile yaptığı sözleşme gereğince geniş bir hareket serbestisine sahipse TTK m. 888 gereğince hak sahibi hem asıl hem de fiili taşıyıcıdan talepte bulunabilir<sup>64</sup>.

#### *1.1.2.3.2. Müteakip Taşıyıcılar*

TTK m. 888'e göre fiili taşıyıcı kavramının içine taşıyıcının yerine geçen alt taşıyıcılar da girer. Hükmün içeriğine alt taşıyıcılar dışında, birinci taşıyıcıdan sonra gelen ve taşınacak yük ile taşıma senedini teslim eden taşıyıcılar da girmektedir. Fakat CMR m. 34'de düzenlendiği gibi taşıma senedini teslim ederek sözleşmeden doğacak tüm borçlardan sorumlu olanlar şeklinde bir ayırım TTK'da bulunmamaktadır. Dolayısıyla TTK m. 888 açısından taşıma senedi düzenlensin ya da düzenlenmesin fiili taşıyıcı, yükü taşıyan asıl taşıyıcı dışındaki bütün taşıyıcılardır<sup>65</sup>.

Görüldüğü üzere TTK ile CMR bu hususta ayrılmaktadır. Zira CMR'ye göre taşıyıcı yerine geçen müteakip taşıyıcılar CMR kapsamında düzenlenmiş taşıma senedini yüklerle birlikte devralmak zorunda iken TTK'ya göre müteakip taşıma olsa dahi böyle bir zorunluluk bulunmamaktadır<sup>66</sup>. Fakat bu zorunluluğun bulunmaması TTK m. 888'de müteakip taşıyıcıların düzenlenmediği anlamına da gelmemelidir. Diğer bir deyişle taşıma senedi

---

<sup>61</sup> Arkan, s. 104.

<sup>62</sup>bkz. 2.4.1.1.2.

<sup>63</sup> Adıgüzel, s. 136.

<sup>64</sup> Adıgüzel, s. 137.

<sup>65</sup> Yavaş, s. 35.

<sup>66</sup> Görçün, s. 155.

devralınarak yapılmış tek taşıma sözleşmesini kabul eden müteakip taşıyıcılar söz konusu olsa bile bu hüküm kapsamında değerlendirileceklerdir<sup>67</sup>.

Müteakip taşıyıcıların yük üzerindeki hak sahiplerine karşı olan sorumlulukları TTK m. 888'de düzenlenmiş olup, çoğu zaman hak sahibi olan gönderenin, uğradığı zararlardan dolayı müteakip taşıyıcıya direkt başvurabilmesi mümkün kılınmıştır<sup>68</sup>.

CMR açısından, taşıyıcının müteakip taşıyıcıların fillerinden sorumluluğu 34 ile 40. maddeler arasında düzenlenmiştir. CMR m. 34'e göre, taşıyıcının üstlendiği taşıma işinin tamamı için bir taşıma senedi varsa bu senetle birlikte taşıma işinin devri durumunda sonraki taşıyıcı önceki asıl taşıyıcı ile gönderen arasındaki sözleşmeye katılır ve taşımanın tümünden sorumlu olur<sup>69</sup>. Buna karşılık müteakip taşıyıcılara taşıma senedi olmadan ya da senedin düzenlenmediği hallerdeki devirlerde ise CMR m. 3 uygulanır<sup>70</sup>.

#### ***1.1.2.4. Taşıma Sözleşmesiyle İlgili Diğer Kişiler***

##### ***1.1.2.4.1. Gönderilen***

Taşınan yükün yolculuk sonunda teslim edileceği kişiye gönderilen denir<sup>71</sup>. Gönderilenin tespiti açısından taşıma senedinin (TTK m. 856) veya ilmühaberinin (TTK m. 859) düzenlenip düzenlenmediğine bakmak gerekir<sup>72</sup>. Böyle bir belge düzenlenmişse gönderilen, senedin emrine düzenlenmiş olduğu kişidir. Senedin, sonradan usulüne uygun şekilde devredildiği kişi de gönderilen sıfatını kazanır (TTK m. 869/2). Bu kişi, elinde bulunan senedi taşıyıcıya ibraz ederek eşyanın teslimini istemekle birlikte kendisine tanınan diğer hakları da kullanabilir (TTK m. 869/2).

Böyle bir senet veya ilmühaber düzenlenmemişse gönderilen taşıma sözleşmesinde gösterilmelidir. Sözleşmede de gönderilen gösterilmemişse, gönderen aynı zamanda gönderilen sayılır<sup>73</sup>. Senedin veya ilmühaberinin düzenlenmediği durumlarda sözleşmede gönderenden farklı bir kişi gönderilen olarak gösterilmişse, bu kişi de taşıma sözleşmesinden doğan hakları kullanmaya yetkilidir (TTK m. 869).

---

<sup>67</sup> Akıncı, s. 202.

<sup>68</sup> Arkan, s. 105.

<sup>69</sup> Görçün, s. 157.

<sup>70</sup> Akıncı, s. 199-200.

<sup>71</sup> Seven, Vural: Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınevi, Ankara 2010, s. 28.

<sup>72</sup> Gençtürk, s. 34.

<sup>73</sup> Arkan, s. 26.

TTK m. 871/2'ye göre taşıma ücreti ve taşımayla ilgili diğer masrafların, kural olarak gönderilen tarafından taşıma senedine göre saptanacak olan meblağ üzerinden ödenmesi gerekir<sup>74</sup>. Görülüyor ki burada gönderilenin eşyayı kabul etmesine bir hukuki sonuç bağlanmıştır.

#### 1.1.2.4.2. Yük İlgilileri

Taşınacak yükün ilgilileri, şayet gönderen veya gönderilen konumunda iseler haklarını TTK'nin ilgili hükümlerine dayanarak kendileri korurlar. Gönderen veya gönderilenin, yük sahibinden başkası olma ihtimali de vardır. Bunun tipik örneğini, gönderen veya gönderilenin komisyoncu olduğu durumlar oluşturur. Şu durumda gönderen olmayan yük sahibinin çıkarlarını komisyoncu koruyacaktır<sup>75</sup>.

TTK'nin taşıma sözleşmelerini düzenleyen hükümleri, sözleşme dışı olan yük sahibine herhangi bir hak tanımamaktadır. Fakat bu kişiye genel hükümlerden yararlanarak taşıyıcıya karşı kullanabileceği haklar tanınabilir<sup>76</sup>. Örneğin yükün maliki, şartların varlığı halinde TBK m. 49'a dayanarak taşıyıcıya karşı tazminat davası açabilir. Ayrıca TTK m. 917/3'ün komisyon sözleşmesine yaptığı atıfla yük sahibi, şartların varlığı halinde;TBK m. 509'a dayanarak taşıyıcıya karşı komisyoncunun taşıma sözleşmesinden doğan haklarını da kullanabilir<sup>77</sup>.

### 1.1.3. Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, TTK'de, CMR'de ve KTK'de düzenlenen bir sözleşmedir. *"İhtiyaçların karşılanması amacı ile 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>78</sup>. Buna göre karayoluyla eşya taşıma

---

<sup>74</sup> Seven, Gönderilen, s. 32-33.

<sup>75</sup> Arkan, s. 29.

<sup>76</sup> Gençtürk, s. 35.

<sup>77</sup> Ayrıca bkz. TBK m. 40.

<sup>78</sup> Tüzüner, **Özlem:** Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBB Dergisi, C. 25, S. 101, Ankara 2012, s. 171. (<https://www.jurix.com.tr/article/11060>) (E.T. 11.05.2019)

sözleşmesi sıralama olarak satış veya kira gibi sözleşmelerin ifasını temin amacı güden ardıl bir sözleşmeye tekabül edebileceği 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>79</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>80</sup>. Zira bu sözleşme ile eşyanın varma yerine ulaşmasına kadar yapılan taşıma faaliyetleri bir bütün olarak üstlenilmektedir<sup>81</sup>.

Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, taşıma işi karşılığında ücret ödenmesi konu edinmesi nedeniyle eksik iki tarafa borç yükleyen değil, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir<sup>82</sup>. Zira sözleşmenin kanuni tanımında ücret, taşıma işinin karşılığı olarak alınmaktadır (TTK m. 850/2).

Doktrinde taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları bakımından görüş birliği bulunmamaktadır<sup>83</sup>. Bu nedenle görüşlerin ayrıldığı noktaya odaklanmak gerekir. Zira bu görüşlerin hepsinde, ücret ve taşıma işi taahhüdü kabul edilmektedir. Ancak “taşıyıcının yüke zilyet olması” unsuru, taşıma sözleşmesinin aynı bir sözleşme mi yoksa rızai bir sözleşme mi olduğuyla ilgilidir<sup>84</sup>. Bu konuda doktrinde genel görüş, taşıma sözleşmesinin rızai bir sözleşme olduğu yönündedir<sup>85</sup>. Buna karşılık bazı yazarlar taşıma sözleşmesinin aynı sözleşme olduğu görüşünü savunmaktadırlar<sup>86</sup>.

TTK’ya göre taşıma sözleşmesi, tarafların karşılıklı ve 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.

---

<sup>79</sup> **Yılmaz, Zekeriya:** Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları, 3. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2014, s. 1599.

<sup>80</sup> **Gençtürk**, s. 22; **Arkan**, s. 29-30.

<sup>81</sup> **Kaya, Arslan:** Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), Prof. Dr. Hıfzı Velidedeoğlu’na Armağan, İÜHFİM, C. 56., S. 1-4, İstanbul 1998, s. 239-267, s. 239. (<https://dergipark.org.tr/download/article-file/95746>) (E.T. 11.05.2019)

<sup>82</sup> **Yılmaz**, s. 1599.

<sup>83</sup> Doktrindeki çeşitli tasnifler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Tüzüner**, s. 172-173.

<sup>84</sup> **Tüzüner**, s. 173.

<sup>85</sup> **Akıncı, Ziya:** Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999, s. 45 dn 50; **Gençtürk**, s.21.

<sup>86</sup>bkz. **Tüzüner**, s. 173 dn 35’deki yazarlar.

Taşıyıcının yüke zilyet olması sözleşmenin kurulmasıyla değil hüküm ve sonuç doğurmasıyla ilgilidir. Yani yükün taşıyıcının hâkimiyet alanına sokulması, sorumluluğun başlaması bakımından önem arz eder<sup>87</sup>.

## 1.2. Taşıyıcının Sorumluluğunun Tarihsel Gelişimi

### 1.2.1. Demiryolu ile Yapılan Taşımacılıkta

Demiryolu hatlarının işletmeye sunulması hem ulusal hem de uluslararası nitelikteki ticari faaliyetlerin yoğunluk kazanmasına neden olmuştur. Bu yoğunluk sonucunda, her devletin taşıma işinin kendi sınırları içinde geçecek olan kısmına, kendi hukuk kurallarını uygulamak istemesi nedeniyle, taşıma işinin tümü için tek bir taşıma sözleşmesi yapılamaması engeliyle karşılaşmıştır<sup>88</sup>. Bu durum, her ülke sınırında yeni bir taşıma sözleşmesi yapılması sonucunu doğurmuş ve yük ilgilileri uyuşmazlık durumunda yabancı oldukları hukuk düzeniyle karşılaşmışlardır<sup>89</sup>.

1874 yılında İsviçreli iki hukukçu hükümete başvurmuş olup bu sorunun bertaraf edilip demiryoluyla yapılan taşımaların yeknesak kurallara bağlanması için hükümetin izniyle 1875 yılında çalışmalara başlamışlardır<sup>90</sup>. Uzun süren çalışmalar sonucunda demiryolu ile eşya taşınmasına ilişkin ilk konvansiyon hazırlanmış ve 14.10.1890 tarihinde Almanya, Avusturya-Macaristan, Belçika, Fransa, Hollanda, İsviçre, İtalya, Lüksemburg ve Rusya tarafından imzalanmış ve 01.01.1893 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir<sup>91</sup>. Konvansiyonun 59. maddesine göre âkit devletler üç yılda bir toplanarak konvansiyonu gözden geçirmeyi ve konvansiyonun değişen koşullara uyarlanmasını kabul etmişlerdir. 16.06.1898'de Paris'te ve 19.09.1906 tarihinde Bern'de yapılan toplantıda ise değişen hükümlerin yürürlüğe girmesinden itibaren her beş yılda bir toplantı yapılacağı kabul edilmiştir<sup>92</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması, 1914 yılında yapılması planlanan toplantıyı engellemiş ve toplantı ancak savaşın bitiminden sonra 1923 yılında yapılabilmektedir. Bu

---

<sup>87</sup> **Tüzüner**, s.175; **Arslan**, s. 240 dn 8.

<sup>88</sup> **Arkan, Sabih**: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Olgaç Matbaası, Ankara 1987, (Arkan, Demiryolu) s. 5.

<sup>89</sup> **Özdemir, Turkey**: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, (Özdemir, Taşıma), s. 50.

<sup>90</sup> **Arkan**, Demiryolu, s. 5.

<sup>91</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 51.

<sup>92</sup> **Arkan**, Demiryolu, s. 6.

toplantı her ne kadar III. Revizyon toplantısı olarak anılsa da 1890 tarihli konvansiyondan hem şekil hem de içerik açısından tamamen farklı bir konvansiyon kabul edilmiştir. Kabul edilen konvansiyonda, demiryoluyla eşya taşınmasının yanında, yolcu ve bagaj taşımacılığı ilk defa uluslararası sahada düzenlemeye bağlanmıştır<sup>93</sup>. Eşya taşımacılığıyla ilgili olan konvansiyon CIM; yolcu ve bagaj taşımacılığıyla ilgili olan konvansiyon ise CIV olarak kısaltılmış ve 23.10.1924 tarihli bu iki konvansiyon, 01.10.1928 yılında yürürlüğe girmiştir. 1933 yılında Roma’da yapılan toplantıda ise 1924 yılında kabul edilen konvansiyonlar tamamen kaldırılmış ve 01.10.1938’de yürürlüğe girmek üzere iki yeni konvansiyon kabul edilmiştir<sup>94</sup>.

1943 yılında yapılması planlanan V. Revizyon toplantısı da II. Dünya Savaşı nedeniyle toplanamamış ve savaştan sonra 8-13 Mayıs 1950’de Olağanüstü Revizyon Toplantısı yapılmıştır. Bu toplantıda konteynerlerle yapılan uluslararası taşımalar ve kişilere ait vagonlar ve konteynerlerle yapılan taşımalara ilişkin Ekspertler Komisyonu kurulması öngörülmüştür. Olağanüstü Revizyon Toplantısı’ndan sonra 1952’de yapılan toplantıda, İngiltere’nin şart koşması nedeniyle demir ve denizyolu taşımaları için özel sorumluluktan kurtulma sebepleri kabul edilmiştir<sup>95</sup>. 1952 tarihli konvansiyonlar beş yıl sonra 1961 tarihinde yeniden gözden geçirilmiş ve 25.02.1961 tarihinde kabul edilen yeni metinler ise 01.01.1965 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Belirtelim ki 1952 ve 1961 tarihli konvansiyonlarda, yolcuların ölümü veya yaralanması durumunda demiryollarının sorumluluğu ve ödenecek tazminatlar açısından tam anlamıyla bir düzenleme yapılmamış olup sadece ölüm veya yaralama olayının meydana geldiği devlet hukukuna yetki tanınmasıyla yetinilmiştir. Bu sorunun önüne geçmek amacıyla 26.02.1966 tarihinde Bern’de bir Ek Konvansiyon kabul edilmiştir. Bu konvansiyonda yolcunun ölümü veya yaralanması durumunda demiryolunun sorumluluktan kurtulma sebepleri ve ödenecek tazminatların hesaplanma şekli hükme bağlanmıştır<sup>96</sup>.

---

<sup>93</sup> Arkan, Demiryolu, s. 6.

<sup>94</sup> Arkan, Demiryolu, s. 7.

<sup>95</sup> Arkan, Demiryolu, s. 8.

<sup>96</sup> Bu konuda son olarak 01.01.2017 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere “Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF) Ek C-Tehlikeli Malların Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Düzenlemeler (RID)” şeklinde bir metin düzenlenmiştir. Söz konusu metin için bkz. ([http://www.kugm.gov.tr/BLSM\\_WIYS/TMKDG/tr/Mevzuat/sozlesmeler/20170516\\_170808\\_64574\\_1\\_64.pdf](http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/TMKDG/tr/Mevzuat/sozlesmeler/20170516_170808_64574_1_64.pdf))

## 1.2.2. Denizyolu ile Yapılan Taşımacılıkta

Dünya ticaret hacmi, 19. yüzyılın ortalarına doğru sanayi devrimine paralel olarak büyük bir artış göstermiş ve bu artıştan deniz yolu ile yapılan taşıma işleri de payını almıştır. Bu dönemde hem taşınacak yük miktarları hem de yüklerin ulaştırılması gereken mesafeler artmıştır. Bunun sonucu olarak da konşimento ve çarterpartilerin standardizasyonu ihtiyacı doğmuştur<sup>97</sup>.

Zaman içinde çarter sözleşmelerindeki standardizasyon ihtiyacının giderilmesi ve tarifeli seferlerin artması donatanların bunlarla ilgili konferanslar yapması sonucunu doğurmuş olup 1875 yılında ise Avrupa-Kalkütta konferansı yapılmıştır. Bu konferansa paralel olarak İngiliz donatanlar da standart bir konşimento yaratarak uygulamaya koymuşlardır<sup>98</sup>. Söz konusu konşimento, kullanıldığı seferlerde donatan, kaptan ve diğer gemi adamlarının kusur ve ihmalleri nedeniyle yüke gelen kayıp ve hasardan dolayı sorumluluğu ortadan kaldırmaktaydı<sup>99</sup>.

1882 yılında İLA bu konşimentoyu esas alarak ihtiyaçlara daha çok cevap verebilecek yeni bir konşimento düzenlemiştir<sup>100</sup>. Anılan düzenlemenin amacı ise taşıyanın, seferin başlangıcındaki elverişsizlik ile yolculuk sırasındaki kusurundan kaynaklanan sorumluluğundan kurtulmasını önlemektir. Fakat yüke gelen kayıp ve hasar sebeplerinden birkaçı taşıyanın sorumluluk sahası dışında bırakılmaktaydı. Örneğin, denizcilikten kaynaklanan zararlardan dolayı yük zarara uğramışsa taşıyıcının sorumluluğu doğmamaktaydı. Buna karşılık zarar; savaş, isyan gibi olaylardan dolayı meydana gelmişse taşıyıcı yüke gelen zarardan dolayı sorumlu tutulurdu. Taşıyıcının mutlak sorumlu olduğu durumlardan biri de kaptan ve diğer gemi adamlarının yükleme, istifleme ve boşaltma sırasındaki kusur ve ihmallerinden doğan zararlardır<sup>101</sup>.

Taşıyanın sorumluluğuyla ilgili bu kayıtlar zaman içerisinde konşimentolarla sınırlı kalmamış ve 1893 yılında kanunlaştırılmıştır. Bu kanuna “Harter Kanunu” adı verilmiştir. Kanunu amacı, taşıyanın sorumluluk sahasını konşimento kayıtlarıyla daraltmak değil aksine

---

<sup>97</sup>Ülgener, Fehmi: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991, s. 31; Yazıcıoğlu, Emine: Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınevi, Eylül 2000, s. 1.

<sup>98</sup> Bu konşimentoya Eastern Bill of Lading denilmektedir.

<sup>99</sup>Ülgener, s. 32.

<sup>100</sup> Günay, M. Barış: Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları, Yetkin Yayınları, Ankara 2013, s. 26.

<sup>101</sup>Ülgener, s. 32.

genişletmekti<sup>102</sup>. Zira o zamanlarda deniz ticareti arzındaki artış donatan ve taşıyıcıların kuvvetlenmesine hatta kartelleşmesine sebep olmuştu. Öyle ki yirminci yüzyıla yaklaşıldığında donatan ve taşıyanlar hem çarterpartilerde hem de konşimentolarda çok geniş sorumsuzluk kayıtları koymaya başlamışlar ve sonuç olarak yükle ilgililer kayıp veya hasara ilişkin tazminatı elde edemeyecek duruma gelmişlerdi<sup>103</sup>. Bu kanuna göre taşıyıcı, yüke ilişkin tedbirlerde kusur veya ihmalden sorumlu olmakla birlikte geminin sevk idaresindeki kusur veya ihmallerden doğan zararlara ise yükle ilgili kişi katlanacaktır. Ayrıca geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden, yükün gemiye yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılmasından doğan zararlara taşıyıcı katlanacaktır. Fakat taşıyıcı bu zararların deniz tehlikeleri, korsanlık fiilleri, isyan ve ayaklanmalardan kaynaklandığını ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır<sup>104</sup>.

Harter Kanunu'nun tüm denizcilik işlerini etkilemesi nedeniyle 1921 yılında İngiltere de Harter Kanunu'na paralel bir düzenleme yapmaya karar vermiş ve bu hususta ILA'yı görevlendirmiştir<sup>105</sup>. Bunun üzerine ILA bir kongre düzenleyerek taşıma ilişkilerindeki menfaatleri göz önüne alarak sorumsuzluk kayıtlarını sınırlandırmış ve bu konuda birtakım kurallar kabul edilmiştir. "La Haye Kuralları" olarak bilinen bu düzenleme hedeflenen bağlayıcılığa erişememiş ve sonuç olarak 1924 yılında "Brüksel Konvansiyonu" yapılmıştır<sup>106</sup>. Fakat yılların getirdiği enflasyon artışı sonucunda bu konvansiyonda öngörülen sorumluluk sınırı<sup>107</sup> ihtiyaçları cevaplayamaz bir hal almıştır. Bu duruma paralel olarak ulaştırma sektörünün genişlemesi sonucunda ortaya konteyner kavramı da çıkmıştır. Konteynerlerin ortaya çıkardığı sorun, bunlara parça veya koli başına uygulanan sorumluluk sınırının uygulanması olmuştur. Örneğin, 50 tonluk bir konteyner tam kayba uğrasa bile taşıyıcının sorumluluğu 100 sterlini aşmayacaktı. Zaman içerisinde gelişen bu durumların cevaplanabilmesi amacıyla 1968 yılında La Haye kuralları tadil edilmiş ve bu tadilin sonucunda ortaya "Visby Kuralları" çıkmıştır.

Visby Kuralları'nda taşıyıcının sorumluluğu alternatif iki şekilde sınırlandırılmıştır. Bunlardan birincisi, koli veya parça başına sorumluluğun sınırlandırılmasıdır. Bu durumda sterlinin yerini frank almış ve sorumluluk sınırı 100 sterlinden 10.000 franka çıkartılmıştır.

---

<sup>102</sup> **Günay**, s. 27.

<sup>103</sup> **Kender, Rayegan**: Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984,

<sup>104</sup> **Ülgener**, s. 32-33.

<sup>105</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 65; **Yazıcıoğlu**, s.2.

<sup>106</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Kender**, s. 75 vd; **Günay**, s. 31 vd.

<sup>107</sup> Brüksel Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk sınırı parça veya koli başına 100 sterlindi.

İkinci olarak taşıyıcının sorumluluğunun kilo başına belirli bir meblağ ile sınırlanması olmuştur. Buna göre taşıyıcının sorumluluğu kilo başına en fazla 30 franktır. Belirtelim ki Visby Kuralları 1977 yılının temmuz ayında onaylayan devletler açısından yürürlüğe girmiştir<sup>108</sup>.

Zaman içerisinde Visby Kuralları da etkinliğini yitirmiştir. Uygulamada özellikle yükleme sırasındaki zararlardan dolayı taşıyıcının sorumluluğunu sınırlamak, hatta zararın tamamını koniŝmento hamiline yüklemek koniŝmentoya konulacak kayıtlarla mümkündü. Benzer şekilde geminin elverişsizliğı ile ilgili düzenlemeler ile soğutma gibi özel bakım gerektiren yükler hakkında düzenlemeler ihtiyaçlara cevap veremez hale gelmiştir<sup>109</sup>. Bunun üzerine Dünya Ticaret Komitesi 1971 yılında rizikoların taraflarca eşit şekilde paylaşılmasını sağlayacak bir konvansiyon düzenlenmesi kanaatine varmış ve 1978 yılında Hamburg Kuralları kabul edilmiştir<sup>110</sup>. 11.12.2008 tarihine gelindiğinde ise deniz taşımacılığında uluslararası sahada sağlanamayan yeknesaklığı sağlamak, hukuk güvenliğini desteklemek ve yük taşımacılığının verimliliğini arttırmak amacıyla Rotterdam Kuralları getirilmiştir<sup>111</sup>. Rotterdam kuralları önceki konvansiyonlardan farklı olarak; kapıdan kapıya taşımacılığı esas alan bir sorumluluk rejimi öngörmekte, yükün istiflenmesi, bağlanması ve sabitlenmesi gibi hususları düzenlemektedir<sup>112</sup>.

### 1.2.3. Havayolu ile Yapılan Taşımacılıkta

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar getiren ilk düzenleme 1929 tarihli Varşova Konvansiyonudur<sup>113</sup>. Bu konvansiyon, 1925 yılında I. Uluslararası Hava Hususi Hukuku Konferansı'nın CITEJA adında kurduğı komite tarafından hazırlanan ön tasarıya dayanır<sup>114</sup>. Varşova Konvansiyonu, 04.10.1929 tarihinde Varşova'da toplanan II. Uluslararası Hava Hususi Hukuku Konferansı'nda kabul edilmiş, 12.10.1929 tarihinde

---

<sup>108</sup> **Günay**, s. 32.

<sup>109</sup> **Yazıcıoğlu**, s.2.

<sup>110</sup> **Ülgener**, s. 34-35; **Özdemir**, Taşıma, s. 66; konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Günay**, s. 33 vd; **Yazıcıoğlu** s. 3 vd.

<sup>111</sup> **Günay**, s. 35.

<sup>112</sup> **Günay**, s. 35.

<sup>113</sup> **Birinci Uzun, Tuba**: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğı, 2. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara 2015, s. 21; **Özdemir, Atalay**: Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğı, Sanem Matbaacılık, Ankara 1992, s. 4.

<sup>114</sup> **Çağa, Tahir**: Hava Hukuku Cilt-I, Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayii A.Ş., İstanbul 1963, s. 40.

konferansa katılan devletlerce imzalanmış ve 13.02.1933 tarihinde konvansiyonu onaylayan devletler arasında yürürlüğe girmiştir. Bu konvansiyonda taşıyıcının sözleşmeden doğan sorumluluğu ve taşıma belgelerinin düzenlenmesi sorunlarının üzerinde durulmuştur<sup>115</sup>.

Varşova Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesinden sonra, teknolojik ve ekonomik gelişmelerin o zamanki yaşamı büyük ölçüde değiştirmesi nedeniyle konvansiyon kapsamında yer alan tazminat miktarları yetersiz kalmıştır<sup>116</sup>. Aynı şekilde taraf devletler arasında konvansiyonun yetersiz kaldığı yönünde görüş birliğine varılmıştır. Bunun üzerine sorunları çözmek açısından ICAO Hukuk Komitesi çalışmalara başlamıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda komite, Varşova Konvansiyonu'nun bazı maddelerinin değiştirilmesine ve konvansiyona birkaç yeni maddenin eklenmesine karar vermiştir. Bu çalışmalarda "uluslararası taşıma" tanımına açıklık getirilmiş olup Varşova Konvansiyonu'nun 3. ve 4. maddelerinde değişiklikler yapılmıştır. Ayrıca taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin öngörülen tazminat üst sınırı iki katına çıkarılmış ve konvansiyonun 20. maddesindeki ikinci paragrafın kaldırılmasıyla taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan kanıtlardan birisi kaldırılarak taşıyıcının sorumluluğu genişletilmiştir<sup>117</sup>. ICAO'nun yaptığı bu değişiklikler 28.08.1955 tarihinde, "12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol"(1955 tarihli Lahey Protokolü) imzalanmış ve onaylayan devletler arasında 01.08.1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değiştirilmiş Varşova Konvansiyonu'na taraftır<sup>118</sup>.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ile 1955 tarihli Lahey Protokolü, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak her ne kadar önemli düzenlemeler getirse de bazı konularda eksik kalmıştır. Bu konuların başında, charter taşımaları bakımından önem arz eden fiili taşıyıcının sorumluluğu gelmektedir<sup>119</sup>. Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 1. maddesinin ikinci bendine göre konvansiyon hükümleri sadece taşıma sözleşmesi taraflarına uygulanır. Bu düzenleme dar şekilde yorumlandığında taşıma işi, fiili akdi taşıyıcı dışında bir üçüncü

---

<sup>115</sup> **Sözer, Bülent:** Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul 2007, s. 32.

<sup>116</sup> **Birinci,** s. 22.

<sup>117</sup> **Sözer,** s. 34; **Bozabalı,** s.60.

<sup>118</sup> Ülkemiz, 01.03.1977 tarihinde 2073 sayılı kanun ile Lahey Protokolünü onaylamış; onay kanunu 13.03.1977 tarihinde yayımlanarak gerekli belgeler depoziter devlet olan Polonya'ya 25.03.1978 tarihinde tevdi edilmiş; Protokolün 22. Maddesi uyarınca belgelerin tevdiini takip eden 90. günde, yani 05.06.1978 tarihinde ülkemiz açısından da 1955 tarihli Lahey Protokolü yürürlüğe girmiştir.

<sup>119</sup> **Birinci,** s. 25.

kişi tarafından gerçekleştirilirse konvansiyon hükümlerinin yolcu ve bagaj taşımaları, fiili taşıyıcı ile yolcu arasında veya yük taşımaları açısından, fiili taşıyıcı ile gönderen arasında uygulanmayacağı sonucuna ulaşılmaktadır<sup>120</sup>. Bu nedenle taşıma işini fiilen gerçekleştiren ile yolcu veya gönderen arasındaki ilişkinin düzenlenmesi bir ihtiyaç halini almıştır. ICAO Hukuk Komitesi ise bu yönde çalışmalar gerçekleştirerek 18.05.1961 tarihinde Guadalajara'da bir konferans düzenlenmiş ve bu konferansta kabul edilen sözleşme kabul eden devletler arasında 01.05.1964 yılında yürürlüğe girmiştir. 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu adı verilen bu sözleşme, taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi ile yolcu veya gönderen arasında doğrudan bir ilişki kurmasını amaçlamaktadır<sup>121</sup>. Yine bu ek konvansiyonla birlikte taşıyıcı açısından, akdi ve fiili taşıyıcı ayrımı getirilmiştir<sup>122</sup>. Türkiye, 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu'na taraf değildir. Dolayısıyla yolcu veya gönderen, fiili taşıyıcının sorumluluğuna sadece ulusal hukuk kapsamında gidebilir.

1966 tarihli Montreal Geçici Antlaşması'nın<sup>123</sup>, ABD havayolu şirketlerince imzalanması sonucunda kalkış, varma veya uğrak yeri ABD sınırları içinde olan taşımalarda yolcunun yaralanması veya ölmesi halinde daha yüksek sorumluluk miktarı öngörmesi uluslararası sivil havacılık alanında tartışmalar meydana getirmiştir. Bu tartışmalar göz ardı edilmeyerek ICAO tarafından ABD'nin de yer alabileceği ve taşıyıcının sorumluluğu açısından daha kapsamlı bir düzenleme için çalışmalar başlatılmıştır. Komite, yürüttüğü çalışmalar sonucunda 09.02.1971 tarihinde Guatemala City'de konferans düzenlemiş ve konferans sonucunda 08.03.1974 tarihinde Guatemala City Protokolü adı verilen bu protokol katılan devletler tarafından imzalanmıştır. Bu protokol ile yolcu bileti ve bagaj kuponu düzenlemelerinin sadeleştirilmesi, söz konusu belgelerde yer alması gereken bilgilerin elektronik ortamda tutulması ile yolcu bileti ve bagaj kuponuyla ilgili düzenlemelere aykırılık halinde miktar açısından öngörülen sınırlı sorumluluktan yararlanmayı önleyen hükümlerin kaldırılması benimsenmiştir. Ayrıca yolcunun ölmesi ya da yaralanması halinde, taşıyıcının sorumluluğu açısından sebep sorumluluğu ilkesinin benimsenmesi ve sorumluluk sınırının yükseltilmesi kabul edilmiştir<sup>124</sup>. Ancak söz konusu protokol sadece 7 devlet tarafından onaylandığı için yürürlüğe girememiştir<sup>125</sup>. Buna rağmen protokolün, Varşova/Lahey

---

<sup>120</sup>Özdemir, s. 4.

<sup>121</sup>Sözer, s. 42.

<sup>122</sup>Bozabalı, s. 63-64.

<sup>123</sup>Ayrıntılı bilgi için bkz. **Sözer**, s.35 vd; **Bozabalı** s. 65 vd.

<sup>124</sup>**Birinci**, s. 27.

<sup>125</sup>**Sözer**, s. 37.

Sistemi'nin revize edilmesi açısından büyük önem arz ettiğini de söylemek gerekir. Ziraprotokolle gündeme gelen birçok yeni hüküm 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ile uygulama alanı bulmuştur<sup>126</sup>.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda sorumluluk sınırları Fransız Altın Frankı cinsinden belirlenmiştir. 1970 yılına kadar altının temel ölçü değerlerinden biri olması nedeniyle altın kloyu, 1955 tarihli Lahey Protokolü ve 1971 tarihli Guatemala City Protokolü'nde muhafaza edilmiş ve altın üzerinden ifade edilen değer hüküm tarihindeki milli para karşılığının baz alınacağı hüküm altına alınmıştır<sup>127</sup>. Ancak 1970'li yılların başında dolara olan arzın artışı, başka bir ölçü aracının bulunması gereğini ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucunda Uluslararası Para Fonu, Özel Çekme Hakkı (SDR) olarak da bildiğimiz türetilmiş bir para birimi icat etmiştir<sup>128</sup>. Bu gelişmelerin Varşova/Lahey Konvansiyonu'na yansıtılması için ICAO Hukuk Komitesi bir tasarı hazırlamış ve bu tasarı 03-25.08.1975 tarihinde Montreal Hava Hususi Hukuku Konferansı'nda katılımcılara sunulmuş olup sunum sonucunda da 25.08.1975 tarihinde dört ayrı protokol imzalanmıştır. 1 numaralı Ek Protokol ile 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda, 2 numaralı Ek Protokol ve 4 Numaralı Montreal Protokolü ile 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda, 3 Numaralı Ek Protokol ile 1971 tarihli Guatemala City Protokolü ile revize edilen 1955 tarihli Lahey Protokolüyle değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda değişiklik yapılması öngörülmüştür<sup>129</sup>. Bu protokollerden 4 numaralı Montreal Protokolü'ne taraf olan devletlerden biri de Türkiye olup ülkemizde 14.08.1988 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>130</sup>.

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 1975 tarihli Montreal Protokolleriyle karmaşık bir hal alması sonucunda Avrupa Birliği, sivil havacılık alanında ortak bir sorumluluk rejiminin benimsenmesi için 1989 yılında çalışmalara başlamış ve 2027/97 sayılı tüzüğü hazırlamıştır<sup>131</sup>. Bu tüzükte, yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde 100.000 SDR'yi aşmayan zararlar açısından taşıyıcının sorumluluğu sebep sorumluluğu; buna karşılık müterafik kusur varsa sorumluluğun kısmen ya da tamamen ortadan kalkabileceği

---

<sup>126</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Bozabalı**, s. 69-71

<sup>127</sup> **Birinci**, s. 28; **Özdemir** s. 102.

<sup>128</sup> Özel Çekme Hakkına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. <https://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf> (E.T. 12.05.2019), ayrıntılı bilgi için bkz. **Özdemir**, s. 101-102.

<sup>129</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Birinci**, s. 28-29; **Sözer**, s. 37-38.

<sup>130</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Bozabalı**, s. 71-73.

<sup>131</sup> Council Regulation (EC) 2027/97 on Air Carrier Liability.

düzenlenmiştir. Aynı şekilde 100.000 SDR'yi aşan zarar için de aşan kısım için kusur sorumluluğu esas alınmıştır<sup>132</sup>. Bu gelişmelerin sonucunda IATA<sup>133</sup>, ABD Ulaştırma Bakanlığı'na başvurarak uluslararası hava taşımaları açısından taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin yetki talep etmiş ve aldığı yetki çerçevesinde 1995 Kuala Lumpur Intercarrier Agreement kabul edilmiştir<sup>134</sup>. Belirtelim ki çalışmayla getirilen hükümlerin uluslararası bir sözleşme olarak kabul edilmesi söz konusu değildir<sup>135</sup>.

IATA tarafından yapılan çalışmalar, ICAO'yu Varşova/Lahey Sistemi'ni revize etmeye sevk etmiştir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu olarak da bilinen bu çalışmada, söz konusu revize için de taşıyıcının sorumluluğu açısından yeni bir sözleşme hazırlanmasına karar verilmiştir<sup>136</sup>. "Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme"<sup>137</sup> adını taşıyan bu sözleşme 28.05.1999 tarihinde 52 devlet tarafından imzalanmıştır. Belirtelim ki bu konvansiyon Varşova/Lahey Sistemi'nin modernleştirilmesinin son aşamasıdır. Bu konvansiyonla getirilen en önemli değişikliklere örnek olarak; yolcunun ölmesi ya da yaralanması halinde 100.000 SDR'yi aşmayan zararlar için sebep sorumluluğu, 100.000 SDR'yi aşan zararlarda aşan kısım için kusur sorumluluğu, müterafik kusur varsa taşıyıcının sorumluluğunun kısmen ya da tamamen ortadan kalkması, taşıyıcının sorumluluğu açısından "two-tier" prensibinin benimsenmesi, taşıma belgelerinin sadeleştirilmesi, elektronik veri tabanının kullanımına izin verilmesi ve Varşova/Lahey Konvansiyonu'ndan ayrık olarak yolcunun ölümü ya da yaralanması durumunda açılacak tazminat davalarında diğer bir mahkemeyi de yetkili kabul etmesi gösterilebilir<sup>138</sup>.

04.11.2003 tarihinde yürürlüğe giren 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ülkemiz açısından 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>139</sup>.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesiyle sözleşmeyi onaylan devletler açısından Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokollerin uygulanması sona

---

<sup>132</sup> **Birinci**, s. 32.

<sup>133</sup> IATA, havayolu şirketleri tarafından bir işletme birliği oluşturulması için 28.08.1929 tarihinde Air Traffic Association adında kurulan örgütün devamı niteliğindedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Çağa**, s. 22 vd.

<sup>134</sup> **Sözer**, s. 40.

<sup>135</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Birinci**, s. 32-33.

<sup>136</sup> **Sözer**, s. 45.

<sup>137</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Signed at Montreal on 28 May 1999.

<sup>138</sup> **Birinci**, s. 34; **Sözer**, 49 vd; **Bozabalı**, s. 75.

<sup>139</sup> bkz. RG 01.10.2012 T., 27716 S., 2010/895 K. (<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1.htm>)

ermiştir. Dolayısıyla onaylayan devletler açısından artık uygulanacak olan tek uluslararası sözleşme “Montreal Konvansiyonu”dur. Onaylamayan devlet arasında ise Varşova Konvansiyonu, tadil ve ek protokoller ise uygulanmaya devam etmektedir<sup>140</sup>.

#### 1.2.4. Karayolu ile Yapılan Taşımacılıkta

Karayolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine göre yükün gönderildiği yerdeki en son noktaya ulaşabilmesi ve maliyetinin düşüklüğü sebebiyle avantajlı bir metot olmasına rağmen enerji tüketimi yönünden maliyetli bir metottur<sup>141</sup>. Fakat karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre daha genç olmasına rağmen birçok ülkede bu taşımacılığa ağırlık verilmiştir. Karayolu taşımacılığının uluslararası alanda da kullanılmaya sıkça başlanması, bu faaliyetlerden doğan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuk problemini de yanında getirmiş ve uluslararası boyuta erişen taşıma faaliyetini yeknesak kurallara bağlamak amacıyla çeşitli konvansiyonlar yapılmıştır<sup>142</sup>. Karayolu taşımacılığının uluslararası bir konvansiyonla 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>143</sup>.

Çalışmamızın konusunu oluşturan uluslararası sahada karayoluyla yük taşınmasına ilişkin sorunlar CMR ile düzenlenmiştir. Antlaşmanın içeriğini Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği, Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Enstitüsünün yaptığı çalışmalar oluşturmaktadır<sup>144</sup>. Bu antlaşma 1956 yılında Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından Cenevre’de hazırlanmış, 02.07.1961 yılında ise onaylayan devletler açısından yürürlüğe girmiştir<sup>145</sup>. Türkiye de CMR’ye ve ek protokole 31.10.1995 tarihinde taraf

---

<sup>140</sup> Sözer, s. 47-48.

<sup>141</sup> Erdil, s. 3.

<sup>142</sup> Arkan, Sabih: Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984, (Arkan, İnceleme) s. 5-7.

<sup>143</sup> Arkan, İnceleme, s. 7.

<sup>144</sup> İmrak, s. 13.

<sup>145</sup> Yeşilova, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınevi, Ankara 2004, s. 20; Konvansiyona günümüz itibarıyla 56 ülke taraf olmuştur. Bunlar; Arnavutluk, Ermenistan, Avusturya, Azerbaycan, Belarus, Belçika, Bosna Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Kıbrıs, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İran, İrlanda, İtalya, Ürdün, Kazakistan, Kırgızistan, Letonya, Litvanya, Lübnan, Lüksemburg, Malta, Mongolya, Karadağ, Fas, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Moldova,

olmuştur<sup>146</sup>. CMR kapsamında antlaşmanın uygulama alanları, taşıma sözleşmesinin ne şekilde yapılacağı, taşıyıcının sorumluluğu gibi haller düzenleme altına alınmıştır<sup>147</sup>.

Karayolu ile yük taşıma işlerinin uluslararası alanda ele alınmasının sebebi, CMR'nin başlangıç kısmında açıklanmıştır. Buna göre CMR, taşıma sözleşmesine ilişkin düzenlemelerin, taşıma sözleşmesi nedeniyle çıkarılan belgelerin ve taşıyıcının sorumluluğunun yeknesak kurallara bağlanması ihtiyacı sebebiyle hazırlanmıştır<sup>148</sup>.

CMR toplamda sekiz bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde CMR'nin uygulama sahası düzenlenmiştir. İkinci bölümde taşıyıcının sorumlu olduğu kişiler, üçüncü bölümde taşıma sözleşmesinin yapılış usulü ve uygulanma şekli, dördüncü bölümde ise taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiştir<sup>149</sup>. Beşinci bölümde istem ve davalar, altıncı bölümde ortaklaşa yapılan taşımacılık, yedinci bölümde sözleşmeye aykırı durumlar ve sekizinci bölümde de son hükümler düzenlenmiştir.

CMR'nin tarihçesi hakkında açıklamalarımız ile birlikte hem çalışmamızın kapsamına dâhil olması hem de TTK'nın taşıma hukuku ile ilgili düzenlemelerinin büyük ölçüde CMR ile paralellik arz etmesi nedenlerinden dolayı sözleşmenin uygulanma sahası hakkında da açıklama yapmakta fayda görüyoruz.

#### **1.2.4.1. Yer Bakımından Uygulanma**

Yer bakımından uygulanma açısından taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte olması gerekir. CMR m. 1'e göre yükleme ve teslim yerlerinin iki ayrı ülkede olmasına rağmen bu ülkelerden birinin CMR'ye taraf olması, taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte kabul edilmesi yani taşıma işine CMR'nin uygulanabilmesi için yeterlidir<sup>150</sup>. Örneğin İngiltere'den İran'a gerçekleştirilen karayoluyla yük taşıma işinde CMR uygulanır. Dolayısıyla denilebilir ki CMR'nin uygulanması açısından sözleşme taraflarının ikameti veya vatandaşlıkları önem arz etmemektedir<sup>151</sup>. Şu halde CMR'ye taraf olmayan ülkelerde dahi antlaşmanın uygulanması mümkün olabilmektedir. Örneğin Türkiye'de bulunan bir taşıyıcı,

---

Romanya, Rusya Federasyonu, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, İsviçre, Suriye, Arabistan, Tacikistan, Makedonya, Tunus, Türkiye, Türkmenistan, Ukrayna, İngiltere, Özbekistan.

<sup>146</sup> Sözleşme metni ve kabul kanunu için bkz. RG. 04.01.1995 T., 22161 S. ve RG. 14.12.1993 T., 27188 S.

<sup>147</sup> İmrak, s. 14.

<sup>148</sup> Yeşilova, s. 21; Arkan, İnceleme, s. 8; Erdil, s. 4.

<sup>149</sup> CMR açısından taşıyıcının sorumluluğunun şartları ve hukuki niteliği için bkz. İkinci Bölüm.

<sup>150</sup> Gençtürk, s. 54; Arkan, İnceleme, s. 12; Erdil, s. 11-12.

<sup>151</sup> İmrak, s. 20.

1995 yılından önce CMR'ye taraf olan bir ülkedeki taşıtan veya gönderen ile taşıma ilişkisine girmişse, o taşıma işine CMR'nin uygulandığı durumlar da söz konusu olabilmıştır. CMR'nin uygulanması için taşıma işinin gerçekleştirildiği devletlerden birinin konvansiyona taraf olmasının yeterli görülmesinin sebebi olarak, devletlerin mümkün olduğunca konvansiyona taraf olmasını teşvik etmek ve uygulanma sahasını genişletmek olduğu gösterilebilir<sup>152</sup>.

Yükleme ve teslim yerinin tespitinde, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesi esas alınır. Dolayısıyla sözleşmenin ifası aşamasında verilen talimatlar veya başka bir sebeple teslim yerinin taşımanın başladığı ülkenin sınırları içinde kalması, CMR'nin uygulanmasına engel olmaz. Buna karşın, taşıma sözleşmesine göre yükleme ve teslim yeri aynı ülkede olmasına rağmen ifa aşamasında teslim yerinin ülke dışında başka bir yer ile değiştirilmesi durumunda CMR'nin uygulanması söz konusu olabilir. Çünkü bu halde, sözleşmenin asli unsurlarından olan taşıma taahhüdünün değişikliğe uğraması, taşıma sözleşmesinin taraflarca değiştirildiği ve yeni bir sözleşmenin vücut bulduğu kabul edilir<sup>153</sup>.

#### **1.2.4.2. Yük Bakımından Uygulanma**

Taşıma konusu yük açısından CMR m.1'e göre bir taşıma sözleşmesinin CMR'ye tabi olabilmesi için bu taşımanın yük taşıması olması gerekir. Başka bir deyişle, insan veya yolcu taşıması CMR kapsamı içinde bir taşıma türü değildir<sup>154</sup>. Bununla beraber "yük"ten ne anlaşılması gerektiğine dair bir tanıma CMR'de rastlanmamaktadır. Genel olarak yük; mala, şeye veya eşyaya, taşıma esnasında verilen isimdir<sup>155</sup>.

CMR m. 1/4'e göre "Uluslararası Posta Konvansiyonu" kapsamındaki posta nakilleri, cenaze nakilleri, mobilya taşımaları antlaşma kapsamında değildir. Bahsettiğimiz bu üç kalemle ilgili bir taşıma işi olduğu durumda CMR uygulanmayacaktır. Diğer bir deyişle bu hususlar antlaşma kapsamındaki "yük" içeriğine dâhil değildir. Dolayısıyla bu madde dışında kalan tüm taşınır malların, hatta canlı hayvanların taşınması dahi CMR'ye tabi olacaktır<sup>156</sup>.

Kimyasal ve/veya nükleer madde taşıyan konteyner ve tankların CMR kapsamında olup olmayacağı hususu önem arz etmektedir. Zira bu maddelerin taşınması, öncelikle taşıma sözleşmesi taraflarının özel sorumluluk düzenlemeleri ile karşılaşmasına sebep olabilecektir.

---

<sup>152</sup> Gençtürk, s. 54.

<sup>153</sup> Arkan, s. 73.

<sup>154</sup> Yeşilova, s. 22; Arkan, İnceleme, s. 5; Uslu, s. 40; Erdil, s. 13.

<sup>155</sup> Arkan, s. 1 dn 1

<sup>156</sup> Gençtürk, s. 47; İmrak, s. 25.

Hatta sözleşme dışı üçüncü kişiye veya çevreye verilmesi muhtemel zararlar konusunda da problemler doğurabilecektir. Kanaatimizce, bu nedenlere rağmen kimyasal ve/veya nükleer madde taşıyan konteynerlerin antlaşmaya tabi olmasını engelleyen bir hükmün CMR’de mevcut olmaması, bu yüklerin de belirtilen şartları sağlaması kaydıyla CMR kapsamında olduğunu göstermektedir<sup>157</sup>.

Bir eşyanın CMR kapsamında yük olarak nitelenebilmesi için mutlaka ticari bir değere sahip olması gerekmektedir. Dolayısıyla eski eşya, çöp gibi ekonomik değeri neredeyse olmayan bir objenin taşınmasında da kıymetli evrak, mücevher, sanat eseri gibi ekonomik değere sahip olan bir eşyanın taşınmasında da şartların varlığı halinde CMR uygulanır<sup>158</sup>.

Bir diğer önemli husus ise yükün muhafazada kullanılan koruma gereçleri, paletler ve konteynerlerin yükün kapsamına dâhil edilip edilmeyeceği meselesidir. Bilindiği üzere yük, kural olarak zarar görme tehlikesine karşılık ambalajsız veya korumasız taşınmaz, hatta bazı yüklerin özelliği nedeniyle ekstra ambalaj veya koruma sistemi kurulduğu bir gerçektir. Bu sebeple hem CMR m. 17 hem de m. 23’e göre yük kapsamı belirlenirken sadece yükün kendisi değil, onun ambalaj ve paketini de göz önüne almak gerekir<sup>159</sup>. Öte yandan konteynerin kendisinin yük olarak kabul edilip edilmeyeceği ise konteynerin taşıyıcı tarafından mı yoksa gönderen tarafından mı sağlandığına göre değişkenlik gösterir<sup>160</sup>.

Taşıyıcının kiraladığı veya finansal kiralama yoluyla sahip olduğu konteyneri, sözleşmenin konusu olan yükün rahat taşınması amacıyla gönderenin hizmetine sunduğu durumda konteynerin kendisi CMR açısından hem yük hem de yükün ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilemez<sup>161</sup>. Konteynerin gönderen tarafından sağlanması durumunda ise duruma göre farklılıklar ortaya çıkabilir. Yükün kendisi tek başına taşıma sözleşmesinin konusu olabilir. Bu durumda konteynerin kendisi CMR kapsamında bir yükür. Aynı şekilde gönderenin sağladığı konteyner, aradaki sözleşme uyarınca boşaltıldıktan sonra kendisine iade ediliyorsa bu ihtimalde de boş konteynerin kendisi CMR kapsamında bir yük olarak kabul edilecektir.

---

<sup>157</sup> Benzer görüş için bkz. **Yeşilova**, s. 23-24.

<sup>158</sup> **Gençtürk**, s. 47; **Uslu**, s. 41.

<sup>159</sup> **Gençtürk**, s. 47; **Uslu**, s. 41

<sup>160</sup> Konteyner sadece gönderen tarafından tedarik edilen boş konteynerin taşınması hali için yük özelliği gösterdiği yönünde bkz. **Yavaş**, s. 18 vd.

<sup>161</sup> **Yeşilova**, s. 25.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMLULUĞU, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

#### 2.1. Genel Olarak Taşıyıcının Sorumluluğu

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 850. ile 930. maddeleri arasında "Taşıma İşleri" düzenlenmiştir. 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.

Gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilen taşıma sözleşmesinin amacı, taşınmasına karar verilen yükün taşıyıcıya teslim edildiği şekilde gönderilene ulaştırılmasıdır<sup>162</sup>. Çalışmamızı ilgilendiren ve TTK m. 875'de düzenlenen kayıp, hasar ve teslimde gecikmeden doğan sorumluluk ise taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan yükü bir yerden bir yere götürme ve onu koruma borcunun ihlali sonucunda doğar<sup>163</sup>.

Söz konusu borcun ihlalinde önem arz eden durum bu yükümlülüklerin ne zaman başlayacağıdır. Başka bir deyişle taşıma sözleşmesinin tamamlanmasında yükün teslimi sorumluluğun başlangıcında etkili midir sorusunun cevaplanması gerekir<sup>164</sup>. Bu sorunun cevabı ise TTK m 875'de düzenlenmiştir. Hükme göre taşıyıcının sorumluluğu yükün teslim edilmesiyle başlar. Dolayısıyla denilebilir ki yükün teslimi, sorumluluğun başlangıcına doğrudan etki etmektedir. TTK yükün teslim edilmesine başka bir fonksiyon daha eklemiştir. TTK m. 856/2'ye göre; "*Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.*" Görüldüğü üzere yükün teslimi, sözleşmenin kurulduğunun ispatı açısından karine teşkil eder.

Taşıyıcının kayıp, hasar ve teslimde gecikme sorumluluğu yanında başka borçların ihlal edilmesi nedeniyle de sorumluluğu söz konusu olabilir. Eski Ticaret Kanunu döneminde ayrıntısıyla düzenlenen bu borçlar 6102 sayılı TTK döneminde tek madde ile düzenlenmiştir. Kanundaki bu borç asli değil yan borç niteliğindedir ve madde 869'da hüküm altına

---

<sup>162</sup>**Adıgüzel, Burak:** Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, 2. Baskı, Ankara 2012, s. 30; **Seven, Vural:** Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara 2003, s. 53.

<sup>163</sup> **Adıgüzel,** s. 30.

<sup>164</sup> **Arkan, Sabih:** Karayoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, İstanbul 1984, (Arkan, Sorumluluk), s. 103.

alınmıştır<sup>165</sup>. Hükme göre taşıyıcı, taşıma ve teslim engellerine göre hak sahibinden talimat almak, talimatın makul süre içinde alınamaması halinde hak sahibinin menfaatine uygun tedbirleri almakla yükümlüdür<sup>166</sup>. Aksi halde yüke gelecek zarardan sorumludur. Hemen yukarıda bahsedildiği üzere TTK'da başka bir yan borç hali düzenlenmemiştir. Dolayısıyla taşıyıcının kayıp, hasar ve teslimde gecikmeden doğan sorumluluğunun dışında kalan sorumluluklar sözleşmenin ihlali olarak kabul edilmeli ve TBK m. 112 kapsamında değerlendirilmelidir<sup>167</sup>. Belirtelim ki taşıma sözleşmesinin gereği gibi yerine getirilmediği her hal TBK m. 112 kapsamındadır<sup>168</sup>.

TTK m. 871'de gönderilenin hakları düzenlemiştir. Hükümde gönderilenin;taşınan yükün kendisine teslimini talep etme ve yükün kayıp, hasar ya da gecikmeye uğraması halinde sözleşmeden doğan talep haklarının ileri sürülmesi olmak üzere iki temel hakkı ortaya konulmuştur. Gönderilenin talimat hakkı ise yukarıda ifade ettiğimiz üzere TTK m. 869'da düzenlenmiştir. Bu iki düzenleme yükün gönderilene teslimi ile taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi amaçladıklarından hem gönderen hem de taşıyıcının sorumluluğu açısından önem arz ederler<sup>169</sup>. Taşıyıcı bu durumda sadece yükün kendisine ulaşmaması durumunun meydana gelmesinde değil aynı zamanda gönderen ile gönderilen arasında var olan başka yerden gönderilmek üzere satılan yüke gelen zararlardan da sorumlu olabilir.

Taşıyıcının sorumluluğunun gündeme gelmesi halinde tazminat TTK m. 880-886 maddelerine göre hesaplanır. Düzenlemelere göre tazminatın hesaplanmasında yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığı yer ve zamandaki değeri esas alınır. Ayrıca taşıyıcı zararın tespiti için yapılan zorunlu giderlerden de sorumludur. Belirtelim ki taşıyıcının tazminattan sorumlu tutulabilmesi için TTK m. 889'a göre kayıp ve hasarın açık olduğu durumlarda en geç teslim anına, kayıp ve hasarın açık olmaması durumunda ise teslimden sonraki yedi gün içinde taşıyıcıya bildirim yapılmalıdır. Bu bildirim yapılmazsa taşıyıcının tazminat sorumluluğuna ilişkin ispat yükü TTK m. 889/2'de belirtildiği üzere yer değiştirir. Aynı şekilde teslimde gecikme halinde, hükmün 3. fıkrasına göre teslim süresinin aşıldığına dair bildirim yirmi bir gün içinde yapılmaması da sorumluluğu ortadan kaldırır<sup>170</sup>.

---

<sup>165</sup> Arkan, s. 46.

<sup>166</sup> Görçün, Ömer Faruk: Karayolu Taşımacılığı, Beta Yayınevi, İstanbul 2008, s. 146.

<sup>167</sup> 6762 sayılı TTK m. 1061 açısından aynı yönde bkz. Çağa/Kender, s. 137 vd.

<sup>168</sup> Arkan, Sorumluluk, s. 102.

<sup>169</sup> Adıgüzel, s. 36.

<sup>170</sup> CMR bakından ayrıntılı bilgi için bkz, Özdemir, Taşıma, s. 74-77.

TTK bakımından taşıyıcının sorumluluğu genel çerçevesiyle bu şekildedir. Ancak TTK'nın taşıma işleri ile ilgili düzenlemelerinin temelinde CMR bulunması nedeniyle buradaki düzenlemelere de değinmek gerektiği kanaatindeyiz.

CMR'de taşıyıcının sorumluluğu esas itibariyle m. 17 'de düzenlenmiştir. Hükme göre taşıyıcı, yükü teslim aldığı andan teslim edeceği ana kadar bunların tamamen veya kısmen kaybindan ve yükün tesliminde gecikmeden sorumludur. Bu açıdan taşıma sözleşmesinin kurulma anı CMR açısından da yükün teslimine bağlı olmadığı gibi, sorumluluğun başlangıcı ile sözleşmenin yapıldığı an ayrılmıştır<sup>171</sup>. Ancak taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen bu hüküm, sorumluluğun başlangıç vakti olan teslim zamanını önemli kılmaktadır. Hükme göre taşıyıcının sorumluluğunun başlaması için yalnızca taşıma işine fiilen girişilmesi yeterli olmayıp taşınacak yükün taşıyıcıya ya da onun yardımcılara teslim edilmesi gerekmektedir<sup>172</sup>. Buna karşılık yükün şu veya bu sebeple teslim alınamaması halinde sorumluluğun akıbeti ile ilgili CMR'de bir düzenleme yoktur. Dolayısıyla böyle bir durumda sözleşmeye aykırılıkla ilgili ulusal hukuk hükümleri uygulanır<sup>173</sup>.

Taşıyıcının CMR kapsamında sorumlu olması için taşımayı bizzat gerçekleştirmesi gerekmez. Bununla beraber CMR m. 3'e göre taşıyıcı, yardımcıları ve işin ifasında kullandığı diğer kişilerin görevlerini yerine getirirken işledikleri haksız fiillerden ve ihmallerden sorumludur.

CMR yükün tesliminden önce, özellikle sorumluluğun ispatı açısından önem arz eden ve taşıma sözleşmesinin taraflarına yüklenen bazı görevler de öngörmüştür<sup>174</sup>. Bu görevlerden taşıyıcının yükü kontrol etme borcu (CMR m. 8/1), sorumluluk bakımından bazı karinelere de yer vermiştir<sup>175</sup>. Söz konusu madde ile 9. madde birlikte değerlendirildiğinde taşıyıcının kontrolden sonra şartlar varsa taşıma senedine çekince koyarak, yükün taşıma senedinde belirtilen şekilde teslim alındığına dair bir karine meydana gelir<sup>176</sup>. Gönderen, taşıyıcı tarafından konulan çekinceleri açıkça kabul ederse bu çekinceler göndereni bağlar ve taşıyıcı lehine karine olur. Ayrıca 8. maddeye göre taşıyıcı, yükün kontrol edilmesinin imkânsız

---

<sup>171</sup> Adıgüzel, s. 37-38.

<sup>172</sup> İmraç, s.176-177.

<sup>173</sup> Akıncı, s. 88 ve 119.

<sup>174</sup> bkz. CMR m. 8-9.

<sup>175</sup> Akıncı, s. 57.

<sup>176</sup> Akıncı, s. 57; Adıgüzel, s. 39.

olduğunu ileri sürerek taşıma senedine çekince koyarsa kendi aleyhine öngörülen karineyi bertaraf eder<sup>177</sup>.

CMR'nin 20. maddesi taşıyıcının taşıma süresinde gecikmesi durumunda kaybın meydana geldiğinin varsayılacağı azami süreleri düzenlerken, 24. ve 26. maddelerinde tam veya kısmi kayıp nedeniyle doğacak tazminatın miktarını, 25. maddede ise hasar hali için öngörülen tazminat miktarı düzenlenmiştir. Ancak bu düzenlemeler CMR'de belirtilen sorumluluk sistemine özgüdür. Dolayısıyla CMR'de belirtilenler dışında ortaya çıkacak sorumluluk durumunda yetkili ulusal hukuk uygulanır<sup>178</sup>. Yetkili ulusal hukukun Türk hukuku olmasına durumunda, zararın hukuki niteliği göz önüne alınarak ya TTK m. 880-886 arası düzenlemeler ya da TBK'nın tazminatla ilgili hükümleri uygulanır<sup>179</sup>.

CMR m. 28 taşıyıcının zarar verici fiilinin aynı zamanda haksız fiil sorumluluğuna sebep olması ve taşıyıcıdan haksız fiil sebebiyle tazminat talep edilmesi durumunda Konvansiyonun 17 vd. maddelerinin uygulanacağını düzenlemektedir. Buna göre uygulanacak hükümler m. 17-18 ile m. 22-25'tir. Taşıyıcı açısından bu hükümlere dayanmanın avantajı, 23. ve 25. maddelerde belirtilen tazminat sınırlamalarıdır. Zira ulusal hukuklara göre bazen daha ağır sorumluluk hükümlerine tabi tutulan taşıyıcı, CMR hükümlerine dayanarak daha hafif bir tazminat ödemesi, sorumluluğun niteliği açısından mümkün hale gelmektedir<sup>180</sup>.

## 2.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği

### 2.2.1. Genel Olarak Sorumluluk Kavramı

Türk Hukukunda sorumluluk kavramı iki anlamda kullanılır. Bunlardan ilki, borçlunun malvarlığının borcunun teminatını oluşturması ve borcun ifa edilmemesi halinde onun malvarlığına başvurularak alacağın cebri icra yoluyla elde edilmesidir<sup>181</sup>. İkinci olarak da belirli bir zararın giderilmesi yükümlülüğünü ifade eder<sup>182</sup>. Burada haksız fiil, sebep

---

<sup>177</sup> Akıncı, s. 58.

<sup>178</sup> Akıncı, s.60.

<sup>179</sup> Adıgüzel, s. 40.

<sup>180</sup> Adıgüzel, s. 41.

<sup>181</sup> Oğuzman, Kemal / Öz, Turgut: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-I, 13. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015, s. 16; Kayıhan, Şaban: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2016, s. 59.

<sup>182</sup> Eren, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 15. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2013, s. 84.

sorumluluğu veya sözleşmeden doğan sorumluluk halleri mevcuttur. Bu anlamda sorumluluk, tazminat borcunun kaynağını oluşturur<sup>183</sup>.

Türk Borçlar Kanunu'nun "borcun ifa edilmemesi" başlıklı 112'nci maddesinde borçlunun, borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmemesi durumunda alacaklının bundan doğan zararını gidermek zorunda olduğunu düzenlenmiştir. Ayrıca bu maddede borçlu aleyhine bir kusur karinesi getirilmiş olup borçlu, kusursuzluğunu ispat etmedikçe sözleşmeye aykırı davranışından dolayı alacaklının zararını gidermekle yükümlü tutulmuştur<sup>184</sup>.

Hukukumuzda en yaygın sorumluluk sebebi kusur sorumluluğudur. Bu anlamda sorumluluk, zarar verenin davranışından doğduğundan "kusur sorumluluğu" olarak nitelenir<sup>185</sup>. 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<sup>186</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğunun kaynağı ise; bu bir deniz taşıma işiyse navlun sözleşmesi, kara yolu taşıma işi ise kara yolu taşıma sözleşmesidir. Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğu da hukuki işlemde, yani dar anlamıyla sözleşmeden doğan borçlar kategorisine giren bir sorumluluk halidir<sup>187</sup>.

### 2.2.2. Taşıyıcının Sorumluluğu

Sözleşmeden doğan sorumluluk hallerinde sorumluluğun gerçekleşmesi kural olarak borçlunun kusurlu olmasını gerektirir<sup>188</sup>. TBK m. 112'ye göre borçlu, kusursuz olduğunu ispat etmedikçe alacaklının uğradığı zararı gidermekle yükümlüdür. Görüldüğü üzere sözleşmeden doğan sorumluluğun kurucu unsuru borçlunun kusurlu davranışı olmakla beraber istisnaen bazı hallerde borçlu, sebep olma veya kusursuz sorumluluk ilkesine göre sorumlu olabilir<sup>189</sup>. Bu durumlardan biri de karayoluyla yapılan taşımalardaki taşıyıcının sorumluluk halidir. Karayolu ile yapılan taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının sorumluluğunun

<sup>183</sup> Eren, s. 490; Kayıhan, s. 60.

<sup>184</sup> Eren, s. 1060; Kayıhan, s. 295.

<sup>185</sup> Antalya, Gökhan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-II, 1.Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul 2016, s. 21.

<sup>186</sup> Oğuzman, s. 17; Eren, s. 84.

<sup>187</sup> Seven, s. 44.

<sup>188</sup> Eren, s. 1060; Kayıhan, s. 294.

<sup>189</sup> Kusursuz sorumluluk, sorumlu kişinin kusurunu gerektirmeyen bir sorumluluk bir sorumluluk olarak tanımlanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tandoğan, Haluk: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 1981.

hukuki niteliği hakkında görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe göre<sup>190</sup>; taşıyıcının sorumluluğu özen borcuyla ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur. Burada taşıyıcının CMR m. 17/2 ve 4'te düzenlenen hallere dayanarak beklenebilecek en yüksek özeni göstermiş olduğunu ispat etmesi suretiyle sorumluluktan kurtulabilmesi kendi özenine bağışlanmıştır. İşte bu durum özen borcuyla ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunu ifade eder. Bunun istisnası ise CMR m. 17/3'te düzenlenmiştir<sup>191</sup>.

Bizim de katıldığımız ağırlıklı görüşe göre<sup>192</sup>; taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış kusursuz sorumluluk halidir. Bu görüşün savunucuları dayanak olarak CMR m. 17/2'deki, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma nedenlerinde “kaçınamayacağı ve sonuçlarını öngöremeyeceği durum” ifadesini göstermektedirler. Söz konusu bu düzenleme mücbir sebebe göre daha ayrıntılıdır.

Mücbir sebep, genelde, taşıyıcı zorlayıcı bir sebep olarak değerlendirilir. Şu halde edimi yerine getirmekle yükümlü kişinin edimine yönelik olarak dışarıdan gelen, öngörülemeyen ve karşı konulamaz şekilde oluşan olaylar mücbir sebep olarak nitelendirilir<sup>193</sup>. Fakat taşıyıcının sorumluluğunda mücbir sebepteki gibi dışarıdan gelme, öngörülemeyen ve karşı konulamaz olma nitelikleri aranmamaktadır<sup>194</sup>. Dolayısıyla bu düzenleme mücbir sebeple alakalı değildir. Şayet düzenleme mücbir sebeple ilgili olsaydı, CMR m. 17/3'teki “taşıyıcı taşımayı yapmak için kullandığı araçtaki bozukluğa dayanarak sorumluluktan kurtulamaz” şeklindeki unsura yer verilmemesi gerekirdi<sup>195</sup>. Diğer bir deyişle CMR m. 17/3 ile taşıyanın mutlak biçimde sorumlu tutulmasından, kusursuz sorumluluk halinin benimsendiği anlaşılmaktadır<sup>196</sup>.

Yargıtay uygulamasında ise taşıyıcının kayıp veya hasardan sorumluluğu bazı kararlarda kusursuz sorumluluk hali olmayıp, ispat külfeti ters çevrilmiş kusur sorumluluğu olarak kabul edilmiştir<sup>197</sup>. Dolayısıyla taşıyıcı, TTK'nın 18. maddesine göre basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özeni yerine getirdiğini ispat edemezse kusurlu sayılacağı, taşıyıcının genel dikkat ve özeni gösterdiğini ispat etmesinin yeterli olmadığı,

<sup>190</sup> Akıncı, s. 87; Havayoluyla yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumluluğu açısından aynı yönde bkz. Canbolat, s. 49-50.

<sup>191</sup> Hükmün Türk Hukukundaki hali için bkz. TTK m. 877.

<sup>192</sup> Arkan, s. 43-45; İmrak, 29 vd; Yavaş, s. 97 vd.

<sup>193</sup> Antalya, C. II, s. 227; Tandoğan, s. 247.

<sup>194</sup> Yavaş, s. 98; İmrak, s. 29-30.

<sup>195</sup> İmrak, s. 30.

<sup>196</sup> Yavaş, s. 98-99.

<sup>197</sup> Yarg. 11.HD., 06.05.2013 T., 2010/10545 E., 2013/9088 K. (Kazancı İhtihat Bilgi Bankası) (E.T. 01.06.2019)

kayıp ve hasara neden olan olayın doğumunda kusurlu olmadığını da ispat etmesi gerekmektedir<sup>198</sup>. Yargıtay başka bir kararında ise taşıyıcının CMR'nin ilgili düzenlemelerinde sayılan sebeplerden birinden zararın doğduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceğini belirtmiştir<sup>199</sup>. Karara göre sorumsuzluk hallerinin ispat külfetini yumuşatan düzenlemeler olduğu belirtilmiş, sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğunu zikretmemekle beraber buna yakın bir imada bulunmuştur. Başka bir kararında ise CMR m. 17/4'de öngörülen sorumsuzluk halleri açısından b bendine atıf yapılarak hatalı ambalajlanma nedeniyle oluşan zarardan taşıyıcı ile yükü boşaltanın sorumlu olmadığını belirtmiştir<sup>200</sup>. Yargıtay bazı kararlarında ise taşıyıcının kusursuzluğunu ispat etmesi gereğinden bahsederek sorumluluğun bir kusur sorumluluğu olduğunu belirtmektedir<sup>201</sup>.

### 2.2.3. Taşıyıcının Sözleşmeden Doğan Sorumluluğu

Borç ilişkisini meydana getiren nedenler tarafların hukuki işlem yapma iradesine göre ikiye ayrılır. Bu ayrıma göre taraf veya tarafların hukuki işlem yapma iradesine dayanan borç ilişkileri, "hukuki işlemde doğan borç ilişkileridir". Buna karşılık borç ilişkisi taraf iradesinden bağımsız olarak kanunda öngörülen maddi şartların gerçekleşmesinden doğuyorsa bu tür borç ilişkilerine "kanundan doğan borç ilişkileri" denilmektedir<sup>202</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğu ise hukuki işlem kategorisine giren "Karayolu Taşıma Sözleşmesi"nden doğar<sup>203</sup>. Bu sorumluluk taşıma sözleşmesinden doğan borçların tam ve usulüne uygun ifa edilmemesinde ve borcun sebebinde gündeme gelir<sup>204</sup>. Bu sebeple olsa gerek hem TTK'da hem de CMR'deki ilgili hükümler, sözleşmeden doğan sorumluluğa ilişkin hükümlerdir.

Doktrinde sözleşme ilişkilerinde sözleşmeden doğan sorumluluğa dayanılarak dava açılabilir gibi, eğer şartları mevcutsa haksız fiil hükümlerine göre de dava açılabilir

---

<sup>198</sup>Erdil, s. 176.

<sup>199</sup>Yavaş, s. 101 dn. 405.

<sup>200</sup>Adıgüzel, s. 48.

<sup>201</sup>Yarg. 11. HD: 07.12.2009 T. 2008/8035 E., 2009/12507 K. (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası) (E.T. 10.08.2013)

<sup>202</sup> Eren, s. 116; Oğuzman, s. 33-34; Antalya, Gökhan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-I, Legal Yayıncılık, 1.Baskı, İstanbul 2015, s. 77 vd.

<sup>203</sup> Deniz yolu ile yapılan taşımalarda ise bu ilişki navlun sözleşmesinden doğar, bkz. Seven, s. 45 vd.

<sup>204</sup> Yavaş, s. 101.

kabul edilmektedir. Bu konuda bir görüşe göre<sup>205</sup>; haksız fiile ilişkin talepte bulunulursa, ilk olarak konvansiyonlarda bulunan haksız fiile ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir. Buna karşılık doktrinde bizim de katıldığımız görüşe göre<sup>206</sup>; sözleşmeden ileri gelen talepler ile haksız fiilden ileri gelen taleplerin yarışması durumunda alacaklının bu iki sebepten birine dayanmakta serbestîsi bulunmaktadır. Söz konusu serbestîsinin taşıma sözleşmeleri bakımından geçerli olmaması için bir engel yoktur.

Taşıma sözleşmelerinde, sözleşmeden doğan sorumluluk ile haksız fiil sorumluluğu açısından belirli bazı farklılıklar mevcuttur. Aşağıda inceleyeceğimiz bu farklılıklar, zararın tazmini hususunda göz önünde bulundurulur. İlk olarak; haksız fiil sorumluluğunda TBK m. 50'ye göre zarar gören kusurunu ispat yükümlülüğü altındayken, TBK m. 112'ye göre sözleşmeden doğan sorumlulukta borçlu karine olarak kusurludur. Bu farkın önemi taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinde ortaya çıkar<sup>207</sup>. İkinci olarak; TTK m. 885'e göre taşıma sözleşmelerinden doğan zamanaşımı süresi kural olarak bir yıldır. Haksız fiilden doğan sorumlulukta ise bu süre TBK m. 72'ye göre iki yıldır.

Son olarak sözleşmeden doğan sorumluluktaki sorumluluğu sınırlayan düzenlemelerin, haksız fiile dayanılarak yapılan taleplerde de geçerli olup olmayacağı meselesi irdelenmelidir. Bu konuda katıldığımız görüşe göre<sup>208</sup>; öncelikle CMR ve TTK'ya uygun şekilde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına dair hükümlerin varlığı tespit edilir ve bunların geçerli olup olmayacağına bakılır. Daha sonra bu hükümlerin diğer emredici düzenlemelere uygun olup olmadığı tespit edilir. Bu tespitten sonra hükümlerin kime uygulanacağı belirlenir. Zira sözleşmeye taraf olan ve olmayanlara uygulanacak hükümler farklılık arz edebilir<sup>209</sup>.

---

<sup>205</sup> **Oğuzman, Kemal / Öz, Turgut:** Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-II, Vedat Kitapçılık, 13. Baskı, İstanbul 2018, s. 294-295; **Eren,** s. 1137-1138; **Antalya,** C. II, s. 533-534; **Çağa, Tahir / Kender, Rayegan:** Deniz Ticareti Hukuku-II, 9. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2009, s. 208-211.

<sup>206</sup> **Yavaş,** s. 101.

<sup>207</sup> Taşıyıcının sorumluluğunun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğu görüşü benimsenirse, kusur karinesinin bir önemi olmayacaktır. Zira burada kusurun herhangi bir pratik faydası yoktur. Buna karşılık sorumluluk, özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olarak kabul edilirse, taşıyan karine olarak kusurlu sayılacaktır, bkz. **Yavaş,** s. 102 dn 410.

<sup>208</sup> **Çağa/ Kender,** s. 210-211.

<sup>209</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Çağa/ Kender,** 210-211.

## 2.3. Sorumluluğun Şartları

### 2.3.1. Yüke Özen Borcunun İhlal Edilmiş Olması

Yükün taşıma boyunca taşıyıcının bakım ve gözetimi altında olması taşıma sözleşmesinin esaslı bir unsurudur<sup>210</sup>. Taşıyıcının yükü bir yerden bir yere götürme borcunun içinde taşıma sırasında yüke özen gösterme borcu da vardır<sup>211</sup>. Taşıyıcı, taşıma süresince yüke gerekli özeni göstermez ve bunun sonucunda yük kayba ya da hasara uğrarsa TTK m. 875/1'e göre yüke özen borcunu yerine getirmemiş sayılır<sup>212</sup>. Taşıyıcının yüke özen borcu yine TTK m. 875/1'e göre yükün kendisine teslim edildiği anda başlar<sup>213</sup>.

Yükün taşıyıcıya teslim edilmiş sayılması açısından taşıyıcının şahsına bağlanabilecek bazı durumlarda -örneğin soğutma sistemi gibi özel donanıma sahip bir aracın geç tedarik edilmesi gibi<sup>214</sup>- eğer yük taşıyıcıya teslim edilmiş ve taşıma işine başlanmamış olan bu sürede yük bir kayıp ya da hasara uğramış olursa, taşıyıcının TTK m. 875/1'e göre yüke özen borcunu ihlal etmiş sayılır<sup>215</sup>.

Taşıyıcının yükü teslim alması ile taşıma sözleşmesinin kurulması aynı zamana denk gelirse yüke özen borcunun başlangıcının belirlenmesi açısından, yükün taşıta yüklenmesinden önceki ve yüklenmesinden sonraki duruma bakılması gerekir<sup>216</sup>. TTK m. 863'e göre kural olarak yükleme, istifleme ve boşaltma işleri gönderen tarafından yapılır. Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğu yüklemekten sonra başlayacaktır<sup>217</sup>. Yüklemeden önce yük herhangi bir zarara uğrarsa bundan gönderen sorumludur.

Ayrıca TTK m. 863, yükleme ve boşaltmayı taşıyıcının üstlenmesi açısından farklı durumlar öngörmüştür. Bunlar sözleşmede kararlaştırma, işin niteliğinden çıkarma ve ticari teamülün varlığı olmak üzere üç tanedir.

---

<sup>210</sup> **Çağa/Kender**, s. 135; **Adıgüzel, Burak**: Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2015, (Adıgüzel, Multimodal), s.120

<sup>211</sup> **İmrak**, s. 29; **Canbolat**, s. 61.

<sup>212</sup> **Arkan**, s. 47; **Kaya**, s. 239.

<sup>213</sup> **Deniz, İnci**: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982, s. 66.

<sup>214</sup> **Adıgüzel**, s. 51.

<sup>215</sup> **Sekmen Orhan**: Karayoluyla Eşya Taşınmasında Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul Barosu Dergisi, C. 85, S. 4, İstanbul 2011, s. 109.(<https://www.jurix.com.tr/article/16821>) (E.T. 27.06.2019)

<sup>216</sup> **Kaya**, s. 241; **İmrak**, s. 32; çeşitli ülke hukuklarındaki durumlar için bkz. **Akıncı**, 89-90.

<sup>217</sup> **Kaya**, s. 241; **İmrak**, s. 32; eski Ticaret Kanunu döneminde yüklemenin kim tarafından yerine getirileceğine dair bir hüküm mevcut değildi, ayrıntılı bilgi için bkz. **Arkan**, s. 54 vd.

Taşıyıcı ve gönderen taşıma sözleşmesi ile taşıyıcının yükleme ve boşaltmadan sorumlu olacağını kararlaştırabilirler. Sözleşmede kararlaştırılmasa bile daha sonra tarafların açık ya da zımni iradelerinin bu yönde uyuşmasıyla da taşıyıcının yükleme ve boşaltmadan sorumlu olabilmesi mümkündür<sup>218</sup>. Bazı durumlarda taşıyıcının yükleme ve boşaltmadan sorumluluğu işin niteliğinden de çıkarılabilir. Bunun en klasik örneğini yükleme ve boşaltmanın sadece araçtaki teknik aletlerle yapılabilmesi oluşturur. Örneğin, sıvı yük taşımalarında tankerlerle yapılacak yükleme ve boşaltma ya da yükün özelliği sebebiyle araçta yer alan bir platformla kaldırma ve eğimle yükleme ve boşaltmada durum böyledir. Ticari teamülün varlığı ise TTK m.2 anlamında söz konusu olabilir. Bunun yanında taşıyıcının yükleme ve boşaltma ile yükümlü olacağına dair bir teamülün, taşınan yüke uygun olarak uzun bir zaman dilimi içinde uygulanarak yerleşmiş olması gerekir<sup>219</sup>. Dolayısıyla TTK'da belirtilen bu üç durumun varlığı halinde taşıyıcının sorumluluğu yükleme için teslim almayla gerçekleşir ve taşıyıcı artık yüke özen borcu altına girer<sup>220</sup>.

Taşıyıcının özen borcu taşıma işinin bitimine kadar devam eder<sup>221</sup>. Bununla beraber gönderen TTK m. 868/1 uyarınca taşıma işi tamamlanmadan yükün kendisine iadesini talep edebilir. Taşıma işinin tamamlanmasından önce böyle bir talebin varlığı halinde, yükün gönderene iadesiyle taşıyıcının yüke özen borcu sona erer<sup>222</sup>.

Gönderenin yükü teslim etmesi, gönderilen ile taşıyıcının birbirlerine uygun iradeleriyle yük üzerinde mevcut olan taşıyıcının hâkimiyetinin sona erdirilmesini ve yükün zilyetliğinin gönderene geçmesini ifade eden iki taraflı hukuki işlemdir<sup>223</sup>. Fakat yükün teslimini fiilen tevdiiden ayırmak gerekir. Zira tevdi hukuki işlem karşısında daha çok fiili bir olay şeklinde gerçekleşir<sup>224</sup>. Tevdiin TTK m. 869/3 deki şekilde taşıma ve teslim engellerinin çıkması ve hak sahibinden makul süre içinde talimatların alınamaması nedenlerine binaen gerekli tedbirlerden biri olarak yapılması durumunda taşıyıcının sorumluluğu sona erer<sup>225</sup>.

Yükün gümrüğe teslim edilmesi durumunda taşıyıcının sorumluluktan kurtulup kurtulmayacağı hususunda tartışma mevcuttur. Bu açıdan konuyu aynı zamanda gümrük

---

<sup>218</sup> **Arkan**, Sorumluluk, s. 103-104.

<sup>219</sup> **Adıgüzel**, s. 55.

<sup>220</sup> **Kaya**, s. 241.

<sup>221</sup> **Arkan**, s. 54; **Kaya**, s. 240; **Akıncı**, s. 90.

<sup>222</sup> **Arkan**, s. 55-56.

<sup>223</sup> **Çağa/Kender**, s. 141; **Kaya**, s. 241.

<sup>224</sup> **Adıgüzel**, s. 57.

<sup>225</sup> Denizyoluyla yapılan taşımalar açısından bkz. **Seven**, s.73-80.

rejimine tabi yüklerin teslimini konu alan düzenlemeler açısından incelemek gerekir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu m. 37/1-b.a'ya göre taşıyıcı yükü gecikmeden Müsteşarlık tarafından belirlenen usul ve esaslara uygun olarak antrepoya taşınmalıdır<sup>226</sup>. Buna göre gümrük işlemlerini taşıyıcı başlatmakta ancak yükün antrepoya teslimine kadar yük ile ilgili işlemlere gümrüğün gözetimi ve denetimi altında devam edilir<sup>227</sup>. Gümrük Kanunu m 98/3'e göre gümrük işlerine başlanmadan ve bu işlemler bitirilse bile gümrük idaresinin izni olmadan yük, antrepolardan tamamen veya kısmen çıkartılamaz; bu işlemler bitinceye kadar yük gönderilene teslim edilemez. Bu durumda yük gönderilene teslim edilene kadar geçen zaman diliminde taşıyıcının sorumluluğu devam edip etmeyeceğinin irdelenmesi gerekir. Bir görüşe göre<sup>228</sup>; yükü temsil eden emtianın, özellikle taşıma senedinin gönderilene teslim edilmesi durumunda gönderilenin yük üzerinde tasarruf hakkına sahip olması şartıyla gümrüğe yapılan teslim, gönderilene yapılan teslim gibidir ve sorumluluğu sona erdirir. Diğer bir görüşe göre<sup>229</sup>; öncelikle tarafların yükü gönderilene mi yoksa gümrüğe mi teslimini kararlaştırıldığı tespit edilmelidir. Taraf beyanları sözleşme veya taşıma senedinden ayrıca anlaşılıyorsa, gümrüğe teslimin gönderilene teslim hükmünde olduğu, gümrüğe teslim ile gönderilene teslim arasında bir fark yoktur. Senette veya sözleşmede böyle bir hüküm yoksa durumun niteliğinden, ticari örf adet ve teamüllere göre gümrüğe teslimin gönderilene teslim hükmündedir ve gümrüğe teslim ile taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Bizim de katıldığımız görüşe göre ise<sup>230</sup>; eski Gümrük Kanunu ve eski Gümrük Yönetmeliği'ne göre gümrük işlerinin taşıyıcı tarafından yapıldığı ve antrepo işleticisinin taşıyıcının yardımcısı olduğu, eski Gümrük Kanunu'nun 77. maddesinin göz önüne alınması gerektiği, dolayısıyla yükün gönderilene teslimine kadar taşıyıcının sorumluluğunun devam ettiği belirtilmektedir. Fakat bu hükümler gerekli şekilde düzenlenmemiş ve deniz yolu ile taşınan yükün taşıyıcı tarafından gönderilene ne zaman teslim edildiğinin tespitinin kanun hükmü ile çözülmesi gerektiği isabetli olarak ifade edilmiştir<sup>231</sup>. Bu konuda TTK m. 1178/3 hükmü ile özel bir düzenleme getirilmiştir. Hükme göre taşıyıcının sorumluluğu antrepo işleticisine teslim ile

---

<sup>226</sup> Gümrük Kanunu 94. maddeye göre antrepolarda özel ve genel olarak ikiye ayrılmaktadır. Genel antrepo; yükün konulması için herkes tarafından kullanılabilen yerler iken özel antrepo sadece antrepo işleticisine ait yükün konulması amacıyla kurulan yerlerdir.

<sup>227</sup> **Yavaş**, s. 87; ayrıca bkz. Gümrük Kanunu m. 96; Gümrük Yönetmeliği m. 522.

<sup>228</sup> **Arkan**, s. 56-57; **Kaya**, s. 245.

<sup>229</sup> **Yavaş**, s. 90 dn 362'deki yazarlar.

<sup>230</sup> **Çağa/Kender**, s. 146; **Yazıcıoğlu**, s. 94.

<sup>231</sup> **Yavaş**, s. 92.

sona erer. Ancak karayolu ile yük taşınmasında bunun gibi net bir düzenleme mevcut değildir. Dolayısıyla bu hususta TTK açısından bir kanun boşluğu kabul edilmeli ve TTK m. 1178/3 hükmü karayolu taşımalarında da kıyasen uygulanmalıdır ve gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceği kabul edilmelidir<sup>232</sup>. Gümrük Kanunu'ndaki bazı düzenlemeler taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterecek nitelikte olup, bu durum aşağıda özel sorumluluk sebepleri arasında incelenecektir<sup>233</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğu sahasında bulunmayan teslim engellerinin özen borcunu sona erdirmesinde TTK m. 869 uygulanır. Hükme göre taşıyıcı bu durumlarda hak sahibine teslim engelini hemen bildirir ve talimat bekler. Zira TTK m. 869/1'e göre talimat alınması zorunludur. Hak sahibi bildirimde bir cevap vermemiş, cevap gecikmiş ya da yerine getirilmesi imkânsız bir talimat verilmişse taşıyıcı hak sahibinin menfaatine uygun olan tedbirleri almak zorundadır<sup>234</sup>. Bu tedbirler yükün hak sahibi adına saklanması için tevdi edilmesi ya da geri taşınması olarak ortaya çıkar. Fakat burada tevdi den kasıt TBK m. 107 anlamında bir tevdi değildir<sup>235</sup>. Zira taşıyıcı TTK m. 869/3'e göre tevdi ettiği kişiyi seçmede gösterdiği özenden sorumludur.

Yükün bozulabilecek nitelikte olması durumunda TBK m. 108 gereğince hak sahibine ihtarda bulunularak ve hâkimden izin alınarak satış yapılabilir<sup>236</sup>. Teslim engeline rağmen tevdi yoluna gitmeyen taşıyıcının ise özen borcu devam eder<sup>237</sup>. Çünkü TTK m. 869'da düzenlenen tevdi bir yükümlülük değil, taşıyıcıya tanınmış bir yetkidir<sup>238</sup>.

## 2.3.2. Yükün Kaybı, Hasara Uğraması ve Geç Teslim Edilmesi

### 2.3.2.1. Yükün Kaybı

Yükün kaybı taşınması için taşıyıcıya teslim edilmiş olan yükün, teslim yerinde gönderilene teslim edilememesi olarak tanımlanabilir.<sup>239</sup> Diğer bir deyişle kayıp, taşıyıcının yükü teslim borcunu ifa edememesi, yükün hak sahibine teslimi olanağının tamamen ortadan

---

<sup>232</sup>Yavaş, s. 92.

<sup>233</sup>bkz. 3.1.3.8.

<sup>234</sup> Arkan, s. 57; Kaya, s. 245.

<sup>235</sup> Adıgüzel, s. 58.

<sup>236</sup> Arkan, s. 57; demiryolu taşımalarında hâkim kararına gerek yoktur, bkz. Arkan, Demiryolu, s. 64.

<sup>237</sup> İmrak, s.35-37.

<sup>238</sup> Arkan, s. 58 dn 55.

<sup>239</sup> Arkan, s. 47; Seven, s.82; Yavaş, s. 57; Yetiş Samlı, Kübra: Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, On İki Levha Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2013, s. 30.

kalkmasıdır halidir<sup>240</sup>. Örneğin yükün tamamen yok olması, sürekli olarak taşıyıcının elinden çıkmış olması, çuvallar içindeki çimento yükünün ıslanmasında durum böyledir. Taşıyıcı örneklerdeki gibi bir durumla karşılaştığında artık teslim borcunu ifa edemez. Zira taşıyıcının teslim yerinde teslim ettiği yük, taşımak için tesellüm edilen yükten farklıdır<sup>241</sup>.

Taşıyanın yükü gönderilene teslim olanağından yoksun olması çeşitli sebeplerden kaynaklanabilir. Teslim edilememe fiili bir yoksunluk şeklinde ortaya çıkabileceği gibi hukuki bir sebep olarak da ortaya çıkabilir<sup>242</sup>. Ancak her ne şekilde ortaya çıkarsa çıksın kaybın sebebi sonuca etki etmez<sup>243</sup>. Dolayısıyla yüke hukuka aykırı şekilde el konulması ile hukuka uygun olarak yetkili makamlar tarafından el konulması arasında bir fark yoktur<sup>244</sup>. Yükün kaybı, ekonomik değerinin yok olması şeklinde de ortaya çıkabilir. Bu durumu yükün artık amacına uygun olarak kullanılamayacağı tüm durumları kapsayacak şekilde değerlendirmek gerekir<sup>245</sup>. Aynı şekilde yükün kayba uğramayan kısmı ekonomik bir değere sahip değilse bu durumda da tam kaybın gerçekleştiği kabul edilmelidir<sup>246</sup>. Buraya kadar olan açıklamalarımız gösteriyor ki, taşıyıcının yükü teslim edememesi iradesi dışında olsun olmasın hatta kanuni ya da haklı sebebe dayansın dayanmasın, kayıp açısından herhangi bir fark yaratmaz<sup>247</sup>. Diğer bir deyişle bu gibi haller her zaman zarar olarak nitelendirilir ancak sorumluluk açısından fark yaratabilir<sup>248</sup>.

Kayıp tam olabileceği gibi kısmi de olabilir<sup>249</sup>. Tam kayıp halinde tesellüm edilmiş yük hiçbir şekilde sahibine teslim edilememektedir; buna karşılık kısmi kayıp halinde tesellüm edilmiş yük ağırlık miktar veya hacim olarak azalmış şekilde teslim edilmektedir<sup>250</sup>. İlk halde yük fiziken var olsa hatta nerede olduğu bilinse dahi taşıyıcı yükü teslim edemeyeceği için tam kaybın varlığı kabul edilir<sup>251</sup>. İkinci halde ise kaybolmuş yük dışında

---

<sup>240</sup> Çağa/Kender, s. 140; Kaya, s. 246; Adıgüzel, Multimodal, s. 122; İzveren, Adil / FrankoNisim / Çalık Ahmet: Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1194, s. 240.

<sup>241</sup> Yavaş, s. 57.

<sup>242</sup> Arkan, s. 47; Seven, s. 82; Topaloğlu, Mustafa: Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımlarında (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, İstanbul 2009, s. 400.

<sup>243</sup> Arkan, s. 47; Yavaş, s. 57; Yetiş Samlı, s. 30.

<sup>244</sup> Çağa/Kender, s. 140; Arkan, s. 48; Yavaş, s. 58.

<sup>245</sup> Yavaş, s. 58.

<sup>246</sup> Özdemir, Taşıma, s. 100 dn 39.

<sup>247</sup> Yavaş, s. 59.

<sup>248</sup> Çağa/Kender, s. 140; Yazıcıoğlu, s. 75.

<sup>249</sup> Yetiş Samlı, s. 31.

<sup>250</sup> Akıncı, s. 93; Kaya, s. 246; Yavaş, s. 59.

<sup>251</sup> Akıncı, s. 93; İmrak, s. 40.

ayrıca teslimine uygun ve ekonomik değere sahip olan yükün teslim edilmiş olması gerekir<sup>252</sup>. Bununla beraber örneğin, bir antika koleksiyonunun taşınması işinde koleksiyonun parçalarından bir tanesinin kırılırsa diğer parçalar ekonomik bir değer taşımayacağı için artık kısmi kayıptan değil tam kayıptan bahsetmek gerekir<sup>253</sup>.

Kısmi kayıp ile fire kavramının birbirine karıştırılmaması gerekir. Fire, doğal nedenlerle taşınan yükte meydana gelen eksikliktir ve taşıma sırasında yükteki hacim ve tartı olarak meydana gelir<sup>254</sup>. Asıl olarak hacim ve tartı olarak ortaya çıkan azalma da kısmi kayba girer<sup>255</sup>. Fakat fire ticari hayatta olağan kabul edilen ve taşıyıcının sorumluluğunu doğurmayan eksiklikler olup yükün belli bir bölümüne özgü olması, tüm yük açısından belli bir miktarı aşmaması, yükün tamamında görülmesi şartları altında geçerlidir<sup>256</sup>. Taşıyıcı firenden sorumlu değildir ve bu eksilmeler kısmi kayıp olarak da nitelenemez<sup>257</sup>. Ancak belirttiğimiz şartların dışında bir eksilme meydana gelmiş ise bu durum fire olarak değil kısmi kayıp olarak kabul edilir<sup>258</sup>.

Tam kayıp ile kısmi kayıp arasında bazı farklılıklar mevcuttur. Bunlardan ilki zamanaşımı süresinin başlangıcıyla ilgilidir<sup>259</sup>. Gerçekten de TTK m. 885/2'ye göre, zamanaşımı, kısmi kayıp halinde yükün gönderilene teslimiyle; tam kayıp halinde ise yükün teslim edilmesi gereken tarihten itibaren başlar. Yükün teslim süresi açısından ise TTK ile CMR farklı düzenlemelere yer vermiştir. TTK m. 873'e göre taşıyıcı yükü kararlaştırılan sürede, böyle bir süre kararlaştırması yoksa somut olayın koşullarına göre özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul sürenin sonuna kadar teslim etmelidir. Hükümden anlaşılacağı üzere TTK'ya göre zamanaşımı süresi, teslim süresi kararlaştırılmışsa bu sürenin sonundan, teslim süre kararlaştırılmamışsa makul sürenin sonundan itibaren işlemeye başlar. CMR m. 32/1'e göre ise zamanaşımı süresi kısmi kayıp halinde teslim tarihinden, tam kayıp halinde ise kararlaştırılan taşıma süresinin bitiminden 30 gün, böyle bir süre yoksa yükün taşıyıcı

---

<sup>252</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 100; Yük dışında ambalaj ve benzeri parçaların teslim edilmesinin tam kayıp olarak kabul eden görüş için bkz. **Adıgüzel**, Multimodal, s. 123 dn 43.

<sup>253</sup> **Kaya**, s. 246; **Yavaş**, s. 60; **İmrak**, s. 40; Niteliği gereği bölünemeyen yüklerde de aynı sonuca ulaşılmaktadır, bkz. **Arkan**, s. 50.

<sup>254</sup> **Yetiş Samlı**, s. 31.

<sup>255</sup> **Arkan**, s. 51.

<sup>256</sup> **Yetiş Samlı**, s. 31.

<sup>257</sup> **Yetiş Samlı**, s. 32.

<sup>258</sup> **Adıgüzel**, Multimodal, s. 123.

<sup>259</sup> **Akıncı**, s. 93.

tarafından teslim alınmasından sonraki 60 günde işlemeye başlar<sup>260</sup>. Ancak süreler konusunda TTK farklı bir düzenlemeye yer vermiştir. TTK m. 874/1'e göre yük, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezde hak sahibi yükün kayba uğradığını varsayabilir, buna karşılık taşıma işi sınır ötesinde yapılıyorsa söz konusu süre 30 gündür<sup>261</sup>. Diğer fark ise taşıyıcı tarafından ödenecek tazminatın belirlenmesiyle ilgilidir<sup>262</sup>. TTK m. 882/1 ve CMR m. 23/3'e göre, kural olarak taşıyıcının kayıp nedeniyle ödeyeceği tazminat tam kayıp halinde yükün tüm değeri, kısmi kayıp halinde ise değerini kaybeden kısım göz önüne alınarak hesaplanır<sup>263</sup>.

### 2.3.2.2. *Yükün Hasara Uğraması*

Hasar; yükün ekonomik değerinin azalması, amacına uygun olarak kullanma olanağının azalmış ya da kısıtlanmış olması şeklinde tanımlanabilir<sup>264</sup>. Diğer bir deyişle, kayıp sayılmaksızın yükte oluşan her türlü kötüleşme hasar olarak nitelendirilir<sup>265</sup>. Yükün kırılması, kokması, kirlenmesi, paslanması, ıslanması gibi haller hasara örnek olarak verilebilir<sup>266</sup>.

Hasardan bahsedebilmek için değer azalmasının süreklilik göstermesi ve kötüleşmenin kendiliğinden geçecek türde olmaması gerekir<sup>267</sup>. Yani hasardan bahsedebilmek için değer azalmasının kalıcı olması şarttır<sup>268</sup>. Söz konusu değer azalması, yükün gerçek değerine geri dönememesi ya da dönebilmesi için birtakım bedeller ödenmesi şeklinde ortaya çıkabilir<sup>269</sup>. Buna karşılık değer azalması taşıma sırasında meydana gelen borsa fiyatının düşmesi ya da satış mevsiminin geçmesi gibi nedenlerden kaynaklanıyorsa, ortada bir kötüleşme olmadığından hasar olarak nitelendirilemez<sup>270</sup>.

---

<sup>260</sup> **İmrak**, s. 39; **Yazıcıoğlu**, s. 75; **Görçün**, s. 148.

<sup>261</sup> TTK m. 874/1: "Eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür."

<sup>262</sup> **Akıncı**, s. 93.

<sup>263</sup> **Sekmen**, s. 113.

<sup>264</sup> **Seven**, s. 85; **Yavaş**, s. 62.

<sup>265</sup> **Arkan**, s. 51; **Seven**, s. 86; **Yazıcıoğlu**, s. 76; **İzveren**, s. 241.

<sup>266</sup> **Topaloğlu**, s. 400.

<sup>267</sup> **Çağa/Kender**, s.140; **Seven**, s. 86; **İmrak**, s. 41.

<sup>268</sup> **İmrak**, s. 41; **Seven**, s. 86; **Yetiş Samlı**, s. 35.

<sup>269</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 101.

<sup>270</sup> **Arkan**, s. 51; **Seven**, s. 86; **Kaya**, s. 247.

Yükün hasara uğramış sayılması için nitelik kaybının mutlak surette dışarıdan anlaşılabilir olması gerekmez<sup>271</sup>. Yükün dış görünüşünün sağlam olmakla beraber içinde kötüleşme meydana gelmişse hasarın varlığı kabul edilir<sup>272</sup>. Bahsettiğimiz bu durum özellikle soğuk ortamda taşınması gereken yükün uygunsuz şartlarda taşınmasında görülür<sup>273</sup>. Şu halde, uygun sıcaklığın ayarlanamaması nedeniyle ortaya çıkan bozulma veya gıda maddesinin gereken sıcaklıkta taşınmaması nedeniyle erken olgunlaşım satış süresinin kısalması hallerinde ortada bir değer kaybı yani hasar vardır<sup>274</sup>.

Hasar da kayıp gibi tam ya da kısmi olabilir. Buna karşılık yükün bir kısmında meydana gelen hasar, yükün tamamının ekonomik değerini bertaraf ediyorsa ya da yine aynı sebeple yük kullanılamaz hale geliyorsa hasardan değil kayıptan bahsetmek gerekir<sup>275</sup>. Örneğin bir ton meyvenin bir kısmının küflenmesi, küf kokusunun bütün yükü sarmasına neden olması durumunda hasar değil kayıp vardır. Aynı şekilde bir ressama ait tablo koleksiyonunun bir parçasını kaybolması veya onarılamayacak şekilde hasar görmesi, cam yükünün kırılması, şeker yükünün deniz suyuyla ıslanması hallerinde de durum böyledir<sup>276</sup>.

Hasarın kabul edildiği durumlardan biri de yükün bir aynı hak ile sınırlandırılmasıdır<sup>277</sup>. Örneğin, taşıyıcının hapis hakkını kullanması durumunda hak sahibinin yük üzerindeki tasarruf yetkisi kısıtlanacağından, bu yetki kısıtlaması hasara eş değer bir durum olarak kabul edilmektedir<sup>278</sup>.

### **2.3.2.3. Yükün Geç Teslim Edilmesi**

Teslimde gecikme, taşınacak yüklerin ulaştırılması gereken zaman dilimi içinde varış yerine ulaştırılamaması şeklinde tanımlanabilir<sup>279</sup>. Taşıyıcının yükü ulaştırması gereken süre taraflar arasındaki sözleşme kapsamında belirlenir<sup>280</sup>. Buna karşılık taşıma süresinin

---

<sup>271</sup> **Yavaş**, s. 63; **Sekmen**, s. 113.

<sup>272</sup> **Kaya**, s. 248.

<sup>273</sup> **Yavaş**, s. 63.

<sup>274</sup> **Arkan**, s.51; **Yavaş**, s. 63 dn 268'deki kararlar.

<sup>275</sup> **Yazıcıoğlu**, s. 77; **Çağa/Kender**, s.141.

<sup>276</sup> **Yetiş Samlı**, s. 35.

<sup>277</sup> **Yavaş**, s. 64.

<sup>278</sup> **Çağa/Kender**, s. 141.

<sup>279</sup> **İmrak**, s. 43.

<sup>280</sup> **Yetiş Samlı**, s. 36.

sözleşmede mutlak olarak açıkça kararlaştırılmış olması şart değildir<sup>281</sup>. Fakat böyle bir süre belirlenmemiş ise taşıyıcının eşyayı makul süre içinde ulaştırması gerekir<sup>282</sup>. Söz konusu makul süre taşıma sözleşmesinin özellikleri, yükün ve taşıtın türü, niteliği vb. hususlar göz önüne alınarak hesaplanır<sup>283</sup>.

Taşımanın sözleşmede kararlaştırılan ya da TTK m. 873 aracılığıyla belirlenecek sürede nihayete ermemesi durumunda taşıyıcı üstlendiği borcunu zamanında ifa etmemiş demektir<sup>284</sup>. Ayrıca taşıma süresinin aşıp aşılmadığının tespitinde somut olaya bakılması gerekir<sup>285</sup>. Teslimde gecikmeden sorumluluğun doğması için yükün zamanında teslim edilmemesinin yanında ayrıca bir zarar da doğmuş olmalıdır<sup>286</sup>. Bu zarar gecikme nedeniyle yükün kayıp ve hasarı olmaksızın gönderilenin malvarlığında birtakım azalmalar şeklinde ortaya çıkabileceği gibi; yükün gecikme nedeniyle kaybı veya hasarı şeklinde de ortaya çıkabilir<sup>287</sup>. Taşıyıcı teslimde gecikme nedeniyle gönderen veya gönderilenin dolaylı malvarlığı haklarına vermiş olduğu zararlardan TTK m. 875 uyarınca sorumludur<sup>288</sup>. Bununla beraber taşıma işinin süresinde tamamlanamaması durumunda yükün kayıp ve hasara uğraması durumunda sorumluluk TTK m. 875'e göre değil, kayıp ve hasar hükümlerine göre tayin edilir<sup>289</sup>.

---

<sup>281</sup> Örneğin yükün belirli bir tarihte hareket edecek taşıta kadar taşınması için yapılan sözleşmede tarafların, taşımanın en geç hangi tarihte tamamlanması gereği üzerinde anlaşmaya varmış oldukları söylenebilir, bkz. **Arkan**, s. 62.

<sup>282</sup> **Yazıcıoğlu**, s. 77.

<sup>283</sup> **Yetiş Samlı**, s. 42.

<sup>284</sup> **Arkan**, s. 64.

<sup>285</sup> **İmrak**, s. 45; Şayet sözleşmede yükün taşıyıcının sahasında teslim alınacağı kararlaştırılmamışsa ortada aranacak bir borç; buna karşılık yükün taşıyıcı tarafından gönderilenin sahasında kadar götürüp teslim etmesi kararlaştırılmışsa götürülecek bir borç söz konusudur.

<sup>286</sup> Buna karşılık bazı istisnai durumlarda zarar meydana gelmese dahi taşıyıcı TTK kapsamında sorumlu olabilir. Gerçekten de TTK m. 875/3' göre gecikme durumunda herhangi bir zarar oluşmasa bile taşıma ücreti teslimde gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir. Fakat taşıyıcı her türlü dikkat ve özeni gösterdiğini, yine de teslimde gecikmenin meydana geldiğini ispat edebilir.

<sup>287</sup> **İmrak**, s. 46-47.

<sup>288</sup> **Seven**, s. 26; söz konusu hüküm CMR'ye paraleldir, bkz. CMR m. 17.

<sup>289</sup> **Yetiş Samlı**, s. 45; CMR'de de bu durumda kayıp ve hasara ilişkin hükümlerin uygulanacak, teslimde gecikmeye ilişkin CMR m. 23/5 uygulanmayacaktır, bkz. **Akıncı**, s. 283; **Kaya**, s. 250.

### 2.3.3. Yükün Kaybının, Hasara Uğramasının ve Geç Teslim Edilmesinin Sorumluluğa Tabi Sürelerde Meydana Gelmesi

Taşıyıcının sorumluluğunun süre bazında başlaması ve sona ermesi TTK m. 875/1 ve CMR m. 17/1'de benzer şekilde düzenlendiğini, başlangıç ve sona ermenin yükün teslim alınması ve teslim edilmesine bağlı olduğunu yukarıda belirtmiştik<sup>290</sup>. Bu nedenle sorumluluk süresi yönünden önceki açıklamalarımıza atıf yapmakla yetiniyoruz. Bununla beraber TTK ve CMR'de benzer şekilde düzenlenmiş olan taşıma senedinin, yükün teslim alınması ve edilmesi durumlarında sorumluluk süresine yapacağı etkiyi irdelemekte fayda görüyoruz<sup>291</sup>.

TTK m. 856/1'e göre, bir taşımada taraflardan birinin talebi üzerine TTK m. 857'de belirtilen kayıtlara sahip olan taşıma senedi üç nüsha halinde düzenlenir<sup>292</sup>. Bu nüshalardan biri gönderene, biri taşıyıcıya verilir. TTK m. 858'e göre taşıma senedinde sözleşmenin tarafları olan gönderen ve taşıyıcının imzaları bulunur. İmzanın önemi, hem nüshalar altında imzası bulunan kişiler için delil olmasında hem de bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ve bu sözleşmenin hükümlerini ispat edecek nitelikte bir delil olmasında ortaya çıkar<sup>293</sup>. Fakat taşıma senedi her ne kadar TTK m. 857'deki kayıtları içeriyor olsa da eski Ticaret Kanunu'ndaki kabulden farklı olarak kıymetli evrak niteliğine sahip değildir<sup>294</sup>. Bu anlamda CMR kapsamında bir taşıma senedi düzenlenirse sadece ispat yönünden bir değer ifade eder<sup>295</sup>. Diğer bir deyişle taşıma senedi yükün zilyetliğini geçirme fonksiyonuna sahip değildir. Bununla beraber CMR'nin uygulandığı bir taşımada ispat kuvveti açısından taşıma senedi CMR m. 9/1'e göre yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığına fiili bir karine oluşturmakla beraber ayrıca taşıyıcının yüklendiği borçlarla bağlı olduğunu da ispat eder<sup>296</sup>.

Taşıma senedi TTK m. 858. madde açısından yalnızca taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve yükün teslim alındığına dair fiili bir karine oluşturmaz<sup>297</sup>. Ayrıca maddenin ikinci fıkrası gereğince yükün ve ambalajın yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığı anda dış görünüş itibariyle iyi durumda olduğuna ve taşınan paket sayısının işaret ve

---

<sup>290</sup>bkz. 2.3.1.

<sup>291</sup>CMR'ye göre taşıma sözleşmesi sevk mektubunun düzenlenmesiyle kurulur. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Akıncı**, s. 43 vd.

<sup>292</sup> **Akıncı**, s. 46; **Görçün**, s. 140; **Topaloğlu**, s. 398.

<sup>293</sup> **Yılmaz**, s. 1600.

<sup>294</sup>Eski Ticaret Kanunu dönemindeki durum için bkz. **Akıncı**, s. 44.

<sup>295</sup>**Erdil**, s. 68.

<sup>296</sup> **Yılmaz**, s. 1601.

<sup>297</sup>**Adıgüzel**, s. 81.

numaralarının taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna da karine teşkil eder<sup>298</sup>. Aynı şekilde üçüncü fıkraya göre taşıyıcı tarafından yük üzerinde net olmayacak şekilde ağırlık miktarı ve paketlerin içeriği için yapılan incelemenin sonucu taşıma senedine yazılmışsa, taşıyıcının bu kayıtlara uygun bir yük taşınması gerçekleştirdiğine de karine teşkil eder<sup>299</sup>. Fakat yük incelemesi yapılmadan taşıyıcı yükün durumuyla ilgili bir kaydı senede yazarsa bu durumda meydana gelecek zarardan sorumlu olur<sup>300</sup>. Benzer şekilde CMR m. 9/2 taşıma senedinin yükün dış görünümüne ve ambalajlanmasına ilişkin bir karine öngörmüştür. Hükme göre, taşıyıcının taşıma senedindeki şekilde yükü teslim aldığı ve teslim anında yükün ve ambalajının iyi durumda olduğu kabul edilir. Taşıyıcı, yükü teslim alırken taşıma senedine CMR m. 8'e göre bir çekince koymazsa yükün ve ambalajın teslim anında dış görünüş itibarıyla sağlam olduğunu, taşınan paketlerin sayısı ile üzerindeki işaret ve sayıların senetteki kayıtlarda düzenlendiği şekilde teslim alındığı karine olarak kabul edilir<sup>301</sup>. Taşıyıcı şu durumda söz konusu karinenin aksini taşıma senedi dışına başka bir yolla ispat etmek zorundadır<sup>302</sup>.

Taşıma senedinin delil ve karine meydana getirme fonksiyonu sonucunda, taşıyıcının yükü gönderilene teslim etmesiyle sorumluluk sona erer<sup>303</sup>. Ancak taşıyıcının kayıp sorumluluğu açısından TTK m. 875'de gösterilen durumdan ayrık olarak, taşıyıcıya ve yüke verilen taşıma senetleriyle beraber yükü teslim etmeyip gönderilen haricinde üçüncü bir kişiye teslim söz konusu olabilir. Bu durumda taşımanın tabi olduğu süre bitmiş sayılmaz<sup>304</sup>. Ek olarak yanlış teslim sebebiyle de yükün tam kayba uğradığı var sayılarak taşıyıcının tazminatla sorumlu olması sonucu ortaya çıkar<sup>305</sup>. Pek tabi gönderilen TTK m. 868/3'e dayanarak yapmış olduğu bildirim sonucunda teslimin üçüncü kişiye yapılmasında teslim doğru sayılacak ve sorumluluk süresini sona erdirecektir<sup>306</sup>.

Sorumluluk süresi bakımından önem arz eden bir durum teslimde gecikmede karşımıza çıkmaktadır. TTK m. 874'de düzenlenen ve "*Zıya Karinesi*" başlığını taşıyan düzenlemeye göre yük, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezde hak sahibi

---

<sup>298</sup> Akıncı, s. 43; Yılmaz, s. 1601.

<sup>299</sup> Görçün, s. 142.

<sup>300</sup> Görçün, s. 141.

<sup>301</sup> Erdil, s. 96.

<sup>302</sup> Adıgüzel, s.83.

<sup>303</sup> Arkan, s. 56.

<sup>304</sup> Arkan, s. 56.

<sup>305</sup> İmrak, s. 175

<sup>306</sup> Arkan, s. 56.

yükün kayba uğradığını varsayabilir, buna karşılık taşıma işi sınır ötesinde yapılıyorsa söz konusu süre 30 gündür<sup>307</sup>. Eş deyişle hükümde öngörölmüş olan sürelerin dolmasına rağmen yük teslim edilmemişse yükün kaybolduğu kabul edilecek ve yük teslim edilmemişse bu durumun aksini ispat etmek mümkün olmayacaktır<sup>308</sup>. Kanunda öngörölen süreler geçtikten sonra yük teslim edilirse, sorumluluğun hangi hükümlere göre tayin edileceği hususu bakımından gönderilenin iradesine bakmak gerekir. Şayet gönderilen bu halde teslimi istiyorsa kayıp söz konusu değildir ve gecikmeye ilişkin sorumluluk hükümleri uygulanır, buna karşılık sürelerden sonra yapılan teslim gönderilen için bir anlam ifade etmiyorsa kayıp ve hasara ilişkin hükümler uygulanır<sup>309</sup>.

#### 2.3.4. Yüke Özen Borcunun İhlali ile Zarar Arasında İlliyet Bağı Bulunması

Taşıma sözleşmesi gereğince, taşıyıcının yükü zilyetliğinde tuttuğu sürece kayıp ve hasarlardan koruma ve zamanında teslim etme yükümlülüğü taşıma işi boyunca sürer<sup>310</sup>. Taşıma işi sırasında ortaya çıkan kayıp, hasar ve teslimde gecikme halleri bir ya da birden çok sebeple meydana gelebilir. Dolayısıyla taşıma esnasında oluşan bu zararların nedenleri ile zarara sebep olan olay arasında illiyet bağı bulunmalıdır<sup>311</sup>. İlliyet bağının yokluğu halinde söz konusu zararın tazmin edilmesi de istenemez<sup>312</sup>.

Türk Hukukunda kabul edilen uygun illiyet bağı teorisidir. Yaşam deneyimlerine göre bir fiilin olayların normal cereyanında meydana getirdiği zararlara bağlanan illiyete uygun illiyet denir<sup>313</sup>. Bazı durumlarda zarar ile olay arasındaki sebep sonuç ilişkisi açıkça görülebilir.

---

<sup>307</sup>CMR’de ise bu süreler farklı şekilde düzenlenmiştir. CMR m. 20/1; “Kararlaştırılan zaman limitinin sonra ermesini izleyen 30 gün içinde veya kararlaştırılan zaman limiti yoksa, taşımacının yükü almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturup ve bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır.”

<sup>308</sup> TTK m. 874; “(2) Hak sahibi, eşyanın zıyayı dolayısıyla tazminat alırsa, bunun ödenmesi sırasında, eşyanın daha sonra bulunması hâlinde, derhâl kendisine haber verilmesini isteyebilir. (3) Hak sahibi, eşyanın bulunduğu haberini aldıktan itibaren otuz gün içinde, gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle, tazminatı geri ödeyerek eşyanın kendisine teslimini isteyebilir. Taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü ile tazminat hakkı saklıdır. (4) Eşya, tazminatın ödenmesinden sonra bulunmuşsa, hak sahibi bundan haberdar edilmesini istemediği veya bulunma haberinden sonra eşyanın teslimine ilişkin istem hakkını ileri sürmediği durumlarda, taşıyıcı, eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabilir”; Akıncı, s. 129.

<sup>309</sup>Akıncı, s. 130.

<sup>310</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir, Taşıma, s. 108-114.

<sup>311</sup> Seven, s. 86.

<sup>312</sup>Oğuzman, C. II, s. 46; Kayıhan, s. 221.

<sup>313</sup> Eren, Fikret: Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Sevinç Matbaası, Ankara 1975, (Eren, İlliyet), s. 52.

Örneğin, bir taşıma işinde taşıyıcı yükü gönderilene teslim etmeyip kendi kullanımına tahsis eder ya da başkasına satarsa fiil ile olay arasında uygun illiyet bağının var olduğuna dair şüphe yoktur. Fakat bazen olayların cereyanının karmaşıklığı, birden fazla sebebin bulunması gibi haller illiyedin hangi olayla bağitlanacağına dair problemlere yol açabilir. Bu durumlarda illiyet bağını birden fazla olay meydana getirmekte olup, vuku bulan sorun da zararın nasıl ve kimler arasında paylaşılacağı noktasında toplanır<sup>314</sup>. Taşıyıcı tarafından yüke verilen zararlarda, söz konusu duruma ilişkin olarak zarara maruz kalan yükün sahibinin veya taşıyıcıyla bağlı olmayan kişilerin verdiği zararlar da bu kapsama dâhildir<sup>315</sup>.

TTK m. 875/2'ye göre gönderen veya gönderilenin illiyet bağını kesecek nitelikteki davranışları zarara sebep olursa taşıyıcı sorumluktan kurtulur. Zira onların bu anlamdaki davranışları, kendi malvarlıklarına verdikleri bir zarar olarak ortaya çıkacağından teknik anlamda bir kusur olmayıp, makul bir kişinin kendi faydası açısından zarara uğramamak için kaçınacağı veya kaçınmak zorunda olduğu davranışları yapmaması olarak tezahür eder<sup>316</sup>. Buna karşılık taşıyıcının yardımcısı veya istihdam ettiği kişiler dışında kalan üçüncü kişiler açısından uygun illiyet bağını kesen davranışlarsa teknik anlamda kusur kabul edilmektedir<sup>317</sup>. Belirtelim ki bu kişilerin davranışlarının taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarması için kusurun daha yoğun olması gerekir<sup>318</sup>.

Taşıyıcının kayıp, hasar ve teslimde gecikmeden doğan sorumluluğunda illiyet bağını kesen diğer sebepler, mücbir sebep ve umulmayan haldir. Bu sebepler kaçınılmaz şeklide taşıyıcının borçlarının ihlaline yol açmakta, ayrıca taşıyıcı tarafından öngörülemeyen nitelikte oldukları için zarar ile olay arasındaki illiyet bağını keserler<sup>319</sup>. Yukarıdakilerden ayrı olarak TTK m. 878/1'e göre kayıp, hasar ve teslimde gecikme bu maddede gösterilen sebeplerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı yine sorumluluktan kurtulur<sup>320</sup>. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için söz konusu hükümdeki durumlardan birinin meydana geldiğini ispat etmesi yeterlidir<sup>321</sup>. Zira hüküm gerekçesine göre bu durumlar taşıyıcı lehine karine teşkil ettiğinden zarar ile olay arasındaki illiyet bağının ispatına gerek yoktur. Diğer bir deyişle, taşıyıcı zararın

---

<sup>314</sup> Eren, İlliyet, s. 147.

<sup>315</sup> Adıgüzel, s. 86.

<sup>316</sup> Eren, İlliyet, s. 190.

<sup>317</sup> Özdemir, Taşıma, s. 209-212.

<sup>318</sup> Eren, İlliyet, s. 202.

<sup>319</sup> Arkan, s. 139.

<sup>320</sup> Söz konusu haller 3. bölümde ayrıntılı olarak incelenecektir.

<sup>321</sup> Arkan, s. 108-109.

hükümdeki sebeplerin birinden ileri geldiğini ispat etmesiyle illiyet bağı kendiliğinden kesilir<sup>322</sup>.

CMR’de ise TTK’daki gibi yüke gelen zararlar ile taşıyıcının sorumluluğu arasındaki illiyet bağının kesilmesi, taşıyıcının m. 17/2 ve 4’de sayılan durumlara dayanarak ileri sürdüğü savunma araçlarını ispat ettiği nispette mümkündür. CMR m. 17/2’de düzenlenen ve TTK m. 876’da yansımaları bulan taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylar, yukarıda da değindiğimiz üzere mücbir sebepten daha geniş bir anlama sahip olan ve mutlak surette öngörülemez niteliğe sahip olması gerekemeyen bir kavramdır<sup>323</sup>. Ayrıca illiyet bağı açısından CMR’de doğrudan bir düzenleme mevcut olmaması bu problemin çözümünün ulusal hukuklara bırakıldığını göstermektedir<sup>324</sup>. Fakat CMR’nin kabul ettiği kusursuz sorumluluk sistemi meydana gelen bütün uyuşmazlıklarda Türk Hukukuna göre uygun illiyet bağı bulunan zararların husumet yöneltme hakkına sahip kişilere ispat edilmesini gerektirmez<sup>325</sup>. Taşıyıcı şu halde CMR m. 17/2 gereğince zararın kendisinden ileri gelmediğini yani olay ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat etmelidir<sup>326</sup>. Buna karşılık m. 17/4’deki özel risklerin söz konusu olduğu durumlarda taşıyıcının illiyet bağını ispatlaması gerekmekte olup, ispat yükü gönderen veya gönderilene yüklenmiştir<sup>327</sup>.

#### **2.4. Taşıyıcının Yardımcılarından ve Fiili Taşıyıcılardan Dolayı Sorumluluğu**

Karayolunda yapılan yük taşımalarında taşıyıcı, ediminin ifası için yardımcı kişiler ya da fiili taşıyıcılar kullanabilir. Doğal olarak bu kişilerin fiilleri sonucunda yük kayba, hasara uğrar veya teslimde gecikilirse sorumluluğun ne şekilde tayin edileceği, paylaştırılacağı, sorumsuzluk hallerinden yararlanma imkânının olup olmadığının irdelenmesi gerekir. Zira taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcı, söz konusu kişilerin fiillerinden de sorumludur.

---

<sup>322</sup>Adıgüzel, s. 88.

<sup>323</sup>bkz. 2.2.2.

<sup>324</sup> Akıncı, s. 106.

<sup>325</sup>Adıgüzel, s. 88.

<sup>326</sup> Kaya, s. 251.

<sup>327</sup>Adıgüzel, s. 89.

## 2.4.1. Sorumluluğun Şartları

### 2.4.1.1. Taşıyıcının Yardımcılarının ve Fiili Taşıyıcıların Davranışlarının Varlığı

TTK m. 879'a göre taşıyıcı, kendi adamlarının ve taşıma işinin ifası için yararlandığı kişilerin fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur<sup>328</sup>. Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğu yardımcılarının kusuruna bağlı değildir. Diğer bir deyişle taşıyıcının yardımcılarının davranışları kusurlu olsa bile taşınan yükün kaybindan, hasarından ve teslimde gecikmeden taşıyıcı sorumludur<sup>329</sup>.

Yardımcı kişiler hüküm gereğince kendileri taşıyıcıymış gibi davranmalı ve yüke özen göstermelidirler. Bu bağlamda zararı engellemek ve kaçınmak noktasında taşıyıcının göstermek zorunda olduğu dikkat ve özeni gösterme yükümlülüğü yardımcılar açısından da geçerli olduğu için söz konusu dikkat ve özenin gösterilmemiş olması taşıyıcıyı sorumlu kılar<sup>330</sup>. Şu halde, yardımcıların zarara sebep olmaları sonucunda taşıyıcının sorumluluğunun doğması için bu kişilerin yalnızca kendilerine verilen işleri yaparken meydana getirdikleri fiil ve ihmallerin mi yoksa bu işler dışında yaptıkları diğer işlerdeki fiil ve ihmallerin mi esas alınacağı sorusu akla gelebilir. Kanaatimizce bu durumda esas olan, taşıyıcının kendi adamının üstlendiği görevin niteliğidir. Bu açıdan taşıyıcı, iş veya işletmesindeki iş bölümü kurallarına uymadan taşıma işiyle dolaylı olarak görevlendirilmiş adamının meydana getirdiği fiillerden de sorumlu olmalıdır<sup>331</sup>.

Fiili taşıyıcıların yüke gelen kayıp, hasar ve teslimde gecikmeden sorumluluğu TTK m.888'de düzenlenmiştir. Hükme göre bu durumda asıl taşıyıcı fiili taşıyıcıyla birlikte müteselsilen sorumludur<sup>332</sup>. Belirtelim ki TTK m. 879/b'de düzenlenen ve taşıyıcının yararlandığı kişilerden olan alt taşıyıcıların aynı zamanda fiili taşıyıcı olmaları nedeniyle, bunların fiil ve ihmalleriyle meydana gelen zararlardan asıl taşıyıcının sorumluluğu alt taşıyıcıların niteliğine göre belirlenecektir<sup>333</sup>.

Uluslararası bir taşımada taşıyıcının yardımcıları ve yararlandığı diğer kişilerin fiillerinden dolayı sorumluluğu CMR'ye göre belirlenir. Bu kapsamda öncelikle üçüncü

---

<sup>328</sup> İzveren, s. 244-245.

<sup>329</sup> Arkan, s. 98.

<sup>330</sup> Yetiş Samlı, s. 84; Yılmaz, s. 1601.

<sup>331</sup> Arkan, s. 98-99.

<sup>332</sup> Yılmaz, s. 1601.

<sup>333</sup> Adıgüzel, s. 142.

madde uygulanır<sup>334</sup>. Hükme göre taşıyıcının sorumluluğu, bu kişilerin kendilerine verilen görev alanı içinde kalan hareketleriyle sınırlıdır<sup>335</sup>. Dolayısıyla görev alanı dışında meydana gelen zararlardan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır. Bu kapsamda kendisine yükleme görevi verilmeyen şoförün yaptığı yükleme taşıyıcının sorumluluğuna dâhil olmadığı gibi, yükleme sırasında kendi iradesiyle yaptığı herhangi yardım sonucunda yüke verdiği zararlardan da CMR m.3'e göre taşıyıcı sorumlu değildir<sup>336</sup>.

Taşıyıcının, yardımcısının fiilinden dolayı 3.maddeye göre sorumlu olup olmayacağı tespit edilirken yardımcıya verilen görev ile zarara sebep olan fiili arasında zaman, mekân ve araç açısından bağlılığın bulunup bulunmadığına bakılmalıdır<sup>337</sup>.

CMR m. 17 taşıyıcının genel sorumluluğunu düzenlemiştir. Bu maddenin ikinci paragrafına göre yardımcı vasıtasıyla gerçekleştirilen taşıma işlerinde, yardımcının beklenen özeni göstermez ve gerekli tedbirleri almazsa CMR m. 3'e göre taşıyıcı sorumlu olur ve yükün kayıp ve hasara uğramasından ya da teslimde gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulamaz<sup>338</sup>. CMR m. 29'da ise, ispat külfetini tersine çeviren ve taşıyıcının sorumluluğunun sözleşmeyle sınırlanmasına olanak vermeyen kast sorumluluğu düzenlenmiştir. Maddenin ikinci paragrafında ise söz konusu hallerin benzer şekilde taşıyıcının yardımcılarının meydana getirdikleri zararlarda da geçerli olduğu belirtilmiştir. Yani taşıyıcı yardımcısının bu tür davranışlarda bulunması halinde CMR'de düzenlenen sorumluluğun sınırlanması ve ispat külfetinin yön değiştirmesiyle ilgili hükümlerden yararlanamaz<sup>339</sup>.

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere CMR'nin 34-40. maddelerinde alt taşıyıcılar açısından özel düzenlemelere yer verilmiştir. Söz konusu düzenlemeler hem alt taşıyıcıların hem de taşıma işini görmüş olan müteakip taşıyıcıların fiillerinden dolayı taşıyıcının ortaklaşa sorumluluğunu hüküm altına almıştır. CMR m. 34'e göre öncelikle müteakip taşımadan söz edebilmek için taşımanın tek bir taşıma sözleşmesiyle yapılması gerekir<sup>340</sup>. Bu nedenle gönderenin her taşıyıcıyla ayrı ayrı taşıma sözleşmesi yapması durumunda müteakip

---

<sup>334</sup>Özdemir, Taşıma, s. 186.

<sup>335</sup>Yeşilova, s. 72.

<sup>336</sup>Akıncı, s. 200.

<sup>337</sup>Adıgüzel, s. 144.

<sup>338</sup>Akıncı, s. 200.

<sup>339</sup>Özdemir, Taşıma, s. 196.

<sup>340</sup>Erdil, s. 56.

taşıyıcıdan bahsedilemez<sup>341</sup>. Çünkü ortada birden fazla taşıma sözleşmesi varsa, müteakip taşıyıcılar için öngörülmüş olan taşıma senedinin devri kurumu işlemez<sup>342</sup>. CMR’de kabul edilen prensip gereğince yükün zarara uğraması durumunda gönderen, kendisine uygun gördüğü taşıyıcıya başvurabilir<sup>343</sup>. Dolayısıyla denilebilir ki müteakip taşıyıcıların sorumluluğu aslında bir müteselsil sorumluluk halidir<sup>344</sup>.

#### ***2.4.1.2. Davranışların Zarara Neden Olması***

TTK m. 879 ve m. 888 düzenlemeleri bir fiilin zarar meydana getirmesi halinde uygulanabilir<sup>345</sup>. Bu uygulamanın söz konusu düzenlemelerin TTK m. 875’den sonra gelmeleri ve 875. madde ile bağlantı içinde bulunması nedenlerinden dolayı sadece yardımcının fiiliyle yükün kayba ve hasara uğramasında geçerli olduğunu ifade etmek gerekir<sup>346</sup>.

Yardımcının davranışı birçok zarara sebep olabilir. Bu zararlara yükün kayıp ve hasara uğraması dışında taşıma işinin zamanında bitirilmemesi nedeniyle yükün daha düşük bir fiyatla satılması da girer<sup>347</sup>. Fakat bu gibi zararlarda taşıyıcı TBK m. 121’e göre sorumlu olur. Çünkü yardımcının davranışı gecikmeye veya gecikmenin kayıp ve hasara yol açmasına sebep olabilir. Bu durumda taşıyıcının yine TTK m. 875’ göre sorumlu olması beklenebilir. Ancak buradaki zarar gecikmeden doğan bir zarar olduğundan zararın tazmini ancak TBK çerçevesinde istenebilir<sup>348</sup>.

TTK m. 885’e göre gönderen veya gönderilen kayıp, hasar ve gecikme için taşıyıcıya sözleşme dışı taleplerde bulunabilirler. Söz konusu talepler taşıyıcının yardımcılarının

---

<sup>341</sup> Akıncı, s. 202.

<sup>342</sup> Yeşilova, s. 147.

<sup>343</sup> Özdemir, Taşıma, s. 195.

<sup>344</sup> Akıncı, s. 206.

<sup>345</sup> Buna karşılık TTK m. 875/3’e göre taşıyıcının, teslimde gecikme halinde herhangi bir zarar meydana gelmiş olmasa dahi istisnaen sorumluluğu doğabilir.

<sup>346</sup> Yükün geç teslimi halinde de taşıyıcının sorumlu olacağı yönünde bkz, İmrak, s. 52.

<sup>347</sup> Arkan, s. 100.

<sup>348</sup> Zira gecikme nedeniyle doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 875’de kusursuz sorumluluk ilkesi esas alınmış ve gecikmenin zorlayıcı neden veya gönderen ya da gönderilenin fillerinden doğduğunun ispatı halinde sorumluluktan kurtulmaya imkân verilmiştir. Bu durum karşısında TTK m. 875’in gecikme haline de uygulanması çeşitli sorunlara yol açabilir, konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan, s. 100-102 ve 107; Adıgüzel, s. 147.

davranışları sebebiyle ortaya çıkabilir. Bununla beraber TTK m. 887 hükmü ile yardımcılara karşı yükün kayıp, hasar ve gecikmesinden dolayı sözleşme dışı sorumluluktan doğan taleplerin ileri sürülebileceği kabul edilmiştir<sup>349</sup>. Dolayısıyla hak sahibi sözleşme dışı talepleri için taşıyıcıya başvurmadan doğrudan yardımcılara başvurabilir ve bu talebe karşı yardımcılar da taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin hususları savunma aracı olarak kullanabilirler<sup>350</sup>.

---

<sup>349</sup>Gerekçe/Madde 887 – “Maddenin kaynakları CMR m. 28 (2) ile Alm TK 436 ncı paragrafıdır. Madde kaleme alınırken, aynı kusur derecelerini düzenleyen Tasarının 855 inci maddesinin beşinci fıkrası, 886 ncı maddesi, 930 uncu maddesinin ikinci fıkrası, 1187 ve 1267 nci maddelerinin terimleriyle birlik sağlanmasına özen gösterilmiştir.Kanun bu İkinci Kısımda yer alan sorumluluktan kurtulma ve sınırlamalara ilişkin hükümlere, eşyanın ziyayı, hasarı veya geç teslimi sebebiyle taşıyıcının yardımcılarında birine sözleşme dışı sorumluluktan doğan talepler ileri sürülmüşse, bu kişilerin de dayanabilmelerine olanak tanımıştır. Ancak anılan kişiler kasıtlı veya pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket etmişlerse bu olanağı yitirir.”

<sup>350</sup>**İzveren**, s. 246.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### TAŞIYICININ SORUMSUZLUK HALLERİ VE İSPAT KÜLFETİ

#### 3.1. Taşıyıcının Sorumsuzluk Halleri

##### 3.1.1. Genel Olarak

Taşıyıcının sorumluluğu ile sorumluluktan kurtulma sebepleri TTK ve CMR’de düzenlenmiştir. Hem TTK’da hem de CMR’de düzenlenmiş olan genel sorumsuzluk sebepleri, sadece kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluluktan değil; teslimde gecikme ve bu düzenlemelerin kapsamına aldığı taşımadan doğan diğer sorumluluklara da uygulanır. Buna karşılık özel sorumsuzluk sebepleri sadece yükün kayıp ve hasarı halinde uygulanır<sup>351</sup>. Söz konusu özel sorumsuzluk sebeplerinin ortak özellikleri, yükün kayıp ve hasara uğramasına sebep olabilecek tehlikede olaylar olması ve taşıyıcının genel kuraldan farklı olarak kayıp ve hasara yol açan olayın sadece bu sebeplerden herhangi birinden doğduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmesidir<sup>352</sup>.

Belirtelim ki taşıyıcıyı sorumsuz kılan sebeplerin gerçekleşip gerçekleşmediğinin ispat yükü CMR m. 18/1’e göre taşıyıcıya aittir. Buna göre taşıyıcı genel sebeplere dayanıyorsa sebep ile zarar arasındaki illiyet bağıını; özel sebeplere dayanıyorsa zararın anılan sebeplerden birinden doğduğunu ispat etmelidir<sup>353</sup>.

TTK ve CMR’de taşıyıcının sorumsuzluğu açısından genel ve özel sebepler düzenlenmiştir. Özel sebeplerin ortak özelliği, bunların tamamının taşıma esnasında kayıp ve hasara uğraması veya teslimde gecikme ihtimalini arttıran olaylar olmalarıdır<sup>354</sup>. Örneğin taşımanın üstü açık bir araçla taşınması, ambalajsız veya yeterli olmayan ambalajla taşınması durumları özel sorumsuzluk hallerindedir. Bu sebeplerden bir zarar meydana geldiğinde taşıyıcı zararın sadece bu olaylardan birinden meydana geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir<sup>355</sup>.

---

<sup>351</sup> Yavaş, s. 103.

<sup>352</sup> Akıncı, s. 96.

<sup>353</sup> Topaloğlu, s. 400; Sekmen, s. 117.

<sup>354</sup> Arkan, s. 108.

<sup>355</sup> Adıgüzel, s. 152.

Aşağıda ele alacağımız sorumsuzluk hallerinin temelinde CMR'nin bulunması nedeniyle açıklamalarımızda CMR ile TTK arasında bir fark olması halinde bu farklılara da değinilecektir.

### 3.1.2. Genel Sebepler

#### 3.1.2.1. Hak Sahibinin Davranışı

Yük üzerinde hak sahibi olan kimselerin (gönderen, gönderilen veya bunların yetkili temsilcilerinin) fiilleri neticesinde meydana gelen zararlardan taşıyıcı sorumlu olmaz<sup>356</sup>. Zira zararın hak sahibinin filinden kaynaklanmasına rağmen zararın taşıyıcı tarafından karşılanması “kimse kendi kusurundan yararlanamaz” şeklinde ifade olunan evrensel hukuk kuralına aykırılık teşkil eder. Dolayısıyla meydana gelen zarara taşıyıcının hiçbir şekilde etki etmemiş olması gerekir. Aksi durumda müştereken zarara sebebiyet verilmesi söz konusu olup tazminatta indirimde gidilir<sup>357</sup>.

Taşıma sözleşmesi, hukuki niteliği gereğince üçüncü kişi lehine sözleşme olup doktrinde tartışmalı olmakla birlikte gönderilen veya gönderenin kusurlu davranışının zarara yol açması durumunda taşıyıcı bu kişilerden birinin açtığı davada diğerinin kusuruna dayanabilecektir<sup>358</sup>. Zira üçüncü kişi lehine sözleşmede üçüncü kişi sözleşmenin tarafı olmayıp yalnızca sözleşmeye konu edimi talep etme hakkına sahiptir<sup>359</sup>. Bu durumda borçlunun ileri sürebileceği def'ileri hem alacaklıya hem de üçüncü kişiye karşı ileri sürebilmesi mümkündür<sup>360</sup>.

Diğer görüşe göre<sup>361</sup>; taşıyıcı gönderenin açtığı bir davada gönderilenin kusuruna veya gönderenin açtığı bir davada gönderilenin kusuruna dayanamaz. Buna göre CMR m. 17/2'nin resmi çevirisinde yer alan “istek sahibi” ifadesini yükü talep edebilme hakkına sahip olan herkesi değil, yalnızca gönderen veya gönderilenden birini kapsayacak şekilde anlamak gerekir<sup>362</sup>. Taşıyıcıya karşı açılan davada kusurlu sayılan dava dışı hak sahibinin kusuruna

---

<sup>356</sup>Yavaş, s. 109.

<sup>357</sup> Özdemir, Taşıma, s. 212; Yavaş, s. 112.

<sup>358</sup>Arkan, s. 26; Özdemir, Taşıma, s. 210; Yeşilova, s. 157; aksi görüş için bkz. Gençtürk, s. 23-24; Akıncı, Elif: CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri (Genel Sebepler), Konya Barosu Dergisi, C. 1, S. 12, (Akıncı, Genel), s. 16. (<https://www.jurix.com.tr/article/12749>) (E.T. 20.06.2019).

<sup>359</sup> Eren, s. 1142; Oğuzman, C. II, s. 441.

<sup>360</sup>Yavaş, s. 111.

<sup>361</sup>bkz. Yavaş s. 109 dn 437'deki yazarlar.

<sup>362</sup> Yavaş, s. 109.

dayanılarak sorumluluktan kurtulmayı kabul etmeyen bu görüşe göre taşıyıcı zararının tazminini CMR'ye göre değil ulusal hukuka göre isteyebilecektir<sup>363</sup>.

İkinci görüşe göre; resmi çeviride istek sahibi olarak yer alan kavram, konvansiyonun İngilizce aslında “claimant” ve Fransızca metninde “l’ayantdroit” olarak ifade edilmiş ve bu terimler “hak sahibi” kavramının karşılığı olarak kullanılmıştır<sup>364</sup>. Belirtmek gerekir ki CMR m. 53/3 gereğince konvansiyonun İngilizce ve Fransızca dillerindeki asılları eşit derecede bağlayıcıdır<sup>365</sup>. Bu nedenle hak sahibi kavramının bir davada, yalnızca gönderen veya gönderilenden birini ifade ettiğini düşünmek yerinde olmaz<sup>366</sup>. Sözü edilen yük üzerindeki hak sahibi kişilerden birinin davranışı; yükün kayıp, hasar veya gecikmesine sebep olursa sözleşmenin üçüncü kişi lehine bir sözleşme olması ve hak sahibi kavramının geniş anlamıyla kullanılması nedenleriyle ötekinin açtığı davada taşıyıcının sorumsuzluğuna gerekçe oluşturabilir<sup>367</sup>. Diğer bir deyişle gönderen veya gönderilenden birinin zarara kendi davranışıyla neden olması halinde taşıyıcı, zararın bu kişilerin davranışı neticesinde meydana geldiğini bu kişilerin açtığı davalarda iddia edebilir ve sorumluluktan kurtulabilir<sup>368</sup>. Zira hak sahiplerinden birinin neden olduğu bir zarardan, taşıyıcıyı sorumlu tutup akabinde rücu davasında hakkını diğer hak sahibinden ulusal hukuka göre karşılama beklemek, hem farklı ülkelerin mevzuatına göre farklı uygulamalara netice vermesi hem de sorumsuzluk rejiminin mantığı ile bağdaşmamasından dolayı hakkaniyete aykırı olur<sup>369</sup>.

Gönderen veya gönderilenin davranışı, aktif veya pasif nitelikte olabilir<sup>370</sup>. Zira konvansiyonda hata, ihmal veya talimat neticesinde zararın doğması durumları düzenlenmiştir<sup>371</sup>. Dayanağını CMR m. 17'den alan TTK m. 875/2 hükmü uyarınca da “*zararın oluşmasına gönderenin veya gönderilenin (veya kendilerini temsile yetkili çalışanlarının) bir davranışı ...sebep olmuşsa ...*” denilerek isabetli şekilde hata veya ihmal

---

<sup>363</sup> Bu görüşe göre taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak istiyorsa, önleyemeyeceği ya da sonuçlarından kaçınmayacağı bir halin veya yalnızca kayıp veya hasar sorumluluğu açısından CMR m. 17/4.b-c kapsamında bir halin vuku bulduğunu ileri sürebilir. Bu iki sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulamayan taşıyıcı, ödediği tazminatı ulusal hukuka göre kusur sahibinden isteyebilir.

<sup>364</sup> **Gençtürk**, s. 167; **Özdemir**, Taşıma, s. 209; **Uslu**, s. 98.

<sup>365</sup> **Yavaş**, s. 110.

<sup>366</sup> **Yavaş**, s. 110.

<sup>367</sup> **Özdemir**, s. 209-210; **Yeşilova**, s. 100.

<sup>368</sup> **Akıncı**, s. 97; **Gençtürk**, s. 167; **Özdemir**, Taşıma, s. 209-210; **Yeşilova**, s. 100.

<sup>369</sup> **Yavaş**, s. 110-111.

<sup>370</sup> **Akıncı**, s. 97; **Arkan**, s. 125; **Akıncı**, Genel, s. 17.

<sup>371</sup> **Adıgüzel**, s. 168; **Akıncı**, s. 97.

dışındaki hususlar da madde kapsamına alınmıştır. Zira hata veya ihmal dışında; gönderen veya gönderilenin kasti hareketi, kasta eşdeğer kusuru, yanılığısı, emir veya talimatından kaynaklanan diğer zararlar da “davranış” üst başlığı altında ifade olunmuştur<sup>372</sup>. Kayıp, hasar veya teslimde gecikme şeklinde ortaya çıkan zarara hak sahibinin bir davranışının sebebiyet vermesi durumunda taşıyıcının CMR m. 18/1 kapsamında söz konusu hali ispatlaması neticesinde sorumluluktan kurtulacaktır.

CMR 17/2 hükmü kayıp, hasar ve teslimde gecikmenin, yük üzerinde hak sahibi olan kimsenin hata veya ihmalinden kaynaklanması durumunda taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalkacağından bahsetmektedir<sup>373</sup>. Hata; genellikle taşıyıcı tarafından normal şartlarda bilinmesi beklenilemeyecek, yüke ilişkin özellik arz eden önemli bir hususun, hak sahibi tarafından taşıyıcıya eksik veya yanlış bildirilmesi durumlarında ortaya çıkmaktadır. Belirli bir sıcaklıkta taşınması gereken yükün bozulmadan taşınmaya elverişli sıcaklığının hak sahibi tarafından taşıyıcıya uygun şekilde belirtilmemesi durumunda hak sahibinin hatasından söz edilir<sup>374</sup>. Hak sahibinin ihmali ise; yükün taşınmasında, taşıma işinin sağlıklı şekilde yürütülmesine etki edebilecek ve kendisinin iştiğal ettiği sektörün gerektirdiği bilgi ve tecrübeye özgü noktaların taşıyıcıya bildirilmemesidir<sup>375</sup>.

Yükün teslim alınmasından imtina eden gönderilen sebebiyle meydana gelen zararda hak sahibinin kusurlu davranışı sebebiyle sorumluluktan kurtulmanın mümkün olup olmaması durumunun da değerlendirilmesi gerekir. Yükü teslim almayan gönderilen, taşıyıcının yükün korunmasına ilişkin ekonomik külfete katlanmasına sebebiyet vereceğinden gönderilenin bu davranışının taşıyıcı açısından sorumluluktan kurtulmaya imkân vereceği kabul edilmesi gerektiği iddia edilmektedir<sup>376</sup>. Fakat bu ihtimalde taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilenin sözleşmeyle borçlandırılması genel hükümlere aykırılık teşkil eder<sup>377</sup>. Zira sözleşme ile üçüncü kişi aleyhine borç yaratılması borçlar hukukunun genel ilkeleri gereğince yasaklanmıştır<sup>378</sup>. Öte yandan gönderilenin, taşıyıcıya karşı ayrıca yükü teslim alacağına

---

<sup>372</sup> Eski Ticaret Kanunu dönemi için bkz. **Arkan**, s. 112.

<sup>373</sup> **Erdil**, s. 186.

<sup>374</sup> **Akıncı**, s. 99-100.

<sup>375</sup> **Erdil**, s. 186.

<sup>376</sup> **Kaya**, s. 252.

<sup>377</sup> **Yavaş**, s. 113.

<sup>378</sup> **Eren**, s. 18; **Oğuzman**, C. I, s. 27.

ilişkin bir taahhütte bulunmaması ve akabinde yükü teslim almaması, taşıyıcının gönderilenin kusuruna dayanarak bu sorumsuzluk imkânından yararlanmasını sağlamaz<sup>379</sup>.

Hak sahibinin usulüne uygun talimatının yerine getirilmesi neticesinde zararın doğması da sorumsuzluk kapsamında ele alınabilir<sup>380</sup>. Ancak bunun için taşıyıcının, gönderenin ve gönderilenin kusurunun ayrı ayrı incelenmesi gerekir<sup>381</sup>. Taşıyıcının, kendisine verilen talimatta kusuru bulunması durumunda kanaatimizce, bir evrensel hukuk ilkesi olan “kime kendi kusurundan yararlanamaz” prensibi gereğince sorumsuzluk rejiminden faydalanması mümkün olmamalıdır.

Taşıyıcıya verilen talimatta hak sahiplerinin kusurunun bir önemi bulunmayıp taşıyıcı tarafından sadece zararın oluştuğunun ve zararın hak sahibinin talimatına dayandığının ispatlaması yeterli olacaktır<sup>382</sup>. Hak sahibinin taşıyıcıya verdiği talimatta kusurlu olmadığını iddia ve ispat etmesi taşıyıcının sorumsuz sayılmasını engellemez<sup>383</sup>. Belirtmek gerekir ki talimat, tek yönlü ve emir içerikli bir irade beyanıdır. Taşıyıcının inisiyatifine bırakılan veya bir irade beyanından ziyade sadece bilgilendirme maksatlı ve emir içermeyen hususlarda ortada bir talimat olduğundan söz edilemez<sup>384</sup>. Öte yandan hak sahibinin talimatına muhtaç olunan durumlarda hak sahibine ulaşılamaması veya hak sahibinin talimat vermekten imtina etmesinden kaynaklı bir zarar varsa bu durumda olmayan bir talimata dayanılarak taşıyıcının sorumluluktan kurtulması olanaklı değildir<sup>385</sup>.

Taşıyıcıya yönelik verilen talimat neticesinde meydana gelen kayıp, hasar ve teslimde gecikme halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Fakat taşıyıcı, hak sahibinin zarara sebebiyet verme ihtimali bulunan bir talimatını gerçekleştirmeden önce hak sahibini bilgilendirmelidir<sup>386</sup>. Zira taşıyıcının hak sahibinin talimatlarına doğrudan uyması onu sorumluluktan kurtarmaz<sup>387</sup>. Niteliği gereği taşıma işinde tecrübe sahibi taşıyıcı, verilen talimata ilişkin muhtemel riskleri hak sahibi ile paylaşmalıdır<sup>388</sup>. Buna rağmen hak sahibinin

---

<sup>379</sup> **Yavaş**, s. 113.

<sup>380</sup> **Erdil**, s. 186.

<sup>381</sup> **Yavaş**, s. 114.

<sup>382</sup> **Gençtürk**; s. 170; **Erdil**, s. 158; **Kaya**, s. 253.

<sup>383</sup> **Yavaş**, s. 115; **Akıncı**, (Genel), s. 19.

<sup>384</sup> **Akıncı**, s. 99; **Gençtürk**, s. 169.

<sup>385</sup> Buna karşılık taşıyıcı, taşıtanın veya gönderilenin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir, bkz. **Yavaş**, s. 116.

<sup>386</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 216-217; **Yavaş**, s. 117; **Akıncı**, Genel, s. 21.

<sup>387</sup> **Arkan**, Demiryolu, s. 104; **Gençtürk**, s. 170.

<sup>388</sup> **Akıncı**, Genel, s. 21-22.

talimatı neticesinde kayıp, hasar veya gecikme meydana gelirse bu durumda taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkar.

### 3.1.2.2. Yüke Özgü Ayıp

CMR ve TTK'da yüke özgü ayıp sebebiyle oluşan kayıp, hasar ve teslimde gecikme hallerinde taşıyıcının sorumlu olmayacağına ilişkin hükümler konulmuştur. Bu anlamda CMR, yüke özgü ayıptan zarar doğması halinde taşıyıcının hiç sorumlu olmayacağını; TTK ise zararın oluşmasındaki kusura göre sorumluluktan kurtulabileceğini hüküm altına almıştır<sup>389</sup>. İlk bakışta göze çarpan bu farklılık, doğal olarak zararın tamamen bu husustan doğması kabulüne dayanarak CMR m. 17/2'de ifadesini bulmaktadır. Fakat TTK m. 875/2'de ise zararın sırf bu nedenle doğması yanında diğer faktörlerle birlikte yüke özgü ayıbın da bulunması ihtimalini de hesaba katmak suretiyle bir hüküm tesis etmiştir<sup>390</sup>.

Yüke özgü ayıptan kasıt; yükün tür olarak benzerlerinin, aynı taşıma şartlarında sorunsuz taşınmasına rağmen bu halde, yükte nitelik veya nicelik açısından bulunmaması gereken bir özelliğin varlığı veya var olması beklenen bir hususun yokluğu nedeniyle zarar meydana gelmesi durumudur<sup>391</sup>. Görüldüğü üzere burada ayıp veya eksiklik, yükün doğal yapısından kaynaklanmakta olup, şayet yükteki eksiklik taşıma işiyle bağlantılı bir durumdan kaynaklanıyorsa bu durumda taşıyıcı yüke özgü ayıp imkânına dayanamaz<sup>392</sup>. Daha açık bir ifadeyle; taşımanın, yükün türüne en uygun şartlarda yapılmasına rağmen sırf aynı tür yükten beklenen özelliklerin dışında seyreden bir husustan kaynaklı olarak kayıp, hasar veya gecikme doğmaksızın tamamlanamamasıdır<sup>393</sup>. Bu konu ile alakalı verilen örneklere bakacak olursak; üstünkörü boyanmış bir yükün yağmur sularından zarar görmesi, fabrika hatası olan makinenin bir takım parçalarının normal seviyedeki bir sallantıda zarar görmesi, gaz kaçağı olan çakmakların patlamaya sebep olması, niteliği nedeniyle dondurulmuş şeklinde yüklenmesi gereken yükün taşıttaki sıcaklık uygun olmasına rağmen gerekli sıcaklıkta teslim edilmemesi sebebiyle bozulması gibi hallerdir<sup>394</sup>.

<sup>389</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 217.

<sup>390</sup> **Yavaş**, s. 107; **Özdemir**, Taşıma, s. 235.

<sup>391</sup> **Kaya**, s. 253-254.

<sup>392</sup> **Erdil**, s. 189.

<sup>393</sup> **Gençtürk**, s. 171.

<sup>394</sup> **Yavaş**, s. 107; **Akıncı**, s. 100-101. Soğuk hava donanımlı bir taşıtla taşınacak yükün, taşıyıcıya teslimden önce soğutulması gerekir. Şayet yük, taşıyıcıya teslim edilmeden önce yeterince soğutulmamışsa bu hal yükün ayıplı olduğunu gösterir, bkz. **Arkan**, s. 116 dn 16.

Taşıyıcı, zararın doğmasını engelleme kapsamında kendisinden beklenen önlemleri almakla yükümlüdür. Yükün taşınması için zorunlu olan tedbirleri alan taşıyıcı ancak bu durumda yüke özgü ayıptan kaynaklı zararlar açısından sorumsuzluk rejimi kapsamında korunur<sup>395</sup>. Kendisinden beklenen önlemleri almayan bir taşıyıcının yüke özgü ayıptan kaynaklı zarar sebebine dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir<sup>396</sup>. Örneğin taşıyıcı yükün yağmurda ıslanmasını engellemek için gerekli tedbirleri almamış, bundan dolayı da bir zarar meydana gelmişse onun bu aşamadan sonra yükün yağmura dayanıksız olduğu savunmasına dayanamayacak sorumluluktan kurtulamayacaktır<sup>397</sup>. Diğer yandan taşıyıcı önceden yüke özgü ayıptan haberdar edilmişse ve taşıma senedine de bununla ilgili kayıtlar konulmuşsa o, bu durumda da söz konusu sorumsuzluk sebebine dayanamayacaktır<sup>398</sup>.

Bir genel sorumluluktan kurtulma sebebi olarak yüke özgü ayıp, özel kurtulma sebebi olan “yükün doğal özelliği”nden farklıdır. Zira yükün doğal özelliğinden kaynaklanan zararda, yükün tabi olduğu türden beklenen hassasiyette zarara sebebiyet verme ihtimali bulunan bir durum söz konusudur<sup>399</sup>. CMR m. 17/4-d’de örnekleme yoluyla sayılmak suretiyle; kırılma paslanma, çürüme, güve ve haşerattan zarar görebilmesi muhtemel görülen yüklerdeki ihtimaller belirtilmiştir<sup>400</sup>. Hiç şüphesiz bu ihtimaller dışında da yükün kendi türüne özgü, zarara sebebiyet verecek diğer nedenlerin de dayanak gösterilmesi mümkündür<sup>401</sup>. Fakat yüke özgü ayıpta ise türün kendisinden beklenen özellikleri sebebiyle değil aynı türdeki başka yüklerden farklı bir niteliğe sahip olması sebebiyle zarar doğmaktadır<sup>402</sup>. Örneğin, taşıyıcının kendisinden beklenen tüm önlemleri almasına rağmen camın kırılması yükün doğal özelliğinden kaynaklı bir zarar olup özel sebep kapsamındadır<sup>403</sup>. Bu durumda taşıyıcı, CMR m. 18/2’de ifade edildiği şekliyle yalnızca zararın bu sebepten kaynaklandığını belirtmek suretiyle kendisine sağlanan ispat

---

<sup>395</sup> **Yavaş**, s. 107.

<sup>396</sup> **Akıncı**, s. 101.

<sup>397</sup> **Yavaş**, s. 107.

<sup>398</sup> CMR’ye tabi taşımalarda taşıyıcı bu durumda yükün doğal özelliği gereği meydana gelen kayıp ve/veya hasarla ilgili düzenlemelere dayanabilecektir, **Erdil**, s. 190.

<sup>399</sup> **Yavaş**, s. 108.

<sup>400</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 233.

<sup>401</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 218.

<sup>402</sup> **Adıgüzel**, s. 194.

<sup>403</sup> **Yavaş**, s. 108.

kolaylığından yararlanabilecektir<sup>404</sup>. Fakat +17 °C taşınması gereken çikolatanın; taşıyıcıya -5 °C’de teslim edilmesi neticesinde, hak sahibine teslim edilen yükteki “yağ kusması” şeklinde görülen ayıp halinde, “yüke özgü ayıp” genel sebebine dayanılarak sorumluluktan kurtulmak mümkün olacaktır.

### ***3.1.2.3. En Yüksek Özenin Gösterilmesine Rağmen Kaçınılamayacak veya Sonuçları Önlenemeyecek Hal***

Taşıyıcı, kendisinden beklenen en yüksek özeni göstermesine rağmen yükün zarara uğraması durumunda TTK m. 876’ya göre sorumluluktan kurtulur. Bu genel sorumsuzluk hali diğer hallere nazaran taşıyıcının sıkça başvurabileceği bir hali olup, mücbir sebepten daha geniş bir anlam ihtiva ettiğini belirtmemiz gerekir<sup>405</sup>. Zira mücbir sebepte dışarıdan gelen etkilerin zarara sebebiyet vereceği öngörülmüşken en yüksek özenin gösterilmesine rağmen kaçınılamayacak ve önlenemeyecek halde taşıyıcının kusuru olmaksızın kendi işletmesinden kaynaklanan bir sebep de bu kapsamda değerlendirilir<sup>406</sup>. Şu halde borcun yerine getirilmesini mutlak olarak engelleyen bir durum olan mücbir sebepte, objektif ve dış kaynaklı bir etki sebebiyle borcun ihlal edilmesi söz konusu olurken; umulmayan halde subjektif ve iç veya dış kaynaklı gerçekleşen etki sadece borçluya özgü şekilde borcun yerine getirilememesi durumunu yaratır<sup>407</sup>. Umulmayan hal, borçlunun kendisinden kaynaklı bir durumdan ortaya çıkacağı için mücbir sebepte olduğu gibi illiyet bağının kesin olarak kesilmesi gerekmez<sup>408</sup>. Mücbir sebebin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği hallerin kapsamında bulunmasına rağmen her umulmayan hali bu genel sebebe dâhil etmek mümkün değildir<sup>409</sup>. En yüksek özenin gösterilmiş sayılabilmesi için, somut taşıma işine özgü olarak taşıyıcının basiretli bir taşıyıcıdan beklenenden ziyade uzmanlaşmış tecrübeli bir taşıyıcıdan beklenebilecek özenin gösterilmiş olması gerekir<sup>410</sup>. Her ne kadar en yüksek özenin aranması gerektiği TTK ve CMR ‘de yer almasına rağmen Yargıtay içtihatlarında tacir olmaya

<sup>404</sup> Uslu, s. 106; Özdemir, Taşıma, s. 218 dn 94.

<sup>405</sup> Arkan, s. 43-44; Kaya, s. 255; Erdil, s. 190.

<sup>406</sup> Özdemir, Taşıma, s. 202.

<sup>407</sup> Oğuzman, C. I, s. 405.

<sup>408</sup> Eren, s. 558.

<sup>409</sup> Yavaş, s. 123.

<sup>410</sup> Arkan, s. 44; Kaya, s. 225.

bağlanan basiretliliğin kararlara esas alınmasının doğru bir uygulama olmadığı kanaatindeyiz<sup>411</sup>.

En yüksek özenin tespitinde; kayıp, hasar ve gecikmenin oluşma ihtimalinin öngörülmesi ve buna ilişkin tedbirlerin alınıp alınmadığı hususu önemli bir yer tutmaktadır. Zira yük türüne, tercih edilecek rotaya, taşıma türüne, teslim edilecek yere ve yükün istif şekline özgü olarak zarara yol açması muhtemel birçok faktör bulunmaktadır<sup>412</sup>. Taşıyıcının bu riskleri öngörmek suretiyle somut taşıma faaliyetinde uzman ve deneyimli bir taşıyıcıdan beklenen önlemleri almak mecburiyetindedir<sup>413</sup>. Bu sebeple sorumluluktan kurtulabilmesi için kayıp, hasar ya da teslimde gecikmeye neden olabilecek nitelikteki ortam ve şartları öngörebilmeli, buna paralel olarak hukuken alması mümkün olan tedbirleri almayı ve taşımacılık sahasına ilişkin bilgi ve tecrübeyi haiz olmalıdır<sup>414</sup>. Ne var ki risklere özgü tedbir amaçlı aldığı önlemler taşıyıcının mahvına sebep de olmamalıdır<sup>415</sup>. Doğal olarak ekonomik hayatın sağlıklı şekilde devamını kural altına alan hukuk düzeninin tacir olan taşıyıcıdan, onun ticari geleceğini tehdit eden önlemleri almasını beklemek hukuka ve hakkaniyete uygun olmayacaktır<sup>416</sup>. Öte yandan alınan tedbirlerin hukuk düzeninin sınırları dâhilinde olması gerektiği ve bunun dışında bir tedbirin alınmasının taşıyıcıdan beklenemeyeceği de açıktır<sup>417</sup>. Ayrıca taşıyıcıdan, günümüz dünyasında teknolojinin sunduğu imkânlardan yararlanmasını beklemek de gayet anlaşılır ve haklı bir talep olacaktır. Kolaylıkla ulaşılabilen ve taşımacılık sektöründe kullanılan bir teknolojik imkânın, somut taşıma faaliyetinde kullanılmamasından kaynaklı olarak meydana gelen zararlardan taşıyıcı sorumlu olacaktır<sup>418</sup>.

En nihayetinde, somut taşıma işine özgü olarak sektörün gerektirdiği bilgi ve tecrübe dâhilinde; potansiyel riskleri hesaba katarak hukuka uygun, ekonomik açıdan fahiş nitelikte olmayan gerek teknolojik imkânlar yardımıyla gerekse de diğer yöntemleri nazara almak suretiyle alacağı önlemlerle dahi zarardan kaçınmayacağı ve zararın sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumda sorumlu olmayacaktır.

---

<sup>411</sup> Kararlar için bkz. **Yavaş**, s. 124 dn 506.

<sup>412</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Akıncı**, s. 103-104.

<sup>413</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 204; **Kaya**, s. 255.

<sup>414</sup> **Kaya**, s. 255; **Erdil**, s. 191.

<sup>415</sup> **Akıncı**, s. 103 dn 177; **Gençtürk**, s. 166.

<sup>416</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 203-204.

<sup>417</sup> **Yavaş**, s. 125.

<sup>418</sup> **Yavaş**, s. 125.

Taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarından kaçınamayacağı durumlar her somut olayın özelliğine göre ayrı ayrı tespit edilecek yani, ondan beklenen özen taşıma işinin özelliklerine, yükün niteliğine, taşıma güzergâhının niteliğine göre farklılaşacaktır<sup>419</sup>. Fakat taşıyıcının önleyemeyeceği veya sonuçlarından kaçınamayacağı olaylar açısından bazı durumlar özellik arz ettiğinden bunlara ayrıca değinmekte fayda görüyoruz. Bu olaylardan ilki yangındır. Yangın, kural olarak kaçınılmaz bir olay olarak kabul edilmemekle beraber kundaklamada durum tersidir<sup>420</sup>. Yani taşıyıcı, sorumluluktan kurtulmak istiyorsa yangının kundaklamadan meydana geldiğini ispat etmelidir<sup>421</sup>. İkinci olay ise trafik kazasıdır. Taşıyıcı trafik kazası durumunda kural olarak sorumluluktan kurtulamamakla beraber kurallara uygun şekilde duran araca çarpılması haline benzer şekilde kaçınması mümkün olmayan olayların vuku bulması halinde sorumluluk doğmayacaktır<sup>422</sup>.

İklim koşulları da aynı şekilde kaçınılmaz bir durum olarak kabul edilmemektedir<sup>423</sup>. Fakat kayıp veya hasar mevsim ve güzergâh şartlarına göre anormal hava koşullarından dolayı; yolun uzun süre kapalı kalmasından kaynaklanması<sup>424</sup> veya yaz aylarında anormal bir kış havası yaşanması ve bu durumun meteoroloji tarafından bildirilmemiş olması gibi hallerden kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumlu olmaz<sup>425</sup>. Aynı şekilde hırsızlık olayı da taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaz<sup>426</sup>. Yargıtay İtalya'da meydana gelen bir hırsızlığı taşıyıcının kaçınmayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği bir olay olarak kabul etmemektedir<sup>427</sup>. Terör olayları ise somut olayın koşullarına göre sorumluluktan kurtuluş sebebi olarak kabul edilmektedir<sup>428</sup>. Örneğin, taşımanın gerçekleştirildiği güzergâhta savaş varsa sorumluluk doğmaz<sup>429</sup>.

Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği hal sebebiyle sorumluluktan kurtulması için yalnızca olayın vuku bulmasında kusurunun olmadığını ispat

---

<sup>419</sup>Erdil, s. 191.

<sup>420</sup> Deniz taşımacılığı açısından bkz. İzveren, s. 248.

<sup>421</sup> Akıncı, s. 105.

<sup>422</sup> Adıgüzel, s. 156.

<sup>423</sup> Arkan, s. 44; Kaya, s. 324.

<sup>424</sup> Yavaş, s. 127.

<sup>425</sup> Akıncı, s. 103-105.

<sup>426</sup> Akıncı, Genel, s. 36.

<sup>427</sup> Yavaş, s. 128 dn. 527'deki karar.

<sup>428</sup> Akıncı, Genel, s. 34-35.

<sup>429</sup> Kaya, s. 254-255.

etmesi yeterli değildir<sup>430</sup>. Bununla birlikte yükün zarar görmemesi adına o taşımaya özgü bütün önlemleri almış olduğunu da ispat etmelidir<sup>431</sup>. Sorumluluktan kurtulmak için aranan ikinci şart ise tüm bu tedbirlere rağmen zarar meydana gelmişse artık bu noktada taşıyıcının meydana gelen zarar sonucunu önlemeye çabalamış olmasıdır<sup>432</sup>. İki hususta da kendisinden beklenen en yüksek özeni gösteren taşıyıcı söz konusu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilir<sup>433</sup>. Son olarak doktrinde, söz konusu sorumluluk halinin diğer genel sorumsuzluk hallerinin çoğunu da kapsayacak nitelikte olduğu kadar ispatı da bir o kadar da zorunluluk arz eden bir hal olduğundan taşıyıcının somut olayda öncelikle diğer sorumsuzluk hallerine dayanma imkânı varsa onlara dayanmasının kendi menfaatine olacağı ifade edilmektedir<sup>434</sup>.

### 3.1.3. Özel Sebepler

#### 3.1.3.1. Genel Olarak

CMR 17/4'de 2. fıkrada belirtilen genel sebeplere ek olarak özel sorumsuzluk halleri düzenlenmektedir. Bununla birlikte 2. fıkra kayıp, hasar ve gecikme hususlarının hepsini kapsamaktayken 4. fıkrada ise yalnızca kayıp ve hasardan doğan zararlar kapsama alınmıştır<sup>435</sup>. Gecikmeye ilişkin özel sorumluluktan kurtulma sebebi düzenlenmemiştir. Fakat kaynağını CMR m. 17/4'den alan TTK m. 878/1 hükmü gecikme hususunu da bu kapsamda değerlendirmektedir<sup>436</sup>.

Taşıman yükün kendisine özgü durumu sebebiyle bir zarar meydana gelmesi de bu kapsamda değerlendirilebilir. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcıya bildirilse dahi niteliği veya niceliği gereği yüke has bir kusur sebebiyle oluşan kayıp, hasar veya gecikme nedeniyle oluşacak zararlardan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır<sup>437</sup>.

Taraflarca kararlaştırıldığı şekliyle sevk mektubunda yer alan taşımanın açık taşıtla yapılacağına ilişkin sözleşme hükmü neticesinde doğrudan bu sebepten meydana gelen zarar

---

<sup>430</sup> Yavaş, s. 123.

<sup>431</sup> Arkan, s. 44; Akıncı, Genel, s. 30.

<sup>432</sup> Yetiş Samlı, s. 17.

<sup>433</sup> Yavaş, s. 123; Yılmaz, s. 1605.

<sup>434</sup> Özdemir, Taşıma, s. 205; Erdil, s. 191.

<sup>435</sup> Yavaş, s. 103.

<sup>436</sup> Adıgüzel, s. 183.

<sup>437</sup> Yavaş, s. 131.

özel bir sorumsuzluk hali olarak düzenlenmiştir<sup>438</sup>.Yükün; hiç veya gereği gibi ambalajlanmaması ve hak sahibi veya temsilcileri tarafından yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması durumları da özel sorumsuzluk sebepleridir. Bununla birlikte yükün kendiliğinden sahip olduğu doğal özelliği sebebiyle meydana gelen çürüme, kuruma veya fire gibi durumlarda ve yetersiz veya yanlış şekilde işaretleme ve numaralandırma ve canlı hayvan taşımaları neticesinde kayıp veya hasar meydana gelmesi 4. fıkra gereğince taşıyıcının özel sorumsuzluk sebepleri kapsamında değerlendirilir<sup>439</sup>.

2. fıkroda belirtilen genel sebeplere ek olarak 4. fıkroda belirtilen sebepler, zararın doğması açısından yüksek ihtimal barındıran hallerden olduğundan ayrıca ve özel olarak konvansiyondaki yerini almıştır. Bununla birlikte sayılan bu özel sebepler taşıyıcı lehine karine olarak nitelendirildiğinden zararın bu sebeplerden en az birinden ileri geldiğini iddiasının aksini ortaya koyamayan hak sahibi, taşıyıcının sorumluluğuna gidemeyecektir<sup>440</sup>.

### **3.1.3.2. Üstü Açık Taşıta Taşıma**

CMR m. 17/4-a'da karşılığını bulan hüküm tarafların; yükün, üstü açık bir taşıta taşınacağı hususunda tarafların anlaşığı ve taşıma senedine bu hususun açıkça yazıldığı durumları kapsamına almaktadır<sup>441</sup>.Dolayısıyla zımnî irade uyuşması veya uygulamadan kaynaklı teamüllerle açık irade uyuşması şartı aşılamayacağını belirtmek gerekir<sup>442</sup>. Bu tarz bir sorumluluk sebebinin düzenlenmesine gerekçe olarak, üstü açık taşıta taşınan yükün yağmurda ıslanması, hareket durumunda pazı parçalarının düşmesinin olayın akışına uygun olmasına rağmen gönderenin bu tür tehlikeleri göze alarak baştan muvafakat etmesi gösterilmektedir<sup>443</sup>. Bununla beraber meydana gelen kayıp ve/veya hasar sadece üstü açık araçla taşımadan kaynaklanmıyor ve meydana gelen zarar çok ağır ise taşıyıcı CMR m. 18/3 uyarınca bu sorumsuzluk haline dayanamaz<sup>444</sup>. TTK'da ise CMR'deki gibi bu hususun taşıma senedine geçirilmesi şeklinde bir şart olmayıp taşımanın teamül gereği üstü açık araçla

---

<sup>438</sup> Erdil, s. 195.

<sup>439</sup> Yavaş, s. 129.

<sup>440</sup> Taşıyıcı açısından bkz. Yavaş, s. 132; Adıgüzel, s. 183.

<sup>441</sup> Akıncı, s. 107; Kaya, s. 256

<sup>442</sup> Özdemir, Taşıma, s. 238; Akıncı, s. 107.

<sup>443</sup> Erdil, s. 195.

<sup>444</sup> Özdemir, Taşıma, s. 238.

yapılacağı kabul edilmektedir<sup>445</sup>. Söz konusu teamül TTK m. 2/1 kapsamında ticari teamül olup taraf iradelerinin yorumlanmasında esas alınır.<sup>446</sup> Şayet sözleşmede üstü açık araçla taşıma yapılacağına ilişkin bir ibare varsa bu durum teamüle bakılması gereğini ortadan kaldırır.

“Taşıt” ibaresinin kapsamı CMR m. 1/2’ de tanımlanmıştır. Buna göretaşı, 19.09.1949 tarihli Karayolu Trafığı Antlaşması’nın 4. maddesinin 5, 6 ve 7. fıkralarında tanımı yapılan motorlu taşıtlar, bağlı taşıtlar (yarı römork) ve römorklardır. Dolayısıyla açıkta taşınsa dahi taşıt sayılamayacak sabit bir zeminde örneğin platform konteynerde taşınan yükün zarara uğraması bu kapsamda bir değerlendirmeye tabi tutulamayacaktır<sup>447</sup>.

TTK m. 878/1.b-a ve CMR m. 17/4.b-a açısından örtüyle kapatılmamış her araç üstü açık araç sayılır<sup>448</sup>. Doktrinde üstü açık aracın yalnızca üstü değil yanlarının dahi açık olmasının yeterli olduğu savunulmaktadır<sup>449</sup>. Başka bir deyişle taşıma konusu yükün dıştan gelen etkilere açık olması halinde üstü açık araçtan bahsedilir<sup>450</sup>. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için taşıma işinin örtüsüz bir araçla yapıldığını ve gönderenin de bunu kabul ettiğini ispat etmesi gerekir<sup>451</sup>. Fakat teamül gereğince üstü açık taşıtla taşıma yapılmasının mümkün olduğu hallerde böyle bir durumun kabul edilmediğini gönderen veya gönderilen ispat eder<sup>452</sup>. Düsseldorf İstinaf Mahkemesi bir kararında Almanya’dan Belçika’ya taşınan arabaların teslimi anında hasarlı olduğunun tespiti üzerine taşıyıcının CMR m. 17/4 savunmasına karşılık olarak, taşıma işinin her ne kadar üstü açık araçta yapıldığı sabit olsa da taraf arasında bu konuda açık bir anlaşma olmadığından bahisle söz konusu sorumsuzluk sebebinin uygulanamayacağına karar vermiştir<sup>453</sup>. Buna karşılık yükün üstü açık araçla taşınmasında taşıyıcının sırf bu sebepten yükün zarara uğradığı iddiası neticesinde hak sahibi bu durumun aksini ispatlayamazsa zararın bu sebepten meydana geldiği kabul edilir<sup>454</sup>. Oluşan

---

<sup>445</sup>Akıncı, s. 107; Deniz, s. 96.

<sup>446</sup>Adıgüzel, s. 184.

<sup>447</sup>Yavaş, s. 130.

<sup>448</sup>Kaya, s. 256;

<sup>449</sup>Erdil, s. 195.

<sup>450</sup>Özdemir, Taşıma, s. 238.

<sup>451</sup>Akıncı, s. 107; Gönderenin kabulü doğacak zararları da kabul ettiği anlamına gelmediği yönünde bkz. Deniz, s. 99.

<sup>452</sup>Adıgüzel, s. 185.

<sup>453</sup>Karar için bkz. Akıncı, s. 107 dn 185.

<sup>454</sup>İmrak, s. 87.

zarar, sayılan özel sebeplere (CMR m. 17/4, TTK m. 878) izafe edilebiliyorsa CMR m. 18/2' e göre taşıyıcı lehine ispat kolaylığı tanınır<sup>455</sup>.

Taşımanın üstü açık araçla yapılması kayıp ve hasar olarak her iki tür zararın ortaya çıkmasına neden olabilir. Örneğin, taşınan yükün yağmurda ıslanarak hasara uğraması gibi hareket sırasında istiflenmiş parçalar da araçtan düşerek kısmi kayba uğrayabilir. Bunun yanında aracın üstünün açık olması tam kayba sebebiyet vermez. Diğer bir deyişle, üstü açık araçtaki yükün tamamının kaybolması TTK m. 878/1.b-a ve CMR m. 17/4.a 'ya dayanma hakkını bertaraf eder<sup>456</sup>. Diğer yandan CMR m. 18/3'e göre anormal bir noksanlık veya sandık yahut paketlerde bir kaybolma olduğunda, kayıp ve hasarın madde 17 paragraf 4 (a) da belirtilen durumlardan ileri geldiği varsayımına dayanan hüküm uygulanmaz<sup>457</sup>. Şayet araçtaki parça yükler tamamen kaybolmuşsa bu durumunun üstü açık taşıtta taşınması nedenine dayandırılması mümkün olmayacaktır<sup>458</sup>. Aynı husus TTK m. 878/2 'de olağanüstü kayıp veya hasar durumlarında bu karinenin geçerli olmayacağı belirtilerek CMR ile benzer şekilde düzenlenmiştir. Gerçekten de hüküm üstü açık araçla yapılan taşıma durumunda zararın meydana gelmesini bundan dolayı karine olarak kabul ederken üstü açık araçla yapılan taşımalarla bağdaşmayacak taşıma işlerinde, taşıyıcının karineye dayanamayacağını kabul etmektedir<sup>459</sup>.

Değnilmesi gerektiğini düşündüğümüz bir diğer durum ise CMR'de yer almayıp TTK m. 878/3 hükmünde öngörülen üstü açık araçla gerçekleştirilen taşımalarda gönderenin talimatına uyulmamasına ilişkindir. Hükme göre; *“Zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı birinci fıkranın (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz”*<sup>460</sup>. Buradaki talimat dikkat ve özen yükümlülüğü kapsamındaki talimat olmayıp bunlar dışında sözleşmede kararlaştırılmış ya da TTK m. 868'de düzenlenmiş biçimdeki bir talimattır<sup>461</sup>.

---

<sup>455</sup> Özdemir, Taşıma, s. 240.

<sup>456</sup> Kaya, s. 256.

<sup>457</sup> Erdil, s. 195.

<sup>458</sup> Kaya, s. 256.

<sup>459</sup> Bu durumda taşıyıcı TTK m. 875/1 ve CMR m. 17/1 kapsamındaki ispat enstrümanlarına sahip olur; bkz. Adıgüzel, s. 186.

<sup>460</sup> Buradaki (a) bendi mevzuatta “sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması”na karşılık gelmektedir.

<sup>461</sup> Talimatın yükün özel bir şekilde paketlenmesi veya güvenliğe alınması gibi mümkün mertebe somut olması gerekir; bkz. Adıgüzel, s. 187.

### 3.1.3.3. Usulüne Uygun Ambalajlanmama

Yükün taşınmasını kolaylaştırmak ve zarara uğramasını engelleyip düzenli şekilde istiflenmesini sağlamak amacıyla ambalaj, taşıma işinde ziyadesiyle önemli bir yer tutmaktadır. Nitekim sırf bu nedenden yükün kayba veya hasara uğraması mümkündür. Taşınacak yüke özgü olarak kullanılan ambalaj değişiklik arz edecektir<sup>462</sup>. Strafor köpük, jelâtin karton, streç film, plastik vs. birçok şekilde yükün kaplanabilmesi mümkündür. Bu hususta somut taşıma işine özgü teamülle birlikte günümüz şartları açısından bir değerlendirme yapılarak karar verilmesi gerekmektedir<sup>463</sup>. Zira her yükün ambalajlanması gibi mutlak bir zorunluluk bulunmamaktadır. Ayrıca ambalajlamada; gidilecek güzergâh, iklim koşulları, yer şekilleri, yükün kendine has özellikleri ve somut taşıma işine özgü teamül dikkate alınmak suretiyle hareket edilmelidir<sup>464</sup>. Ambalajlamanın hem ticari olarak hem de yükün zarara uğraması ihtimalleri göz önünde bulundurularak yapılması bu açıdan önemlidir. Fakat bu hususta her somut olaya özgü olarak ayrı ayrı değerlendirilmek suretiyle deneyimli bir taşıyıcı tarafından öngörülmesi muhtemel durumların hesaba katıldığı bir ambalajlamadan bahs olunmaktadır<sup>465</sup>. Öte yandan TTK m. 862 kapsamında çeşitli işaretlerin de yararlı olacağı kanaatine varılması halinde ambalajlamaya ek olarak işaretlemeler de bu kapsamda ele alınmıştır. Ayrıca belirtmek gerekir ki olağan şartların dışında ve gerçekleşmesine en yüksek özeni gösterse dahi imkân verilemeyen bir duruma ilişkin bir önlemi almasını taşıyıcıdan beklemek madde hükmünü hakkaniyete aykırı şekilde geniş yorumlamaya sebebiyet verecektir<sup>466</sup>. Bu tarz bir ambalajlamanın yapılmaması taşıyıcıyı TTK m. 862'ye göre sorumlu kılmayacaktır.

Yükün dış görünüşü itibariyle iyi durumda olduğu hususu taşıyıcının, yükü teslim ederken taşıma senedinde veya sevk mektubunda aksini belirtmediği sürece CMR m. 9/2 gereğince karine olarak kabul edilmektedir<sup>467</sup>. Bu noktada taşıyıcı (veya yetkili temsilcileri) CMR m. 6/3 kapsamında yükün dış görünüşüne dair önemli gördüğü hususları şerh düşebilir<sup>468</sup>. CMR m. 9/2 hükmünün karşılığı olarak TTK m. 858/2' de yükün görünüşte iyi durumda olmasıyla birlikte; taşınacak yükün adedi, işaret ve numaralarını da katmak suretiyle

---

<sup>462</sup> **Yavaş**, s. 132.

<sup>463</sup> **Erdil**, s. 196-197.

<sup>464</sup> **Akıncı**, s. 108.

<sup>465</sup> **Arkan**, s. 118.

<sup>466</sup> **Kaya**, s. 257.

<sup>467</sup> **Özdemir**, Taşıma, s. 246.

<sup>468</sup> **Adıgüzel**, s. 188.

taşıma senedinde yer alan kayıtların doğru olduğu hususu taşıyıcı aksini kanıtlayana kadar geçerli sayılacaktır<sup>469</sup>.

Çekince koyulmadığı durumda yükün sözleşmede belirtilen kayıtlara uygun olarak teslim edildiği yönünde bir karine vücut bulacaktır<sup>470</sup>. Taşıyıcının başkaca delillerle usulüne uygun ambalajlama yapılmadığını ispatla kendi aleyhine karineyi ortadan kaldırması mümkündür<sup>471</sup>. Yine de teslim anından beri var olduğu iddia edilen usulüne uygun olmayan ambalajlamanın niçin taşıma senedine şerh verilerek ifade olunmadığı hususuna da ayrıca değinmek gerekmektedir. Makul bir sebep olmaksızın dış görünüşte açıkça belli olan bir ambalaj eksiklik veya hatasından, taşıma senedinde bahsolunmayıp daha sonra başkaca delil ve bulgularla ortaya konulmaya çalışılması delillerin takdiri noktasında değerlendirilmesi gereken ziyadesiyle önemli bir meseleyi teşkil eder<sup>472</sup>. Bu hususta delillerin takdiri mahkemece yapılacak ve TTK m. 862'ye aykırılık CMR m. 17/4'deki yaptırıma tabi tutulacaktır<sup>473</sup>.

Yükün konteynere düzgün yerleştirilmemesi neticesinde zarar meydana geldiği durumlarda konteyneri bir ambalaj olarak kabul eden görüşe göre zararın ambalajlama kapsamında değerlendirilmesi gerektiği savunulmaktadır<sup>474</sup>. Fakat ambalaj yükün muhafazası ve taşıma kolaylığı anlamında süreklilik arz etmeyen yalnızca somut taşınan yükü geçici olarak koruyan bir gereç iken konteyner birçok yükün devamlı olarak taşınmasına yardımcı olan yüke ulaşmak için yırtılması veya sökülmesi gerekmeyen bir taşıma gereçidir<sup>475</sup>. Bu vesileyle belirtmek gerekir ki konteyner içerisinde çeşitli sebeplerle zarara uğrayan yükteki zararın ambalajlama sebebiyle değil istiflemekten kaynaklı olarak doğduğunu kabul etmek gerekir<sup>476</sup>. Netice itibariyle bu durumu CMR m. 17/4-b kapsamında ele almak isabetli olmayacaktır.

Yükün taşımaya uygun şekilde ambalajlanması her durumda taşıyıcının bir yükümlülüğü olarak ortaya çıkmamakla beraber TTK m. 862'ye göre bazı şartların varlığı halinde mümkün olabilir. Buna karşılık CMR'de ise bu konuda açık bir hüküm yoktur fakat

---

<sup>469</sup> **Yavaş**, s. 134.

<sup>470</sup> **Lale, Muktedir**: Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2015, s. 174.

<sup>471</sup> **Akıncı**, s. 109.

<sup>472</sup> **Erdil**, s. 202-203; **Özdemir**, Taşıma, s. 256.

<sup>473</sup> **Yavaş**, s. 135.

<sup>474</sup> **Arkan**, s. 118.

<sup>475</sup> **Yavaş**, s. 19.

<sup>476</sup> Aksi görüş için bkz. **Arkan**, s. 118.

CMR m. 10 ve m. 17/4-b.b'den anlaşıldığı üzere yükün niteliği ve taşımanın özelliğine göre ambalajlanmanın taşıyıcı tarafından yapılması gerekir<sup>477</sup>. Diğer bir deyişle TTK m. 862 kapsamında kural olarak gönderene yüklenen yükü ambalajlama borcu hususunda taraflar sözleşme özgürlüğü çerçevesinde yükün ambalajlanmasını taşıyıcının yapması konusunda da anlaşılabilirler<sup>478</sup>. Bu halde ambalajlamayı yapan taşıyıcının, oluşan zararın meydana gelmesinde bu sebebe dayanması kabul edilemez.

CMR m. 10 ve TTK m. 862'ye göre, yükün niteliği ve somut taşıma işi göz önüne alındığında taşıyıcının taşıma işi başlamadan önce ambalajı kontrol etmesi gerekir. Taşıyıcının kontrol yükümlülüğü sadece dışarıdan normal bir insanın anlayabileceği usulüne uygun ambalajlanmama hallerine özgüdür<sup>479</sup>. Taşıyıcı açıkça belli olan usulüne uygun ambalajlanmama durumunu tespit ettiğinde bunu gönderene bildirmeli ve sevk mektubuna yazmalıdır. Aksi takdirde sevk mektubuna çekince koymayan taşıyıcı sorumlu tutulacaktır<sup>480</sup>. Ayrıca TTK m. 858/2'ye göre taşıyıcının sevk mektubuna çekince koymaması durumunda yükün iyi durumda teslim alındığına dair bir karine meydana gelir. Dolayısıyla kontrol yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıyıcı zarar açısından TBK m. 52 uyarınca müterafik kusurlu kabul edilir<sup>481</sup>.

Gönderenin belirli durumlarda taşıyıcıya karşı olan sorumluluğunu konu alan TTK m. 864 hükmü yetersiz ambalajlama ve işaretleme açısından göndereni kusursuz sorumluluğa tabi tutmuş olup bu miktar kilogram başına yükün brüt ağırlığının 8,33 SDR (ile sınırlandırılmıştır<sup>482</sup>. Zararın oluşmasında taşıyıcının da kusuru varsa mahkeme bu orana göre bir tazminat tutarı tayin edecektir. Eğer gönderici taşıma işini mesleki veya ticari bir faaliyet doğrultusunda gerçekleştirilmiyorsa yalnızca bir tüketici olarak yükünü taşıtıyorsa artık bu halde yalnızca ambalaj ve işaretlemeye kusurlu sayıldığı durumlarda taşıyıcının zararını tazminle yükümlü olacaktır<sup>483</sup>. Yani tüketici sayılan gönderen kusursuz sorumluluğun kapsamında değerlendirilmeyecektir. Belirtmek gerekir ki gönderenin taşıyıcıya karşı olan sorumluluğu, ayrı bir çalışmanın konusu olacağından bu hususa kısaca değinmekle yetiniyoruz.

---

<sup>477</sup> **Yavaş**, s. 132.

<sup>478</sup> **Adıgüzel**, s. 187.

<sup>479</sup> **Kaya**, s. 257.

<sup>480</sup> **Lale**, s. 173.

<sup>481</sup> **Adıgüzel**, s. 188.

<sup>482</sup> **Yavaş**, s. 136; **Yılmaz**, s. 1604.

<sup>483</sup> **Yılmaz**, s. 1604.

### **3.1.3.4. Gönderilen, Gönderilen veya Bunların Yetkili Temsilcilerinin İşlemleri**

Yükün işleme tabi tutulması, yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltma işlemlerinin kimin sorumluluk sahasında olduğunun tespiti karayoluyla yapılan taşıma işlerinde özellikle kayıp ve hasardan sorumluluk açısından büyük öneme sahiptir. Zira taşımalarda meydana gelen zararlar çoğunlukla bu işlemlerin gereği gibi yapılmamasından kaynaklanmaktadır.

TTK m. 878/1.b-c ve CMR m. 17/4.b-c gereğince yükün gönderen, gönderilen veya bunların yetkili temsilcileri tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi ve boşaltılmasında kayıp veya hasara maruz kalması halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Taşıyıcının sahip olduğu bu özel sorumsuzluk halinin uygulama sahası belirlenirken şu hususa dikkat etmek gerekir: Yükün işleme tabi tutulması, yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması işlemleri taşıyıcı veya gönderilen tarafından yerine getirildiğinde ortaya çıkan zarar aslında yükün taşıyıcının zilyetliğinde bulunmadığı dolayısıyla yüke özen borcunun doğmadığı bir dönemde meydana gelmektedir<sup>484</sup>. Taşıyıcı söz konusu işlemler yapılmadan daha yükü teslim bile etmemiş durumdadır<sup>485</sup>. Fakat zararın bu aşamada değil de ileri bir aşamada tespit edilmesi halinde taşıyıcının, zararın yükün kendi zilyetliğindeyken meydana gelmediğini ispat etmesi güçlük arz edeceğinden ona CMR m. 17/4 ve TTK m. 878/1.b-c düzenlemeleri ile söz konusu işlemlerin taşıyıcı veya gönderilen tarafından yapıldığını ispat ederek sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır<sup>486</sup>. Dolayısıyla bu sorumsuzluk halinin hem taşıma süresinde meydana gelmekle beraber yükleme ve istif hususu nedeniyle doğan ancak o anda belirlenemeyen hem de söz konusu işlemlerden kaynaklı taşıma sırasında meydana gelen zararları kapsayacak şekilde düzenlendiği söylenebilir<sup>487</sup>. Burada taşıyıcı, kayıp veya hasarın bu durumlardan meydana geldiğini ispat yükü altında değildir<sup>488</sup>. Kayıp ve hasarın bunlar nedeniyle oluştuğunu göstermesi yeterlidir<sup>489</sup>. Belirtelim ki bu kişilerce yapılan işlerin kötü yapılması kadar işlerin bitirilememesi de taşıyıcının bu sorumsuzluk sebebine dayanmasına imkân verir<sup>490</sup>.

---

<sup>484</sup>Yavaş, s. 137.

<sup>485</sup>Arkan, s. 120.

<sup>486</sup> Söz konusu sorumsuzluk hali taşıyıcı lehine bir karine teşkil etmekte ve ispat külfetinin yer değiştirmesine olanak tanımaktadır; bkz. Özdemir, s. 250 dn 240.

<sup>487</sup>Yavaş, s. 137.

<sup>488</sup> Bu husus CMR açısından geçerlidir. TTK'da kayıp ve hasarın yanında teslimde gecikme halleri için de aynı husus öngörülmüştür, bkz. TTK m. 878.

<sup>489</sup> Akıncı, s. 109.

<sup>490</sup> Adıgüzel, s. 192.

Yükleme ve boşaltma TTK m. 863'de geçen kavramlardır. Bunlardan yükleme, istiflenme ve güvenliği de kapsar şekilde anlaşılmalıdır<sup>491</sup>. Boşaltma ise yükün taşıma aracının içinden kaldırılması ve diğer taşımanlardan ayrılmasını ifade eder<sup>492</sup>. Bu açıdan TTK ile CMR arasında herhangi fark olmamakla beraber hükümde yer bulan işleme tabi tutma kavramı, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından önce depolanması, muhafaza edilmesi, ön taşıma yapılması gibi türlü işler olarak karşımıza çıkar<sup>493</sup>.

Yükleme, istifleme ve boşaltmanın kural olarak gönderen tarafından yapıldığını; CMR açısından da kuralın aynı olduğunu fakat taşıma sözleşmesine göre değişkenlik gösterebileceğini yukarıda belirtmiştik<sup>494</sup>. Bu nedenle doktrinde CMR açısından taşıyıcının olayın koşullarına göre yükleme, boşaltma ve istiflemenin gönderen ve gönderilen ya da bunların yardımcıları tarafından yapıldığı hususunu da kanıtlaması gerektiği savunulmaktadır<sup>495</sup>.

Taşıyıcının söz konusu sorumsuzluk sebebi mutlak değildir. Gerçekten de TTK m. 863/1'e göre taşıyıcı, gönderen veya gönderilen tarafından yapılan yükleme, boşaltma ve istifleme işlerinde nezaret yükümlülüğü altındadır<sup>496</sup>. Fakat bu yükümlülük yapılan işlemin işletme güvenliğine uygunluğunu sağlamak için getirilmiş olup, taşıma işinin özelliğine göre değişkenlik gösterebilir<sup>497</sup>. Şu durumda taşıyıcı böyle bir iddia ile karşılaşarsa yükümlülüğünü yeterli ölçüde yerine getirdiğini de ispat etmelidir<sup>498</sup>.

Gönderen ve gönderilenin sahasına ait olan boşaltma, istifleme ve yükleme yükümlülüklerine karşı sorumluluğu temelinden bertaraf etmesini önlemeye yönelik düzenlenen nezaret yükümlülüğü TTK m. 863/1 hükmüne göre taşıyıcının üzerindedir. Fakat bu nezaret yükümlülüğü yapılan işin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamak şeklinde belirlenmiş olup, taşıma işinin özelliğine göre genişleyip daralması mümkündür<sup>499</sup>. Bu bakımdan taşıyıcının nezaret yükümlülüğünü yerine getirdiğinin ispatı açısından doktrinde görüş birliği yoktur. Bir görüşe göre; Söz konusu yükümlülük yükleme, istifleme ve boşaltma esnasında taşıyıcının ya da onun yardımcılarının bilfiil bulunarak ve olaya göre gönderen ile

---

<sup>491</sup> Erdil, s. 199.

<sup>492</sup> Yavaş, s. 50.

<sup>493</sup> Adıgüzel, s. 191.

<sup>494</sup> bkz.2.3.1.

<sup>495</sup> Kaya, s. 258.

<sup>496</sup> Lale, s. 172.

<sup>497</sup> Yavaş, s. 138.

<sup>498</sup> Arkan, s. 124.

<sup>499</sup> Yavaş, s. 138.

gönderilene uyarma yahut durumun taşıma senedine yazılmasını sağlama hallerini kapsar. Bu halde itiraz ve çekincelerin ispatı için kayıt şarttır<sup>500</sup>. Aksi durumda taşıyıcının itiraz veya çekincenin sözlü yapıldığı savunması delil olarak kabul edilmez<sup>501</sup>. Buna karşılık bizim de katıldığımız görüşe göre<sup>502</sup>; taşıyıcının sorumluluğuna gidebilmek için onun aleyhine olmak üzere söz konusu işlemlerin gerektiği şekilde yapıldığına kanaat getirecek delillerin sunulması gerekir<sup>503</sup>. Zira burada ispata muhtaç olan durum bir hukuki işlem olarak ortaya çıkmamakta, bu sebeple de hukuki işlemlerde uygulama alanı bulan senetle ispat kuralı da uygulanmamaktadır. Dolayısıyla taşıyan bu iddiasını her türlü delille ispatlayabilmelidir.

Nezaret yükümlülüğü altında olan taşıyıcının yapması gereken incelemenin kapsamı, yükün niteliği esas alınarak olağan bir gözden geçirme ile anlaşılabilen durumları kapsar<sup>504</sup>. Bunun yanında taşıyıcının uzmanlık sahası içinde anlaması gereken işletme güvenliği için tehlike arz eden durumlar da yükümlülüğün kapsamındadır<sup>505</sup>. Uygulamada söz konusu nezaret yükümlülüğünün şoförler vasıtasıyla yerine getirildiği görülmekte olup yükleme, istif vd. işlemlerin uzmanlık gerektirmesi nedeniyle yükümlülüğü çok geniş şekilde anlamamak gerekir. Örneğin işlemlerin yapılması sırasında şoförün istiflemadaki ağırlık merkezini ya da kullanılan malzemenin istife uygun olup olmadığını denetlemesi gerçekçi olmaz ve dolayısıyla taşıyıcının yapacağı denetimin ondan beklenebilir, makul bir denetim olduğu kabul edilmelidir<sup>506</sup>.

Taşıyıcı, meydana gelen zararının gönderenin yüklemesi, istiflemesi veya boşaltmasından ileri geldiğini iddia ettiğinde TTK m. 878 ve CMR m. 18/2'ye göre aksi ispat olununcaya kadar tazminat sorumlusu sıfatını kazanmaz<sup>507</sup>. Bu durumda taşıyıcının aleyhine olmak üzere, işlerin gerektiği şekilde yapıldığının ispatlanması gerekir<sup>508</sup>.

---

<sup>500</sup> Adıgüzel, s. 192.

<sup>501</sup> Kaya, s. 259.

<sup>502</sup> Yavaş, s. 144 ve dn 594'deki yazarlar.

<sup>503</sup> Akıncı, s. 111.

<sup>504</sup> Arkan, s. 124.

<sup>505</sup> Arkan, s. 123; Bu yükümlülüğün boşaltma işlemi açısından geçerli olmadığı yönünde ayrıntılı bilgi için bkz. Yavaş, s. 142.

<sup>506</sup> Yavaş, s. 139.

<sup>507</sup> İmrak, s. 89; Akıncı, s. 111.

<sup>508</sup> Akıncı, s. 111.

Taşıyıcının yükü tekrar yüklemesi veya taşıma kapasitesinin aşılması nedeniyle bir zarar meydana gelirse, TTK m. 875 ve CMR m. 17 uyarınca taşıyıcı bu durumda yüklemeyi yaptığı ve taşıma kapasitesine dikkat etmediği için sorumlu olur<sup>509</sup>.

### **3.1.3.5. Yükün Doğal Özelliği**

Yükün doğal özelliği taşıma işi açısından risk teşkil ediyorsa TTK m. 878/1.b-d ve CMR m. 17/4.b-d'ye göre taşıyıcı meydana gelen kayıp ve hasardan sorumlu değildir. Örneğin, kırılma, paslanma, kuruma, sızma ve fire gibi sebepler yükün kısmen veya tamamen kayıp ve hasar riskini arttırıyorsa bunlardan meydana gelen zararlardan dolayı taşıyıcı, zararın bu hususlardan ileri geldiğini ispat ederse sorumlu olmaz<sup>510</sup>.

Yükte herhangi bir nitelik eksikliği, ayıp bulunmasa hatta taşıma tamamen sözleşmeye uygun olarak ifa edilse dahi yükün doğal özelliği taşıma esnasında yükün kayba ya da hasara uğramasına neden olabilir<sup>511</sup>. Örneğin cam, porselen kırılabilir, demir paslanabilir veya sebze çürüyebilir. İfade edelim ki taşıyıcı örnekler dışında yükün doğal özelliği gereği zarara uğramasına sebep olabilecek başka durumlar için de aynı sorumsuzluk haline dayanabilir<sup>512</sup>.

Bu sorumsuzluk hali yukarıda bahsedildiği üzere yüke özgü ayıp kavramından farklıdır<sup>513</sup>. Zira yüke özgü ayıp halleri yükün doğal yapısından kaynaklanan noksanlıklardan çok üretim hatası, başlangıçtaki muhafaza eksikliklerinden ileri gelir<sup>514</sup>. Yükün kendisinde bulunması gereken değil, bulunmaması gereken bazı özel durumlardan ötürü yüke özgü ayıp sorumsuzluk hali düzenlenmiştir<sup>515</sup>. Yükün doğal özelliğinden kaynaklanan sorumsuzluk halinde yüke özgü ayıptan doğan sorumsuzlukla ilgili düzenlemenin aksine taşıyıcı sorumluluktan kurtulamamakta, sadece kurtuluş için bir karine elde etmektedir: Taşıyıcı, yükün doğal özelliği gereği zarara uğramasının olası olması durumunu ispatlamakla artık CMR m. 18/2 gereği kaybın ya da hasarın bu sebepten ileri gelmediğini ispat etmesi gerekir<sup>516</sup>.

---

<sup>509</sup> Adıgüzel, s. 193.

<sup>510</sup> Akıncı, s. 111.

<sup>511</sup> Yavaş, s. 146.

<sup>512</sup> Akıncı, s. 111.

<sup>513</sup> bkz 3.1.2.2

<sup>514</sup> Kaya, s. 259.

<sup>515</sup> Özdemir, Taşıma, s. 235.

<sup>516</sup> Yavaş, s. 147.

Yükün taşıdığı risk değişik şekillerde meydana gelebilir<sup>517</sup>. Misalen taşıma işi sırasında riskin meydana gelmesinde olduğu gibi. Burada yük taşınırken özündeki nedenlerden dolayı zarara uğramaktadır<sup>518</sup>. Aynı şekilde taşıma işinin icrasında ortaya çıkan koşullar da bu duruma etkili olabilir<sup>519</sup>. Örneğin yolun uzunluğu, iklim şartları gibi sebepler taşıma esnasında yükün hassas olup olmadığının değerlendirilmesinde farklılık yaratabilir.

Yük gereken özen dâhilinde taşınmış olsaydı zararın önlenilecek olması durumu, yükün hassas olarak nitelendirilmesinde gönderen açısından olumsuzluk yaratmaz<sup>520</sup>. Çünkü hükümdeki prensip, gönderenin yükün niteliğine hâkim olması ve bu niteliklerden meydana gelebilecek riskleri üzerine almasıdır<sup>521</sup>. Bu yüzden gönderen üzerine düşen bütün tedbirleri yerine getirdiğini fakat buna rağmen zararın taşıyıcı tarafından CMR m. 18/2’de gösterilen şekilde, yani özel risklerden meydana gelmediğini ispat ederek tazminat talep edebilir<sup>522</sup>. Belirtelim ki ispat yükü açısından TTK’da da durum aynıdır. Burada hak sahibi kendisi tarafından yük hassas nitelikte olsa bile gereken bütün tedbirleri aldığı zararın ise TTK m. 875/1’e göre taşıyıcının sorumluluğu altında özel risk dışında bir durumdan meydana geldiğini ispat etmelidir<sup>523</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilecek ikinci bir durum ise TTK m. 878/4 ve CMR m. 18/4’de öngörülen taşıyıcının taşıtı seçmede ve verilen talimatları uygulamada noksan davrandığı iddiasıdır<sup>524</sup>. Taşıyıcı şu durumda sorumluluktan kurtulmak istiyorsa söz konusu iddianın aksinin, yani bunlara noksan davranmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.

Hak sahibinin taşıyıcının sorumluluğuna gidebileceği bir diğer durum ise TTK m. 878/4 ve CMR m. 18/4’de düzenlendiği üzere taşıyıcının özel donanıma sahip araç seçmede ve talimatları uygulamada özensiz davranmasıdır<sup>525</sup>. Özellikle yükün belli bir sıcaklık veya soğukluk derecesiyle taşınması gerektiği hallerde taşıyıcının taşıma işi öncesinde araçta gerekli tedbirleri alması ve taşımada sıcaklık veya soğukluğun gereken derecede olduğunu kontrol etmesi gerekir<sup>526</sup>. Yükler bölüm bölüm paketlenmişse, paketler arasında düzgün hava

---

<sup>517</sup> Buna yükün hassaslığı da denilmektedir, bkz. **Yavaş**, s. 147 vd.

<sup>518</sup> **İmrak**, s. 90.

<sup>519</sup> **Yavaş**, s. 147.

<sup>520</sup> **Adıgüzel**, s. 194; **Akıncı**, s. 112.

<sup>521</sup> **Akıncı**, s. 112.

<sup>522</sup> **Yavaş**, s. 148.

<sup>523</sup> **Adıgüzel**, s. 194.

<sup>524</sup> **Akıncı**, s. 112.

<sup>525</sup> **Akıncı**, s. 112.

<sup>526</sup> **Yavaş**, s. 149.

geçişinin olup olmadığını da incelemelidir<sup>527</sup>. Taşıyıcı, bu tarz taşımalarda zararın kendi özensizliğinden ileri gelmediğini, kendisinden beklenen tüm tedbirleri aldığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir<sup>528</sup>. TTK m. 874/4'deki ifadeyle; taşıyıcı sözleşmeye göre yükü sığağa, soğuga, sarsıntılara veya benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altındaysa durum ve koşullara göre gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisinden beklenen tüm tedbirleri almış ve talimatlara da uymuşsa TTK m. 878/1.b-d'ye dayanarak sorumluluktan kurtulur.

### **3.1.3.6. Eksik veya Hatalı İşaret ve Numaralandırma**

Yükün numaralandırılması ve işaretlenmesi ile bunun taşıma senedine yazılması işi TTK m. 862 ile CMR m. 17/4-b.b. ile e bentlerindeki ifadelerden anlaşıldığı üzere gönderen tarafından yapılmalıdır<sup>529</sup>. Bu nedenle taşıyıcı, gönderen veya yardımcıları tarafından yük ve ambalajların üzerinde eksik veya hatalı işaret yahut numaralandırılma yapılması sonucunda ortaya çıkan zararlardan sorumlu değildir. Taşıyıcı bu durumda TTK m 878/1.b-e'ye dayanabileceği gibi TTK m. 875/2'deki genel sorumsuzluk sebebine dayanarak da sorumluluktan kurtulabilir<sup>530</sup>.

Taşıyıcı işaret ve numaralandırma bakımından taşıma senedindeki beyanların doğruluğunu kontrol etmesi gereği TTK m. 858/2 ve CMR m. 8/1-a hükümlerinde karşılık bulmaktadır. Ancak bu gerekliliği gönderenin beyanlarının doğruluğunu kontrol etmek şeklinde anlamamak gerekir. Zira esas olarak, numaralandırmanın gönderenin kusuru yüzünden yanlış ya da hiç yapılmaması taşıyıcıyı mutlak olarak sorumluluktan kurtaracağı için yalnızca taşıma senediyle yük ve paketleri olağan şekilde gözden geçirmek, taşıyıcının yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılması için yeterlidir<sup>531</sup>. Şu halde taşıyıcının taşıma senedini çekince koymaksızın alması yükün işaret ve numaralandırılmasına bir itirazının olmadığına işaret eder. Böyle bir durumda taşıyıcının yük üzerindeki işaret veya numaranın taşıma senediyle uyuşmadığını ispat etmesi zorunluluk arz eder<sup>532</sup>. Diğer bir deyişle taşıyıcı açık olarak anlaşılamayan marka ve işaret hatalarına karşı bir kontrol gerekliliği altında

---

<sup>527</sup> Adıgüzel, s. 195.

<sup>528</sup> Akıncı, s. 112.

<sup>529</sup> Adıgüzel, s. 197.

<sup>530</sup> Akıncı, s. 113

<sup>531</sup> Adıgüzel, s. 198.

<sup>532</sup> Kaya, s. 260.

olmamakla beraber açıkça göz önünde olan söz konusu hatalara karşı gözünü kapatamaz, yoksa o bu durumun ispatına gerek kalmaksızın müştereken sorumlu olur<sup>533</sup>.

İşaret veya numaralandırma talimat üzerine taşıyıcı tarafından taşıma işinin icrası sırasında da yapılabilir. Bu durumda taşıyıcı işaretleme ve numaralandırmanın yeterli olduğuna dikkat etmelidir yoksa gönderenle beraber müştereken sorumlu olur<sup>534</sup>. Şayet talimat gelmez ya da talimata uyma imkânı yoksa TTK m. 869 ve CMR m. 16'ya göre taşıma engelinin varlığı söz konusu olur<sup>535</sup>. Ayrıca TTK m. 878/1.b-e ve CMR m. 17/4.b-4 hükümleri taşıyıcı açısından bir sorumluluktan kurtulma hali olmaları onun, gönderenin kusurunu ispat etme yükü altında olmaksızın sadece illiyet bağıını ispat etmesini yeterli saymaktadır<sup>536</sup>.

### **3.1.3.7. Canlı Hayvan Taşınması**

Canlı hayvan taşınmasında, taşınan yükün canlı olması nedeniyle ortaya çıkabilecek doğal risklerden doğan sorumluluktan kurtulmaya ilişkin düzenlemeler TTK m. 878/1.b-f ve CMR. 17/4.b-f'de yer almaktadır. Bu tarz bir sorumsuzluk sebebinin öngörülmesine neden olarak, canlı hayvan taşınmasının diğer yük taşımalarına kıyasla daha fazla risk taşıyor olması doktrinde ifade edilmektedir<sup>537</sup>. Aslında canlı hayvan taşınması CMR m. 17/4.b-d'de yer alan yükün doğal niteliği sorumluluktan kurtulma sebebinin bir çeşit görünümüdür<sup>538</sup>.

CMR kapsamındaki taşıma konusu olan canlı hayvan; ekonomik bir değere sahip olup olmadığına bakılmaksızın her türlü hayvan olabilir<sup>539</sup>. Şu durumda taşınan hayvanların evcil ya da yabani olması da mümkündür<sup>540</sup>. Zira her tür hayvan için hastalık, ölüm, yaralanma gibi özel riskler söz konusudur ve bunlardan dolayı da söz konusu sorumsuzluk hali düzenlenmiştir<sup>541</sup>.

Canlı hayvan taşınması sorumsuzluk haline dayanılarak sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcı öncelikle taşıma konusu yükün canlı hayvan olduğunu, daha sonra meydana

---

<sup>533</sup>Adıgüzel, s. 198.

<sup>534</sup> Akıncı, s. 113.

<sup>535</sup> Adıgüzel, s. 199.

<sup>536</sup>Kaya, s. 260.

<sup>537</sup>Kaya, s. 260.

<sup>538</sup>Özdemir, Taşıma, s. 243.

<sup>539</sup>Erdil, s. 203.

<sup>540</sup>Özdemir, Taşıma, s. 243.

<sup>541</sup>Kaya, s. 260.

gelen zararın ortaya çıkmaması için somut olayın özelliklerine göre gereken tüm tedbirleri aldığını, verilen talimatlara uygun davrandığını ispat etmelidir<sup>542</sup>. Belirtelim ki hayvanların ürkme, rahatsızlanma, hastalanma gibi tehlikelere her an maruz kalabilme olasılıkları taşıyıcının sorumluluktan kurtulması açısından esas alınmıştır<sup>543</sup>. Taşıyıcı bu durumda, durumun gerektirdiği bütün tedbirleri almış olduğunu ve kendisine verilen bütün talimatları yerine getirmiş olduğunu ispat etmediği sürece sorumluluktan kurtulamaz<sup>544</sup>. Buna karşılık bir görüşe göre; burada taşıyıcının göstereceği özenin derecesi, TTK m. 874/4'de düzenlenen yükün doğal özelliğinde aranan özen değil makul bir özen olmalıdır<sup>545</sup>. Gönderen veya gönderilen ise zararın canlı hayvan taşımından doğmadığını ispat ederek taşıyıcının iddialarını çürütme imkânına sahip olduğunu ifade etmek gerekir<sup>546</sup>.

Son olarak ifade edelim ki bir trafik kazası sonucunda canlı hayvanların telef olması ve taşıma süresinin aşılması sebebiyle hayvanlarda rahatsızlık meydana gelmesi gibi hallerde taşıyıcı hem TTK m. 875/2 ile CMR m. 17/2'deki sorumsuzluk hallerine hem de CMR m. 17/4-f'ye de dayanamayacaktır<sup>547</sup>.

### ***3.1.3.8. Gümrük Kanunu ve Diğer Mevzuatlardaki Düzenlemelerin Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Haklı Kılması***

CMR'de bulunmayıp TTK m. 878/1.b-g' de ifadesini bulan bu sorumsuzluk hali şu şekilde düzenlenmiştir: “27.10.1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği haller.” Söz konusu düzenlemenin gerekçesinde ise “Gümrük Kanunu ile diğer mevzuatta yer alan düzenlemeler, yolculuğun gecikmesine yol açabilir.” ifadesi kullanılmıştır.

Bu düzenlemenin sadece teslimde gecikmeye ilişkin bir düzenleme olmadığını belirtmek isteriz. Zira TTK m. 878 kayıp, hasar ve teslimde gecikme için taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkân veren özel halleri düzenlemektedir. Dolayısıyla hüküm teslimde gecikmede olduğu kadar yükte meydana gelen kayıp ve hasar durumlarında da

---

<sup>542</sup>Özdemir, Taşıma, s. 243.

<sup>543</sup>Erdil, s. 203.

<sup>544</sup>Akıncı, s. 113.

<sup>545</sup>Adıgüzel, s. 199 dn 167'deki yazar.

<sup>546</sup>Erdil, s. 203.

<sup>547</sup>Adıgüzel, s. 200.

uygulama alanı bulur<sup>548</sup>. Yani denilebilir ki gümrük ve buna bağlı olan mevzuatın ortaya çıkardığı gecikmelerin taşıma işlerinde taşıyıcı açısından sorumsuzluk hali olarak öngörülmüş fakat söz konusu düzenlemeler kayıp ve hasarı da ele alması nedeniyle mecburi olarak bu tip zararlar için de ileri sürülebilecek bir düzenleme haline gelmiştir<sup>549</sup>.

TTK'daki bu düzenleme taşıyıcının sorumluluğunun sona ermesi için açıkça onun sorumsuzluğunu düzenleyen hükümlerin varlığından bahsetmemektedir. Ayrıca taşıyıcının sorumluluğunun sona ermesi için Gümrük Kanunu'nda düzenlenen hükümler sorumluluktan kurtulmayı haklı gösterir nitelikte olmalıdır<sup>550</sup>. Diğer bir deyişle Gümrük Kanunu'ndaki taşıyıcının sorumluluğunu açıkça bertaraf etmeyen hükümler yine de taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haklı sebep teşkil etmeli ve taşıyıcı bu durumda sorumlu tutulmamalıdır<sup>551</sup>.

Yukarıda ifade ettiğimiz üzere gümrük işlemleri taşıyıcı tarafından başlatılır ve yük antrepoya teslim edilene kadar gümrüğün denetimi ve gözetimi altında işlemlere devam edilmektedir<sup>552</sup>. Gümrük Kanunu m. 98/3'e göre ise teminat altında olsa dahi gümrük işlemlerine başlanmadan ve işlemler bitirilip de gümrük idaresinin izni alınmadan antrepolardan yük çıkartılıp gönderilene teslim edilememektedir. Gümrük Kanunu'nda yer alan bu düzenleme TTK m. 878/1.b-g'de belirtilen ve taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haklı sebep olarak kabul edilmelidir<sup>553</sup>. Söz konusu düzenlemenin amaçsal yorumlanması suretiyle karayolu ile yük taşımada yükün antrepo işleticisine teslim etmesiyle kural olarak sorumluluğu sona erecek ve taşıyıcıların aynı menfaat hakkında aynı ana kadar sorumlulukları devam edecektir<sup>554</sup>.

### **3.1.4. Sorumsuzluk Kayıtlarının Sorumluluğa Etkisi**

Sözleşme serbestîsinin bir sonucu olarak taraflar sözleşmenin içeriğini TBK m. 26-27 çerçevesinde istedikleri gibi belirleyebilirler<sup>555</sup>. Bu nedenle taraflar arasındaki sözleşmeye konulan, borçlunun borca aykırılıktan sorumlu olmayacağı yönündeki hükümler kural olarak

---

<sup>548</sup>Yavaş, s. 93.

<sup>549</sup>Adıgüzel, s. 200.

<sup>550</sup>Yavaş, s. 94.

<sup>551</sup>Yavaş, s. 94

<sup>552</sup>bkz. 2.3.1.

<sup>553</sup>Yavaş, s. 95.

<sup>554</sup>Yavaş, s. 95.

<sup>555</sup> Eren, s. 17; Oğuzman, C. I, s. 23.

TBK m. 115’i ihlal etmediği sürece geçerli olur<sup>556</sup>. Genel durum bu olmakla beraber taşıma hukukunda istisna niteliğine sahip olan TTK m. 854 ve CMR m. 41 hükümlerinin incelenmesi gerekir<sup>557</sup>.

Taşıyıcıların genellikle sözleşmenin ekonomik yönden daha güçlü tarafı olması ve bu güçten yararlanarak sözleşmenin içeriğini tek taraflı olarak hazırlayıp karşı tarafa sunması, taşıma sözleşmelerindeki sorumsuzluk hükümlerine daha dikkatli yaklaşılmasına sebep olmuştur<sup>558</sup>. TTK m. 854 ile getirilen düzenlemeyle taşıma sözleşmelerindeki bazı hükümlerin geçersiz olacağına kabul edilmesindeki amaç, gönderen ve gönderilene koruyarak ortaya çıkması muhtemel sorunları önlemektir<sup>559</sup>. Bununla beraber TBK m. 115’e paralel olarak, TTK m. 854’e aykırı bu tarz kayıtlar sözleşmenin tamamen hükümsüz olmasına yol açmaz ve TBK m. 27/2 gereğince sadece o kaydın geçersiz olması sonucunu doğurur<sup>560</sup>. Ancak bu kaydın olmaması sözleşmenin kurulamamasına neden oluyorsa sözleşmenin tümü geçersiz olur. Fakat kanaatimizce burada TBK m. 27/2 uygulanmamalıdır. Çünkü sorumsuzluk anlaşması, sözleşmede alacaklının menfaatini korumak için getirilir ve bu koruma sözleşmenin diğer şartlara hanel gelmediği sürece sadece sorumsuzluk hükümlerinin butlanına dayanılmasını gerektirir<sup>561</sup>. Nitekim CMR m. 41’de bu durum; “*Madde 40 hükümleri saklı kalmak koşuluyla bu sözleşmenin hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü koşul hükümsüzdür. Böyle bir koşulun hükümsüzlüğü, mukavelelerin diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez.*” şeklinde ifade edilmiştir.

TTK m. 854’te taşıyıcının sorumluluğunun önceden yapılacak bir anlaşma ile kaldırılamayacağı veya hafifletilemeyeceği düzenlenmiştir. Yani, taşıyıcının yüke zilyet olduğu zaman dilimindeki sorumluluğunu kaldıran ya da hafifleten düzenlemeler TBK m. 27 uyarınca kesin hükümsüzdür<sup>562</sup>. Hatta TBK m. 115/1’deki hafif kusurdan sorumsuzluk kaydı

---

<sup>556</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz, **Oğuzman**, C. I, s. 406 vd.

<sup>557</sup> TTK m. 854’te sorumluluğun önceden hafifletilmesi veya kaldırılması yasaklanmıştır. Dolayısıyla zararın meydana gelmesinden sonra sorumsuzluk konusunda yapılan anlaşmalar geçerlidir. bkz. **Arkan**, s. 145; **Yavaş**, s. 155.

<sup>558</sup> Bu sebeple TBK m. 20 vd. nda “Genel İşlem Koşulları” düzenlenmiştir. Konu ile alakalı ayrıntılı bilgi için bkz. **Eren**, s. 214 vd; **Oğuzman**, C. I, 160 vd.

<sup>559</sup> **Yavaş**, s. 152.

<sup>560</sup> **Canbolat**, s. 112; **Akman**, s. 134.

<sup>561</sup> **Akman**, s. 109-110; **Yavaş**, s. 154-155

<sup>562</sup> **Yavaş**, s. 153.

dahi TTK m. 854 karşısında uygulanamaz<sup>563</sup>. Taşıyıcının yardımcılarının fiil ve ihmallerinden sorumluluğunu düzenleyen TTK m. 879 hükmü, TTK m. 854 ile birlikte değerlendirildiğinde de bu tarz sorumsuzluk hükümleri geçersiz kabul edilir<sup>564</sup>. TTK m. 854'ün TBK m. 116 ile ayrıldığı esas nokta, taşıyıcının yardımcılarının verdikleri zarardan dolayı kendisini hiçbir şart altında sorumsuz kılmasının mümkün olmamasıdır<sup>565</sup>.

CMR m. 41/2'ye göre ispat yükünü tersine çeviren kayıtlar geçersizdir. TTK'da bu konuyla ilgili açık bir düzenleme olmasa da doktrinde ispat yükünü tersine çeviren kayıtlar ve zararın taşıyıcının kusurundan ileri geldiğini ispat yükünü zarar görene yükleyen kayıtlar da taşıyıcının sorumluluğunu hafifleten ya da kaldıran hükümler kapsamında değerlendirilmekte ve geçersiz kabul edilmektedir<sup>566</sup>. Ayrıca taşıyıcının kanun gereği ödemesi gereken tazminat miktarlarını azaltan hükümler de geçerli kabul edilmemektedir<sup>567</sup>.

Taşıyıcının sorumluluğu her ne kadar hafifletilemez veya kaldırılamaz olsa da daha ağır koşullara bağlanabilir<sup>568</sup>. Bu koşullar ise iki şekilde düzenlenebilir. İlk olarak gerçek zararı aşan bir tutarın tazminat olarak yüklenilmesi, ikinci olarak da taşıyıcının sorumluluktan kurtulması veya sınırlı sorumluluktan faydalanmasına imkân veren hükümlerin uygulanmaması için getirilen sözleşme hükümleridir<sup>569</sup>. Buna karşılık CMR'ye göre sorumluluğun arttırılmasına yönelik anlaşmalar kesin hükümsüzdür<sup>570</sup>. CMR m. 41 emredici şekilde konvansiyon hükümlerine aykırı düzenlemeleri geçersiz saymıştır<sup>571</sup>. Sonuç olarak CMR'ye göre taşıyıcının sorumluluğunu arttıran, azaltan veya kaldıran hükümler getirilmesi mümkün değildir.

---

<sup>563</sup> İki hüküm arasındaki esas fark, taşıyıcının sadece hafif kusurunu kapsayan bir sorumluluk anlaşmasının bile yapılamaması ve hakimin takdir hakkının herhangi bir rol oylanamamasında ortaya çıkar. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Akman, Galip Sermet: Sorumsuzluk Anlaşması, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1976.**

<sup>564</sup> **Yavaş**, s. 153.

<sup>565</sup> **Yavaş**, s. 153.

<sup>566</sup> **İmrak**, s. 103; **Sekmen**, s. 119.

<sup>567</sup> **Arkan**, s. 142; **Yavaş**, s. 154.

<sup>568</sup> **Arkan**, Sorumluluk, s. 124.

<sup>569</sup> **Yavaş**, s. 155

<sup>570</sup> **Lale**, s. 1287.

<sup>571</sup> **Yavaş**, s. 156; **Lale**, s. 1288-1294'deki kararlar.

## 3.2. İspat Külfeti

### 3.2.1. Davacı Yönünden

Tazminat talep eden gönderen veya gönderilen, ilk olarak davalı ile aralarında bir taşıma sözleşmesi bulunduğunu ispat etmelidir<sup>572</sup>. Sözleşmenin yanında ayrıca taşıma senedi de düzenlenmişse sözleşmenin varlığı açısından senet de yeterli olacaktır<sup>573</sup>. Benzer şekilde TTK m. 856'ya göre yükün taşıyıcıya teslim edilmesi taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil eder. Buna göre gönderen yükü taşıyıcıya teslim etmiş ve yükler hala taşıyıcıda ise aksi ispat edilene kadar taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin var olduğu kabul edilir<sup>574</sup>. Şayet yük teslim edilmemiş veya bir şekilde taşıyıcının zilyetliğinde bulunmuyorsa TTK m. 858/1 hükmüne göre taşıma sözleşmesinin varlığı ispat edilir<sup>575</sup>. Zira hükme göre taşıma senedinin düzenlenmiş olması yükün teslim alındığını ispatlayan bir delil niteliğindedir. Belirtelim ki TTK m. 858 uyarınca taşıma senedinin sözleşmenin varlığına delil teşkil edebilmesi için hem gönderen hem de taşıyıcı tarafından imzalanmış olması şarttır.

Taşıma sözleşmesi iki tarafın karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı ile kurulur. Fakat anlaşma olmasa dahi gönderenin taşıyıcı görmeden yükün nereye teslim edileceğini belirten bir şekilde bırakması, taşıyıcının da yükü teslim alarak yola çıkarması ile de sözleşme kurulabilir<sup>576</sup>. Böyle bir durumda kanaatimizce diğer rızai sözleşmelerin kurulmasıyla arasında hiçbir fark olmayan taşıma sözleşmesinin varlığı, bu tür durumların varlığının ortaya konulmasıyla ispatlanabilir<sup>577</sup>. Şu halde sözleşmenin varlığı davalı tarafından inkâr edilmezse bir sorun meydana gelmez. Buna karşılık sözleşmenin varlığının inkâr edilmesi halinde ispat HMK'ya göre yapılır. HMK m. 200/2'ye göre senetle ispat edilmesi gereken durumlar karşı tarafın muvafakati alınarak tanıkla da ispat edilebilir<sup>578</sup>. Buna göre davacının talebi karşısında

---

<sup>572</sup> **Bilgili, Abbas:** Yük Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Usul Sorunları, İstanbul Barosu Dergisi, C. 90, S. 6, İstanbul 2016, s. 20. (<https://www.jurix.com.tr/article/16085>) (E.T. 26.06.2019), Taşıma sözleşmesinin varlığı aktif husumetin ispatı için önemlidir. Aktif husumet; bir hakka ilişkin davada davacı olma sıfatına denir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Kuru, Baki:** İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2018, s. 116; **Pekcanitez, Hakan / Atalay, Oğuz / Özekes Muhammed:** Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı, 4. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 187.

<sup>573</sup> **Arkan,** s. 194.

<sup>574</sup> **Yavaş,** s. 32-33.

<sup>575</sup> **Arkan,** s. 195.

<sup>576</sup> Teslimin iki taraflı gerçekleşmesi gerektiği yönünde bkz. **Yavaş,** s.33.

<sup>577</sup> **Adıgüzel,** s. 295.

<sup>578</sup> **Kuru,** s. 266; **Pekcanitez,** s. 433.

davalı muvafakat ederse, sözleşmenin varlığının ortaya konulması açısından tanık dinlenebilir. Aynı şekilde uyuşmazlık konusu vakıaları ispata elverişli yazılı veya basılı metin, senet, çizim, kroki vb. varsa bunlar delil başlangıcı olarak kabul edilebilir ve yine tanık dinlenebilir<sup>579</sup>.

Davacı taşıma sözleşmesinin varlığını ispat ettikten sonra ayrıca davalının taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olduğunu veya TTK m. 888 çerçevesinde fiili taşıyıcı olduğunu ispat etmelidir<sup>580</sup>. Fiili taşıyıcıya husumet yönetilmesi halinde davacı zararın taşıma süresi içinde ve taşıyıcının yükü taşınması esnasında meydana geldiğini ispat etmesi şarttır<sup>581</sup>. Aksi halde dava pasif husumet ehliyeti yokluğundan reddedilir.

Davacı, yükün taşıyıcı tarafından teslim edildiğini de ispat etmelidir. Tesellümün ispatı için taşıyıcıya yükün teslim edildiği vakıanın ispatlanması yeterlidir<sup>582</sup>. Bununla birlikte TTK m. 858/1 uyarınca taşıma senedinin her iki tarafça imzalanmış olması taşıyıcının yükü teslim aldığına karine olacağı gibi, senede çekince koyulmamış olması yükün dış görünüş itibarıyla iyi halde teslim alındığına karine teşkil eder. Dolayısıyla taşıyıcının çekince olmaksızın yükü teslim alması, açılan tazminat davasındaki savunmasının dışarıdan anlaşılabilen kayıp ve hasarla sınırlı kalmasına ve bu nedenle de başka vakıalar ileri sürememesine sebep olur<sup>583</sup>.

Davacı, taşıyıcının yükü koruma borcu altında iken kayıp ve/veya hasarın meydana geldiğini de ispat etmelidir. Zararın varlığı ve miktarı her türlü delille ispat edilebilir. Örneğin, davacı yükün teslimden önce zarara uğramış olması durumunu, teslim sırasında yapılan bir denetimde yükteki eksikleri belirleyen bir kayda dayanarak ispat edebilir<sup>584</sup>. CMR açısından da gönderen, gönderilen veya diğer dava açan kişiler kayıp ve hasarı ispatla yükümlüdürler<sup>585</sup>. CMR m. 30 'a göre taşıyıcının yükü taşıma senedinde yazılı olduğu şekilde sözleşmeye uygun olarak teslim ettiği karinesinin olması bu durumu zorunlu kılar<sup>586</sup>. Aksi durumda taşıyıcının sorumluluğuna dayanmak mümkün değildir<sup>587</sup>.

---

<sup>579</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Pekcanitez**, s. 435-437.

<sup>580</sup> **Arkan**, s. 194.

<sup>581</sup> **Arkan**, s. 194.

<sup>582</sup> **Adıgüzel**, s. 297.

<sup>583</sup> **Arkan**, s. 195.

<sup>584</sup> **Arkan**, s. 195 dn 156.

<sup>585</sup> **Akıncı**, s. 160.

<sup>586</sup> **Lale**, s. 1028-1029.

<sup>587</sup> **Akıncı**, s. 159.

### 3.2.2. Davalı Yönünden

Davalı taraf olan taşıyıcının, açılan davada sorumluluktan kurtulabilmesi için ispat etmesi gereken durumlar TTK m. 875, 876,878 ve 879'da ortaya konulmuştur<sup>588</sup>. Taşıyıcı TTK m. 875/1 uyarınca yükü teslim almasından teslim etmesine kadar geçen zaman dilimi içinde sorumlu olduğundan, kayıp ve hasarın teslimden önce ya da teslimden sonra doğduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir<sup>589</sup>. Buna karşılık zarar gönderen veya gönderilenin davranışı ya da yükün özel ayıbından kaynaklanmışsa taşıyıcı TTK m. 875/2 çerçevesinde bunları ve illiyet bağının varlığını da ispat etmelidir<sup>590</sup>. Aynı şekilde TTK m. 876'ya göre taşıyıcı, kaçınamayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği bir olayın kayıp ve hasara yol açmışsa bu olayı ve illiyet bağıını ispat etmelidir<sup>591</sup>. Taşıyıcı şu halde olayın yüke zarar vermemesi için en yüksek özeni gösterdiğini fakat yine de zararın meydana geldiğini ortaya koymalıdır<sup>592</sup>. Bunun için taşıyıcının mahkemeye ilk görünüş ispatı çerçevesinde vakıa veya vakıaların varlığına yönelik bir ispat gerçekleştirilmesi gerekir<sup>593</sup>.

Taşıyıcı TTK m. 878'de yer alan özel sebeplerin birinden veya birkaçından dolayı kayıp ve hasarın meydana geldiğini ortaya koyarak da sorumluluktan kurtulabilir fakat hükmün 2. ile 5. fıkraları arasında bazı özel ispat şartları ortaya konulmuştur. Taşıyıcı bu fıkralardaki durumlara ancak ortaya konulan şartları yerine getirmesiyle dayanabilir<sup>594</sup>. Belirtelim ki taşıyıcının bu hallerde zarar ile olay arasındaki illiyet bağıını ispatlaması

---

<sup>588</sup> Taşıyıcıdan burada hakkın yerine getirilmesi istenildiği için pasif husumet, yani davalı sıfatına sahiptir. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Kuru**: s. 116; **Pekcantez**, s. 187.

<sup>589</sup> **Yetiş Samlı**, s. 208.

<sup>590</sup> **Yavaş**, s. 107 ve 112.

<sup>591</sup> Kaçınılamayacak ve sonuçları öngörülemez olacak olayların ispatı oldukça zordur. Dolayısıyla diğer sorumsuzluk sebeplerine dayanılabiliyorsa taşıyıcının onlara başvurması yararlı olabilecektir, bkz. **Özdemir**, s. 204.

<sup>592</sup> **Adıgüzel**, s. 263.

<sup>593</sup> **Yetiş Samlı**, s. 209.

<sup>594</sup> TTK m. 878: “(2) Herhangi bir zararın hâl ve şartlara göre birinci fıkrada öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır. Birinci fıkranın (a) bendinde öngörülen olağanüstü zıya veya hasar hâlinde bu karine geçerli olmaz. (3) Zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı birinci fıkranın (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. (4) Taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sığağa, soğuga, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, birinci fıkranın (d) bendine ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir. (5) Taşıyıcı birinci fıkranın (f) bendine ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.”

gerekmez<sup>595</sup>. Aksine taşıyıcının özel hallerden birini ispat etmesi durumunda davacı, kayıp ve hasarın bunlardan ileri gelmediğini ispat edecektir.

TTK m. 879'a göre taşıyıcının yardımcıları ve fiili taşıyıcıların görevlerini ifa ederken gösterdikleri fiil ve ihmaller, taşıyıcının kendisinin fiil ve ihmali gibi kabul edildiğinden bunların zararda fiil ve ihmallerinin olmadığını ya da göstermesi gereken en üst özeni gösterdiğini ispat taşıyıcının üzerindedir<sup>596</sup>.

Taşıyıcı, yardımcılarını taşımanın aktif sahası içinde kullanmadığını dolayısıyla bunların zarara sebep olamayacaklarını da ispat etme imkânına sahiptir<sup>597</sup>. TTK m. 888/3'e göre ise davacının fiili taşıyıcıya dava açması ve fiili taşıyıcının TTK m. 875/2, 876 ve 878'e dayanarak zararın bu maddelerde sayılan hallerden ileri geldiğini ispatlaması durumunda, fiili taşıyıcı ile asıl taşıyıcının sorumluluğunun müteselsil olması sebebiyle asıl taşıyıcı da sorumluluktan kurtulur<sup>598</sup>.

Müteakip taşıyıcılardan olan ilk, son ve zararın meydana geldiği ara taşıyıcıya karşı açılan tazminat davasında, ilk ve son taşıyıcı fiili taşıyıcılardan birinin taşıması sırasında zararın meydana gelmediğini ispat etmelidir<sup>599</sup>. Aradaki taşıyıcı ise zararın kendi taşıması sırasında meydana gelmediğini ileri sürebilir. Bir diğer imkân olarak bu taşıyıcılar CMR m. 17/2 ve 4 uyarınca zararın meydana gelmesinde genel ve özel sebeplerin söz konusu olduğunu da ileri sürebilirler. Davalı ilk ve son taşıyıcı, fiili taşıyıcının taşıması sırasında CMR m. 17/2'ye göre kaçınılamayacak ve sonuçları öngörülemez olacak olayın varlığını, davacının verdiği talimat ya da yükün kendi kusurundan zararın doğduğunu ve illiyet bağına ispat etmelidir<sup>600</sup>. Ara taşıyıcı ise sorumluluktan kurtulmak için kendisi açısından bu hususları ispatlamalıdır.

---

<sup>595</sup> **Yavaş**, s. 104.

<sup>596</sup> **Arkan**, Sorumluluk, s. 109; **Yetiş Samlı**, s. 209.

<sup>597</sup> **Adıgüzel**, s. 266.

<sup>598</sup> **Erdil**, s. 61; **Bilgili**, s. 20.

<sup>599</sup> **İmrak**, s. 95.

<sup>600</sup> **Adıgüzel**, s. 266.

### 3.2.3. İspat Külfetinin Değişmesi

#### 3.2.3.1. Yükün Kabul Edilmesi

Yükün kabul edilmesi; yükün taşıyıcı tarafından gönderilene usulen teslim edilmesi ve gönderilenin de yükü sözleşmeyi sona erdirecek şekilde hasarsız ve eksiksiz olarak teslim alması demektir<sup>601</sup>.

Yargıtay bir kararında kabul kavramını, yükün varış yerinde çekince olmaksızın gönderilen tarafından alınması olarak tanımlamıştır<sup>602</sup>. Buna karşılık kabulün varma yerinde gerçekleşmesi gerekmeyp, gönderilen yerine gönderenin TTK 868/1’de kendisine tanınmış olan taşımayı durdurma ve yükün geri getirilmesini talep ettiği durumlarda da kabulün olduğu varsayılır<sup>603</sup>.

TTK m. 889/1’e göre yükün kaybı veya hasara uğramış olduğu açıkça belliyse ve gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar bu durumu bildirmezse yükün sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği kabul edilir<sup>604</sup>. Belirtelim ki bu hüküm tam kaybın söz konusu olduğu durumlarda uygulanmaz<sup>605</sup>. Zira hükümde de belirtildiği gibi bildirim teslim anına kadar yapılmalıdır. Tam kayıp halinde ortada bir teslim de olmayacağı için hükmün uygulanmasında pratik bir fayda yoktur.

Gönderilenin yapmak zorunda olduğu bildirim her ne kadar teslim anına bağlanmışsa da bu durum mutlak surette uygulanmamaktadır. Gönderilen teslimden hemen sonra makul bir süre içinde de bildirimde bulunabilir.

Söz konusu hüküm açıkça görülen kayıp ve hasardan bahsetmektedir. Bundan kasıt, yükün ambalajının açılmaksızın yapılan incelemede duyu organları yoluyla kayıp ve hasarın keşfedilmesidir<sup>606</sup>. Bu keşifte yük ambalajı gözden geçirilmeli, ambalajın kendisi veya uygun olmayan ambalajlamanın bir zarara yol açıp açmadığı incelenmelidir. Buna karşılık dıştan anlaşılamayan bir zararın varlığı halinde, zarar görmüş ambalajın veya uygun olmayan ambalajlamanın içindeki yüke zarar verebileceği ortada ise ambalajın açılması mümkündür<sup>607</sup>.

---

<sup>601</sup> Arkan, s. 200.

<sup>602</sup>bkz. Adıgüzel, s. 270 dn 4 ‘teki karar.

<sup>603</sup> Arkan, s. 200.

<sup>604</sup>İmrak, s. 98.

<sup>605</sup> Arkan, s. 204.

<sup>606</sup> Adıgüzel, s. 271.

<sup>607</sup> Akıncı, s. 165.

TTK m. 889/2'ye göre kayıp ve hasarın açıkça görülmemesi ve yükün teslimden sonra yedi gün içinde bildirim yapılmaması halinde de yükün sözleşmeye uygun olarak teslim alındığına dair bir karine meydana gelir<sup>608</sup>. Bildirimin bu süre içinde yapılması, yükün sözleşmeye uygun olmadığı yönünde taşıyıcıya bir ihbarda bulunulması anlamını taşır. Kayıp ve hasarın teslim esnasında bildirilmesi halinde, bildirim şartları taşıması kaydıyla yükü teslim eden kişiye yapılmasının yeterli olduğu TTK m. 889/5'te düzenlenmiştir. Bu çerçevede alt taşıyıcıya ya da fiili taşıyıcıya karşı teslim esnasında yapılan bildirim de geçerli bir bildirim olarak kabul edilir<sup>609</sup>.

CMR m. 30 çekince olmaksızın kabulün sonuçlarını düzenlemiştir. Hükme göre taşıma senedi esas alınarak çekince olmaksızın gerçekleştirilen kabul, taşıma senedinde yük için ne yazılmışsa ona göre teslim alındığı anlamını taşır<sup>610</sup>. Bu da gönderilenin yazılanlara göre yükü kabul ettiği anlamına gelir. Fakat CMR'nin TTK m. 889'dan farklı bir durum öngördüğüne de dikkat çekmek gerekir. Bu fark ise yükün taşıyıcı ile birlikte gönderilen tarafından kontrol edilmesidir<sup>611</sup>. Ancak taşıyıcı teslim anında görünen kayıp ve hasarları kabul ederse bu kontrole gerek kalmaz<sup>612</sup>. Belirtelim ki müştereken yapılacak bu kontrol herhangi bir şekilde tabi olmamakla beraber; kontrol sonucunun çekince olarak yazılması gerekir.

### ***3.2.3.2. Yükün Kabulüne Bağlı Olarak İspat Külfetinin Değişmesi***

Gönderilen tarafından yükün bildirim olmaksızın teslim alınması, onun daha sonra tespit ettiği zararları ispat etmesini zayıflatır. Bu çerçevede taşıyıcıdan tazminat talep edilebilir ancak ispat konusunda güçlükler meydana gelir. Zira yükün bildirimsiz kabul edilmesi kayıp ve hasardan doğan taleplerin ispatını imkânsızlaştırdığı aşikârdır. Buna karşılık aynı sonucun taşıyıcıya karşı ileri sürülen her talep için geçerli olup olmadığı ve TTK m. 885 uyarınca haksız fiil sorumluluğuna ilişkin taleplerde ispat yükünün kimde olduğu hususlarının üzerinde durulması gerekir.

TTK m. 885'e göre yük taşımada öngörülen sorumsuzluk sebepleri ve sınırlamalar taşıyıcıya yöneltilecek sözleşme dışı taleplerde de geçerlidir. Dolayısıyla burada ispat yükü

---

<sup>608</sup>İmrak, s. 98.

<sup>609</sup> Adıgüzel, s. 272.

<sup>610</sup> Erdil, s. 504.

<sup>611</sup> Erdil, s. 508.

<sup>612</sup>Yarg. HGK, 24.09.2003 T., 2003/11-478 E., 2003/498 K. (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası) (E.T. 25.06.2019).

zarar görene aittir ve zarar gören, taşıyıcının yükü taşıma sırasında kayıp veya hasara maruz bıraktığını ispat etmelidir<sup>613</sup>. Buna karşılık taşıyıcı da TTK m. 875/2, 876 veya 878'deki sorumsuzluk hallerini ileri sürebilir. Belirtelim ki sorumluluğun kabul edildiği durumlarda bile taşıyıcının ödemekle yükümlü olduğu tazminat TTK m. 882 uyarınca kilogram başına 8,33 SDR'yi geçmeyecektir<sup>614</sup>.

Kanaatimizce taşıyıcı sözleşme dışı talepler bakımından TTK'daki sorumsuzluk halleri dışında başkaca hususları ispatlayarak da sorumluluktan kurtulabilir. Örneğin, haksız fiil sorumluluğu açısından kusurunun olmadığını ispat etmesi yeterlidir<sup>615</sup>.

Sözleşme dışı talepler bakımından gönderilenin yükü teslim aldığı esnada açıkça görünen kayıp ve hasarlara yönelik bir bildirimde bulunmaması, bu talepler için de yükün iyi halde teslim edildiğine dair karinenin doğmasına yol açar<sup>616</sup>. Bu durumda talep sahibi öncelikle karinenin aksini, daha sonra ise taşıyıcının bir davranışının kayıp ve hasara sebep olduğunu ispat etmelidir<sup>617</sup>.

TTK m. 885/2 sözleşme dışı taleplerin üçüncü kişiler tarafından yapılması halinde de taşıyıcının sorumsuzluk sebeplerine ve sınırlamalara dayanabileceğini düzenlemiştir. Ancak üçüncü kişinin taşımaya onay vermediği durumda veya taşıyıcının gönderenin yükü gönderme konusunda yetkili olmadığını bildiği durumlarda veyahut üçüncü kişinin ya da zilyetliği ondan elde edenin onayı olmadan yükün elden çıktığı durumlarda taşıyıcının bu sebeplere dayanamaz.

### **3.2.4. İspat Külfetinin Değişmesini Engelleyen Haller**

#### ***3.2.4.1. Yükün Bildirim Yapılarak Kabul Edilmesi***

Gönderen veya onun yetkili temsilcisi, TTK m. 889/1-2'ye göre yükü teslim alırken veya teslim aldıktan sonra görünmeyen zararlar açısından yedi gün içinde taşıyıcıya bildirimde bulunursa ispat yükünün yer değiştirmesi engellenmiş olur. Diğer bir deyişle yükün bildirim yapılarak kabulü; taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için öngörülmuş sorumsuzluk hallerini ve illiyet bağını ispat etmesi zorunluluğunu devam ettirir<sup>618</sup>.

---

<sup>613</sup> Arkan, s. 140.

<sup>614</sup> Yavaş, s. 179.

<sup>615</sup> Arkan, s. 178.

<sup>616</sup>Deniz taşıma işleri için bkz. Özdemir, Taşıma, s. 137-140.

<sup>617</sup> Adıgüzel, s. 274.

<sup>618</sup> Adıgüzel, s. 275.

Söz konusu bildirimde açıkça yapılması şarttır<sup>619</sup>. TTK m. 889/1 bildirimde zararın gerekli açıklıkta belirtilmesi ve nitelendirilmesi gerektiğini düzenlemektedir. Dolayısıyla soyut bir şekilde sadece “çekince ile yükü teslim alıyorum” şeklinde bir beyan bildirim için yeterli değildir<sup>620</sup>. Benzer şekilde bildirimde yol açan birden fazla sebep varsa, mesela yükün bir kısmı kayıp bir kısmı hasara uğramışsa ve gönderilen de sadece kayıp için bildirimde bulunmuşsa dava açma hakkı sadece kayba ilişkin tazminat istemleriyle sınırlı olur<sup>621</sup>.

Teslim sırasındaki bildirim bir şekle tabi değildir<sup>622</sup>. Buna karşılık teslimden sonra yapılacak bildirimde yazılı olması gerektiği TTK m. 889/4’te belirtilmiştir. Ayrıca kanunda belirtilen süre ve bildirim hakkı gönderilen yanında yetkili temsilcisi için de geçerlidir. Fakat uyumsuzluk halinde gönderilenin veya yükü teslim alan kişinin yetkili olduğu ispat edilmelidir. Aksi durumda bildirimde bulunulmamış ve ispat yükü hak sahibine geçmiş olur<sup>623</sup>.

#### **3.2.4.2. Zararın Bilirkişi Vasıtasıyla Saptanması**

Yükün kabulünden önce veya sonra yedi gün içinde kayıp ve hasar bildirimini öngören TTK m. 889 açısından söz konusu tespit mahkemece atanan bilirkişiler tarafından da yapılabilir. Bilirkişi tarafından tespitten sonra yine taşıyıcıya bildirim yapılması şarttır. Aksi takdirde ispat yükünün yer değiştirmesi engellenemeyecektir.

CMR m. 30 hükmü taşıyıcının yükü teslim ederken göndericiyle birlikte yapacakları bir kontrolden bahsetmektedir. Yani hükme göre bilirkişi olmadan yapılacak bir incelemeyle açıkça görülemeyen zararlarda yazılı, açık olan zararlarda ise şekle tabi olmaksızın bildirim yapılabilir<sup>624</sup>. Bunun yanında gönderilenin zarar hususunda uzman kişilere yükü kontrol ettirmesi CMR’de herhangi bir engellemeye tabi kılınmamış olup, CMR’ye tabi taşımalarda da zarar tespiti bilirkişiler tarafından yapılabilir.

---

<sup>619</sup> Arkan, s. 205.

<sup>620</sup> Arkan, s. 205.

<sup>621</sup> Adıgüzel, s. 275.

<sup>622</sup> Arkan, s. 205.

<sup>623</sup> Adıgüzel, s. 276.

<sup>624</sup> Erdil, s. 509.

### 3.2.4.3. Zarara Taşıyıcının Kastı veya Kasta Eşdeğer Kusurunun Sebep Olması Halinin İspata Etkisi

#### 3.2.4.3.1. Kast ve Kasta Eşdeğer Kusur Kavramları

Kast, hukuka aykırı sonucu öngörerek ve isteyerek hareket etmektir<sup>625</sup>. Kast, dolaylı ile doğrudan kast olmak üzere ikiye ayrılmaktadır<sup>626</sup>. Doğrudan kast zarar verenin hukuka aykırı sonucu direkt olarak isteyip kabul etmesi halini ifade eder<sup>627</sup>. Örneğin, sürücünün trafikte tartıştığı kişinin üzerine bilerek arabayı sürüp öldürmesi halinde olayda doğrudan kast vardır<sup>628</sup>. Dolaylı kast ise zarar görenin hukuka aykırı sonucu direkt olarak istememesine rağmen göze alması, kabul etmesi şeklinde tezahür eder<sup>629</sup>. Örneğin, birinin sadece hasmının evini yakmak isterken onun da yangında ölebileceğini düşünerek evi ateşe verdiği olayda dolaylı kast mevcuttur. Kastın varlığı için zarar verenin hukuka aykırı sonucu istemiş olması yeterli olup, doğacak zararların tamamını öngörmesine gerek yoktur<sup>630</sup>. Zarar veren kasıtlı fiili sonucu meydana gelen diğer zararlardan da sorumludur<sup>631</sup>.

TTK m. 886'nın gerekçesinde geçen "pervasızca ve böyle bir zararın meydana gelme ihtimalinin bilinciyle" kavramı için kasta eşdeğer kusur ifadesi kullanılmaktadır<sup>632</sup>. Türk Hukuku'nda kasta eşdeğer kusur kavramının kusurun hangi türüne girdiği noktasında doktrinde tartışmalar mevcuttur. Doktrindeki çoğunluk görüş kasta eşdeğer kusuru ağır ihmal olarak nitelermektedir<sup>633</sup>. Bu görüşe katılmakla beraber CMR m. 29'da geçen ifadeyi kasta eşdeğer olmayan ağır ihmalin, kast benzeri bir kusur türü olarak değerlendirilmesi savunan başka bir görüş de vardır<sup>634</sup>.

---

<sup>625</sup> **Yavaş**, s. 211.

<sup>626</sup> **Antalya**, C. II, s. 27.

<sup>627</sup> **Eren**, s. 574; **Yavaş**, s. 211.

<sup>628</sup> **Antalya**, C. II, s. 29.

<sup>629</sup> **Antalya**, C. II, s. 30; **Yavaş**, s. 211.

<sup>630</sup> **Oğuzman**, C. II, s. 55-56.

<sup>631</sup> **Eren**, s. 575.

<sup>632</sup> **Yüce, Aydın Alber**: CMR ve TTK'da Taşıyıcının Sorumluluğu ile Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi, Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 7, S. 3-4, s. 188. (<https://www.jurix.com.tr/article/5715>) (E.T. 25.06.2019)

<sup>633</sup> **Akıncı**, s. 156; **Yeşilova**, s. 98; **Sözer**, s. 798.

<sup>634</sup> **Özdemir**, s. 175 vd.

Söz konusu kusur türünün, kusur kavramının derecelendirilmesinde karşılığı olmadığı belirtilmektedir<sup>635</sup>. Fakat bu konuda da görüş birliği yoktur. Bir görüşe göre<sup>636</sup>; kasta eşdeğer kusur kavramı ağır ihmalden daha ağır ve yoğun bir ihlal hali meydana getirdiği için kasta eşdeğer kusur ağır ihmalden daha ağırdır. Diğer bir görüşe göre<sup>637</sup>; söz konusu kavram nitelikli bir kusur türüdür ve kasta yakın fakat ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türüdür. Bizim de katıldığımız görüşe göre<sup>638</sup>; kasta eşdeğer kusur, ağır ihmali her hali değil, sadece ağır ihmalin nitelikli halini teşkil eden bilinçli bir ihmal şeklidir.

#### 3.2.4.3.2. *Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurun İspat Külfetine Etkisi*

Kayıp ve hasar TTK m. 886'ya göre taşıyıcının kastından veya kasta eşdeğer bir kusurundan ileri geliyorsa, taşıyıcı sorumsuzluk hallerine ve sınırlamalardan yararlanamaz<sup>639</sup>. Aynı şekilde taşıyıcının kendi adamları ve yararlandığı kişiler de sorumsuzluk sebeplerine bu durumlarda dayanamazlar<sup>640</sup>. Bu açıdan taşıyıcının yardımcılarının, alt taşıyıcıların ya da fiili taşıyıcıların kast veya kasta eşdeğer kusurundan ileri gelen zararlardan dolayı hem taşıyıcı hem de bu kişiler sorumsuzluk hallerinden yararlanmaksızın tazminatla sorumlu olabilirler<sup>641</sup>. Örneğin gönderen, taşıyıcı A ile 100 adet bilgisayarı Türkiye'den Fransa'ya gönderilmesi için bir taşıma sözleşmesi yapmış olsun. A da B ile alt taşıma sözleşmesi yapmış olsun. Taşıma esnasında B'nin yardımcısı bilgisayarların çalınmasına karışmış olsun. Burada yardımcının hırsızlık olayına karşıması B'nin faaliyet sahasında gerçekleştiği kabul edilir. Böyle yardımcının kasti hareketinden o ve B sorumlu olur. Fakat asıl taşıyıcı A da burada kasta eşdeğer kusurdan etkilenecek ve sorumsuzluk halleri ile sınırlamalardan yararlanamayacaktır. Belirtelim ki şu halde açılacak davada ispat yükü davacıya aittir<sup>642</sup>. CMR m. 29 da TTK ile aynı paraleldedir. Bu durum CMR m. 30'un ispat yükü açısından bir etkiye sahip olduğunu gösterir niteliktedir<sup>643</sup>.

---

<sup>635</sup> **Yavaş**, s. 207.

<sup>636</sup> **Çağa**, s. 201-203.

<sup>637</sup> **Yazıcıoğlu**, s. 172-173; **Yetiş Samlı**, s. 94.

<sup>638</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **Yavaş**, s. 213-225.

<sup>639</sup> **Yüce**, s. 190.

<sup>640</sup> **Yüce**, s. 190.

<sup>641</sup> **Adıgüzel**, s. 279-280.

<sup>642</sup> **Arkan**, s. 208; **Yüce**, s. 190

<sup>643</sup> **Akıncı**, s. 158.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### SONUÇ

Taşıma Hukuku ile ilgili düzenlemeler geçen yüzyılın başından itibaren ulusal mevzuatlarda yer bulurken aynı düzenlemeler değişen koşullar nedeniyle karayolu taşımacılığında doğan sorumluluğa cevap vermekte zorlanır hale gelmiştir. Yirminci yüzyılın ortalarına gelindiğinde karayolu taşımacılığıyla ilgili birleştirici bir düzenleme yapma ihtiyacı da bu hususu çözmeye amacıyla gündeme gelmiştir. 1956 tarihli CMR Konvansiyonu, karayolu taşımacılığıyla ilgili bu hususu çözmekle kalmamış, zaman içerisinde ulusal taşımalarda uygulanmak üzere ulusal mevzuatlara da sirayet etmiştir. Nitekim 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Hukuku ile ilgili düzenlemelerini temelinde CMR Konvansiyonu yatmaktadır.

TTK m. 856'ya göre taşıyıcı yükü teslim aldığı andan teslim edene kadar geçen zaman dilimi içerisinde yüke gelen zarardan sorumludur. Ayrıca ifade etmek gerekir ki bu düzenleme CMR m. 17 ile paraleldir. Dolayısıyla denilebilir ki hem TTK hem CMR sorumluluğunun başlangıç anı açısından yükün taşıyıcıya teslim edilmesini aramaktadır.

Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği tartışmalı olmakla beraber, sorumluluğun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk hali olduğu çoğunluk görüşü olarak kabul edilmektedir. Nitekim CMR'nin bu sorumluluk türü çerçevesinde sorumsuzluk sebeplerini genel ve özel olarak ayırarak düzenlemiştir. TTK da CMR gibi taşıyıcının sorumluluğunu yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olarak kabul etmiş ve tıpkı CMR gibi sorumluluk sebeplerini ikiye ayırarak düzenlemiştir.

Taşıyıcının sorumluluğu açısından yükün teslim edilmesi yeterli değildir. Taşıyıcının yüke özen borcunu ihlal etmiş olması da gerekir. Taşıyıcı, taşıma süresi boyunca yüke gerekli özeni göstermez ve bunun sonucunda yük bir kayba veya hasara uğrarsa ya da teslimde gecikme yaşanır TTK m. 875/1 uyarınca yüke özen borcunu ihlal etmiş sayılır. Teslimde gecikme durumunda TTK m. 874'de öngörülen sürelerin geçmesi halinde hak sahibi eşyanın kayba uğramış olduğunu varsayabilme hakkına sahiptir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu da teslimde gecikme hükümlerine göre değil, kayıp ve hasar hükümlerine göre tayin edilecektir. Yüke özen borcunun ihlali ile ortaya çıkan zarar arasında illiyet bağının bulunması da sorumluluk için aranan diğer bir şarttır. Dolayısıyla taşıma esnasında meydana gelen zararların nedenleri ile zarara sebep olan olay arasında illiyet bağı kurulamıyorsa zararın tazmini, yani taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmez.

Taşıyıcı meydana gelen zararlardan mutlak olarak sorumlu değildir. Onun hem TTK'da hem de CMR'de düzenlenmiş genel ve özel sorumsuzluk halleri de mevcuttur. CMR m. 17/2 düzenlemesinde hak sahibinin davranışı veya ihmalden ya da verdiği talimattan; yüke özgü bir ayıp veya önlenmesine olanak olmayan bir durumun varlığı halinde özen borcu ihlal edilmiş olsa ve bir zarar meydana gelse de taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. TTK m. 876 hükmü önlenmesine olanak olmayan bir durumunu “en yüksek özenin gösterilmesine rağmen kaçınılamayacak veya sonuçları önlemeyecek haller” adı altında düzenlemişken, TTK m. 875/2 hükmü ise diğer durumların tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesindeki etkisinin göz önüne alınacağını hüküm altına almıştır. Bunlardan genel sorumsuzluk sebepleri, sadece kayıp ve hasardan kaynaklanan sorumluluktan değil; teslimde gecikme ve bu düzenlemelerin kapsamına aldığı taşımadan doğan diğer sorumluluklara da uygulanır. Sorumluluğun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk hali olması nedeniyle öngörülen özel kurtuluş sebepleri ise CMR m. 17/4'de altı bent TTK m. 878'de ise yedi bent halinde sayılmıştır. Taşıyıcının hem TTK'ya hem de CMR'ye tabi bir taşıma işinde özel sebepleri ispat etmesi yeterli olup ayrıca illiyet bağıını ispat etmesine gerek yoktur. Ancak söz konusu bentlerdeki her bir durumun gerçekleşmesinde taşıyıcının yüke özen borcuna bağlanan nedenlerin etki etmesi halinde o, sorumluluktan kurtulamaz.

Taşıma senedi açısından TTK ve CMR paralel düzenlemeler öngörmüşlerdir. TTK m. 865 ve CMR m. 6'da içeriği düzenlenen bu belge kıymetli evrak değil; yalnızca yükle ilgili taleplerde ispat açısından delil özelliğine sahip bir senettir. Belirtelim ki TTK m. 858 uyarınca taşıma senedinin sözleşmenin varlığına delil teşkil edebilmesi için hem gönderen hem de taşıyıcı tarafından imzalanmış olması gerekmektedir. Taşıma senedi TTK m. 858. madde açısından yalnızca taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve yükün teslim alındığına dair fiili bir karine oluşturmaz. Ayrıca maddenin ikinci fıkrası gereğince yükün ve ambalajın yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığı anda dış görünüş itibariyle iyi durumda olduğuna ve taşınan paket sayısının işaret ve numaralarının taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna da karine teşkil eder. Aynı şekilde üçüncü fıkraya göre taşıyıcı tarafından yük üzerinde net olmayacak şekilde ağırlık miktarı ve paketlerin içeriği için yapılan incelemenin sonucu taşıma senedine yazılmışsa, taşıyıcının bu kayıtlara uygun bir yük taşıması gerçekleştirdiğine de karine teşkil eder. Benzer şekilde CMR m. 9/2 taşıma senedinin yükün dış görünümüne ve ambalajlanmasına ilişkin bir karine öngörmüştür. Hükme göre, taşıyıcının taşıma senedindeki şekilde yükü teslim aldığı ve teslim anında yükün ve ambalajının iyi durumda olduğu kabul edilir.

Taşıma sözleşmesine konulan sorumsuzluk kayıtları, sözleşme serbestisinin bir istisnası olarak karşımıza çıkmaktadır. TTK m. 854'e göre taşıyıcının sorumluluğu önceden yapılacak bir anlaşma ile hafifletilemez ve kaldırılamaz. Şayet sözleşmeye bu tarz sorumsuzluk kayıtları konulmuşsa sadece bu kayıtlar geçersiz olacak, sözleşmenin tamamını hükümsüz kılmayacaktır. Bahsettiğimiz bu durum hem TTK'nın yaptığı atıf ile TBK da hem de CMR de düzenlenmiştir. Bununla beraber TTK bakımından sorumluluk daha ağır koşullara bağlanabilirse de CMR açısından bu mümkün değildir. Ayrıca taşıyıcının sorumluluğu TTK çerçevesinde sonradan kaldırılabilirken, CMR'ye tabi taşımalarda Konvansiyonun 41. maddesi uyarınca sorumluluğun sonradan kaldırılabilmesi mümkün değildir.

Zararın tazmini için açılan davada davacı, davalı ile aralarında bir taşıma sözleşmesi bulunduğunu, davalının sözleşmenin karşı tarafı olduğunu, davalının yükü teslim ettiğini ve davalının zilyetliğinde iken zararın meydana geldiğini ispat etmelidir. Buna karşılık davalı ise TTK m. 875 ile 879 arasında düzenlenen hususlara dayanarak zararın meydana gelmesinde rolü olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.

Yükün çekince konulmaksızın kabul edilmesi durumunda ispat külfeti yer değiştirir ve davacının aksini iddia etmesi neredeyse imkânsızlaşır. Aynı sonuca sözleşme dışı talepler için de ulaşabiliriz. Örneğin haksız fiil sorumluluğu açısından taşıyıcı kusurunun olmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulur. Gönderen veya yetkili temsilcisi yükü teslim alırken ya da teslim aldıktan sonra görünmeyen zararlar açısından süresi içerisinde taşıyıcıya bildirimde bulunmaları ile zararın bilirkişi vasıtasıyla saptanması durumlarında ispat külfetinin yer değiştirilmesi engellenmiş olur. Aynı sonuca taşıyıcının kast veya kasta eşdeğer kusurunun sebep olması halinde de ulaşılmaktadır.

## KAYNAKÇA

- Adıgüzel, B. (2015). Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu (1.Baskı). Ankara: Adalet Yayınevi. (Adıgüzel, Multimodal)
- Adıgüzel, B. (2012). Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu (2.Baskı). Ankara: Adalet Yayınevi.
- Akıncı, E. (2017). CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri (Genel Sebepler), Konya Barosu Dergisi, 1(2), 13-44. (Akıncı, Genel)
- Akıncı, Z. (1999). Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR (1.Baskı). Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Akman, G. S. (1976). Sorumsuzluk Anlaşması (1. Baskı). İstanbul: Sulhi Garan Matbaası.
- Antalya, G. (2015). Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-I (1.Baskı). İstanbul: Legal Yayıncılık.
- Antalya, G. (2016). Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-II (1.Baskı). İstanbul: Legal Yayıncılık.
- Arkan, S. (1982). Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (1.Baskı). Ankara: Sevinç Matbaası.
- Arkan, S. (1984). Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme, İstanbul: Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu. (Arkan, İnceleme)
- Arkan, S. (1987). Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları (1.Baskı). Ankara: Olgaç Matbaası. (Arkan, Demiryolu)
- Arkan, S. (1984). Karayolu ile Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu. İstanbul: Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu. (Arkan, Sorumluluk)
- Bozabalı, B. (2013). Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu (1.Baskı). Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Bilgili, A. (2016). Yük Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Usul Sorunları. İstanbul Barosu Dergisi. 90(6), 15-32
- Birinci Uzun, T. (2015). Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (2. Baskı). Ankara: Seçkin Yayınevi.

- Canbolat A. (2009). Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu (1.Baskı), Ankara: Turhan Kitabevi.
- Çağa, T. (1963). Hava Hukuku Cilt-I (1.Baskı). İstanbul: Doğan Kardeş Matbaacılık Sanayii A.Ş.
- Çağa, T. ve Kender, R. (2009). Deniz Ticareti Hukuku-II (9. Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayınları.
- Deniz, İ. (1982). Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları (1. Baskı). İstanbul: Fakülteler Matbaası.
- Erdil, E. (2015). Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi (2.Baskı). İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Eren, F. (2013). Borçlar Hukuku Genel Hükümler (15.Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları.
- Eren, F. (1975). Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi (1.Baskı). Ankara: Sevinç Matbaası. (Eren, İlliyet)
- Gençtürk, M. (2006). Uluslararası Konvansiyonlara Göre Taşıyıcının Eşya Taşımalarında Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (1.Baskı). İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Görçün, Ö. F. (2008). Karayolu Taşımacılığı (1.Baskı). İstanbul: Beta Yayınevi.
- Günay, M. B. (2013). Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (1.Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları.
- İmrak, K. (2017). Karayolu Taşımacılığında CMR'ye Göre Taşıyıcının Sorumluluğunun Sınırı (1.Baskı). Ankara: Bilge Yayınevi.
- İzveren A., Franko N., Çalık A. (1994). Deniz Ticaret Hukuku (1. Baskı). Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü
- Kaya, A. (1998). Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II). Prof. Dr. Hıfzı Velidedeoğlu'na Armağan İÜHFM. 56 (1-4), 239-267.
- Kayıhan, Ş. (2016). Borçlar Hukuku Genel Hükümler (5.Baskı). Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Kender, R. (1984). Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul: Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu.

- Kuru, B. (2018). İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı (2. Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları
- Muktedir, L. (2015). Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR (1. Baskı) Ankara: Adalet Yayınevi.
- Oğuzman, K. ve Öz, T. (2015). Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-I (13.Baskı). İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Oğuzman, K. Ve Öz, T. (2018). Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-II (14.Baskı). İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Özdemir, A. (1992). Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu (1.Baskı). Ankara: Sanem Matbaacılık.
- Özdemir, T. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (1.Baskı). İstanbul: Vedat Kitapçılık. (Özdemir, Taşıma)
- Pekcanitez H., Atalay O., Özkes M. (2016). Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı (4. Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları.
- Sekmen, O. (2011). Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu. İstanbul Barosu Dergisi. 85(4), 106-121.
- Seven, V. (2003). Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu (1.Baskı). Ankara: Yetkin Yayınları.
- Seven, V. (2010). Taşıma Hukukunda Gönderilen (1.Baskı). Ankara: Yetkin Yayınevi. (Seven, Gönderilen)
- Sözer, B. (2007). Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi (1.Baskı). İstanbul: Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.
- Topaloğlu, M. (2009). Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk. İstanbul: Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu.
- Tandoğan, H. (1981). Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku. (1. Baskı). Ankara: Turhan Kitabevi
- Tüzüner, Ö. (2012). Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi. TBB Dergisi. 25(101), 167-196.
- Uslu, M. (2010). CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (1.Baskı). Ankara: Seçkin Yayınevi.

- Ülgener, F. (1991). Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri (1.Baskı). İstanbul: Der Yayınları.
- Yavaş, A. (2016). Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp ve Hasardan Doğan Sorumluluk (1.Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayınları.
- Yazıcıoğlu, E. (2000). Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak (1.Baskı). İstanbul: Beta Yayınevi.
- Yeşilova, E. (2004). Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (1.Baskı). Ankara: Yetkin Yayınevi.
- Yetiş Samlı, K. (2013). Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu (2.Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayınları.
- Yılmaz, Z. (2014). Trafik Kazaları ve Taşımacılıktan Doğan Hukuki Sorumluluk, Tazminat, Sigorta ve Rücu Davaları (3. Baskı). Ankara: Adalet Yayınevi.
- Yüce, A. (2012). CMR ve TTK'da Taşıyıcının Sorumluluğu ile Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi, Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 7(3-4), 171-195.