

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
TİCARET HUKUKU BİLİM DALI

**6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDA KARADA
YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ GEÇ TESLİMDEN
DOĞAN SORUMLULUĞU**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Büşra GÖK

Danışman
Dr. Öğr. Üy. Nurdan ORBAY ORTAÇ

Haziran 2018
KIRIKKALE

T.C.
KIRIKKALE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
TİCARET HUKUKU BİLİM DALI

6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDA KARADA
YAPILAN EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYICININ GEÇ TESLİMDEN
DOĞAN SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Büşra GÖK

Danışman
Dr. Öğr. Üy. Nurdan ORBAY ORTAÇ

Haziran 2018
KIRIKKALE

ÖNSÖZ

“6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu” adlı bu çalışma Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans programı kapsamında yüksek lisans tezi olarak hazırlanmıştır.

Bu çalışmanın hazırlanmasında en başta, bana yol gösteren ve tez danışmanlığımı üstlenen Dr. Öğr. Üy. Nurdan ORBAY ORTAÇ’a katkılarından dolayı teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışmanın hazırlanmasında zaman zaman sıkıntılar yaşasam da, desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen, yanımda olsun veya olmasın manevi olarak her zaman yanımda hissettiğim akademik hayata dâhil olma konusunda beni yüreklendiren aileme teşekkür etmek isterim.

Son olarak bu süreçte beni hiçbir zaman yarı yolda bırakmaması, her zaman güvenmesi ve sevgisini en derinden hissettirerek yanımda olmasından ötürü sevgili eşim Dr. Ahmet Said GÖK’e ne kadar minnettar olsam az kalır. Varlığıyla beni her zaman mutlu eden değerli eşime desteği ve sevgisi için sonsuz teşekkür ederim.

ÖZET

Gök, Büşra, “ 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu ” , Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2018.

Bu çalışma, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabı olan taşıma işleri içerisinde yer alan taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesinden doğan sorumluluğunu incelemek için hazırlanmıştır.

Çalışmamızda öncelikli olarak eşya taşıma sözleşmesi, unsurları ve hukuki niteliği, sözleşmenin tarafları ile sözleşmenin ilgili kişileri Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde ele alınmıştır. Daha sonra asıl konumuz olan taşıyıcının eşyayı zamanında taşıma yükümlüğü üzerinde durulmuş olup; taşıyıcının eşyayı taşıma süresinin tespiti sağlanmıştır. Devamında taşıyıcının eşyanın geç tesliminden sorumlu olma şartları, sorumluluğun düzenlenme şekli ile kural olarak taşıyıcının sınırlı sorumlu olması üzerinde durulmuştur. Bununla birlikte istisna olarak belli şartlarda taşıyıcının sınırsız sorumlu olacağı hallere değinilmiştir. Ayrıca kanunda taşıyıcıya tanınan sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumsuzluk anlaşmaları da inceleme konumuz kapsamına dâhil edilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise; sorumluluk davası konusu incelenmiş olup, sorumluluk davasında kimlerin davacı olabileceği, davalı olarak gösterilebilecek kişilerin nitelikleri ile davanın açılabilmesi yetkili ve görevli mahkemenin hangisi olabileceği incelenmiştir.

Son olarak davanın açılması gereken süre ve sürelerin hangi zaman diliminde başlayacağı ve dava zamanaşımı süreleri hakkında bilgi verilmiştir. Davada ispat yükünün kime ait olduğu hususu ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Eşya Taşıma Sözleşmesi; Taşıyıcının Sorumluluğu; Geç Teslim.

ABSTRACT

Gök, Büşra, “ The Liability Arising From The Late Delivery Of The Carriage Of Goods Made On Land Under The Turkish Commercial Code Numbered 6102. ” , Master Thesis, Kırıkkale, 2018.

This study is aimed at examining the liability of the carrier for the late delivery of goods, which is regulated under the name of transport law in the fourth book of the Turkish Commercial Code numbered 6102.

The study primarily deals with the carriage contract of goods, its elements and legal characteristic, the parties of the contract as well as its relevant persons within the scope of the Turkish Commercial Code. Next, the study provides the way of determining the carriage time of the carrier by putting special emphasis on the liability of the carrier for timely carriage of goods. Later on, the conditions of the liability of the carrier for the late delivery, the form of regulating the liability and the rule that the carrier has in principle limited liability are elaborated. That being said, the situations that the carrier has exceptionally unlimited liability under certain circumstances are explained. The ways of escaping from the liability as well as nonliability contracts are also included to the scope of the study.

In the last section of the study, along with the liability suit, the persons who are eligible to be claimant, the characteristic of the persons being sued and the courts which have the jurisdiction are thoroughly examined.

Finally, the time limit of bringing the court proceedings, the beginning point of such limits and period of limitation are meticulously revealed. The study also clarifies on which party has the burden of proof.

Keywords: Carriage Contract of Goods; Liability of the Carrier; Late Delivery

KISALTMALAR

| | |
|------------------|--|
| a.g.e | : adı geçen eser |
| AÜFHD | : Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi |
| BATİDER | : Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi |
| Bkz. | : Bakınız |
| C. | : Cilt |
| CMR | : Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par Route / Convention on the contract for the international carriage of goods by road |
| DEÜHFD | : Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi |
| dn. | : Dipnot |
| E. | : Esas |
| ETTK | : Eski Türk Ticaret Kanunu |
| f. | : fıkra |
| H.D | : Hukuk Dairesi |
| HMK | : 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu |
| İÜHFM | : İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası |
| K. | : Karar |
| m. | : madde |
| Prof. Dr. | : Profesör Doktor |
| RG | : Resmi Gazete |

- S.** : Sayı
- s.** : Sayfa
- T.** : Tarih
- TBB** : Türkiye Barolar Birliği
- TBK** : 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
- TSHK** : Türk Sivil Havacılık Kanunu
- TTK** : 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
- vb** : ve benzeri
- vd** : ve devamı
- Yay.** : Yayınları

İÇİNDEKİLER

| | |
|-------------------|-----|
| ÖNSÖZ..... | i |
| ÖZET | ii |
| ABSTRACT..... | iii |
| KISALTMALAR | iv |
| İÇİNDEKİLER..... | vi |
| GİRİŞ | 1 |

1. BÖLÜM

KARADA YAPILAN EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

| | |
|---|----|
| I. TANIMI | 2 |
| II. UNSURLARI | 2 |
| A. Taşıma Taahhüdü | 3 |
| B. Eşyanın Taşınması | 4 |
| 1. Eşya Kavramı | 4 |
| 2. Karada Eşya Taşıma Sözleşmesine Konu Olmayan Eşyalar | 6 |
| a. Taşınmaz Eşya | 6 |
| b. Mektup ve Posta Kartları | 7 |
| c. Taşınma Eşyası | 8 |
| C. Taşımanın Karada Yapılması | 8 |
| D. Ücret | 10 |
| III. HUKUKİ NİTELİĞİ | 12 |
| IV. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI VE İLGİLİ KİŞİLER | 15 |
| 1. Tarafları | 15 |
| a. Taşıyıcı | 16 |
| aa. Âkit Taşıyıcı | 19 |
| bb. Fiilî Taşıyıcı | 20 |
| b. Gönderen | 22 |
| 2. İlgili Kişiler | 23 |
| a. Gönderilen | 23 |
| b. Taşıyıcının Adamları | 25 |
| V. SÖZLEŞMENİN ŞEKLİ | 26 |

| | |
|---|----|
| 1. Şekil Serbestisi..... | 26 |
| 2. Sözleşmeyi Tevsik Eden Belgeler..... | 27 |
| a. Taşıma Senedi..... | 27 |
| aa. Şekli..... | 27 |
| bb. İçeriği..... | 28 |
| cc. İspat Fonksiyonu..... | 30 |
| b. Yük Senedi..... | 32 |
| aa. Şekli..... | 32 |
| bb. İçeriği..... | 33 |
| cc. İspat Fonksiyonu..... | 34 |

2. BÖLÜM

TAŞIYICININ EŞYAYI ZAMANINDA TESLİM YÜKÜMLÜLÜĞÜ

| | |
|---|----|
| I. YÜKÜMLÜLÜĞÜN DÜZENLENME ŞEKLİ..... | 35 |
| II. YÜKÜMLÜLÜĞE AYKIRILIK HALİNDE TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI..... | 36 |
| A. Eşyanın Geç Teslimi..... | 36 |
| 1. Taşıma Süresinin Tespiti..... | 36 |
| a. Taşıma Süresinin Taraflarca Kararlaştırılması..... | 39 |
| aa. Taşıma Süresinin Taşıma Senedinde Belirlenmesi..... | 40 |
| bb. Taşıma Süresinin Taşıma Sözleşmesinde Belirlenmesi..... | 41 |
| b. Taraflarca Kararlaştırılmayan Hallerde Taşıma Süresinin Belirlenmesi..... | 41 |
| 2. Geç Teslim Kavramı..... | 43 |
| B. Zarar..... | 46 |
| 1. Maddi Zarar..... | 47 |
| a. Malvarlığının Zarar Görmesi..... | 48 |
| b. Taşıma Sözleşmesine Konu Olan Eşyanın Zarar Görmesi..... | 49 |
| 2. Manevi Zarar..... | 50 |
| C. Kusur..... | 51 |
| D. İlliyet Bağı..... | 53 |
| 1. İlliyet Bağını Kesen Sebepler..... | 54 |
| a. Mücbir Sebep..... | 54 |

| | |
|---|----|
| b. Üçüncü Kişinin Kusuru..... | 56 |
| c. Zarar Görenin Kusuru..... | 56 |
| E. Geç Teslim Hususunun İhbar Edilmesi | 57 |
| III. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI..... | 59 |
| A. Kural: Sınırlı Sorumluluk..... | 61 |
| B. İstisna: Sınırsız Sorumluluk | 62 |
| 1. Zararın Taşıyıcının Kasten veya Pervasızca Bir Davranışından Doğması | 63 |
| 2. Sorumluluğun Genişletilmesi Anlaşması..... | 64 |
| IV. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU ORTADAN KALDIRAN HALLER | 65 |
| A. En Yüksek Özenin Gösterilmesi..... | 66 |
| B. Gönderen veya Gönderilenin Davranışı | 68 |
| C. Eşyanın Özel Ayıbı..... | 71 |
| V. SORUMSUZLUK ANLAŞMALARI | 73 |
| V1. Taşıyıcının yardımcı şahısların eylemlerinden doğan sorumluluğu..... | 76 |
| A. Taşıyıcının Kendi Adamları..... | 77 |
| B. Taşıyıcının Yararlandığı Kişiler..... | 78 |
| VII. FİİLÎ TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI..... | 79 |

3. BÖLÜM

SORUMLULUK DAVASI

| | |
|--|----|
| I. DAVANIN TARAFLARI..... | 83 |
| A. Davacı | 83 |
| 1. Gönderen..... | 83 |
| 2. Gönderilen..... | 84 |
| B. Davalı | 85 |
| 1. Âkdi Taşıyıcı..... | 85 |
| 2. Fiilî Taşıyıcı | 87 |
| II. GÖREVLİ MAHKEME | 87 |
| III. YETKİLİ MAHKEME | 88 |
| IV. DAVA AÇMA SÜRESİ..... | 90 |
| A. Sürelerin Başlangıcı | 91 |
| B. Zamanaşımını Durduran ve Kesen Sebepler | 92 |
| V. İSPAT YÜKÜ | 93 |

| | |
|---------------|----|
| SONUÇ..... | 95 |
| KAYNAKÇA..... | 97 |



GİRİŞ

Taşımacılık, yüzyıllar boyu insan hayatında önemli bir yer tutmuş ve tutmaya devam edecektir. Taşımacılık faaliyetlerinde birden çok taşımacılık türü kullanılıyor olsa da, kara yolu taşımacılığı bunlar arasında kilit rol üstlenmektedir. Kara yolu taşımacılığı diğer taşıma türleriyle (deniz yolu, demir yolu, vb.) birlikte, sıkça kullanılan taşıma türü olarak karşımıza çıkmasının yanı sıra; kara yolu eşya taşımacılığında ürünün aktarmaya gerek kalmadan çoğunlukla tek araç ile taşımının gerçekleştiriliyor olması yönünden diğer ulaştırma türlerine göre daha çok tercih sebebi olmaktadır. Taşıma esnasında esneklik sağlanabilmesi, hız ve diğer taşıma türleriyle uyumu bakımından karayolu ile taşımacılık birçok avantaja sahiptir.

Ticaretin gelişmesi ile birlikte, kara yoluyla yapılan eşya taşımalarının artması neticesinde, taşımaya ilişkin düzenlemelerin yapılması daha önemli hale gelmiştir.

Taşıma konusu nesnelere eşya ya da yolcu olabilmekle beraber; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda eşya taşımaları ve yolcu taşımaları için ayrı ayrı hükümler sevk edildiğinden, biz konumuz itibarıyla sadece eşya taşımalarına uygulanabilecek hükümler ışığında konuyu inceleyeceğiz.

Çalışmamızda, ulusal taşımalar için kullanılan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Kitabı olan "Taşıma İşleri" hükümleri ışığında taşıyıcının geç teslimden doğan sorumluluğu ele alınacaktır. Sorumluluğun şartları ve kapsamı, sorumluluğa sebep olan haller ve sorumluluğu ortadan kaldıran haller ele alınacaktır. Devamında sorumluluğun doğması halinde tazminat yükümlülüğü ve tazminat davası inceleme konusuna dâhil edilecektir.

1. BÖLÜM

KARADA YAPILAN EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

I. TANIMI

Karada yapılan eşya taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler esas itibari ile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabında yer almaktadır. Ayrıca hâlihazırda yürürlükte olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde de eşya taşıma sözleşmesi hakkında hükümler sevk edilmiştir. Bununla beraber mevzuatta taşıma işlerine geniş yer verilmesine rağmen; eşya taşıma sözleşmesinin tanımına ilişkin açık bir hükme yer verilmemiştir. Doktrinde Türk Ticaret Kanunu'nun 850'nci maddesinde düzenlenen taşıyıcı kavramına ilişkin tanım ve devamındaki hükümler nazara alınarak eşya taşıma sözleşmesi; taşıyıcı ve gönderen arasında akdedilen ve taşıyıcının ücret mukabilinde eşyayı bir yerden başka bir yere taşımayı ve orada gönderilene teslim etmeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır¹.

II. UNSURLARI

Taşıma sözleşmesi en genel haliyle 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 1'nci maddesinde zikredildiği üzere; tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun irade açıklamalarıyla kurulmuş olur. Sözleşmenin kurulmuş sayılabilmesi için, tarafların bütün esaslı noktalarda anlaşmış olmaları gerekmektedir². Aksi halde sözleşme

¹ Arkan, Sabih; Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982, s. 10; Ülgen, Hüseyin; Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul, 1998, İstanbul Ticaret Odası Yay. No. 1988-27, s. 1; Gençtürk, Muharrem; Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul, 2006, Vedat Kitapçılık, s. 11; Erdem, Ercan; CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku, Ankara, 2013, Bilge Yayınları, s. 47.; Can, Mertol; CMR ve Alman Ticaret Kanunu İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, İmaj, Ankara, 2017, s. 19.

² Kılıçoğlu, Ahmet; Borçlar Hukuku(Genel Hükümler), Ankara, 2016, s. 61.

kurulmuş sayılmaz. Esaslı unsur ile kastedilen; sözleşmenin kapsamını, tipini, amacını gösterecek olan zorunlu unsurlardır³. Bu unsurlar sözleşmenin türüne göre kanunda yer alabileceği gibi, serbestlik ilkesi gereği taraflarca kararlaştırılması da mümkündür⁴.

Karada yapılan eşya taşıma sözleşmesi ise, yukarıda zikrettiğimiz üzere kanunda tam tanımı verilmemekle birlikte; gönderenin üstleneceği taşıma ücreti karşılığında, taşıyıcının eşyayı bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir⁵. Taşıyıcının eşya taşıma işini üstlenmesi ve gönderenin de taşıma ücretini ödemeyi taahhüt etmesiyle birlikte; eşya taşıma sözleşmesi kurulmuş olur. Dolayısıyla bu tanımdan yola çıkarak taşıma sözleşmesinin unsurlarının; eşyanın taşınması taahhüdü, ücret ve konumuz itibariyle karada yapılmış olması olarak sıralayabiliriz.

A. TAŞIMA TAAHHÜDÜ

Eşya taşıma sözleşmesinde taşıyıcının asli edimi taşıma taahhüdüdür. Taşıma taahhüdü, esasen sözleşme ile eşyanın tarafların kararlaştırdıkları bir yerden başka bir yere taşınması işidir. Bu eylemin yerine getirilmiş olması eşyanın varma yerine ulaşım ulaşıldığına bakılarak anlaşılır⁶. Varma yerinin sözleşme yapılırken veyahut sonradan belirlenmesi taşıma sözleşmesinin varlığı bakımından önem arz etmez⁷.

Taşıma taahhüdü eşya taşıma sözleşmesinin belirleyici unsurlarındandır. Bu nedenle ortada taşıma taahhüdünün bulunmadığı hallerde taşıma sözleşmesinin varlığından söz etmek mümkün değildir. Eşya taşıma işinde kullanılmak üzere bir aracın tamamının ya da bir bölümünün kiralanması, eşya taşıma sözleşmesinin varlığı için kabul

³ Kılıçoğlu, s. 97.

⁴ Kılıçoğlu, s. 76.

⁵ Karan, Hakan, CMR şerhi, Ankara, 2011, s. 20-21.

⁶ Orbay Ortaç, Nurdan; Havayolu İle Taşınan Yolcuların Ölümünden Veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk, Ankara, 2014, Turhan Kitabevi, s. 7.

⁷ Ülgen, Hüseyin; Uluslararası Taşımacılık, s. 3.

edilebilir yeterlilikte değildir⁸. Taşıma taahhüdünde bulunan kişi bu edimini bizzat ifa etmeyecek olsa bile, başka bir kişinin taşıma işini üstlenmiş olması gereklidir.

Taşıma taahhüdünün gerçekleştirilme biçimi konusunda Türk Ticaret Kanunu bir sınırlama getirmediğinden; taşımanın araç vasıtası ile ya da araç kullanılmadan⁹ taşıyıcının kendisi veya taşıyıcının adamlarının güçleri ile gerçekleştirilmesi mümkündür. Örneğin; bir fabrikanın ürettiği çimentoların yine fabrikanın bulunduğu arazinin yanına inşa edilecek fabrika satış mağazası binasının yapımı için taşıyıcının adamları tarafından beden gücüyle taşınmasında olduğu gibi. Burada yapılan eşya taşıma işi için herhangi bir taşıt kullanılmamış olup, söz konusu taşıma karada yapıldığından ötürü de karada yapılan eşya taşımasının uygulama alanına girmektedir.

Araç ile taşıma yapılan hallerde de bu aracın motorlu araç olması şart değildir¹⁰. Yukarıda verdiğimiz örnekte taşımayı gerçekleştiren taşıyıcının adamlarının el arabası ile taşınması da mümkün olabilir. Benzer şekilde, fabrikada üretilen çimentoların motorsuz bir taşıt hüviyetine haiz olan el arabalarıyla hafriyat alanına getirilmesi karada eşya taşıma işine örnek verilebilir.

B. Eşyanın Taşınması

1. Eşya Kavramı

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda eşya kavramından ne anlaşılması gerektiğine ilişkin bir hüküm sevk edilmiş değildir. Kavram olarak eşyadan söz edilebilmesi için; eşyanın tüm maddi malları kapsayacak şekilde taşımaya elverişli olması, elle tutulabilmesi, aktarılma-taşınabilme yeteneğinin bulunması, üzerinde hâkimiyet kurulabilmesi, canlı insan harici olması ve maddi varlığının bulunması şartlarına haiz

⁸ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 5.

⁹ Aksi yönde bkz. Kıran, Süleyman; “ Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK'nın Taşıma İşleri Kitabı'nda İhdas Edilen Hükümlerinin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi”, Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi, S. 1, s. 313/315; Kıran, Süleyman; Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti, Ankara, 2018, Adalet Yayınevi, s. 39.

¹⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 12.

olması gerektiği belirtilmiştir¹¹. Türk Ticaret Kanunu'nun 850'nci maddesinin 1'nci fıkrasının son cümlesinde yer alan "eşya her türlü yükü de kapsar" ifadesinden yola çıkılarak eşya taşıma sözleşmesi bakımından; eşyanın cinsinin, miktarının, hacminin, ağırlığının ehemmiyeti olmadığı neticesine varılmaktadır¹². Ayrıca eşyanın ticari nitelikte olması yahut iktisadi bir değerinin bulunması da taşıma sözleşmesine konu olup olmaması bakımından önem arz etmez¹³. Fakat taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından, tarafların taşınacak eşyanın miktarı üzerinde anlaşmış olmaları sözleşmenin esaslı unsuru sayılacaktır¹⁴.

Türk Ticaret Kanunu'nun 850'nci maddesinin 1/c.2 hükmü nazara alındığında eşya taşıma sözleşmesi bakımından eşya kavramının kapsamına, taşınması yapılabilen tüm taşınır (menkul) şeylerin girebileceğini ifade edebiliriz. Dolayısıyla taşınacak eşya kavramı içine para, mektup, gazete, kıymetli evrak vb. belgeler de girer. Ayrıca doktrinde hayvan taşımaları da eşya taşıma olarak kabul edilmektedir¹⁵. Kaldı ki Türk Ticaret Kanunu'nun eşya taşıma sözleşmesi kısmında da canlı hayvan taşınmasına ilişkin bazı hükümler sevk edilmiştir (bkz. TTK m. 878).

Mehaz CMR Konvansiyonu'nun 1'inci maddesinin 4'üncü paragrafından, cenaze taşımalarının Konvansiyonun uygulama alanı dışında bırakıldığı görülmektedir. Eşya hukukunda da cenaze ekonomik bir değere sahip olmamasından ötürü eşya olarak kabul edilmez¹⁶. Ancak taşıma hukuku anlamında bir nesnenin eşya sayılabilmesi için ekonomik değeri olup olmamasının önem arz etmemesi ve Türk Ticaret Kanunu'nda cenazenin taşınması hususta ayrıca bir hüküm sevk edilmemesinden ötürü; cenaze

¹¹ Sirmen, A. Lâle; Eşya Hukuku 2. Bası, Ankara, 2014, Yetkin Hukuk Yayınları, s. 5; Oğuzman/ Seliçi/ Oktay-Özdemir, Eşya Hukuku, İstanbul, 2009, Filiz Kitabevi, s. 6; Hatemi/ Serozan/Arpacı, Eşya Hukuku, İstanbul, 1991, s. 49; Aksoy, Sami; Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul, 2015, XII Levha Yayıncılık, s. 15; Sözer, Bülent; Deniz Ticareti Hukuku- I; İstanbul, 2014, s. 291.

¹² Can, s. 4, 20.

¹³ Aydın, Alihan; CMR' ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002, s. 10. Aksi yönde görüş için bkz. Ayan, Mehmet; Eşya Hukuku I- Zilyetlik ve Tapu Sicili, 6. Baskı, Konya, 2012, s. 16; Ertaş, Şeref; Eşya Hukuku, 8. Bası, Ankara, 2008, s. 54; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 18.

¹⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 12.

¹⁵ Can, s. 20.

¹⁶ Kıran, Taşıma Ücreti, s. 19.

taşımaları da Türk Ticaret Kanunu kapsamında eşya taşıması olarak nitelendirilmektedir¹⁷. Her ne kadar cenazenin maddi değeri olmasa da, manevi değer taşır¹⁸. Ayrıca elektrik ve ısı iletimi gibi taşımalarda maddi varlıklarının olmamasından ötürü teknik anlamda eşya taşıma sayılamazlar¹⁹. Kısacası canlı insan haricinde yer kaplayan her nesneyi eşya olarak kabul etmek mümkündür.

Yolcunun bagajının her ne kadar taşıma konusu nesne niteliği haiz olsa da, yolcu taşıma sözleşmesinin bir yan edimi olarak kabul edilmeli yani eşya taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirilmemelidir²⁰. Bagaj taşımalarına ilişkin Türk Ticaret Kanunu'nun hükümleri incelendiğinde de kanun koyucunun yolcunun beraberindeki bagajını eşya taşıma olarak kabul etmediği anlaşılmaktadır. Zira bagaj taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu, Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" kitabının "Yolcu Taşıma" başlıklı 5. Kısımında düzenlenmiştir (bkz. m. 912/913).

2. Karada Eşya Taşıma Sözleşmesine Konu Olmayan Eşyalar

a. Taşınmaz Eşya

Türk hukuk sistemimizde eşya birçok ayırıma tabi tutulmakla beraber, bunun en temel ayrımı, eşyanın bir yerden başka bir yere özüne zarar gelmeden taşınılıp taşınılamaması dikkate alınarak yapılan taşınır-taşınmaz eşya ayrımıdır. Bir nesne özüne zarar gelmeden bir yerden başka bir yere taşınılabiliyorsa taşınır (menkul) eşya; taşınamayan veyahut taşındığı takdirde özüne zarar gelecek olan eşyalar ise taşınmaz

¹⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11; Atabek, Reşat; Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960, s. 26-27; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 6; Zeyneloğlu, Ahmet; Taşıma Hukuku, Yetkin, 1993 s. 89; Cumalıoğlu, Emre; Kırkambar Sözleşmesi, Ankara, 2011, s.15; Kaner, İnci Deniz; Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmeleri, İstanbul, 2014, s. 2; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 19; Can, s. 20.

¹⁸ Adıgüzel, Burak; Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç), Ankara, 2018, Adalet Yayınevi, s. 27.

¹⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 12; Hirsch, Ernst; Ticaret Hukuku, 3. Baskı, İstanbul, 1948, s. 748.

²⁰ Aydın, s. 11; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi (Der Luftbeförderungsvertrag), Ankara, 1987, s. 51; Göknil, M. Nedim; Hava Hukuku, İstanbul, 1951, s. 188; Mertol Can; Deniz Taşıyanının Yolcuların Bagajının Ziyayı veya Hasarından Doğan Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1991, s. 31; Orbay Ortaç, Nurdan; Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Ziyayı veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk, TBB Dergisi S. 114, 2014, s. 145.

eşya olarak adlandırılır (bkz. TMK m. 704, m. 762). Taşınmaz eşyanın taşınıp taşınmama unsuru göz önüne alındığında; bina, bitki ve kaynakla beraber arazinin bu kapsam içerisinde değerlendirildiği görülmektedir. Ancak kanun koyucu, bu kavramların yanı sıra bir takım kavramları da taşınmaz eşya içerisine eklemiştir. 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun 704'üncü ve 998'inci maddeleri tapu kütüğünde ayrı sayfaya kayıtlı olan bağımsız ve sürekli hakları da gayrimenkul olarak zikretmiştir. Keza aynı şekilde Türk Ticaret Kanunu'nun 954'üncü ve devamı maddelerinde, gemi her ne kadar niteliği itibariyle bir yerden bir yere hareket edebilen menkul bir eşya niteliğine haiz olsa bile; gemi siciline kayıtlı gemiler için taşınmaza benzer özel bir rejim uygulanmaktadır²¹.

Taşınmaz eşyaların fiziki yapısı gereği yer değişikliğine elverişli olmamasından ötürü eşya taşıma sözleşmesine konu olamayacaklarını da ayrıca belirtmek gerekir.

b. Mektup ve Posta Kartları

Mektup Postası Gönderileri Yönetmeliği 5'inci maddesinde; mektup postası gönderilerinden açık veya kapalı mektuplar ve üzerinde haberleşme niteliğinde yazılar bulunan posta kartlarının kabulünün, taşınmasının ve dağıtımının PTT'nin tekeli altında olduğu belirtilmiştir. Anılan yönetmelik kapsamında kapalı zarf ve kapalı ambalaj içindeki gönderilerin tümünün mektup sayılacağı hüküm altına alınmıştır. Ancak uygulamada artık mektup ve kartpostallardan daha ziyade kargo firmaları aracılığıyla gönderilmesi ile birlikte, bunların da eşya taşıma sözleşmesine konu edildiği görülmektedir. Bu halde mektup ve kartpostalların eşya taşıma sözleşmesine konu edilmesi, taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyecektir. Ancak PTT'nin tekelinde olan ve bu niteliği haiz hizmet veren taşıyıcıların hukuki sorumluluğu doğar²².

²¹ Oğuzman/ Seliçi/ Oktay-Özdemir, s. 8. (Uçaklar bakımından da bkz. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu m. 50-84.)

²² Posta Kanunu m. 6/(3) Posta tekelini ihlal edenler, bu ihlal kapsamındaki gönderiler için evrensel posta hizmet yükümlüsünce belirlenen posta ücretinin on katı tutarında meblağı evrensel posta hizmet yükümlüsüne tazminat olarak ödemekle yükümlüdür.

c. Taşınma Eşyası

Taşınma eşyası taşınması, niteliği nedeniyle Türk Ticaret Kanunu'nda farklı esaslara tabi kılınmıştır. Kanun koyucunun bu şekilde ayrı tanıma ihtiyaç duymasının sebebi, bu özel hükümlerin uygulama alanını belirlemek amaçlıdır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 894'üncü maddesinde taşınma eşyası; bir evden, bürodan veya benzeri yerlerden alınıp yine benzeri bir yere taşınan eşya olarak açık biçimde tanımlanmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nun 894'üncü maddesinin birinci fıkrasının gerekçesinde; taşınma eşyasının ait olduğu yer ile arasında oturulmak, çalışılmak veya bunlara benzer ilişki içerisinde olduğu hususu vurgulanmıştır. "Taşınma" olgusu tanımlayıcı ve belirli olmamakla beraber, aynı zamanda tanımda yer alan kullanılma veya çalışılma gibi ayrı düşünülmemeyecek bağ niteliğini haiz bir eşya olması gerekmektedir. Dolayısıyla çeyiz taşınmasını veya bir evin kullanılan eşyalarının bir yerden başka bir yere taşınmasını bu tür taşımaya örnek olarak gösterilebiliriz.

Türk Ticaret Kanunu'nun 894'üncü maddesi gerekçesinde de belirtildiği üzere; sanayi tesislerinin ve ticarî mobilyanın taşınması, taşınma eşyası taşınmasına değil, genel eşya taşınmasına girer. Mesela, çamaşır makinesi üreten bir ticarethanedeki genel depoda bulunan çamaşır makinelerinin başka bir ticarethaneye taşınması veya depodan ticarethane merkezine taşınması 894'üncü maddenin kapsamı dışında tutulacaktır.

Kanun koyucunun taşınma eşyasını ayrı bir düzenlemeye tabi tutma isteği; bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı veya ambalajlamayı ve beraberinde bu ambalajları açmayı, bazen de eşyaların sökülmesi veya yeniden kurulmasını gerektirmesinden ötürüdür. Bu tür nedenlerden ötürü, taşınma eşyası için özel hükümler öngörülmüş ve kapsamı ayrıca belirlenmiştir.

C. Taşımanın Karada Yapılması

Taşıma hukukunda taşımanın yapılacağı şekiller; kara taşımaları, deniz taşımaları, hava taşımaları ve multimodal taşıma şeklinde ayrıma tabi tutabiliriz. Biz de konumuz itibari ile karada yapılan eşya taşımalarını ele alacağız.

Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabı esas itibari ile genel hüküm şeklinde düzenlenmiştir. Her ne kadar genel hüküm niteliğini haiz olması gerekçesiyle tüm taşıma işlerine uygulanabilecek olsa da; anılan Kanun'un 852'inci maddesinde deniz ve havayolu taşımalarına ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur. Hava taşımaları bakımından özel hükümler esas itibari ile 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda düzenlenmiştir. Deniz yolu taşımaları ise Türk Ticaret Kanunu'nda ayrı bir kitap olarak düzenlenmiştir. Her ne kadar demiryolu taşıması da bir kara taşıması olsa da, Türk Ticaret Kanunu'nun 852'inci maddesinde ona ilişkin özel hükümler de saklı tutulmuştur. Demiryolu taşımalarına genel olarak 3259 sayılı Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi'nde yer alan hükümler öncelikli olarak uygulanacaktır. Bununla beraber; belirtilen özel düzenlemelerde ilgili hüküm bulunmaması halinde, Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma işlerine ilişkin hükümleri genel hüküm olarak uygulama alanı bulacaktır.

Karada eşya taşımaları bakımından taşımanın karada yapılması şartken, karayolunda yapılması Türk Ticaret Kanunu'nun uygulaması bakımından zorunlu değildir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun "Tanımlar" başlıklı 3'üncü maddesinde "karayolu"; trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar bütünü olarak tanımlanmıştır. Bu tanım nazara alındığında; özel mülkiyete ait bir arazide bulunan yollar, tarla, bahçe gibi yol dışındaki arazilerin karayolu tanımı dışında kaldığı görülmektedir. Ancak karayolu dışında kalan yerlerde yapılan taşımalara Türk Ticaret Kanunu'nun eşya taşımalarına ilişkin hükümlerinin uygulanmayacağını söylemek mümkün değildir²³. Zira Türk Ticaret Kanunu'nda taşımanın karada yapılacağı zikredilirken, karayolunda yapılması zorunluluğu ise öngörülmemiştir²⁴. Örneğin; tarlada yer alan ürünlerin tarlanın öbür ucunda yer alan soğuk hava deposuna taşınması işi karayolunda yapılmamakla beraber, bu taşımanın Türk Ticaret Kanunu kapsamında eşya taşıma olarak nitelendirilebilmesi pek tabiidir.

²³ Özdemir, Türkay; Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, 2006, Vedat Kitapçılık, s. 21; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 39.

²⁴ Kıran, Taşıma Ücreti, s. 39.

D. Ücret

Eşya taşıma sözleşmesinin diğer bir unsuru ise, ücrettir. Eşya taşıma sözleşmesinde taşıma ücretinin ödenmesi Türk Ticaret Kanunu'nun 850'inci maddesinde, gönderen olarak anılan kişi için asli edim yükümlülüğü olarak karşımıza çıkar. Bir eşya taşıma sözleşmesine, Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri kitabı hükümlerinin uygulanabilmesi için muhakkak o taşımanın ücrete mukabil yapılıyor olması şarttır²⁵. Ücretin gönderen tarafından ödenip ödenmediği hususu, eşya taşıma sözleşmesinin mevcudiyetini etkilemeyecektir. Nitekim ücretin ödenmesinin üçüncü kişilere bırakılmasında bir sakınca yoktur. Bahsi geçen üçüncü kişi ücret ödemeyi taahhüt eden kişi olmadığı gibi, sözleşmenin tarafı da değildir. Örneğin; eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olan kömür işletmesi, bir başka şirketten alacağına karşılık taşıma ücretinin ödenmesini isteyebilir. Bu gibi durumlarda kanunda aksi hüküm bulunmadığı sürece üçüncü kişi (örnekteki kömür işletmesinin alacaklı olduğu şirket) eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olmaması nedeniyle borç altına girmeyecektir²⁶. Taraflar ücret konusunda açık veya zımni biçimde anlaşabilir²⁷. Eşya taşıma sözleşmesinin geçerliliği ücretin ödenmesine bağlı olmayıp²⁸; ücret ödeme taahhüdünün mevcudiyetine bağlıdır. Ayrıca ücretin ne şekilde ödeneceği hususu da sözleşmenin varlığını etkilemeyecektir. Dolayısıyla taşıma taahhüdünün ivazı olarak bir karşılık elde edilmesi, ekonomik bir menfaat sağlanıyor olması yeterlidir²⁹. Yani ücret illaki para ile karşılanmak zorunda değildir. Ücret yerine geçebilecek başka bir edim taahhüdü şeklinde karşımıza çıkabilir. Bu edimin, para karşılığı olabilen herhangi bir değer olarak belirlenebilmesi yeterlidir³⁰.

²⁵ Kıran, Süleyman; Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması, Ankara, 2015, Adalet Yayınevi, s. 24; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28.

²⁶ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 20.

²⁷ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 19.

²⁸ Akıncı, Z., s. 9.

²⁹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 20.

³⁰ Arkan, Sabih; '' Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme'' Eşya Taşıma Sempozyumu, Ankara 1984, s.9; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 17; Karan, Hakan; CMR Şerhi, s.30.

Bazı eşya taşıma sözleşmeleri ivazsız olarak da akdedilebilir. Fakat ivazsız yapılan eşya taşımaları hatır taşıması³¹ olarak anılmaktadır³². Hatır taşımaları ücret karşılığı yapılmamakla beraber, aynı zamanda karşılıksız da olmalıdır³³. Eşya taşımaları hatır için yapıldığı vakit artık Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulama alanı bulması mümkün olmayacaktır. Ücret unsuru; eşya taşıma sözleşmesinde zorunlu unsur olduğundan dolayı, ücretsiz yapılan taşıma işleri Türk Ticaret Kanunu ve diğer taşıma hukuku mevzuatları açısından eşya taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilemeyecek ve eşya taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler uygulama alanı bulamayacaktır³⁴. Doktrinde ücretsiz yapılan eşya taşıma işleri hakkında, taşıyıcı ve gönderen arasındaki ilişkiye bağlı olarak vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanabileceği genellikle kabul edilmektedir³⁵. Eğer gönderenin niyeti sözleşme yapılmadan önce veya yapıldığı esnada belli değilse, vekâletsiz iş görme veyahut haksız fiil hükümleri uygulama alanı bulacaktır³⁶.

Taşıyıcının ücret yerine herhangi bir menfaat elde ettiği hallerde, hatır taşımasından artık bahsetmek mümkün değildir³⁷. Nitekim Türk Ticaret Kanunu 850'inci maddesi

³¹ Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 25; Bilge, Mehmet Emin; Hatır İçin Taşınanın Uğradığı Zararların Trafik Sigortası Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu ve Yargıtay Uygulaması, AÜEHFD, 2001, C. V, S. 1-4, s. 333-334.

³² Durak/ Şahin; Hatır İçin Taşıma, İÜHFM C. LXXIII, S. 1, 2015, s. 339-362.

³³ Franko, Nisim, Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara, 1992, s.25; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 20.

³⁴ Ülgen, Uluslararası Hava Taşıma, s.9; Ülgen, Sempozyum, s. 8; Belbez, Hikmet; “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorunu” , AÜHFD, 1983, s. 390; Franko, Hatır Nakliyatı, s. 14; Franko, N.; “Yargıtay Kararları Açısından Hatır Nakliyatı (Tarifi-Hukuki Mahiyeti-Mesuliyetin Ölçüsü)” , Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII, Bldiriler- Tartışmalar, 11-12 Mayıs 1990, Ankara, s. 110; Arkan, S.; “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, Prof. Dr. Fadıl D. Sur’un Anısına Armağan, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 522, Ankara, 1983, s. 339; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 15; Kaya, Arslan; “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu” , Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan 1. Cilt, İstanbul, 2009, Vedat Kitapçılık, s. 926; Atabek; Eşya Taşıma Hukuku, s. 25; Eriş, Kara Taşıma, s. 14; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 19; Yıldırım, Hakan; Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat, Ankara, 2016, Adalet Yayınevi, s. 118.

³⁵ Arkan, “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, AÜHFD, Yıl 1980, C. 37 S. 1-4, s.313-326.

³⁶ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.10; Ortaç Orbay , s. 9.

³⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 15; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 20.

gerekçesine baktığımızda, hatır taşımalarının madde kapsamında bahsedilen türden bir eşya taşıma sözleşmesi olamayacağı da açıkça vurgulanmıştır.

Hukukumuzda uygulanan sözleşme serbestisi ilkesi gereği ücret miktarının belirlenmesi, tarafların karşılıklı anlaşarak kararlaştırılması gereken bir konudur. Ancak sözleşme hazırlanırken ücret kararlaştırılmış olmasa dahi, taşıyıcının genellikle bir tacir olması veya hiç olmazsa ticari işletme sahibi olduğu düşünüldüğünde taşıma ediminin karşılığında bir miktar ücret talep edebileceğinin kabulü gerekir³⁸. Ücretin başlangıçta belirlenmemiş olması, sözleşmenin geçerliliğini etkilemeyecektir³⁹. Kaldı ki Türk Ticaret Kanunu 20'inci maddesine göre, ticari işletmesiyle ilgili bir iş yapan tacir sıfatına haiz taşıyıcının uygun bir taşıma ücreti isteme hakkı, hâlihazırda zaten tacir olmasından ötürü mevcuttur⁴⁰.

III. HUKUKİ NİTELİĞİ

Türk Borçlar Kanunu uyarınca; sözleşmenin kurulmasıyla birlikte sonuçlarını meydana getirmesi için, sadece tarafların birbirine uygun ve karşılıklı irade beyanlarının yeterli kabul edildiği sözleşmeler rızaî sözleşme olarak anılır⁴¹. Eşya taşıma sözleşmesi de tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulduğundan ötürü rızaî sözleşme niteliğini haiz bir sözleşme olarak kabul edilmelidir. Ayrıca doktrinde bazı yazarlar eşya taşıma sözleşmelerini karşılıklı iki tarafa borç yükleyen ve “iş görme” adı altında toplanan sözleşmeler grubu kapsamında kabul etmektedirler⁴². Fakat eşya taşıma sözleşmesinin anılan grupta bulunan sözleşmelerden hangisinin niteliklerini taşıdığı ve hangisinin kapsamına girdiği konusunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe göre eşya

³⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu; s.15 Ortaç Orbay s. 9.

³⁹ Aydın, s.9; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.15; Arkan, Sabih; Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara, 1983, s. 340; Eriş, s. 14; Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 25.

⁴⁰ Arkan, Ücret Hakkı, s. 340; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 19; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28.

⁴¹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 29; Eren, Fikret, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na göre hazırlanmış Borçlar Hukuku Genel hükümler, Ankara, Yetkin, 2015, s. 223.

⁴² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 29; Can, s. 15, Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40.

taşıma sözleşmesi, istisna (eser) sözleşmesi niteliğine haiz olması gerekirken⁴³, diğer bir görüşe göre ise vekâlet sözleşmesi niteliğine haiz olması gerekmektedir⁴⁴. Üçüncü bir görüş de, eşya taşıma sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiş özel bir sözleşme tipi olduğunu kabul eder⁴⁵.

Sözleşmeler kural olarak, sadece sözleşmenin taraflarının leh ve aleyhlerine hak ve borç doğurabilir. Fakat taraflar dilerse üçüncü kişi yararına da sözleşme akdedebilirler⁴⁶. Dolayısıyla eşya taşıma sözleşmeleri de üçüncü kişi yararına yapılabilir. Türk Ticaret Kanunu'nun 871'inci maddesinin birinci fıkrasında gönderilene, taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı halde eşyayı teslim aldıktan sonra bazı taleplerde bulunma hakkı verilmiştir. Eşya taşıma sözleşmesine bu yönden bakıldığında, tam üçüncü kişi lehine sözleşme olduğu görüşü ortaya çıkar⁴⁷.

İş görme sonucunun daha önemli olduğunu düşünen yazarlar, eşyanın taşınması olayının gerçekleşmesinden yola çıkarak, taşıma sözleşmesinin istisna (eser) sözleşmesine benzer olduğunu savunmuşlardır⁴⁸.

İstisna (eser) sözleşmesi, yüklenicinin bir işi yapması karşılığında (eser yapmayı taahhüt etmesi) iş sahibinin ücret ödemeyi kabul ettiği iş görme sözleşmelerinden biridir (TBK m. 470). Bahsi geçen eser kavramı, illaki maddi bir varlığa sahip olması

⁴³ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 30; Zeyneloğlu, s. 31; Öztan, Fırat; Kıymetli Evrak Hukuku, Ankara, 1997, s. 1463; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40; Tüzüner, Özlem; ‘‘ Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Güden Sözleşmeler İlişkisi’’ , TBB Dergisi, 2012, S. 101, s. 167-196, s. 190; Sözer, Bülent; Deniz Ticareti Hukuku, s. 309-323; Sözer, Bülent; Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul, 2009, s. 55; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 14.

⁴⁴ Arkan, Taşıma Hukuku, s.29-30; Birsen, Kemalettin; Borçlar Hukuku Dersleri, İstanbul, 1954, s. 11; Feyzioğlu, N. Feyzi; Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevleri, İstanbul, 1978, s. 30; Bilge, Necip; Borçlar Hukuku Özel Borç Munasebetleri, Ankara, 1962, s. 263; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40, Can, s.15-18.

⁴⁵ Çelik, Ahmet; Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu, İstanbul, Legal s. 21, Orbay Ortaç, s. 14-16.

⁴⁶ Eren, Fikret, Borçlar Hukuku, s. 214.

⁴⁷ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.19; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 26.

⁴⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 30; Orbay Ortaç, s. 14.

gerekmez⁴⁹. Şayet iş görme edimi objektif olarak tespit edilebiliyorsa, maddi varlığı bulunmasa dahi o sonucun eser olarak kabul edilmesi gerekir. Önemli olan “meydana getirme” ve “yaratma” edimlerinin sağlanmış olmasıdır⁵⁰.

Yapılan iş görmenin eser niteliğine haiz olabilmesi için mutlaka yeni bir şey ortaya koyması gerekir⁵¹. Eşya taşıma sözleşmesine baktığımızda, bir eşyanın nitelik ve niceliklerinde değişiklik olmadan bir yerden başka bir yere varılması amaçlanmaktadır. Taşıyıcı eşyayı gönderilene teslim ettiğinde, eşyanın herhangi bir değişikliğe uğramamış olması gerekir. Taşıma sözleşmesinin kurulmasındaki amaç; taşınacak eşyanın cinsini değiştirmek değil, sadece bir yerden başka bir yere taşınması işinin gerçekleştirilmesidir. Bu amaç niteliği, kanımızca eser sözleşmesindeki özgün bir şey ortaya çıkarma amacı ile pek de örtüşmemektedir.

Doktrinde diğer bir grup yazar ise eşya taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesinin bir alt türü olduğu kanaatindedir⁵². Bu görüşü savunan yazarlar; eşyanın gönderen tarafından taşıyıcıya teslim edilerek taşıma işinin taşıyıcıya gördürülmesini, vekâlet sözleşmesindeki iş ediminin vekile bırakılmasına benzetmektedirler. Fakat taşıma sözleşmesinde taşıyıcı eşyayı tam ve eksiksiz taşıma yapacağını taahhüt ederken, vekâlet sözleşmesinde vekil işin sonucunu taahhüt etmeyip sadece işin edimi noktasında sorumlu olur. Hâlbuki eşya taşıma sözleşmesinde sonuç gerçekleşmediğinde, taşıyıcı Türk Ticaret Kanunu'nun 875'inci maddesi kapsamında sorumlu tutulabilecektir. Ayrıca vekâlet sözleşmesinde vekil, sözleşme veya teamül gereği ücrete hak kazanabilecektir (TBK m.502/3)⁵³. Buna göre vekâlet

⁴⁹ Orbay Ortaç, s. 15; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41.

⁵⁰ Orbay Ortaç, s. 15; Zevkliler, Aydın; Borçlar Hukuku- Özel Borç İlişkileri, 8. Basım, Ankara, 2008, s. 304.

⁵¹ Orbay Ortaç, s. 15; Altaş, Hüseyin; Eserin Teslim Olmadan Önce Telef Olması, Ankara, 2002, s. 45.

⁵² Birsen, Borçlar Hukuku Dersleri, s. 11; Feyzioğlu, Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevileri, s. 30; Bilge, Özel Borç Münasebetleri, s. 263, Can, s. 18; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40.

⁵³ Akipek, Şebnem; Alt Vekâlet, Ankara, 2003, s. 39 vd.; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s.35.

sözleşmesinde ücret asli unsur sayılamazken, eşya taşıma sözleşmesinde ücretin olmaması sözleşmenin varlığını ortadan kaldıran bir etkiye sahiptir⁵⁴.

Bir diğer görüşe sahip yazarlar ise, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından ayrı bir sözleşme türü olduğunu savunur⁵⁵.

Sözleşmeler, herhangi bir kanunda düzenlenmiş olup olmamalarına göre “isimli sözleşmeler” ve “isimsiz (atipik) sözleşmeler” olmak üzere ikiye ayrılır. Kanunda düzenlenmiş sözleşmeler “isimli sözleşmeler” olarak adlandırılır. Karma sözleşmeler, bileşik sözleşmeler ve sui generis sözleşmeler isimsiz sözleşmeler kategorisinde yer almaktadır⁵⁶. Kanaatimizce, yukarıda açıklanan nedenlerle taşıma sözleşmesinin istisna ve vekâlet sözleşmelerinden ayrılan yönleri yerinde tespitlerdir. Taşıma sözleşmesi, her ikisinin kapsam alanına giremeyecek kadar esaslı farklılıklar taşımakta olup; isimli sözleşmelerden kabul edilemeyecek ve isimsiz sözleşmelerden de “*sui generis*” yani kendine özgü bir sözleşme olduğunun kabulü daha yerinde olacaktır.

IV. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI VE İLGİLİ KİŞİLER

1. Tarafları

Eşya taşıma sözleşmesi; taşıyıcının eşyayı varma yerine götürme taahhüdü altına girerek taşıyıcının eşyayı gönderilene teslim etmesi karşılığında, gönderenin taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı her iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesinde asıl edim yükümlülüğü altına giren taraflar gönderen ve taşıyıcı olarak

⁵⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41.

⁵⁵ Ülgen, s. 45; Zeyneloğlu, s. 20; Orbay Ortaç, s. 14-16; Tüzün, Necat; Kara ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri, Ankara, 1972, s. 21; Seven, s. 110; Sunal Erguvan, Sevgi; Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İstanbul, 2007, s.35-36; Kiran, Taşıma Ücreti, s. 15.

⁵⁶ Yavuz, Cevdet; Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’na Göre Güncellenmiş ve Yenilenmiş 11. Baskı, İstanbul, 2012, s.11.

anılır. Fakat sözleşmede belirtilen gönderen ile gönderilen farklı kişiler ise, kanunda gönderilen olarak ifade edilen kişinin de menfaatlerinin nazara alınması gerekir⁵⁷.

Eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen kavramı için; karayolu ile eşya taşıma sözleşmelerinde “gönderen”, deniz yolu ile eşya taşımalarında “taşıtan”, hava yolu ile eşya taşımalarında ise “yükleten”⁵⁸ ifadesi kullanılmaktadır. Esasında taşıma sözleşmesinde ücret ödemeyi taahhüt eden ve eşya taşımak isteyen kişi olarak anılan tarafın; kanun koyucu tarafından taşıma yolunun türü değişikçe farklı kavramlarla anılarak, gönderen kavramının isminin değiştirilmesi isabetli bir karar olmamıştır. Kanaatimizce taşıma türü ister hava ister kara ister deniz yoluyla yapılsın; aynı işi yapan ve taşıma sözleşmesinde taşıyıcının karşı tarafını temsil eden kişinin farklı isimlerle anılıyor olması kavram karmaşasından öte geçmeyen bir uygulamadır. Gönderen, gerek kanunda gerekse uygulamada üç farklı kavramla zikredilmiş olsa da; kavramların özünde anlatılmak istenen, yukarıda bahsettiğimiz gibi sözleşmede taşıyıcının karşı tarafını oluşturan kişidir.

a. Taşıyıcı

Taşıyıcı kavramı, Türk Ticaret Kanunu’nda tam tanımlanmış bir kavram olamamakla beraber; Türk Ticaret Kanunu’nun 850’inci maddesinde eşyasını ücret karşılığında taşıtan gönderenin sözleşmedeki karşı tarafını temsil eder. Taşıyıcıyı, eşyayı bizzat taşıyan veyahut taşımayı taahhüt eden kişi olarak tanımlamak mümkündür⁵⁹. Her eşya taşıma sözleşmesinde; eşyanın gönderilene teslim edilmesi edimi, taşıyıcı tarafından gerçekleştirilir ve gönderilen yararına üstlenilir. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle birlikte; yalnızca eşyayı götürmeyi değil; aynı zamanda götürdüğü eşyayı gönderilene teslim etmeyi de yüklenmiş olur (bkz. TTK m.850/II) .

⁵⁷ Seven, Gönderilen, s. 73; Adıgüzel, s. 31.

⁵⁸ TSHK 110’uncu madde de her ne kadar yükleten terimi kullanılmış ise de, Sözer bu ifadeyi hatalı bulup ‘taşıtan’ kelimesini kullanmaktadır. Bkz. Sözer, B. , 2009. Türk Hukuku’nda ve Uluslararası Hukuk’ta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, Vedat Kitapçılık, 2. Bası, İstanbul, s. 50.

⁵⁹ Kaya, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan, s. 929; Ülgen, Sempozyum, s. 14; Franko, Hatır Nakliyatı, s. 16; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 25; Eriş, s. 26; Yıldırım, s. 123.

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcı için herhangi bir sınırlama getirilmemiş olduğundan; taşıyıcının tüzel kişi veya gerçek kişi olmasının bir önemi yoktur⁶⁰. Taşıma işini yapan şayet tüzel kişilik ise, tüzel kişiliğin kamu tüzel kişisi veya özel hukuk tüzel kişisi olması taşıyıcının sıfatına etki etmez⁶¹.

Taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı taşıma işini bizzat ifa etmekle yükümlü olmamakla beraber, taşıma taahhüdünü üstlenmiş olmalıdır⁶². Dolayısıyla kural olarak taşıyıcı eşyayı bizzat taşıyabileceği gibi, herhangi bir alt sözleşme veya taşıma işinin ifasına yardımcı olan kişiler aracılığıyla da taşıma işini yerine getirebilir. Yani taşıyıcı kavramını, sözleşmenin tarafı olan taşıyıcı ve taşıma işini gerçekleştiren taşıyıcı olarak iki ayrı şekilde ele almak gerekmektedir. Bu durumda sözleşmenin tarafı kişi ile fiilen taşıyıcı olan kişiyi birbirinden ayırtmak için doktrinde âkdi taşıyıcı ve fiilî taşıyıcı sıfatları kullanılır. Âkdi taşıyıcı; gönderene eşyanın taşınması taahhüdünde bulunan, yani taşıma sözleşmesinin tarafı kişiye denir. Sözleşmenin tarafı olmasından ötürü, doktrinde “âkit taşıyıcı” olarak ifade edilmektedir⁶³. Âkit taşıyıcının eşya taşıma işini başka bir kişiye devrettiği durumlarda, taşıma işini fiilen gerçekleştiren, yani taşıma işini icra eden kişi için doktrinde “fiilî taşıyıcı”⁶⁴ kavramı kullanılmıştır⁶⁵. Bununla birlikte doktrinde bu iki taşıyıcıyı birbirinden ayırmak için; asıl taşıyıcı -alt taşıyıcı⁶⁶ ya da asıl taşıyıcı- ara taşıyıcı⁶⁷ gibi farklı ayrımlar kullanılmıştır.

⁶⁰ Can, s. 22; Yetiş Şamlı, Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s.16; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 39.

⁶¹ Karan, CMR şerhi, s. 33; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 24.

⁶² Kendigelen/ Aydın, Taşıma Hukuku Mevzuatı, 2001, İstanbul, s.3; Kırman, Ahmet; Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1990, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No. 237, s. 29-31; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.25; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 24.

⁶³ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 61-63; Kırman, s. 34; Orbay Ortaç, s. 19.

⁶⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33.

⁶⁵ Can, s. 24; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 31; Yetiş Şamlı, Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 17-20.

⁶⁶ Can, Mertol; Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 2011, s. 23; Orbay Ortaç, s. 18; Yetiş Şamlı, Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 16; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 93; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 34-35.

⁶⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 21; Orbay Ortaç, s. 18.

Fiilî taşıyıcı ile gönderen arasında herhangi bir ilişki bulunmasa da; âkdi taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı arasındaki ilişki sözleşmeye dayanır⁶⁸. Dolayısıyla her ne kadar fiilî taşıyıcı ile âkit taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden hariç bir başka sözleşmeyle bağlı olsalar da; fiilî taşıyıcının eşya taşıma sözleşmesinin bir tarafı olmamasından dolayı gönderene karşı kural olarak sözleşmeden doğan sorumluluğu bulunmayacaktır.

Eşya taşıma işini üstlenen âkit taşıyıcının asli edimleri; eşyayı varma yerine taşımak ve gönderene teslim etmektir. Taşıma sözleşmesinde taşıma ücretinin gönderen tarafından ödeneceği açıkça belirtilmemiştir. Hatır taşımalarında veya ücretin alınmadığı taşımalarda, Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma işlerine ilişkin 850'inci ve devamı maddelerinin kural olarak uygulanamayacağından daha önce bahsetmiştik. Taşıyıcının asli edimlerinin yanı sıra; taşımak üzere teslim aldığı eşyayı saklamak veya satış parasını tahsil etmek gibi taşıyıcıya yan edimler yükletilebilir. Bu yan edimler taşıma sözleşmesinin mahiyetini değiştirmez (bkz. TBK m.2/I). Türk Borçlar Kanunu'nda zikredilen sözleşmenin yan edim yükümlülüğü gibi değerlendirilir. Fakat taşıyıcıya yükletilen bu yan edimler, sözleşmenin tipini değiştirecek nitelikte olmamalı ve asli edim haline dönüşmemelidir.

Taşıyıcı sıfatının varlığından söz edebilmek için, taşıma işinin muhakkak ticari işletme kapsamında yapılması gerekmez⁶⁹. Türk Ticaret Kanunu'nun 850'inci maddesinin üçüncü fıkrasında taşıyıcının yaptığı işin, ticari işletme faaliyeti olarak kabul edileceği hüküm altına alınmıştır. Kanımızca anılan hüküm kaleme alınmamış olsaydı dahi; taşıma işi ister ticari işletme ister ticari işletme kapsamında olmayan bir işletme aracılığıyla yapılsın fark etmeyecek ve her halde bu kitap hükümleri uygulama alanı bulabilecekti^{70 71}. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu'nun “Taşıma İşleri” kitabı, eşya

⁶⁸ Orbay Ortaç, s. 19.

⁶⁹ Seven, s. 88.

⁷⁰ Hasan; İsviçre ve Alman Hukuku ile Karşılaştırmalı, Notlu ve İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Ticarî Mevzuat, Ankara, 2013, s. 456, m. 850, (Notlar ve Yorumlar).

⁷¹ Aksi yönde bkz. Arkan, Ticari İşletme Hukuku, 18. Bası, 2013, Ankara, s. 31; Ülgen/ Helvacı / Kendigelen, Ticari İşletme Hukuku, 2015, İstanbul, s. 151; Aksoy, Fiili Taşıma, s. 25. (Ticari işletme unsurlarından birinin devamlılık olması nedeni ile, tek sefere mahsus olan faaliyetlerin ticari işletme kapsamında girmeyeceği yönünde)

taşıma işini -ticari işletme kapsamında yapsın veya yapmasın- ticari faaliyet olarak yapan her taşıyıcıya uygulanması mümkündür.

Ayrıca taşıyıcının taşıma işini üstlenebilmesi için illaki taşıt sahibi olması ya da taşıtın kullanım hakkına sahip olması da gerekmez⁷². Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle birlikte sadece taşıma işinin ifasını gönderene taahhüt etmiş olur. Dolayısıyla taşıma işinin nasıl ve kim tarafından gerçekleştirileceği hususu sadece taşıyıcının sorumluluğundadır. Taşıyıcı dilerse, taşıma sözleşmesinden daha sonraki bir vakitte üçüncü kişilerle başka bir sözleşme akdetmek suretiyle; bir taşıt edinebilir veya taşıt kiralarak taşıma işini ifa edebilir. Veyahut dilerse taşıma işinin tamamını bir başka taşıyıcıya devretmesi de mümkündür.

aa. Âkit Taşıyıcı

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcı kavramı; 850'inci maddenin birinci fıkrasında, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veyahut her ikisini birlikte üstlenen gerçek ya da tüzel kişi olarak tanımlanmıştır. Eşya taşıma sözleşmesi, taşıyıcının eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi, buna karşılık gönderenin taşıma ücretinin ödenmesini borçlandığı her iki tarafa karşılıklı edimler yükleyen ivazlı bir sözleşme olduğunu daha önce ifade etmiştik.

Taşıyıcı kavramı için önemli olan husus, taşıma işinin tamamlanmış olması değil; taşıma işinin taahhüt edilmiş olmasıdır. Buna göre, âkit taşıyıcı gönderen ile eşya taşıma sözleşmesini yapmakla birlikte, taşıma işini tümüyle üstlenen kişi olarak tanımlanabilir⁷³. Taşıyıcı akdedilen bu sözleşme ile taşıma işini taahhüt etmekle yükümlü olup, taşıma işini şahsen ifa ile yükümlü kılınmış değildir. Taşıma işine başlanıp başlanmaması veya eşyanın belirlenen kişiye teslim edilip edilmemesi taşıyıcı sıfatının kazanılması açısından önem arz etmez⁷⁴. Bu nedenle taşıyıcı dilerse

⁷² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 21; Karan, Hakan; “Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği” Batider, C. XXII, S. 3, 2004, s. 97-137; Karan, Cmr Şerhi, s. 305 vd.; Kaner, İnci; Hava Taşıma Hukuku: Hususi Kısım, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004, s. 49; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 26; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 24.

⁷³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 31.

⁷⁴ Kıran, Taşıma Ücreti, s. 23.

taşıma işini bizzat ifa edebileceği gibi, dilerse üçüncü bir kişiyle akdedeceği alt bir sözleşme ile taahhüt ettiği edimi ifa edebilir. Nitekim Türk Borçlar Kanunu'ndaki sözleşmeye dayalı bazı borç ilişkilerinde de edimin ifasının başka kişiler tarafından üstlenildiği durumlar mevcuttur⁷⁵. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinde de, taşımayı ifa eden kişi sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü bir kişi olabilecektir⁷⁶. Bu üçüncü kişiler taşıyıcının ifa yardımcıları olabileceği gibi, başka bir taşıyıcı da olabilir. Âkit taşıyıcı taşımanın hepsini veya bir kısmını başka taşıyıcılara devretmiş olsa dahi; taşıyıcı sıfatı varlığını korur. Dolayısıyla âkit taşıyıcının taşımadan doğan sorumluluğu devam eder⁷⁷. Taşıma işini devrettiği kısım için, âkit taşıyıcının fiilî taşıyıcıya başvurma hakkı saklıdır.

bb. Fiilî Taşıyıcı

Taşıyıcı çoğu zaman, taahhüt ettiği taşıma işinin tamamını bizzat yerine getirebilmesi için gerekli olan yeterli araç veya donanımına sahip değildir⁷⁸. Dolayısıyla taşımanın bazı kısımları için; farklı teknik bilgi, uzmanlık veya tecrübe gibi niteliklere ihtiyaç duyulabilecektir. O halde taşıyıcı, başka taşıyıcılarla veya uzmanlık gerektiren taşıma işleri için bu alanlarda ehil kişiler aracılığıyla taşıma işini tamamlama yoluna gidebilecektir.

Taşıyıcı sadece eşyanın gönderilene teslim edilmesi taahhüdü ile sorumlu olduğu için, taşıma işini bizzat yapmayıp; başka kişilere taşıtarak, zincirleme taşıma şeklinde yani parçalar halinde de gerçekleştirebilmesine olanak tanınmıştır. Dolayısıyla âkit taşıyıcının taşıma işini devrettiği fiilî taşıyıcıyı; âkit taşıyıcının üstlendiği taşıma taahhüdünü kısmen veya tamamen yerine getirecek kişi olarak tanımlamak

⁷⁵ Öz, M. Turgut, Borçlar Hukuku(Genel Hükümler), İstanbul, 2013, s. 428.

⁷⁶ Can, s. 23.

⁷⁷ Ülgen, Hüseyin; Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul, 1988, İstanbul Ticaret Odası Yay. No. 1988-27, s.6; Ülgen, Hüseyin; “Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma” , Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler- Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Maçka- İstanbul, Sigorta Hukuku Derneği AI-DA Türk Grubu Yay. No. 6, Ankara, 1985, s. 8; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 43; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 26.

⁷⁸ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s.72.

mümkündür⁷⁹. Fiilî taşıyıcı; âkit taşıyıcının gönderen ile yaptığı eşya taşıma sözleşmesine yabancı olup, âkit taşıyıcının edimini kısmen veya tamamen devralmış üçüncü kişi konumundadır⁸⁰.

Fiilî taşıyıcı Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma işleriyle ilgili genel hükümler içerisinde düzenlenmekle birlikte; kavram olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 888'inci maddesinde özel olarak zikredilmiştir. Kanun koyucu anılan hükümde fiilî taşıyıcıyı tanımlamakla yetinmemiş; birden fazla taşıyıcının rol aldığı taşımalarda taşıyıcının yanı sıra fiilî taşıyıcının da sorumlu tutulabileceğine dikkat çekmek istemiştir. Sözleşmenin tarafı âkit taşıyıcı olarak belirtilmekle beraber, taşıma işinin ifası kısmen veya tamamen üçüncü kişi tarafından gerçekleştirildiği hallerde, bu kişi artık "fiilî taşıyıcı" olarak anılmalıdır.

Taşıma işi tek kişi tarafından gerçekleştiriliyor ise, taşıma esnasında meydana gelen tüm zıya, hasar veya geç teslimden sadece âkit taşıyıcı sorumlu tutulabilecekken; birden fazla taşıyıcının rol aldığı taşımalarda eşyaya hasar verebilecek kişi sayısını da otomatikman artmış olur. Dolayısıyla eşyanın zıya, hasar ve geç tesliminden sorumlu tutulabilecek kişi sayısı da artar.

Eşya taşıma işinin ifasında, birden fazla taşıyıcı kullanılsa dahi; âkit taşıyıcının sorumluluğu sona ermeyecektir. Âkit taşıyıcının sorumluluğunun yanında, fiilî taşıyıcı taşıma işinin kendisine devredildiği kısım için âkit taşıyıcı gibi sorumlu tutulacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nun 888'inci maddesinin üçüncü fıkrasında âkit taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının müteselsil sorumlu tutulacağı hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla fiilî taşıyıcının, bizzat yüklenmiş olduğu kısım için doğrudan doğruya sorumlu tutulabilmesine kanun koyucu imkân tanımıştır. Ancak sözleşmenin nispiği ilkesi gereği; âkit taşıyıcının, gönderen veya gönderilenle yapmış olduğu sorumluluğu genişleten anlaşmalar fiilî taşıyıcıya karşı ileri sürülmesi mümkün değildir. Ancak, fiilî taşıyıcı söz konusu sorumluluğu genişleten antlaşmaları yazılı olarak kabul etmiş

⁷⁹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 93

⁸⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33.

ise, artık yazılı kabulün bir neticesi olarak fiilî taşıyıcının da sorumlu tutulabilmesinin mümkün olacağı kanaatindeyiz.

b. Gönderen

Türk Ticaret Kanunu'nda "gönderen" tanımına yer verilmemekle birlikte; Doktrinde Türk Ticaret Kanunu'nun gönderene ilişkin hükümleri nazara alındığında, taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafını oluşturan, sözleşmeyi kendi adına yapan ve eşyayı taşıyıcıya teslim eden kişi gönderen olarak tanımlanabilir⁸¹. Gönderenin mutlaka eşyanın maliki olması gerekmez⁸². Gönderen eşyanın asıl sahibi olabileceği gibi, eşyanın sadece zilyetliğini elinde bulunduran kişi de olabilir. Dolayısıyla eşyanın maliki üçüncü bir kişi olması, sözleşmenin akdedilmesini etkilemez⁸³. Gönderen, taşıma sözleşmesi akdedildikten sonra, sözleşmeye dayanarak eşyayı taşıyıcıya teslim eder ve gönderileni belirler. Ayrıca taşıyıcıya emir ve talimatlar verebilir hatta istendiği takdirde, taşıma senedi düzenleme ve imzalama yetkisine sahiptir (bkz. TTK m. 868) . Taşıma sözleşmesinin âkdi tarafı gönderenin asli edim yükümlülüğü, sözleşmeye bağlı taşıma ücretini ödemektir⁸⁴.

Gönderen için mevzuatta tacir veya esnaf olma zorunluluğu belirtilmemekle birlikte; uygulamada taşıma sözleşmelerinin çoğu, tacir sıfatı bulunmayan tüketici konumundaki gönderen ve tacir vasfına haiz olan taşıyıcılar arasında akdedilmektedir.

Taşıma sözleşmesinde daha önce ifade ettiğimiz gibi gönderenin mutlaka taşınacak eşyanın sahibi olması gerekmemekle birlikte; eşya sahibi ile sözleşmeyi yapan kişinin farklı olması uygulamada sık rastlanılan hallerdendir. Her ne kadar gönderen sözleşmeyi kendi adına yapan kişi olarak tanımlansa da, uygulamada bazı hallerde taşıma işleri komisyoncusu da olabilmektedir⁸⁵. Bu durumda eşya taşıma işini taşıma

⁸¹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 22.

⁸² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19; Sunal Erguvan, Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İstanbul, 2007, s. 22/23; Akıncı, Sami; Deniz Hukuku Navlun Sözleşmeleri, İstanbul, 1968, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yay. No: 1314., s. 2; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 22.

⁸³ Kaya, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi 'ye Armağan, s. 928.

⁸⁴ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 26; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 22.

⁸⁵ Bozkurt, Tamer, Ticaret Hukuku Cilt V, İstanbul, 2013, s. 201.

iş i komisyoncusu üstlenmiş olmasından ötürü, artık sözleşmenin tarafının taşıma işleri komisyoncusu olduğunu kabul etmek gerekir⁸⁶. Çünkü taşıma işleri komisyoncusu eşyanın taşıtılmasını taahhüt eder ve kendi adına müvekkili hesabına işlem yapar. Burada kendi adına işlem yapmasından dolayı taşıma işleri komisyoncusu, taşıma sözleşmesinde gönderen taraf olarak kabul edilir⁸⁷. Taşıma işleri komisyoncusunun müvekkili konumundaki eşyanın sahibi, taşıma sözleşmesine yabancı üçüncü bir kişi konumundadır.

Gönderen taşıma senedinde gösterilse bile, taşıma senedi kıymetli evrak niteliğine haiz olmadığından aksini ispatlamak her zaman mümkündür⁸⁸.

2. İlgili Kişiler

a. Gönderilen

Eşya taşıma sözleşmesi karşılıklı tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Sözleşmenin tarafı taşıyıcı, eşyayı kural olarak gönderene tam ve eksiksiz olarak teslim etmekle yükümlüdür. Sözleşmede kural eşyanın gönderene teslim edilmesi olmakla birlikte; kararlaştırılan üçüncü bir kişiye teslimat yapılması mümkündür. Taşıma işinde, eşyanın varma yerinde teslim olunacağı bu üçüncü kişiye “gönderilen” denir⁸⁹.

Gönderilenin illaki taşıma sözleşmesinin kuruluşu esnasında belirlenmiş olması gerekmez. Sözleşme akdedildikten daha sonraki bir tarihte kararlaştırılması mümkündür. Ayrıca gönderilenin belirlenmiş olup olmaması, sözleşmenin geçerliliğini etkileyici bir husus da değildir⁹⁰. Tasarruf hakkı kendisinde bulunduğu

⁸⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19-20; Bozkurt, Ticaret Hukuku V, s. 201; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 22.

⁸⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19.

⁸⁸ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 11.

⁸⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 25; Çağa/ Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 5; Ülgen, Uluslararası Taşıma, s. 13; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70; Akıncı, Z.; s. 41; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 34.

⁹⁰ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s.29.

sürece gönderen, gönderilen kişiyi değiştirebilir⁹¹ ya da eşyanın gönderilen yerine kendisine teslimini taşıyıcıdan isteyebilir⁹². Örneğin; bazı evsel atıkların veya hafriyat gibi atıkların taşınması işinde, taşınan eşyanın belli bir yere taşıtılmasında olduğu gibi gönderilene gerek duyulmadığı hallerde mevcuttur⁹³.

Eşyanın teslim edileceği kişiyi belirleme yetkisi gönderendedir⁹⁴. Eğer taşıma sözleşmesinde gönderilen kişi belirlenmemişse gönderenin gönderilen olarak kabul edilmesi gerekir⁹⁵. Gönderilen, dilerse kendisinden başka bir kişiyi eşyayı teslim alması için yetki verebilecektir⁹⁶.

Taşıma sözleşmesinden gönderilenin belirlenmediği durumlarda, kıymetli evrak niteliği bulunan taşıma senedi veya yük senedinin düzenlenip düzenlenmediğine bakılarak, gönderilen tespit edilebilir. Bahsi geçen belgeler düzenlenmişse, senet emrine düzenlenen kişinin gönderilen olduğunu söyleyebiliriz⁹⁷. Eğer senet daha sonradan usulüne uygun biçimde devredilmiş ise, artık devredilen kişi gönderilen sıfatını kazanmış olur. Elinde senet bulunan kişi, taşıyıcıya elindeki senedi ibraz etmek suretiyle, taşıyıcıdan eşyanın tesliminin kendisine yapılmasını talep edebilir. Ayrıca senedi elinde bulunduran kişi, senede dayalı diğer hakları da kullanabilme hakkı elde eder.

Türk Ticaret Kanunu'nun 871'inci maddesinde bahsedildiği üzere gönderilen; sözleşmede açıkça kararlaştırılmışsa, eşya teslim yerine vardıktan sonra tasarruf hakkını elde eder. Gönderilen bu hakka dayanarak, eşyanın kendisine teslimini talep edebilir veyahut taşıyıcıya tazminat talebi ile başvurabilir. Gönderilen bahsi geçen

⁹¹ Akıncı, Sami; Deniz Hukuku Navlun Sözleşmeleri, İstanbul, 1968, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yay. No: 1314, s. 42; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 13; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 34.

⁹² Seven, Gönderilen, s. 30 vd.; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s.29.

⁹³ Akıncı, S. s. 42; Kender/ Çetingil, s. 96; Çağa/ Kender, s. 5; Okay, s. 20; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 34.

⁹⁴ Seven, Gönderilen, s. 134.

⁹⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 26.; Okay, s. 19; Çağa, C. II, s. 5; Seven, Gönderilen, s. 134.

⁹⁶ Akıncı, Z.; s. 42.

⁹⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 25.

hakka dayalı olarak eşyanın kendisine teslimini isteyebilir veya taşıyıcıya kaşı tazminat talebinde bulunabilir. Gönderilen eşyaya bağı anılan bu ve benzeri haklara sahip olmasından ötürü taşıma sözleşmesi ile ilgili kişileri arasında anılmaktadır⁹⁸.

Gönderilen eşyayı tam ve eksiksiz bir şekilde teslim aldığı vakit, taşıyıcı görevini tamamlamış olur.

b. Taşıyıcının Adamları

Taşıyıcının eşya taşıma işini ifa ederken, yukarıda bahsettiğimiz üzere bu işi bizzat icra etme zorunluluğı yoktur. Taşımayı üstlenen âkit taşıyıcı taşımanın tamamını devretmiş olup, kendisi sadece vergi gibi evrak işlerini yerine getirecek olsa dahi; taşıyıcı sıfatı varlığını korumaya devam eder⁹⁹. Nitekim günümüzde taşıma işlerinin çoğı, âkit taşıyıcıların taşımanın tamamının veya bir kısmının büyük taşıma şirketlerine devretmesi şeklinde icra edilmektedir. Dolayısıyla taşıma işi, taşıyıcıların yanında çalıştırdıkları yardımcıları aracılığıyla veya taşıma işinin bölünmek suretiyle bir alt taşıyıcıya devredilmesi şeklinde ifa edilebilmektedir.

Taşıma işinin ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan kişiler, ara taşıyıcı olarak nitelendirilmektedir¹⁰⁰. Bu kişiler taşıyıcıya sözleşme ile bağıdır¹⁰¹. Her ne kadar bahsi geçen sözleşmeyle taşıyıcı yüklendiğı taşıma işini bir başka kişiye devretmiş olsa da; taşımanın tamamından sorumlu tutulacağını daha önce zikretmiştik.

Ara taşıyıcılardan başka, âkit taşıyıcının adamları da taşımanın ifasında yer alabilirler. Bu kişiler, âkit taşıyıcının yanında çalışır ve emir ve talimat yönünden âkit taşıyıcıya bağıdır¹⁰². Türk Borçlar Kanunu'nun 66'ncı maddesinde zikredilen adam çalıştırmanın sorumluluğı kapsamında olduğu gibi, taşıyıcı emrinde çalışanların fiil ve

⁹⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 87; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 28/29.

⁹⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğı, s.21

¹⁰⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğı, s.21

¹⁰¹ Adıgüzel, s. 107.

¹⁰² Oğuzman/Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler s.427; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, s.503-504; Adıgüzel, s.104.

davranışlarından bizzat sorumlu olur. Kaldı ki kanun koyucu, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyıcının kendi adamları ve taşıma işi için yararlandığı kişilerin görevlerini ifa ederken meydana gelen fiil ve ihmallerden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olacağını açıkça zikretmiştir¹⁰³(TTK m. 879.).

Taşıyıcının kullandığı kişiler ise; taşıyıcının adamları haricinde kalan, taşımanın belirli bir kısmına veya aşamasına katılan kişilerdir¹⁰⁴. Doğrudan doğruya taşıma işine katılmasalar dahi; dolaylı olarak bir işin görülmesinde kullanılmaları bile kâfidir. Dolayısıyla taşıyıcı ile bu kişiler arasında sürekli bir ilişki bulunmadığını söyleyebiliriz.

V. SÖZLEŞMENİN ŞEKLİ

1. Şekil Serbestisi

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıma sözleşmesi için herhangi bir şekil şartı hükmedilmiş değildir. Bu nedenle 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 12'inci maddesinde zikredilen, sözleşmenin herhangi bir şarta bağlı olamayacağı yani şekil serbestisi ilkesinin geçerlilik şartı olarak uygulanabileceğinin kabulü gerekir. Dolayısıyla tarafların taşıma sözleşmesini, ister yazılı şekilde ister sözlü şekilde akdedebilmelerine imkân tanınmıştır¹⁰⁵. Taraflar dilerse sözleşmeyi noterde resmi şekilde düzenleyebilir ya da tarafların sözlü açıklamaları ile taşıma sözleşmesi kurulabilir. Bununla beraber; sözleşmeyi tevsik eden bazı belgeler Türk Ticaret Kanunu'nda hüküm altına alınmıştır.

Bahsi geçen belgeler, eski 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda "*taşıma senedi*" ve "*taşıma ilmühaberi*" olarak karşımıza çıkmakta idi. Kanun koyucu, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda bu belgeleri "*Taşıma sözleşmesinin uygulanması*" başlığı altında

¹⁰³ Yargıtay 11. H.D, 13.09.2017, E. 2016/5629, K. 2017/4303.

¹⁰⁴ Adıgüzel, s. 106.

¹⁰⁵ Oğuzman/ Öz, Borçlar Hukuku s.24; Tekinay /Akman/ Burcuoğlu/ Altop, Borçlar Hukuku s.79; Zapata,T.Tahsin, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2013, s.110 ;Zevkliler, Aydın, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2001, s.53.

“*taşıma senedi*” ve “*yük senedi*” olarak zikretmeyi uygun görmüştür. Anılan her iki belgede her ne kadar kıymetli evrak vasfına haiz olmasalar dahi, eşyayı temsil etme yetkisine ve sözleşmeyle ilgili bazı hususlara haizdirler¹⁰⁶. Ancak yukarıda bahsedildiği üzere kanun koyucu madde üst kenar başlığını taşıma sözleşmesinin uygulanması adı altında zikretmişse de, başlığı izleyen maddelerde taşıma sözleşmesinin varlığını oluşturan koşullar ele alınmış değildir¹⁰⁷. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin herhangi bir şekil şartı bulunmayan¹⁰⁸, rızaî bir borçlar hukuku sözleşmesi olduğunu kabul etmek gerekir.

2. Sözleşmeyi Tevsik Eden Belgeler

a. Taşıma Senedi

aa. Şekli

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 856’ncı maddesinde, taşıma senedinin taraflardan birinin istemi üzerine ve üç nüsha şeklinde düzenleneceği hüküm altına alınmıştır. Kanun koyucu taşıma senedini her ne kadar taşıma sözleşmesiyle ilişkilendirmiş olsa da, taşıma senedinin düzenlenmesini zorunlu tutmamıştır. Taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin şekil şartı olmayıp; taşıma senedi düzenlenmesi dahi, tarafların birbirleriyle uyumlu ve karşılıklı irade beyanlarının varlığıyla sözleşme kurulmuş olur. Taşıma senedinin varlığı, taşıma sözleşmesinin varlığına etki etmeyip, sadece ispat yönünden önem arz eder¹⁰⁹.

Anılan kanun maddesinde, taşıma senedinin üç nüshasından birinin gönderende, birinin taşıyıcıda, birinin de eşyayla birlikte olacağı hüküm altına alınmıştır. Taşıma senedi her ne kadar çoğunlukla gönderen tarafından düzenleniyor olsa da; taşıyıcı tarafından düzenlenmesi de mümkündür¹¹⁰. Taşıma senedi genellikle gönderen

¹⁰⁶ Can, s. 27.

¹⁰⁷ Eriş, s. 312.

¹⁰⁸ Eriş, s. 327-328. (Y. 11. HD. 18.09.2014 – E.2881/ K.14032)

¹⁰⁹ Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 112.

¹¹⁰ Eriş, s. 313.

tarafından düzenlenip, imzalanmakla birlikte; gönderen taşıma senedini taşıyıcının da imzalamasını isteyebilir. Bu imza Türk Ticaret Kanunu'nun 1526'ncı maddesinin ikinci fıkrası hükmü gereğince; elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklindeki mekanik veya elektronik bir araçla atılabilir. Taşıma senedinin anılan şekillerde imzalanması mümkündür.

Eski Türk Ticaret Kanunu'nun 768'inci maddesi yerine getirilen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 856'ncı maddesi, tam anlamıyla eski hükmü karşılamamaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 858'inci maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıma senedi sadece taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına dair kanıtlayıcı özelliktedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 856'ncı maddesinin ikinci fıkrasında kanun koyucu, eşyanın tesliminin dahi sözleşmenin kurulması açısından bir irade beyanı olarak kabul etmesi gerektiğini anlatmak istemiştir. Dolayısıyla taşıma senedi sadece taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil eder¹¹¹. Yani taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile; eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi, karşılıklı irade beyanlarının uyuşarak sözleşmenin kurulmuş olduğunun karinesi niteliğindedir¹¹². Bununla anlatılmak istenen aslında taşıma senedinin sözleşmenin kurucu bir unsuru olmadığı, sadece bildirici fonksiyonu olduğudur¹¹³. Ayrıca belirtmek gerekir ki, bahsedilen karineler taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen ve taşıyıcı açısından sonuç doğurur¹¹⁴. Aksi takdirde, taraflardan sadece birinin senedi imzalaması, karinelerin uygulanmasına engel teşkil eder ve sadece Hukuk Muhakemeleri Kanunu kapsamında genel ispat kurallarına tabi olur¹¹⁵.

bb. İçeriği

Türk Ticaret Kanunu'nun 857'inci maddesinin birinci fıkrasında taşıma senedinde bulunması gereken asgari unsurlar ele alınmış olup; anılan maddenin ikinci fıkrasında tarafların istemeleri halinde, birbirlerine uygun iradeleri çerçevesinde ihtiyari olarak

¹¹¹ Can, s. 28, 34.

¹¹² Zeyneloğlu, s.29-30; Eriş, s. 325. (Y. 11. HD. 20.10.2014 – E.3241/K.16042)

¹¹³ Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 112.

¹¹⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 111.

¹¹⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 111. (naklen Koller, s. 117.)

başka kayıtların da senede eklenebileceği hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla taraflar kendileri açısında ispat kolaylığı sağlayabilmek için, istedikleri kayıtları aralarında anlaşmak suretiyle taşıma senedine ekleyebilir¹¹⁶. Birinci fıkrada sayılan asgari unsurlara ilave edilecek bu yeni kayıtlar senedin taşıma senedi olma niteliğini etkilemeyecektir¹¹⁷.

Anılan madde hükmünce bir taşıma senedinin bulundurması gereken asgari unsurlar;

- Düzenlenme yeri ve tarihi
- Gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi
- Taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi
- Eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer
- Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi
- Gerektiğinde bildirim adresi
- Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşidi ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretler
- Taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaralar
- Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı
- Taşımanın yapılacağı süre
- Kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslim kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kayıt
- Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar
- Eşyanın gümrük ve diğer resmî işlemlerine ilişkin talimatlar

¹¹⁶ Eleştiri için bkz. Eriş, s. 362.

¹¹⁷ Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 117.

- Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşmedir.

Sayılan bu unsurlar, kanunda taşıma senedinin içermesi gerekenler olarak zikredilmiştir.

Ayrıca eşya türlerinin farklılığı ve değişik araçlara taşıma yapılabilmesinden ötürü her iki taraf ayrı ayrı taşıma sözleşmesi düzenleyebilir¹¹⁸.

Taşıma senedi gerçeğe uygun olmayan unsurlar içerdiği takdirde, taşıyıcı ve gönderen bu durumdan sorumlu olur. Özellikle de sorumsuzluk hali için bu durum geçerlidir.

cc. İspat Fonksiyonu

Kanun koyucu taşıma senedini bir kıymetli evrak olarak kabul etmemekle beraber, sözleşmenin her iki tarafının imzaladığı bir ispat aracı olarak kabul etmiştir¹¹⁹.

Yukarıda bahsedildiği gibi; taşıma senedinin, sözleşmenin kurulmasında veya geçerliliğinde herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Dolayısıyla taşıma senedinin sadece karine işlevi olduğunu söyleyebiliriz. Taşıma senedinin bu karine işlevini yerine getirebilmesi için, şeklen kanuna uygun düzenlenmiş olmalı ve Türk Ticaret Kanunu'nun 858'inci maddesinde hüküm altına alınan kayıtları içermesi gereklidir. Ayrıca her şeyden önce taşıma senedinin ispat işlevini yerine getirilebilmesi için, senedin altı her iki taraf tarafından imzalanmalıdır. Ancak bu şekilde düzenlenmiş senedin ispat gücünün tam bir karine oluşturduğundan söz edilir.

Her ne kadar taşıma senedi sözleşmeye etki etmiyor olsa da; taşıma senedinin düzenlenebilmesi için öncelikle bir taşıma sözleşmesi mevcut olmalıdır. Taşıma

¹¹⁸ Can, s. 32.

¹¹⁹ Bozkurt, Ticaret Hukuku V, s. 203.; Eriş, s. 367.

senedinin düzenlenmesi kural değilse de, uygulamada taşıma için kullanılan en temel belge olarak karşımıza çıkar¹²⁰.

Taşıma senedinin genel olarak her iki tarafça da imzalanması gerekse de, bazen sadece gönderen tarafından imzalanmış olabilir. Sadece taşıyıcının imzasını taşıyor ise, bu artık bir tesellüm senedir¹²¹. Sadece gönderenin imzaladığı taşıma senetlerinin ispat fonksiyonu oldukça sınırlıdır. Ayrıca bu şekilde imzalanmış olan senetlerin daha çok taşıyıcının lehine ispat görevi gördüğü söylenebilir¹²².

Her iki tarafın imzası bulunan taşıma senetleri, bazı yönden kanıt bazı yönden karine oluşturur. Taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına dair kanıt oluşturur¹²³. Eşya ve ambalajının taşıyıcı tarafından eşyanın teslim alındığı sırada dış görünüşü bakımından iyi durumda olduğuna, taşınan paket sayılarının, işaretlerinin senette belirtilen kayıtlarla uyumlu olduğuna karine teşkil eder¹²⁴. Gönderenin talebi üzerine; taşıyıcı taşıma senedini imzaladığı vakit her iki taraf da belirli bazı kanıtlara ve kanuni karinelere sahip olur¹²⁵.

Kanun koyucu yukarıda anılan kanun maddesinin ikinci ve üçüncü fıkrasında; taşıyıcının eşyayı teslim aldığı sırada eşyanın ve ambalajının dış görünüş bakımından iyi durumda bulunduğuna, taşınan paketlerin sayısının işaretlerin ile numaraların taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna ve eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı ya da taşınacak paketlerin içeriğinin taşıma senedinde belirtilen kayıtlara uygun olduğuna karine oluşturduğunu hüküm altına almıştır. Ancak taşıma senedinde belirtilen nitelikler eşyada mevcut değilse ve taşıyıcı gönderenin bu karineden yararlanmasını engellemek isterse, taşıma senedine çekince

¹²⁰ Akıncı, Z; s. 43; Yılmaz, Müteakip Taşıma, s.47; Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 118.

¹²¹ TTK m. 858 gerekçesi.

¹²² Can, s. 33.

¹²³ Can, s. 33.

¹²⁴ Can, s. 33.

¹²⁵ Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 118.

koyarak bu durumun önüne geçebilir¹²⁶. Anılan maddenin üçüncü bendinde her ne kadar taşıyıcının taşıma senedinde belirtilen unsurları denetlemesi gerektiği hüküm altına alınmış olsa da; denetlemeye elverişli araçlar taşıyıcıda mevcut değilse taşıma senedine çekince konulabilir. Bu sayede taşıyıcı yaşayacağı hak kaybının önüne geçebilecektir.

Yukarıda anılan maddenin üçüncü fıkrasında; eşyanın net olmayan ağırlığı, içeriği ve miktarı hakkında taşıma senedinde belirtilen kayıtlar taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve denetleme neticesinde taşıma senedi taraflarca imzalanmışsa; artık taşıma senedinde belirtilen bu niteliklerin gerçeğe uygun olduğu karinesi hüküm altına alınmıştır.

Gönderenin talebi doğrultusunda yapılacak denetleme, taşıyıcının denetlemeye uygun teknik araç ve gereçleri mevcut olduğu haller için taşıyıcı açısından yükümlülük oluşturur (bkz. TTK m. 858/IV) . Taşıyıcı kendisinden istenen denetimden ötürü bir takım giderlere katlanmak zorunda kalmış ise; taşıyıcı bu giderlerin tazminini gönderenden isteyebilecektir.

Taşıma senedinde yapılan tek taraflı değişiklikler, kural olarak senedin ispat gücünü etkilemez. İspat gücünün etkisi eşyanın gönderilene teslimi ve gönderilenin eşyayı kabulü ile başlamakla birlikte; taşıma senedinin karine işlevi görmesinden dolayı aksi her zaman ispat edilebilir nitelikte olduğu unutulmamalıdır. Taşıma senedinin varlığı, eşyanın gönderilene uygun teslim edildiği anlamı taşıyacağından; ödeme yönünden de önemli bir işlev üstlendiğini söylemek mümkündür.

b. Yük Senedi

aa. Şekli

Yük senedi Türk Ticaret Kanunu'nun 859'uncu maddesinde; taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu hallerde gönderenin talebi üzerine taşıyıcı tarafından oluşturulan, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgi içeren bir belge olarak zikredilmiştir.

¹²⁶ Zeyneloğlu, s. 175; Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 118.

Bu belge aynı zamanda eski 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda bulunan taşıma ilmühaberine de karşılık gelir¹²⁷. Kanun koyucu esasen eski Türk Ticaret Kanunu'nun 770'inci maddesindeki "ilmühaber" kenar başlığını, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda "yük senedi" olarak değiştirmiştir. Bu sayede anılan madde güncellenmiş, mehz CMR ile uyumlu hale gelmiştir¹²⁸.

Yük senedi, taşıma belgesinin düzenlenmediği hallerde, gönderenin arzusuna binaen eşya ve taşıma hakkında yeterli düzeyde bilgi içerecek şekilde taşıyıcı tarafından düzenlenip, imzalanır. Yük senedi, taşıyıcının taşımak üzere teslim aldığı eşyaların senette belirtilen nitelikleri taşıdığını gösterir bir belgedir¹²⁹. Ayrıca gönderen böyle bir talepte bulunmasa dahi; taşıyıcı yük senedini düzenleyip, gönderene kendisi verebilecektir¹³⁰. Fakat gönderen hâlihazırda zaten bir taşıma senedi düzenlemiş ise, artık tekrar yük senedi düzenlenmesi kanaatimizce gerekli değildir.

bb. İçeriği

Yük senedi, taşıma senedinin düzenlenmediği hallerde eşya ve taşıma hakkında bilgi içeren belge niteliğine haiz olmasından ötürü; kıyas yoluyla Türk Ticaret Kanunu 857'inci maddesi birinci fıkrasında sayılan taşıma senedinin bulundurması gereken hususları içermesi gerektiğini söyleyebiliriz. Yani yük senedi; taşınan malın türünü, miktarını, ambalajının biçimini, gönderenin ve alıcının isim ve adresleri vb. bilgilerinin yer aldığı bir belge olmalıdır. Dolayısıyla yük senedinin taşıma hakkında yeterli miktarda bilgi içermesi gerekir. Yük senedi; taşıma senedinde belirtilmesi gereken kadar çok bilgiyi içermese dahi, geçerli kabul edilmelidir¹³¹. Ayrıca gerektiği

¹²⁷ Eriş, s. 247; Can, s. 34.

¹²⁸ Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 121.

¹²⁹ Arkan, Sabih; Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlerine İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, BATİDER 1978, C. IX, S. 4., s. 1043. ; Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 121.

¹³⁰ Eriş, Gönen; Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku, Ankara, 2015, s. 377.

¹³¹ Eriş, s. 377.

takdirde taşıma esnasında, tehlikeli eşya bulunup bulunmadığına dair açıklayıcı bilgiler içerebilir nitelikte olabilmelidir¹³².

cc. İspat Fonksiyonu

Yük senedi de tıpkı yukarıda bahsettiğimiz taşıma senedinde olduğu gibi, kıymetli evrak şeklinde düzenlenmez. Kıymetli evrak şeklinde düzenlenmiş olsa dahi, daha sonradan kıymetli evrak sayılmaz ve sadece yazılı bir ispat aracı olarak kabul görür¹³³. Dolayısıyla yük senedi; 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 199'uncu maddesi vd. hükümler göre sadece bir kanıt aracı olarak işlev görür.

Taşıyıcı düzenlenen bu belgeye koyacağı ihtirazı kayıtlarla birlikte; taşıdığı yükün özelliklerini, cinsini, eşyanın taşınma şeklini vs. ispat edebilecektir. Taşıma senedinde bahsedildiği gibi; Türk Ticaret Kanunu'nun 858'inci maddesinin ikinci fıkrası burada kıyasen uygulanmak suretiyle, yük senedinin ibraz fonksiyonuna sahip olduğu kabul edilecektir.

Yük senedinin ispat kuvveti taşıma senediyle aynı olmamakla beraber; talimat notu içerdiğine, eşya taşıma sözleşmesine ispat fonksiyonu taşıdığına, sahibine hak talep ettirici nitelikleri olduğuna ve yük senedini elinde bulunduran kişi için eşyanın zilyetlik iddiasına delil olabileceğini söyleyebiliriz¹³⁴.

¹³² Yetiş Şamlı, Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 199.

¹³³ Eriş, s. 377.

¹³⁴ Zeyneloğlu, s. 176.

2. BÖLÜM

TAŞIYICININ EŞYAYI ZAMANINDA TESLİM YÜKÜMLÜLÜĞÜ

I. YÜKÜMLÜLÜĞÜN DÜZENLENME ŞEKLİ

Taşıyıcı eşya taşıma sözleşmesini akdetmekle birlikte; taşımayı taşıma süresi içerisinde gerçekleştirme ve eşyaya özen borcunu yerine getirme yükümlülüklerini asli edim olarak üstlenmiş kabul edilir¹³⁵. Taşıyıcının eşyaya özen borcu; taşıma süresi boyunca eşyanın hâkimiyetinin onda kalmasının bir neticesi olarak karşımıza çıkar¹³⁶. Taşıyıcı taşıma süresi içerisinde eşyayı bir yerden başka bir yere ücret karşılığında taşırken, eşyayı zıya ve hasardan koruyarak teslim aldığı şekliyle ve zamanında gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülük sözleşmenin ifasında özen gösterme borcu veya eşyaya özen gösterme olarak ifade edilir¹³⁷. Hem ulusal hem uluslararası düzenlemelerde taşıyıcının zıya ve hasar hallerinden sorumluluğunun yanı sıra geç teslim halinden sorumluluğu da özel olarak hüküm altına alınmıştır. Özel düzenlemelerle hüküm altına alınan bu sorumluluk halleri haricinde doğabilecek sorumluluk halleri ise, genel hükümler ışığında çözümlenmek üzere bırakılmıştır¹³⁸.

Nitekim Türk Ticaret Kanunu'nun 875'inci maddesinde zikredildiği üzere; taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı zamandan başlayan ve gönderilene teslim ettiği zamana kadar devam eden süre zarfında, eşyanın uğradığı ziyadan, hasardan veyahut eşyanın tesliminin gecikmesinden oluşacak zararlardan sorumlu olur. Anılan madde hükmü incelendiğinde; taşıyıcının sorumluluğu bakımından kusur şartının varlığı aranmamış

¹³⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; Arkan, Sabih; ‘‘Karayolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu’’ Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984 Maçka- İstanbul, s. 103; Adıgüzel, s. 50; Arslan, Kaya; ‘‘Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme ’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II) ’’, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu’na Armağan, C. LVI, S. 1-4, Y. 1988, İstanbul, 1999, s. 239; Atabek, s. 92; Yıldırım, s. 139; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 173.

¹³⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47.

¹³⁷ Yetiş Şamlı, Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 36; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 192.

¹³⁸ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 39; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 107.

olduğu görülmektedir. Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğunu söylemek mümkündür.

Taşıyıcı ve gönderen arasında yapılan taşıma sözleşmesinin esas amacı, taşınması taahhüt edilmiş olan eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği şekli ile zamanında gönderilene teslim edilmesidir. Türk Ticaret Kanunu'nun 875 ve devamı maddelerinde taşıyıcının zıya hasar ve geç teslim nedeniyle doğan sorumluluğu ayrıntılı biçimde ele alınmış olup, biz burada konumuz itibari ile sadece taşıyıcının geç teslim nedeniyle doğan sorumluluğunu ele alacağız.

II. YÜKÜMLÜLÜĞE AYKIRILIK HALİNDE TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

A. Eşyanın Geç Teslimi

Taşıma süresi boyunca eşyanın taşıyıcının bakım ve muhafazası altında olması eşya taşıma sözleşmesinin esaslı unsuru olarak karşımıza çıkar¹³⁹. Taşıyıcı asli edimi olan eşyayı bir yerden başka bir yere götürürken, yüke özen borcunu da üstlenmiş olur. Bu borcun bir neticesi de, taşımaya konu olan eşyanın bir yerden başka bir yere taşıma süresi içerisinde gönderilene teslim edilmesidir¹⁴⁰.

Eşyanın geç teslimi hususuna ilişkin açıklama yapabilmek için öncelikle eşyanın teslimi için gereken sürenin açıklığa kavuşturulması gerekir.

1. Taşıma Süresinin Tespiti

Eşya taşıma işinin tamamlanması için gereken süre, Türk Ticaret Kanunu'nun 873'üncü maddesinde kaleme alınmıştır. Taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesinin tespitinde öncelikli olarak, eşyanın taşınma süresinin belirli olması veya belirlenebilir

¹³⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 147.

¹⁴⁰ Yıldırım, Hakan; Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat, Ankara, 2016, Adalet Yayınevi, s. 163.

nitelikte olması gerekmektedir. Eşyanın taşıma süresi içerisinde taşınıp taşınmadığının belirlenmesi, Türk Ticaret Kanunu'nun 873'üncü maddesinde de işaret edildiği gibi ilk olarak taşıyıcı ile gönderen arasında akdedilen sözleşmede taşıma süresinin belirlenip belirlenmediğine bakılarak anlaşılır. Eğer taraflar aralarında akdettikleri sözleşmede taşıma süresini kararlaştırmışlarsa taşıma süresinin tespitinde bu süre nazara alınır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 873'üncü maddesinde taşıyıcının eşyayı taraflar arasında kararlaştırılan sürede teslim etmesi gerektiği, şayet sözleşme ile bir süre kararlaştırılmamış ise özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul süre içerisinde eşyanın gönderilene teslim edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Taşıyıcı, sözleşme ile süre kararlaştırıldığı takdirde, bu süre içerisinde eşyayı teslim etmekle yükümlüdür¹⁴¹. Sözleşmede geçen bu sürenin artık kesin süre olduğunu kabul etmek gerekir. Taraflar isterlerse belirledikleri bu süreyi azaltabilirler veya artırabilirler. Kararlaştırdıkları bu ikinci yeni sürenin de kesin süre olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

Sözleşme ile taşıma süresi kararlaştırılmamış ise; Türk Ticaret Kanunu'nun 873'üncü maddesinde anılan makul süre içerisinde taşıyıcı taşıma işini yerine getirmek zorundadır. Anılan Kanun hükmüne göre belirlenen süre içerisinde, taşıma işleminin gereği gibi yapılmadığı veya belirlenen süreden daha geç bir vakitte eşyanın gönderilene teslim edildiği durumlarda gecikmenin varlığından söz edilecektir¹⁴². Taşımanın gerçekleştirildiği sürenin taşıma süresi için makul sayılıp sayılamayacağı ise her olayın somut özelliklerine göre tespit edilir. Taşımada kullanılan aracın özelliği, yolun durumu, coğrafi koşullar, gönderenin taşıyıcıya vermiş olduğu emir ve talimatlar gibi hususları göz önünde bulundurarak hâkim somut olaya göre makul süreyi tespit edecektir¹⁴³.

¹⁴¹ Yargıtay 11. H.D, T. 11.01.107, E. 2016/882, K. 2017/187.

¹⁴² Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 44; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 182; Kaya, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, s. 948; Akıncı, Z, s. 126; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 123; Yazıcıoğlu, Emine, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları Karşılaştırmalı Olarak), Beta Yayınları, 1. Bası, İstanbul, 2000, s. 82; Yıldırım, H., s. 163.

¹⁴³ Akıncı, Z.; s. 128- 129.

Taşıma hukukunda eşyanın geç tesliminden bahsedebilmek için; eşyanın taşınma süresinin belirlenmesinin yanı sıra taşıma süresinin başlangıcının ve sonunun belirlenmesi de önem arz eder. Taşıma süresinin başlangıcını eşyanın taşıyıcı tarafından gönderenden alınması, taşıma süresinin sonunu ise eşyanın gönderilene teslim edildiği tarih ifade eder.

Eşya taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma süresinin başlangıcını ne zaman olarak kararlaştırmışlarsa o tarihin taşıma süresinin başlangıcı olarak kabul edilmesi gerekir. Fakat taraflar sözleşmede taşıma süresini belirledikleri halde, taşıma süresinin başlangıcını ayrıca hüküm altına almamış olabilirler. Taşıma süresinin başlangıcının sözleşmede hiç bahsedilmediği veyahut bahsedilse dahi sadece gönderilene teslim edilmesi gereken sürenin belirlendiği durumlarda; taşıma süresinin başlangıcının tespit edilmesi de oldukça güç olacaktır. Taşıma sözleşmesi eşyanın taşıyıcıya tesliminden önce imzalanmış olabilir veyahut eşyanın teslim edilmesinden bir süre sonra taşıma sözleşmesi akdedilmiş olabilir. Bu gibi durumlarda, taşıyıcının eşyaları fiilen teslim aldığı tarihte taşıma işine başladığı kabul edilir¹⁴⁴. Taşıma süresinin başlangıcı, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarih olarak kabul edileceğinden; taşıma süresinin başlangıcını tespit etmede eşya taşıma sözleşmesinin akdedildiği tarihin bir önemi olmadığını söyleyebiliriz¹⁴⁵.

Taşıma süresinin belirlenmesi herhangi bir şekil şartına bağlı olmadığından tarafların aralarında zımnî şekilde taşıma süresini belirlemeleri de mümkün olacaktır¹⁴⁶. Eşyanın belirli bir tarihte gönderilene teslim edilmesi taraflar arasında kararlaştırılmış ise her ne kadar taşıma süresi net olarak ifade edilmemiş olsa dahi, tarafların süre konusunda anlaşmış olduklarının kabulü gerekir¹⁴⁷.

¹⁴⁴ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 150/151.

¹⁴⁵ Aydın, s. 100-101.

¹⁴⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62; Akıncı, Z.; s. 127; Sözer, Bülent; “ Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu” Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XII, S. 4, 1984, s. 35; Kaya, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, s. 959; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 127; Aydın, s. 100; Yıldırım, s. 165, Karan, s. 521.

¹⁴⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62; Adıgüzel, s. 121.

a. Taşıma Süresinin Taraflarca Kararlaştırılması

Eşya taşıma sözleşmesi taraflar arasında karşılıklı irade beyanları ile akdedilen bir sözleşme olup, taşıyıcı ve gönderenin taşıma süresini ve gönderilene teslim edilmesi gereken süreyi serbest bir şekilde belirleyebilecekleri Türk Ticaret Kanunu'nun 873'üncü maddesinde hüküm altına alınmıştır. Farklı taşıma sözleşmeleri ile aynı yere yapılacak olan eşya taşımalarında aynı araç kullanılıyor olsa bile farklı süreler belirlenebilmesine imkân tanınmıştır¹⁴⁸. Fakat her ne kadar süre tarafların iradeleri ile serbestçe belirlenebilecek bile olsa, taşıma süresinin gecikmenin mümkün olmayacağı uzunlukta belirlenebilmesine hukuken imkân yoktur¹⁴⁹. Taraflar taşıma süresini serbest şekilde belirleyebilme yetkisine sahip olsalar bile; kanun koyucu taraflara tanınan bu irade serbestisine bir sınırlama getirmiştir (bkz. TTK m. 874). Taşıyıcının sorumluluğunu etkileyecek veya sorumluluğun önceden kaldırabilmesine imkân tanıyacak olan her türlü sözleşme hükmü geçersiz kılınmıştır. Dolayısıyla eşyanın geç teslim edilmesinin imkânsız kılınması sonucunu doğuran ve taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıracak şekilde taşıma süresinin kararlaştırılmış olması halinde; tarafların belirlediği bu taşıma süresi geçersiz sayılacaktır¹⁵⁰. Benzer şekilde taşıyıcının eşyayı taşımamasını objektif olarak imkânsız kılacak şekilde bir sürenin belirlenmiş olması halinde; Türk Borçlar Kanunu'nun 27'inci maddesinde anıldığı üzere, sözleşme ile kararlaştırılmış sürenin kesin hükümsüz olduğu kabul edilecektir¹⁵¹. Her iki halde de eşya taşıma sözleşmesinin taşıma süresi ile ilgili hükmü sözleşme ile hiç akdedilmemiş gibi kabul edilir.

Taraflar eşya taşıma sözleşmesiyle süreyi belirleyebilecekleri gibi, ayrıca taşıma sözleşmesine bağlı olarak düzenlenen taşıma senedinde de süreyi düzenlenmiş olabilirler. Belirlenen bu süre taşıma senedinde gösterilebiliyor iken, taşıma senedinde süresinin belirtilmemiş olması veya taşıma senedinin hiç yahut usule uygun

¹⁴⁸ Kıran, Taşıma Ücreti; s. 194.

¹⁴⁹ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 126/127; Uslu, Murat; CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2010, s. 76/77; Kıran, Taşıma Ücreti; s. 194;

¹⁵⁰ Kıran, Taşıma Ücreti; s. 195.

¹⁵¹ Akıncı, Z.; s. 128; Aydın, s. 102; Uslu, s. 76/77; Kıran, Taşıma Ücreti; s. 195.

düzenlenmemiş olması, taşıma senedinin geçerliliğini etkilemeyecek ve taraflar arasında belirlenen sürenin varlığı açısından bir sorun oluşturmayacaktır.

Taraflar arasında taşıma süresinin kararlaştırılmış ancak taşıma senedinde gösterilmemiş olduğu durumlarda süreye ilişkin anlaşmanın mevcut olduğunun başka kanıtlarla da ispatlanması mümkün olacaktır¹⁵². Yine de unutulmaması gereken husus taşıma senedinin aksi ispat edilinceye kadar delil hükmünde kabul edileceğidir. Dolayısıyla taşıma senedi, aksi her zaman ispat edilebilir bir evrak niteliğine sahiptir.

aa. Taşıma Süresinin Taşıma Senedinde Belirlenmesi

Taşıma senedi; Türk Ticaret Kanunu'nun 856'ncı ile 858'inci maddeleri arasında düzenlenmiş olmakla beraber; kanunda taşıma senedi hakkında herhangi bir tanım yapılmamıştır. Taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenen bir belge olduğu halde, düzenlenmesi zorunlu bir belge değildir.

Taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenen taşıma senedinde eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarih ile eşyanın belirli bir yerde gönderilene teslim edileceği tarih belirtilmiş ise, taşıma süresinin taraflarca belirlendiği kabul edilmelidir. Taşıma süresi gönderen tarafından doğrudan taşıyıcıya eşyanın teslim edildiği tarih ve gönderilene teslim edilecek tarih belirtilmek suretiyle belirlenebileceği gibi; taşıma süresinin hesaplanabilmesi mümkün olacak ifadeler kullanılarak belirlenebilmesinde de bir sakınca yoktur. Belli bir zaman dilimi net ifade edilmemiş olsa dahi, yine belirli bir taşıma süresinin varlığından söz etmek mümkündür.

Taşıma senedinde eşyanın gönderilene teslim edileceği tarihin yazılmasına ilişkin kaydın varlığı zorunlu olmamakla beraber¹⁵³, eğer taşıma senedi düzenlenmişse eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına dair bir kayıt bulunmalıdır. Taşıma senedinin düzenlenme tarihinin, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarihi belirlediği

¹⁵² Aydın, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 99.

¹⁵³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 96.

söylenbilir¹⁵⁴. Ayrıca her ne kadar taşıma senedinde taşıma süresinin belirtilmesi bir zorunluluk olmasa dahi, taraflarca süre kararlaştırılmış ise, kararlaştırılan taşıma süresi senette gösterilmelidir. Sürenin taşıma senedine yazılmadığı hallerde, taşıma süresinin taraflar arasında kararlaştırılmış olduğunu iddia eden taraf iddiasını ispat etmekle yükümlü olacaktır¹⁵⁵.

bb. Taşıma Süresinin Taşıma Sözleşmesinde Belirlenmesi

Taşıma sözleşmesinin geçerliliği belirli bir şekil şartının varlığına bağlı olmadığından, taşıma sözleşmesine ilişkin taşıma senedinin düzenlenmesinin de zorunlu olmadığını yukarıda ifade etmiştik. Taşıma senedinin mevcut olmadığı veya taşıma senedi düzenlendiği halde yeterli geçerlilik koşullarının oluşmadığı veyahut taşıma süresinin taşıma senedinde hiç gösterilmediği durumlarda olabilir. Taraflar taşıma süresini karşılıklı irade beyanları ile oluşturulan taşıma sözleşmesinde belirlemiş olabilirler. Bu durumda tarafların uyuşan beyanları doğrultusunda taşıma süresi sözleşmede belirlenmiş süre olarak kabul edilecektir. Çünkü taşıma süresinin belirlenmesinde taraf iradelerinin esas alınması gerekir. Dolayısıyla taraflar arasında belirlenen sürenin kesin süre olarak kabul edilmesi uygun olacaktır. Taraflar isterlerse belirledikleri süreyi, taşıma başladıktan sonra dahi uzatabilirler¹⁵⁶.

b. Taraflarca Kararlaştırılmayan Hallerde Taşıma Süresinin Belirlenmesi

Eşya taşıma sözleşmesinde sürenin taraflarca belirlenmiş olduğu durumlarda, süre kesin süre olarak kabul edilir ve ancak tarafların izni ile uzatılıp kısaltılabilir. Fakat sözleşme serbestisi ilkesi gereği tarafların sözleşme ile süreyi belirleme zorunlulukları olmadığından; süre açık veya zımni olarak hiç kararlaştırılmamış da olabilir¹⁵⁷. Sürenin sözleşme ile kararlaştırılmamış olması, taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemeyeceği gibi; söz konusu taşımaya konu olan eşyanın belirli bir süre içerisinde

¹⁵⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 106.

¹⁵⁵ Aydın, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 100; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 151.

¹⁵⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 121.

¹⁵⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62.

taşınması gerektiği gerçeğini de değiştirmeyecektir¹⁵⁸. Elbette taşıma süresinin belirlenmemiş olması taşıma işinin belli bir süre ile sınırlandırılmadığı anlamını taşımayacaktır. Kanun koyucu eşya taşıma sözleşmesinde süreye ilişkin herhangi bir hüküm belirlenmediği durumlarda sürenin tespiti için özenli bir taşıyıcının eşyayı taşınması için gereken makul süre kriterinden hareket etmiştir.

Kanun koyucu her ne kadar makul süreden bahsetmiş olsa da; makul süre kavramını net bir şekilde açıklamamıştır. Aynı şekilde CMR’de de makul süre tanımı yapılmamış olmakla birlikte¹⁵⁹; gecikme¹⁶⁰ kavramı ele alınırken sürenin taraflarca kararlaştırılmadığı durumlar için, somut taşımanın özellikleri dikkate alınarak basiretli¹⁶¹ bir taşıyıcıdan beklenen makul taşıma süresinin aşılması şeklinde ifade edilmiştir. Doktrinde makul süre kavramı; somut olayda özenli bir taşıyıcının taşıma işini gereği gibi yerine getirip işi sonuçlandırması için gereken zaman dilimi olarak ifade edilmektedir¹⁶².

Makul sürenin hesaplanmasında; taşıtın cinsi, taşıma eşyasının miktarı, taşıma güzergâhı, gönderenin taşıyıcıya verdiği talimatlar, coğrafi koşullar ve somut olay şartlarına göre değişen objektif unsurlar da önem arz eder¹⁶³. Her ne kadar bu unsurlar

¹⁵⁸ Okay, Navlun Muhakemeleri, s.214-215; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 664.

¹⁵⁹ Yıldırım, s. 163.

¹⁶⁰ CMR geç teslim yerine “gecikme” kavramını kullanmıştır.

¹⁶¹ Aydın, s. 102. (naklen “CMR’nin Resmî Gazete’de yayınlanan çevirisinde “gayretli bir taşımacıya gerekli bir zamandan” bahsedilmişse de ifadeyi, hem CMR’nin İngilizce metnini göz önünde bulundurarak, hem de daha hukukî ve yerleşmiş kavramları içeren bir söyleyiş kullanarak “ basiretli bir taşıyıcı için gereken makul süre” şeklinde okumanın doğru olacağını düşünüyoruz.”) Mehzaz CMR basiretli terimini uygun görmüşse de 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu “*özenli bir taşıyıcı*” tabirini kullanmayı uygun görmüştür.

¹⁶² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63; Gençtürk, s. 128; Kaya, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 960; Akıncı, Z., s. 128- 129; Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 1045; Sopacı, s. 43; Aydın, s.99-102; Yıldırım, s. 163; Karan, Cmr Şerhi, s. 521 vd; Yeşilova Aras, s. 15 vd; Aksoy, s. 162.

¹⁶³ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63; Gençtürk, s. 123; Kaya, Hatemi’ye Armağan, s.960; Akıncı, s. 128/129; Yazıcıoğlu, Emine; “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk” , Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Y. 22, S. 2, 2002, s. 1045; Sopacı, Birgül; “CMR Kapsamında Taşımalar ve Sigorta” III. Tebliğ, Sigorta Hukuku Dergisi, S. 1, 2005, s. 43; Aydın, s. 102. Yeşilova Aras, Ecehan; Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması Ve Teslimde Ödeme, Ankara, 2010, Adalet Yayınevi, s.18; Arkan, s. 63; Adıgüzel, 121; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 82; Aydın, s. 102; Gençtürk, s. 128.

her somut olaya göre değişkenlik arz ediyor olsa da; değerlendirilmesi objektif biçimde yapılmalıdır¹⁶⁴. Örneğin, taşımanın yapılacağı güzergâhta heyelan meydana gelmesi sonucu yollar kapanmış ve eşyanın tesliminde gecikme meydana gelmiş olabilir¹⁶⁵. Örnek verilen olayda eşyanın taşıma süresi hesaplanırken meydana gelen heyelan göz önüne alınmaz. Heyelan olayının meydana gelmesi, gecikmenin mevcudiyetini etkilemeyecek; sadece gecikme sebebi ile meydana gelen zarardan taşıyıcının sorumlu tutulup tutulamayacağı konusunda nazara alınacaktır¹⁶⁶.

2. Geç Teslim Kavramı

Taşıyıcının, teslim etmek üzere almış olduğu eşyayı sözleşmede kararlaştırılan süre içerisinde veya Türk Ticaret Kanunu'nun 873'üncü maddesinde belirtilen süreler içerisinde varma yerine götürerek orada gönderilene teslim etmekle yükümlü kılındığını ifade etmiş idik. Eşyanın teslimi için gereken süre aşıldıktan sonraki bir tarihte eşyanın gönderilene teslim edilmesi, taşıyıcının üstlendiği borcu gereği gibi yerine getirememesi anlamına gelir ve geç teslim veya gecikme¹⁶⁷ olarak adlandırılır. Mehaz CMR "gecikme" kavramını kullanmış olmakla birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nda her iki kavramın da kullanımına yer verilmiştir. Kanun koyucu kavramın kullanımını konusunda dil birliğini sağlayamamış kimi yerde geç teslim kimi yerde ise CMR'de daha çok benimsenen gecikme kavramını kullanmayı uygun görmüştür¹⁶⁸.

Taşıyıcı; taşıma konusu olan eşyayı istediği zaman teslim edemeyecektir¹⁶⁹. Taşıyıcının eşyayı teslim etme yükümlülüğüne aykırı biçimde eşyayı teslim etmesinde

¹⁶⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63; Kara, Hacı; Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul, 2014, s. 157; Yetiş Şamlı, Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 42/43; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 127; Aydın, 102; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 198.

¹⁶⁵ Yetiş Şamlı, Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 43.

¹⁶⁶ Yetiş Şamlı, Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 44.

¹⁶⁷ Mehaz CMR daha çok anılan tabiri kullanmayı uygun görmüştür.

¹⁶⁸ Her ne kadar iki kavramın kullanılması karmaşaya yol açıyor ise de, biz geç teslim kavramını kullanmayı daha uygun buluyoruz.

¹⁷⁰ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 39; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 182; Kaya, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, s. 948; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 82; Akıncı, Z., s. 126; Yıldırım, s. 163; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 123.

meydana gelen gecikme yani eşyanın teslim süresini aşan bir vakitte gönderilene teslim edilmesi halinde, eşyanın geç tesliminin varlığından söz edilecektir¹⁷⁰. Bununla birlikte eşya taşıma sözleşmesinde her türlü geç teslim mutlak surette taşıma süresinin aşıldığı anlamına gelmeyecektir¹⁷¹. Taşıma sözleşmesi kapsamında, taşıyıcı eşyayı iki farklı sebepten ötürü geç teslim etmiş olabilir. Eşyanın gönderenden teslim alınma aşamasındaki gecikmeden dolayı eşya geç teslim edilebileceği gibi, eşyanın gönderenden zamanında teslim alınmasına rağmen taşıma süresinde oluşan gecikmeden ötürü eşya gönderilene geç teslim edilmiş olabilir¹⁷². Taşıyıcının sorumlu tutulacağı gecikme taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonra meydana gelen gecikmedir¹⁷³. Taşıyıcı eşyayı gönderenden kendi kusur olmaksızın geç teslim aldığı halde; artık taşıyıcının başlangıçtaki eşyayı teslim alma aşamasındaki gecikmesinden ötürü sorumlu tutulması halin icabı gereği söz konusu olmayacaktır¹⁷⁴.

Eşyanın geç tesliminden bahsedebilmek için birincil koşul elbette eşyanın gönderilene tam ve eksiksiz şekilde teslim edilmiş olmasıdır¹⁷⁵. Her ne kadar eşya gönderilene bir şekilde teslim edilmiş ise de; taşıyıcı sözleşmenin ifasını gereği gibi yerine getirmemiş olup, gönderenin sözleşmenin yapıldığı zamanki beklentisi karşılamış da değildir¹⁷⁶. Ancak eşyanın taşınma süresinin aşılmış olmasına rağmen eşya hiç teslim edilmemişse artık gecikmeden bahsetmek mümkün olmayacaktır. Zira böyle bir durumda eşyanın geç teslim edilmesi değil; zıya söz konusu olacaktır.

¹⁷⁰ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 39; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 182; Kaya, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, s. 948; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 82; Akıncı, Z., s. 126; Yıldırım, s. 163; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 123.

¹⁷¹ Kaya, Arslan; Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II) , İÜHFM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı, C. LVI, S. 1-4, İstanbul, 1998, s. 249; Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 54.

¹⁷² Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 125; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 193.

¹⁷³ Aydın, s. 97; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 193.

¹⁷⁴ Karan, s. 311-313; Uslu, s. 77; Akıncı, S.; s. 126; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 192; Kaya, Sorumluluk Esasları, s. 249.

¹⁷⁵ Karan, s. 313; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 192.

¹⁷⁶ Kıran, Taşıma Ücreti, s. 192.

Eşyanın geç teslimi için, eşyanın illaki gönderilen olarak belirlenen kişiye teslim edilmesi gerekir. Gönderilenden başka bir kişiye teslim edilmesi durumunda veyahut taşıma senedinde belirtilen kişiye teslim edildiği halde taşıyıcının eşyayı eksik teslim ettiği durumlarda; artık taşıyıcının eşyayı geç tesliminden doğan sorumluluğundan değil; taşıyıcının eşyada meydana gelen zıyaı nedeniyle doğan sorumluluğundan söz edilecektir. Her ne kadar bu durumda yine taşıma süresi aşılmış olsa dahi, geç teslimin şartları oluşmayacağından dolayı; zararın geç teslim nedeniyle istenmesi de mümkün olmayacaktır¹⁷⁷. Ancak taşıyıcı eşyayı taşıma süresi içinde arz etmiş fakat gönderen veya gönderilen eşyayı teslim almaktan kaçınmış iseler, bu durumda da taşıyıcıyı eşyanın geç tesliminden dolayı sorumlu tutmak mümkün olmayacaktır. Zira bu halde alacaklı taraf olan gönderilen veya gönderenin temerrüdünden söz edilecektir¹⁷⁸.

Taşıyıcı tarafından eşyanın zamanında teslim edilmemesi, gönderen veya gönderilen açısından bazı zararlar doğurabilmektedir. Örneğin taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesi sebebiyle eşyanın niteliğinde herhangi bir azalma/kayıp oluşabileceği gibi, gönderenin teslim taahhüdünün gerçekleşmemesinden ötürü zarar meydana gelebilir (gönderen ile üçüncü kişiler arasında akdedilen sözleşmelerin feshinin söz konusu olması gibi) . Fakat kanun koyucu zararların tazmini konusunda taraflara tam bir serbest alan bırakmayıp, bu konu için bazı sınırlandırmalar getirmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 882'inci maddesinin üçüncü fıkrasında taşıma süresinin aşılması halinde, taşıyıcının taşıma ücretinin üç katı ile sınırlı olarak sorumlu olacağını hüküm altına almıştır.

Gecikmeye bağlı olarak eşyada zıya ve hasar oluşabileceği gibi başka tür zararların meydana gelmesi de olasıdır. Örneğin, taşıma esnasında gecikmeye bağlı olarak taşınan eşya bozulmuş olabilir veyahut gönderilen üstlendiği taahhüdü zamanında yerine getirememesinden ötürü üçüncü kişilere tazminat ödemek mecburiyetinde kalmış olabilir. Taşıma süresinin aşılması nedeniyle meydana gelen zararın hangi

¹⁷⁷ Yeşilova Aras, s. 19.

¹⁷⁸ Ancak yine de yukarıda bahsettiğimiz gibi taşıyıcının geç teslim sorumluluğuna başvurulabilmesi için birincil koşul eşyanın gönderilene veya gönderene teslim edilmiş olmasıdır. Nitekim taşıyıcının eşya taşıma için gereken sürenin aşıldığı bir zaman diliminde eşyanın taşınmasındaki gecikme nedeni ile gönderen veya gönderilen eşyayı teslim almaktan kaçınmış iseler, eşyayı hiç teslim almadıkları yüzünden davalarını taşıyıcının geç teslim sorumluluğuna dayandırmaları da mümkün olmayacaktır. Aynı görüş için bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 166.

hüküm kapsamında değerlendirileceği kanunda açık biçimde ifade edilmemekle birlikte; kanun koyucu bu konuda net bir ayırımda yapmış değildir. Bu nedenle davacı davasını, ister eşyanın geç teslimi nedenine ister eşyada meydana gelmiş olan ziya ve hasar sebebine dayandırabilmesi mümkün olacaktır. Açılacak davada bu iki halden hangisinin dayanak olarak gösterilmesi gerektiği konusunda kanun koyucu bir ayırım yapmamış olduğundan; davacı davasını seçimlik olarak istediği hükme dayandırabilecektir.

B. Zarar

Eşya taşıma sözleşmesinde taşıyıcının gerek ziya ve hasar gerekse geç teslim nedeni ile sorumlu tutulabilmesi için en önemli unsur zararın meydana gelmiş olmasıdır¹⁷⁹. Eğer bir zarar meydana gelmemişse taşıyıcının hukuki sorumluluğu da oluşmayacaktır¹⁸⁰. Hukukumuzda zarar olarak ifade edilen kavram; bir kişinin malvarlığında, bedensel bütünlüğünde veyahut kişilik haklarında kendi iradesi (rızası) dışında oluşmuş olan azalmayı (eksilme) ifade etmek için kullanılır¹⁸¹. Meydana gelen zarar maddi anlamda bir zarar olabileceği gibi, eşyanın hasarı veyahut malvarlıksal bir zarar olarak da karşımıza çıkabilir¹⁸².

Eşyanın geç teslim edilmesi neticesinde oluşan zarar türü olarak genelde malvarlıksal zararlar karşımıza çıkar. Örneğin, eşyanın gönderilene zamanında teslim edilememesi sonucunda gönderen veya gönderilen üçüncü kişilere karşı edimlerini yerine getiremeyebilir veya eşyanın geç teslim edilmesi sonucu sözleşmeye aykırılık neticesinde cezai şart ödenmek zorunda kalınabilir, söz konusu eşyanın kullanımından mahrum kalınabilir veyahut eşyanın piyasa değerinde düşüş meydana gelmiş olabilir.

¹⁷⁹ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 157; Özdemir, Atalay; Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj ve Yükün Kaybı, hasarı ve Gecikmeden Doğan Zararlar Nedeniyle, Ankara, 1992, s. 71; Birinci Uzun, Tuba; Uluslararası Hava Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 2015, Seçkin Yayınevi, 107.

¹⁸⁰ Kaya, Sorumluluk Esasları, s. 250; Eren, s. 487.

¹⁸¹ Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 282vd. ; Eren, Borçlar Hukuku, s. 472,

¹⁸² Kaya, Sorumluluk Esasları, s. 250.

Yukarıda belirttiğimiz gibi taşıyıcının sorumlu olduğu şey, eşyanın geç teslim edilmesi sonucu meydana gelen zarardır¹⁸³. Dolayısıyla taşıyıcının zarardan sorumlu olması ile ifade edilmek istenen şey de, taşıyıcının bu zararı tazminle yükümlü tutulabilecek olmasıdır. Taşıyıcı; eğer eşyanın geç teslim edilmesi meydana gelmemiş olsa idi eşyanın malvarlığı veya kişisel hakları ile ilgili durumla, geç teslim sonucu eşyanın malvarlığı veya kişisel hakları ile ilgili durum arasındaki farkı tazmin etmekle yükümlü tutulacaktır¹⁸⁴. Taşıyıcının sorumluluğunun oluşabilmesi için evvela zarar oluşmalıdır¹⁸⁵ ki zaten zarar oluşmamış ise artık taşıyıcının hukuki sorumluluğundan bahsetmek de mümkün olmayacaktır¹⁸⁶.

Meydana gelen bu eksilme kişinin malvarlığında oluşmuş ise maddi zararın varlığı; kişisel değerlerinde oluşmuş ise manevi zararın varlığı söz konusu olacaktır¹⁸⁷. Biz de konumuz itibari ile eşyanın geç teslim edilmesine bağlı olarak oluşan maddi ve manevi zararları ele alacağız.

1. Maddi Zarar

Taşıma hukukunda en çok karşımıza çıkacak olan zarar türü maddi zarardır¹⁸⁸. Fiili zararın, yoksun kalınan kârın yanı sıra dolaylı zararın da maddi zarar kapsamına girdiği söylenebilir¹⁸⁹. Fiili zarar olarak ifade edilmek istenen, meydana gelen olay

¹⁸³ Gölcüklü, İlyas; Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu, İstanbul, 2015, XII Levha Yayıncılık, s. 249.

¹⁸⁴ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 157; Birinci Uzun, s.108.

¹⁸⁵ Burada zararın oluşması taşıyıcının sorumluluk şartı olarak aranmakla birlikte; Türk Ticaret Kanunu'nun 875'inci maddesinin üçüncü fıkrasında taşıma süresi aşıldığı takdirde bir zarar meydana gelmemiş olsa bile, taşıyıcının taşıma süresinden daha geç bir sürede eşyayı teslim etmesi halinde taşıma ücretinden gecikme ile orantılı olacak şekilde indirim yapılır.

¹⁸⁶ Eren, Borçlar Hukuku, s.550 vd; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 170.

¹⁸⁷ Tandoğan, Mesuliyet Hukuku, s.330 vd; Eren, Borçlar Hukuku, s.482; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 284.

¹⁸⁸ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 170.

¹⁸⁹ Karan, Cmr Şerhi, s. 315-316, 589-590; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 206, Yetiş Şamlı, Kübra; Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 144.

sonrası doğrudan malvarlığının değeri veya miktarının azalmasıdır¹⁹⁰. Fiili zarar, her zaman malvarlığının aktif kısmının azalması şeklinde karşımıza çıkmaz. Malvarlığının pasif kısmının artışının da fiili zarar olarak kabul edilmesi gerekir¹⁹¹. Eşyanın geç teslim edilmesi sonucu bir zarar meydana gelmemiş ise veyahut taşıma süresinin aşılmış olması ile zarar arasında illiyet bağı bulunmuyorsa¹⁹²; yani geç teslim herhangi bir kayba veya zarara yol açmamışsa (malvarlığındaki aktifinde veya pasifinde) yukarıda bahsettiğimiz gibi taşıyıcının sorumluluğundan bahsetmek mümkün olmayacaktır¹⁹³.

a. Malvarlığının Zarar Görmesi

Eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle hak sahibinin malvarlığında meydana gelen zararlar farklı şekillerde karşımıza çıkabilir. Bu zararları; ziya ve hasardan doğan zararların dışında kalan ve genelde malvarlığındaki belli miktar azalma veyahut elde edilecek kârdan yoksun kalınan zararlar olarak tanımlamak mümkündür. Örneğin, taşınan eşyanın borsa veya piyasa değeri gecikme nedeniyle düşmüş olabilir¹⁹⁴. Eşya üretime katkı sağlayacak türden ise, geç teslim sonucu üretim kaybı oluşabilir veya üretim miktarında azalma meydana gelmiş olabilir. Gecikme nedeniyle üçüncü kişilerle akdedilen sözleşmelerin yerine getirilememesinden ötürü üçüncü kişilerin sözleşmeden dönmesi veya feshi suretiyle gönderen veya gönderilenin malvarlığında azalma meydana gelmiş olabilir. Benzer şekilde, eşyanın boşaltılması için tutulan depoya ödenecek ücret tutarında artış olmuş olabilir. Depo ücretindeki bu artış sebebiyle hak sahibinin malvarlığında eksilme meydana gelebilir. Bu ve bunlar gibi

¹⁹⁰ Eren, Borçlar Hukuku, s. 550 vd; Ayan, Mehmet; Borçlar Hukuku (Genel Hükümler) Güncelleştirilmiş 6. Baskı, Mimoza, Konya, 2010, s. 212; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 171.

¹⁹¹ Kıran, Taşıma Ücreti, s. 204.

¹⁹² Kaya, Sorumluluk Esasları, s. 250.

¹⁹³ Eren, Borçlar Hukuku, s. 487; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 170.

¹⁹⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 100; Eriş, s. 429.

gecikmeye bağlı oluşan birçok sebepten ötürü taşıyıcı; hak sahibinin malvarlığında meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu tutulabilecektir¹⁹⁵.

b. Taşıma Sözleşmesine Konu Olan Eşyanın Zarar Görmesi

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın zarar görmesi ile gecikme arasındaki illiyet bağının öncelikle tespit edilmesi gerekir. Çünkü eşyada oluşan her hasar gecikme sonucunda meydana gelmiş değildir. Örneğin, taşıma işinde kullanılan aracın kazaya karışması sonucu taşınan eşya zarar görmü olabilir veyahut hava koşulları nedeniyle eşya zarar görmü olabilir. Bu gibi hallerde oluşan zarardan taşıyıcının gecikme sebep gösterilerek sorumlu tutulması mümkün değildir. Bu halde meydana gelen zararın kaynağının öncelikli olarak araştırılması ve belirtilmesi gereklidir. Oluşan zarar geç teslimde dayandırılabilirdiği ölçüde, taşıyıcı zarardan sorumlu tutulabilir. Eşyanın zıya veya hasar görmesi ile taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesi neticesinde eşyada zıya veya hasar oluşması birbirinden farklı durumlardır¹⁹⁶. Zarar eğer gerçekten geç teslimden kaynaklanmış (rneğin taşıma konusu nesne balık gecikme nedeniyle kısmen veya tamamen bozulmuş) ise, ancak bu şartlar altında taşıyıcı gecikmeden dolayı sorumlu tutulacaktır. Belirtmek gerekir ki, bu halde taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu ile zıya/hasar sorumluluğu çatışır. Kanun koyucu, taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğu ile geç teslimden doğan sorumluluğuna bağlanan sonuçları farklı hükümlerde anmıştır. Talep sahibinin çakışan bu hükümlerin hangisine dayanacağı açık şekilde düzenlenmiş deęildir¹⁹⁷. Zarar gören dilerse zıya ve hasardan doğan sorumluluk hükümlerine dilerse gecikmeden doğan sorumluluk hükümlerine başvurabilecektir.

¹⁹⁵ Arkan, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara, 1987, s.128; lgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.185; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 158; zdemir, Atalay, s. 71; çağa, s. 133; Birinci Uzun, s. 109.

¹⁹⁶ lgen, Hava Taşıma Sözleşmesi s. 185; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 159.

¹⁹⁷ Karan, Cmr şerhi, s. 313-314.

2. Manevi Zarar

Daha önce zarar kavramını bir kişinin malvarlığında, kişiliğinde, bedeninde meydana gelen iradesi dışında oluşan tüm eksimler olarak ifade etmiş idik¹⁹⁸. Oluşan bu eksilme kişinin malvarlığını etkileyen türden bir eksilme ise maddi zarar olarak adlandırılırken; kişinin şahıs varlığını etkileyen bir eksilme mevcut ise, manevi zararın varlığı söz konusu olur¹⁹⁹.

Konumuz açısından en önemli unsurun geç teslim sonucu meydana gelen zarar olduğundan bahsetmiştik. Taşıyıcının sorumluluğunun incelendiği Türk Ticaret Kanunu'nun 875'inci maddesinde; zarar kavramından bahsedilmekle beraber, zararın türü konusunda herhangi bir ayırıma gitmemiş ve hangi tür zararların bu kapsam içerisinde değerlendirileceği hususunu hüküm altına almamıştır. Dolayısıyla kanun maddesinden maddi zararın mı yoksa manevi zararın mı anlaşılması gerektiği belli değildir.

Türk Borçlar Kanunu'nun 49'uncu maddesinde manevi zarara uğrayan kişinin, uğradığı zarar dolayısıyla manevi tazminat talep edebileceği hüküm altına alınmıştır. Taşıma hukukunda ise taşıyıcıdan manevi tazminat talep edilebileceğine dair bir hüküm yer almamış olsa da, aksi yönde bir düzenleme de mevcut değildir²⁰⁰. Dolayısıyla gecikme nedeniyle maddi zarar oluşabileceği gibi manevi zararlarda oluşabilir. Örneğin; sevgilisine tanıştıkları günde evlenme teklifi etmek isteyen bir kişi, evlilik yüzüğünün kendisine geç teslim edilmesi sebebiyle sürprizini gerçekleştiremeyip, tanıştıkları mekânda yaptırdığı rezervasyonu iptal etmek zorunda kalabilir. Ayrıca kendisi için önemli bir tarihte evlilik teklifini yapamamış olması, kişinin manevi bir elem duymasına yol açacağından, maddi zararın yanı sıra manevi zarar da talep edilebilmelidir. Fakat manevi zararların taşıyıcının sorumluluğu kapsamında istenip istenemeyeceği konusunda doktrinde tam bir görüş birliği

¹⁹⁸ Eren, Borçlar Hukuku, s. 472; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku; Oğuzman/Öz, s. 282 vd; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 170.

¹⁹⁹ Tandoğan, Mesuliyet Hukuku, s.330 vd; Eren, Borçlar Hukuku, s. 556; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 284; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 170.

²⁰⁰ Aksi yönde bir düzenleme olmadığından dolayı, sözleşmeye uygulanabilecek genel hüküm olarak, anılan TBK hükmünün uygulanabileceği kanaatindeyiz.

sağlanamamış olduğundan²⁰¹; bahsi geçen manevi zararların maddi zararlarla birlikte istenip istenemeyeceği konusu da tartışmalıdır²⁰². Yargıtay 11. Hukuk Dairesi taşıyıcının geç teslim etmesiyle alakalı olarak “*kişiliğinde oluşan elem mahkemece haklı görülen yıkımın derecesi ile tarafların ekonomik ve sosyal durumları dikkate alınarak davanın kısmen kabulüyle manevi tazminatın davalıdan tahsiline*”²⁰³ kararıyla birlikte manevi tazminatın talep edilebileceği yönünde karar vermiştir.

Manevi zarar için ayrı bir sorumluluk sınırı belirlenmeyeceğinden ötürü, maddi ve manevi tazminatın birlikte sorumluluk sınırını aşmaması gerekmektedir²⁰⁴.

C. Kusur

Taşıma hukukunda taşıyıcının taşımayı taahhüt ettiği eşyanın zıyaından ya da hasarından veyahut geç tesliminden kaynaklanan sorumluluğu, kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Bu nedenle taşıyıcının geç teslimden doğan sorumluluğu kendisi veya sorumlu olduğu kişilerin kusuruna dayanmadığı ölçüde, taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı sunulmuştur²⁰⁵. Kusur kavramını; borca aykırı oluşacak sonucun özen göstermeden kasıtlı veya göze alarak, önemsemeyen, tedbirsiz tecrübesiz hareket edilmesi veya hareketsiz kalarak ihmal edilmesi gibi sebeplerle oluşan davranış biçimleri olarak tanımlamak mümkündür²⁰⁶. Taşıyıcı şayet gereken

²⁰¹ Sözer, Bülent; “ Havayolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haya Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi ”, Batider, 2001, C.21, S. 1; s. 86; Aksoy, s. 174.

²⁰² Ülgen, Hava Taşıma sözleşmesi, s. 185; Kırman, s. 102. ; Birinci Uzun, s.108.

²⁰³ Yargıtay 11. H.D., 18.10.2017 T, E. 2016/7354, K. 2017/5463 sayılı kararı.

²⁰⁴ Kırman, 82, 102; Aksoy, Sami; “Havayolu İşletmelerin Kayıp Bagajdan Doğan Sorumluluğu Hakkında Avrupa Birliği Adalet Divanı Kararı”, Güncel Hukuk Dergisi, Aralık 2011, s. 56 vd.; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 177.

²⁰⁵ Çağa, Tahir; “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, Ticaret ve Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar – V (25-26 Mart 1988), Ankara, 1988, s. 177-217; Oğuzman/Öz, s. 306; Özdemir, Türkay; s. 131.

²⁰⁶ Orbay, s. 71; Eren, s. 1060; Kılıçoğlu, s. 646; Tandoğan, s. 416; Oğuzman/Öz, 338; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, s. 874; Özdemir, Türkay; s.131.

özeni yeterince göstermemiş ise, sorumluluktan kurtulması söz konusu olmayacak ve kusurdan dolayı sorumlu tutulabilecektir. Dolayısıyla taşıyıcı, edimini yerine getirirken sarf etmesi gereken özeni yerine getirmediği ölçüde kusurlu kabul edilir (bkz. TTK m. 876). Bu nedenle; eşya taşıma sözleşmesinden ötürü taşıyıcının sorumlu olduğu şeyin kural olarak kusurdan dolayı olduğunu söyleyebiliriz²⁰⁷. Taşıyıcı, eşyayı gönderenden teslim aldığı andan itibaren özenli bir taşıyıcı gibi taşıma işini ifa ile yükümlüdür. Taşıyıcının zıya hasar ve geç teslimden sorumlu tutulabilmesi için öncelikli olarak, zarara sebebiyet veren söz konusu olayın eşya kendi hâkimiyetinde iken meydana gelmiş olması gerekmektedir. Yani taşıyıcının özen yükümlülüğü eşyayı teslim almakla başlayıp, hâkimiyeti boyunca devam eder. Bahsedilen özen yükümlülüğü için alelade bir özen yeterli olmayıp; eşyanın basiretli bir taşıyıcı gibi taşınmadığının da ispatı gerekmektedir. Diğer bir ifade ile meydana gelen zarara taşıyıcının kusurlu davranışının sebebiyet vermesi gerekmektedir²⁰⁸.

Eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarihten itibaren gönderilene teslim edileceği tarihe kadar süren taşıma süresi içerisinde meydana gelen her türlü zararın, taşıyıcının veya adamlarının ihmal ya da kasıtlı davranışı sonucu olduğu karine olarak kabul edilir. Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtarılabilmesi için, öncelikle üzerindeki bu karinenin çürütmesi gerekir²⁰⁹. Aksi ispat edilinceye kadar karinenin doğru olduğu kabul edileceğinden, taşıyıcının sorumluluğu sonucu doğacaktır. Eğer taşıyıcı zararın kendisi veya kusurlarından sorumlu olduğu²¹⁰ adamları ile yaralandığı kişilerin ihmal ya da kasıtlı davranışı neticesinde oluşmadığını iddia ediyor ise, artık iddiasını ispat etmekle yükümlü olacaktır. Nitekim kanun koyucu ispat yükünün taşıyıcıya ait olduğunu Türk Ticaret Kanunu'nda hüküm altına almıştır (bkz. TTK m. 876). Tüm bu açıklamalardan anlaşılacağı üzere taşıyıcının sorumluluğu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur.

²⁰⁷ Orbay Ortaç, s. 71; Eren, s. 1060; Kılıçoğlu, s. 646.

²⁰⁸ Yargıtay 11. H.D, T. 22.12.2016, E. 2016/281, K. 2016/9768.

²⁰⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 60. ; Eriş, s. 295.

²¹⁰ Akan, Pınar; Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), Ankara, 2007, Adalet Yayınevi, s. 59.

D. İlliyet Bağı

Taşıma hukukunda gecikme nedeniyle hak sahibinin herhangi bir zararı oluşmuş ise, taşıyıcının zarardan sorumlu tutulabilmesi için; taşıma sözleşmesinin ihlal edilmesi ve ayrıca taşıyıcının kendisi veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin zarara sebebiyet vermesi gerekmektedir. Meydana gelen zarar ile zarara sebebiyet veren fiil arasında bulunan sebep-sonuç ilişkisine illiyet bağı denir²¹¹. İlliyet bağının varlığı, taşıyıcının sözleşmeden doğan sorumluluğunun oluşması için gerekli unsurlardan biridir²¹². Yani taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için gerekli bir diğer unsur, illiyet bağının mevcudiyetidir. İlliyet bağı oluşmadığı takdirde taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi de mümkün değildir²¹³. Zarardan sorumlu tutulabilmek için; kusurlu veya kusursuz sorumlu olup olmamasından önce, meydana gelen zarar ile olay arasında uygun illiyet bağının kurulabilmesi gerekmektedir²¹⁴. İlliyet bağının kurulması sorumluluğu doğuracağından; zararın tazmin edilme yükümlülüğü de beraberinde gelir. Fakat zarar ile geç teslim arasında illiyet bağı kurulmadığı takdirde, taşıyıcının sorumluluğundan söz etmek mümkün olmayacaktır²¹⁵.

Taşıyıcının meydana gelen zararı öngörüp öngörmemesinin de illiyet bağının kurulması açısından bir önemi yoktur. Objektif olarak ele alındığında, aynı fiil o zararı meydana getirebilecek yeterlilikte ise illiyet bağının kurulabileceği karinesinin varlığından bahsedilir²¹⁶. Zarar ile zarara sebebiyet veren fiil arasında illiyet bağı kurulabilmesi, fiilin zararın oluşumu için yeterli niteliğe sahip olmasına bağlıdır. Hukuki bir illiyet bağının oluşabilmesi için ise; hayatın olağan akışı, objektif ve

²¹¹ Zeyneloğlu, s.195.

²¹² Eren, C.III, s. 227; Tandoğan, Mes'uliyet Hukuku, s.430; Karahasan, M.R; Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeler-Sözleşmelerden Doğan Sorumluluk, İstanbul, 1996, s. 968; Reisoğlu, Safa; Borçlar Hukuku Genel Hükümler 12. Bası, İstanbul, 1998, s. 286; Seven, Gönderilen, 86.

²¹³ Oğuzman Kemal/Öz Turgut; Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt II, 11. Bası, İstanbul, 2014, s.44; Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, s. 2; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 291 vd; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 177.

²¹⁴ Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, s. 2; Eren, Borçlar Hukuku s. 488; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 762; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 291 vd; Aksoy, s. 177.

²¹⁵ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 161/162; Karan, Cmr Şerhi, s. 318.

²¹⁶ Oğuzman/Öz, s. 497.

mantık kuralları ile hayat tecrübeleri nazara alınır ve zarara sebep olan fiil ile zarar arasında bir orantının mevcut olması gerekir²¹⁷. Meydana gelen zarar ile geç teslim arasında uygun illiyet bağının varlığını ispat etmekle yükümlü olan taraf, tazminat davasının davacıları olan gönderilen veya hak sahipleridir. Fakat bazı hallerde illiyet bağı mevcut olsa bile, daha kuvvetli olan mücbir sebep, üçüncü kişinin kusuru veya zarar görenin kusurlu davranışı illiyet bağı kısmen veya tamamen kesebilir²¹⁸.

1. İlliyet Bağını Kesen Sebepler

a. Mücbir Sebep

Kusur başlığı altında bahsettiğimiz üzere Türk Ticaret Kanunu'nda geç teslimden doğan sorumluluk, ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, geç teslimde sebep olan olayın özen yükümlülüğünden daha yoğun olması, mücbir sebep sayılabilecek türden bir olay olarak nitelendirilebilmesi gerekmektedir. Bu beklenmedik halin mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi için ise, o halin gerekli azami özen gösterildiğinde dahi meydana gelmesi gerekmektedir.

Mücbir sebep; karşı koyulamayan, öngörülemeyen ve kişinin kusurunu bulundurmeyen bir olayın meydana gelmesi hali olarak karşımıza çıkmakla birlikte, mücbir sebep için en önemli etmenler; sorumlu kişinin veya borçlunun işletmesiyle alakalı olmayan²¹⁹ önceden öngörülemeyen olması ve ayrıca tedbir alınmasına veya ortadan kaldırılmasına imkân bulunmaması ile meydana geldiği takdirde borcun ihlaline mutlak şekilde yol açan olağandışı olaylardır²²⁰. Bu olay doğal afet, sosyal veya hukuki biçimde karşımıza çıkabileceği gibi, beşeri bir davranış da

²¹⁷ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altın, s.573, Seven, Yüke Özen Borcu, s. 87; Zeyneloğlu, s.196.

²¹⁸ Zeyneloğlu, s.196; Tandoğan, Mes'uliyet, s. 81; Orbay Ortaç; s. 88; Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, s. 174.

²¹⁹ İmre, Zahit, Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri, İstanbul, 1949, s. 201; Orbay Ortaç, s. 90.

²²⁰ Tandoğan, Haluk, Türk Mesuliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet, Ankara, 1961, s. 464; Orbay Ortaç; s. 89; İmre, s. 201.

olabilecektir²²¹. Mücbir sebep, bir normun getirdiği koruma amacı dışında kalan sebepleri ifade eden “*atipik riziko*” kavramı ile de öğretide yerini almaktadır²²².

Mücbir sebebin geç teslim sebebiyet verdiğini ispat yükü ise taşıyıcıya ait olacaktır²²³.

Mücbir sebebin varlığı için esas önemli olan husus borçlu kişinin işletmesiyle ve faaliyetleriyle alakalı olmayıp, dışarıdan beklenmedik şekilde meydana gelmiş olmasıdır. Objektif olmayan engeller, örneğin işçilerin greve gitmesi veyahut taşıma aracının arızalanması gibi sebeplerin mücbir sebep sayılması mümkün değildir²²⁴. Buna benzer şekilde taşıyıcının kendi adamlarının yapmış olduğu grev de işçiler açısından yasal hakları olması sebebiyle mücbir sebep sayılması uygun olmayacaktır²²⁵.

Mücbir sebepte aranması gereken bir diğer özellik meydana gelen olayın kaçınılmaz biçimde borçlunun ihlaline yol açması gerekmektedir. Bahsedilen kaçınılmazlık sadece borçlu için değil, teknik imkânları kullanan ve oldukça masraflı olmasına rağmen gerekli tüm önlemleri alan kişi içinde geçerli olacaktır²²⁶.

Hangi olayların mücbir sebep sayılacağı sözleşme ile taraflar arasında belirlenebilir²²⁷. Fakat teknik olarak mücbir sebep sayılamayacak hallerin sözleşme ile mücbir sebep sayılabilmesine imkân tanınmamış olmakla birlikte; bu gibi kayıtlar içeren sözleşme hükümleri de geçersiz olacaktır (TTK m. 8540)²²⁸.

²²¹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 178.

²²² Kocayusufpaşaoğlu/ Hatemi/ Serozan/ Arpacı; “İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme” Üçüncü Cilt, Beşinci Bası, İstanbul, 2009, s. 187; Gölcüklü, s. 68. (naklen)

²²³ Orbay Ortaç; s. 93.

²²⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 137; Eren, s. 180; Zeyneloğlu, s. 201.

²²⁵ Eriş, s. 285.

²²⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 138.

²²⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 139; Zeyneloğlu, s. 138.

²²⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 139; Zeyneloğlu, s. 228.

b. Üçüncü Kişinin Kusuru

Üçüncü kişi ile kastedilen; taşıyıcının fiillerinden sorumlu olmadığı yani zarar gören ve davranışlarından sorumlu olduğu kişiler dışında kalan kimselerdir²²⁹. Üçüncü kişinin davranışı sonucunda zarar meydana gelmiş ise; artık illiyet bağı kesilecek ve taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır²³⁰. Üçüncü kişinin kusurlu davranışının illiyet bağını kesebilmesi için; taşıyıcının veya taşıyıcının davranışlarından sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışı bulunmaması gerekir. Yani üçüncü kişinin kusurunun zarara tek başına sebebiyet vermiş olması gerekir²³¹. Zarara sebebiyet veren üçüncü kişinin kusuruna göre; taşıyıcıya tamamen sorumluluktan kurtulacak ya da üçüncü kişinin kusur derecesine göre sorumluluğu kısmen azaltılacaktır. Örneğin; freni patlamış bir kamyon taşımanın yapıldığı araca arkadan gelip çarpması sonucu gecikme meydana gelmiş olabilir. Benzer şekilde hatalı sollama yapan bir taşıyıcıya çarpması sonucu eşya geç teslim edilmiş olabilir. Taşıyıcının trafik kurallarına uymasına rağmen; üçüncü kişilerin hatalı araç kullanımlarından ötürü kaza olmuşsa, artık taşıyıcıya herhangi bir sorumluluk yüklenemeyecektir.

c. Zarar Görenin Kusuru

Hukuki sorumluluk açısından, zarar görenin kendi kusuru sorumluluğu ortadan kaldıracı veya azaltıcı nitelik taşıır²³². Dolayısıyla illiyet bağını kesen diğer bir unsur olarak zarar görenin kusurlu davranışı karşımıza çıkar. Zarar gören kişinin kusurlu davranışı zarara sebebiyet vermiş ise artık taşıyıcının sorumluluğundan bahsetmek mümkün olmayacaktır²³³. Fakat burada dikkat edilmesi gereken husus zarar görenin kusurunun illiyet bağını tam kesip kesmediğinin tespiti²³⁴. Zira zarar görenin kusuru

²²⁹ Orbay Ortaç; s. 97.; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 178.

²³⁰ Tandoğan, Mes'uliyet, s. 79; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 250.

²³¹ Eren, Fikret; Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı, Ankara, 1975, s. 202; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 178.

²³² Orbay Ortaç, Bagajın Zıyı Veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk, s. 114.

²³³ Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, s. 187; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 250, Orbay Ortaç; s. 95

²³⁴ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 178.

diğer kusurlarla beraber zarara katkıda bulunmuş da olabilir²³⁵. Bu durumda taşıyıcı kendi sorumluluğunu kaldırabilmek için; zarar görenin ağır kusurlu olduğunu ve zarar görenin kusurunun kendi kusurunu ortadan kaldıracak niteliğe sahip olduğunu ispat etmesi gerekmektedir²³⁶. Şayet zarar görenin kusuru bu niteliğe sahip bir kusur değil ise ortak illiyet bağının varlığından söz etmek daha doğru olacaktır²³⁷.

Zarar görenin kusuru daha çok yükleme/boşaltma veya istifleme aşamalarında karşımıza çıkar²³⁸. Eşyanın taşınabilmesi için bazı belgelerin taşıyıcıya teslimi gerekiyorsa ve bu belgelerin zarar gören tarafından teslim edilmemiş olması nedeniyle gecikme meydana gelmiş olabilir. Bu gibi haller zarar görenin kusuruna örnek gösterilebilir.

Bahsedilen zarar görenin kusurlu davranışı her zaman fiili davranış şeklinde karşımıza çıkmayabilir. Zarar, zarar görenin ihmali bir davranışı neticesinde oluşabileceği gibi; kusurlu davranışın belli bir oranda zarara katkı sağlaması şeklinde de olabilir. Dolayısıyla sadece aktif bir hareketten dolayı değil; örneğin mesela gümrükte gereken belgelerin taşıyıcıya teslim edilmemesinde olduğu gibi icra edilmesi gereken bir davranışın ihmali şekilde icra edilmemesi de zarar görenin kusurlu davranışı olarak kabul edilecektir²³⁹.

E. Geç Teslim Hususunun İhbar Edilmesi

Taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için gerekli olan bir diğer unsur, gönderilenin teslim süresinin aşılmış olduğunu belirli bir süre içerisinde taşıyıcıya ihbarla yükümlü

²³⁵ Orbay Ortaç; s. 97.

²³⁶ Bozkurt Bozabalı, Banu; Taşıyıcının Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara, 2013, s. 190; Akkurt, S. Sami; Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, Ankara, 2014, Seçkin Yayıncılık, s. 299.

²³⁷ Eren, Borçlar Hukuku, 2017, s. 588.

²³⁸ Aydın, s. 60.

²³⁹ Kaya, İÜHFM, S. 252; Aydın, s. 60.

olmasıdır²⁴⁰. Gönderilen Türk Ticaret Kanunu'nun 889'uncu maddesinin üçüncü fıkrasında hüküm altına alındığı üzere yirmi bir gün içerisinde taşıyıcıya ihbarda bulunmaz ise, geç teslim bağli olan hak ve taleplerini kullanması mümkün olmayacak ve taşıyıcı aleyhine tazminat davası açamayacaktır²⁴¹. Anılan bu yirmi bir günlük süre hak düşürücü bir süre niteliğinde olduğundan, sonrasında taşıma ücretinde indirim yapılması veyahut taşıma süresinin üç katı ile sınırlı olarak talep hakkı gibi hakları da son bulacaktır²⁴². İhbarın belirtilen süre içerisinde yapıp yapılmadığının tespitinde; ihbar yapılan kişiye ulaştığı an değil, ihbarın gönderim tarihi esas alınır²⁴³.

Eşyanın tesliminden sonra yapılacak ihbar şeklinin yazılı olarak yapılması gerektiği Türk Ticaret Kanunu'nun 889'uncu maddesinin dördüncü fıkrasında belirtilmiş olduğu halde, teslimden önce yapılacak ihbarın şekli hususunda kanun koyucu açık bir düzenlemeye yer vermemiştir. Dolayısıyla teslimden önce yapılan ihbar hususunda ayrıca bir şekil şartı öngörülmediğinden bu ihbarın yazılı veya sözlü şekilde yapılabileceğini söylemek mümkündür²⁴⁴. Ancak belirtmek gerekir ki her ne kadar ihbarın sözlü olarak yapılabilmesi mümkün olsa da, ispat kuvveti göz önünde bulundurulduğunda yazılı yapılması daha sıhhatli olacaktır.

Teslimden sonra yapılacak ihbar şeklinin yazılı olması gerekmele beraber; telekomünikasyon aracılığıyla da yapılmasında bir sakınca yoktur. İhbarın yazılı olmasından anlaşılması gereken imzalanması olmakla beraber kim tarafından yapıldığının açıkça anlaşılır olması halinde imza zorunluluğu ortadan kalkar (TTK. m. 889/ IV).

İhbar teslimden sonra yapılabileceği gibi, teslim esnasında da yapılabilir. Teslim sırasında yapılması halinde, eşyayı teslim edene yöneltilmesi yeterli olacaktır (TTK.

²⁴⁰ Yargıtay 11. H.D., T. 23.05.2017, E. 2016/253, K. 2017/2973 sayılı kararı.

²⁴¹ Orbay Ortaç, Bagaaj, s. 160.

²⁴² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 223.

²⁴³ Can, s. 86.

²⁴⁴ Can, s. 86.

m. 889/V). İhbarın yapılacağı kişinin âkit taşıyıcıdan başka fiilî taşıyıcı veya başka bir kişi olması²⁴⁵, teslim sırasında yapılan ihbarın geçerliliğini etkilemeyecektir²⁴⁶.

Daha önce geç teslim bölümünde değindiğimiz üzere, bazı eşya taşımaları kısmi şekilde gerçekleşebilmektedir. Bu gibi durumlarda, ihbar süresinin başlangıç tarihi belirlenirken son parçanın gönderilene teslim edildiği tarih esas alınır²⁴⁷. Fakat taşınan eşya parçaları birbirinden bağımsız ve bir bütünlük arz etmiyorsa, her parça için teslim edildiği tarih ayrı ayrı kabul edilecek ve her birinin teslim edildiği tarihten itibaren ihbar süresi işlemeye başlayacaktır.

III. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI

Sorumluluk kavramının sözlükteki karşılığı; uyulması gereken bir kurala aykırı davranışın neticesi olarak, bu davranışla alakalı hesap vermeyi ve bu sebeple tazminatla yükümlü tutulmayı ifade eder²⁴⁸.

Hukuki manada sorumluluk kavramını ele alacak olursak; kişinin, yüklenmiş olduğu borcu hukuka aykırı bir şekilde ihlal ederek sebep olduğu zararı tazmin etme yükümlülüğü şeklinde ifade edebiliriz²⁴⁹. Bu yükümlülük; genel davranış kurallarına aykırılık neticesinde oluşmuş ise haksız fiil sorumluluğu, borca aykırılık neticesinde oluşmuş ise borca aykırı davranış sorumluluğu ve sözleşmeye aykırılık neticesinde oluşmuş ise sözleşmesel (âkdi) sorumluluk karşımıza çıkar²⁵⁰.

²⁴⁵ Can, s. 87.

²⁴⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 219.

²⁴⁷ Eriş, s. 502; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 219.

²⁴⁸ Yılmaz, Ejder; Hukuk Sözlüğü, Ankara, 1992, Yetkin Yayınları, s. 813.

²⁴⁹ Oğuzman, M. Kemal/ Öz, T. ; s. 15.

²⁵⁰ Eren, s. 115-117.

Taşıyıcı ile gönderen arasında akdedilen eşya taşıma sözleşmesi nedeniyle taşıyıcının sorumluluğu, yukarıda değindiğimiz üzere sözleşmesel sorumluluk kapsamına dâhil edilmelidir²⁵¹.

Eşya taşıma sözleşmesi gereği taşıyıcının sorumluluğu; eşyayı gönderenden teslim aldığı tarihten itibaren başlayıp, gönderilene teslim edeceği tarihe kadar devam eder. Taşıyıcı hâkimiyetinde bulundurduğu eşyayı korumak, gerekli özeni göstermek ve gönderilene zamanında teslim etmekle yükümlü kılınmıştır²⁵². Taşıyıcı özen yükümlülüğünün bir neticesi olarak; eşyanın zıyaından, hasarından ve geç tesliminden sorumlu olacaktır.

Yukarıda da zikrettiğimiz üzere zararın oluşmasına taşıyıcıdan başka, gönderen veya gönderilenin veyahut üçüncü bir kişinin kusuru da sebep olmuş olabilir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluk derecesi değişeceği gibi, taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarı da diğer kişilerin kusurları nazara alınarak kısmen azaltılabilir veya tamamen ortadan kaldırılabılır. Taşıyıcı, eşyayı gönderilene herhangi bir zıya veya hasar olmadan teslim etmiş fakat geç teslim etmiş ise; artık burada eşyada zararın meydana gelip gelmemesinin bir önemi kalmamıştır. Taşıyıcı eşyada zararın varlığına bakılmaksızın geç teslimden dolayı sorumlu tutulur (TTK m. 873/3). Gecikme süresi ile taşıma işi için gereken süre arasında bir orantı kurulur. Belirlenen oran hesaba katılarak, taşıma ücretinden indirim yapılır. Burada kanun koyucu için önemli olan husus, taşıyıcının eşya hâkimiyetinde iken gereken özeni gösterip göstermemiş olmasıdır. Taşıyıcı kusursuzluğunu ispat edebiliyorsa, artık taşıma ücretinde indirime gidilemeyecek ve taşıyıcının ücretin tamamını istemesi mümkün olacaktır.

²⁵¹ Atabek, s. 184. Sözleşmeye aykırılık halinde esasen haksız fiil sorumluluğuna gidilmesine de hukuki bir engel olmamakla beraber sözleşmeye aykırılık nedeniyle sorumluluk hükümlerine gitmenin zarar görenin lehine olması sebebiyle özellikle ispat yükümlülüğü bakımından- daha isabetli olacağı aşikârdır.

²⁵² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 46; Atabek, s. 184; Karaman, Coşgun, Ö. , ‘‘Kara Ve Deniz Yolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu’’ Prof. Dr. Fahiman Tekil’in Anısına Armağan, İstanbul, 2003, s. 499.

A. Kural: Sınırlı Sorumluluk

Taşıma hukukuna 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen temel ilkelerden biri de taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı tutulmuş olmasıdır²⁵³. Sınırlı sorumluluk ilkesi benimsenmek suretiyle; sorumluluğun söz konusu olduğu hallerde taşıyıcının ağır tazminatlar ödemesi engellenmek istenmiştir. Taşıyıcının taşıma sırasında karşılaşacağı rizikolar düşünüldüğünde, kanun koyucunun amacının bu rizikoları taşıyıcı lehine azaltmak istediği görülmektedir.

Kanun koyucu taşıyıcının sorumluluğuna ve ödemekle yükümlü tutulduğu tazminat miktarına sınır getirmekle birlikte; taşıyıcının sorumluluk miktarını belirsiz olmaktan çıkarıp, sorumluluğa belirlenebilir ve miktarla ifade edilebilir²⁵⁴ nitelik kazandırmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nda geç teslim halinde taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarı taşıma ücreti esas alınmak suretiyle belirlenmiştir. Anılan Kanun'un 882'nci maddesi hükmü uyarınca, taşıyıcının sorumluluğunun taşıma sözleşmesine konu olan taşıma ücretinin üç katı ile sınırlandırılması hüküm altına alınmıştır. Maddede öngörülen bu miktar, azami sorumluluk miktarıdır. Taşıyıcının sorumlu tutulacağı gerçek zarar miktarı hesaplanarak zararı aşip aşmadığı hususu dikkate alınır. Dolayısıyla sorumluluk miktarının sınırlandırılması sadece zararın sınırı aşması halinde söz konusu olacaktır. Aksi halde sınırı aşmayan zararların gerçek miktarının karşılanması gerekir²⁵⁵. İstisnai haller hariç olmak üzere, gerçek zarar

²⁵³ Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 214.

²⁵⁴ Türk Ticaret Kanunu'nda ziya ve hasar halinde sorumluluk miktarı gecikmeden farklı biçimde düzenlenmiş olup; taşıyıcının ziya ve hasar halinde sorumlu olduğu tazminat miktarları hesaplama birimi olan Özel Çekme Hakkı esas alınarak tespit edilmiştir. Özel çekme hakkını AKSOY “*Özel çekme hakkı, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından uluslararası likitideyi artırmak için ortaya atılmış bir hesap birimidir. (unit of account)*” şeklinde ifade etmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 882'inci maddesinde taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın tamamının ziyayı veya hasarı halinde, eşyanın net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8.33 Özel Çekme Hakkı'nı karşılayan tutar miktarıdır. Özel Çekme Hakkı, aynı maddenin dördüncü bendinde belirtildiği üzere; eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya teslim edildiği tarihte veyahut taraflarca belirlenen başkaca bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından belirlenen değer ölçütü olarak kabul edilerek, Türk Lirasına çevrilmesi ile hesaplanır. Kanun koyucu, taşıyıcının eşyanın ziyayı veya hasarından doğan sorumluluğu bakımından özel çekme hakkını benimsemiş olmakla birlikte; taşıyıcının eşyanın geç teslim edilmesinden doğan sorumluluğu için farklı bir düzenleme şeklini tercih etmiştir.

²⁵⁵ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 192; Sarıgöllü, Ersin; “Sivil Hava Aracı İşletenin Üçüncü Kişilere Karşı Hukuki Sorumluluğu”, Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yay. No. 331, 1998, s. 84; Gençtürk; Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 208.

taşıma ücretinin üç katını aşıyor olsa dahi azami tazminat miktarından daha fazlasına hükmedilemez.

Türk Ticaret Kanunu' nun 875'inci maddesinin üçüncü fıkrasında taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesi halinde ücretin iadesi yapılması hakkındadır. Geç teslimin varlığı hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa dahi taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir; meğerki taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun. Dolayısıyla indirim zararın varlığına bağlı olmamakla birlikte, indirim yapılmasındaki tek istisna da taşıyıcının kusursuzluğunu kanıtlamış olmasıdır. Türk Ticaret Kanunu'nun 882'nci maddesinin gerekçesinde de bu durum *“taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına temel veren düşünce taşıyıcının taşıma ile bir iş yaptığı, bu işin olumlu bir amaç taşıdığı, buna rağmen bir zarar doğmuşsa, taşıyıcının sınırsız bir şekilde sorumlu tutulmaması”* olarak ifade edilmiştir.

Taşıyıcının zıya, hasar veya geç teslimden doğan sorumluluğu sınırlandırılmış olmakla birlikte, bu sınır tüm sözleşmesel sorumluluğa uygulanabilmesi mümkün değildir²⁵⁶.

B. İstisna: Sınırsız Sorumluluk

Taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk ilkesi kapsamında düzenlemiş olmakla birlikte, kanun koyucu bu düzenlemenin yanı sıra taşıyıcının sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanamayacağı halleri de hüküm altına almayı ihmal etmemiştir. Her ne kadar kural sınırlı sorumluluk olsa bile; somut olayın durum ve şartları oluşmuşsa davacı tarafın bu şartları ispat ederek taşıyıcının sınırsız sorumlu olduğunu iddia edebilecektir²⁵⁷.

Türk Ticaret Kanunu'nun 886'ıncı maddesinde taşıyıcının veya fiil ve ihmallerinden kendisi gibi sorumlu olduğu yardımcılarının zararın oluşmasına kasten veya ihmal suretiyle işlenmiş bir davranışın sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde; taşıyıcının

²⁵⁶ Gençtürk; Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 200-208.

²⁵⁷ Gençtürk; Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 234.

artık sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı hüküm altına alınmıştır. Anılan madde gerekçesinde; ‘‘pervasızca hareket’’ teriminden, oluşacak zararın öngörülmesine rağmen fiilin işlenmeye devam edilerek neticede zararın meydana gelmesi anlaşılmaktadır. Bahsedilen pervasızca hareketin tek başına varlığı sorumsuzluğu doğurmayacaktır²⁵⁸. Bununla beraber muhtemel meydana gelecek olan zararın ayrıca öngörülüyor olması gerekmektedir²⁵⁹. Zararın meydana gelme halinin, gelmeme halinden ihtimal olarak daha yüksek olacak şekilde öngörülmesi gerekir²⁶⁰.

1. Zararın Taşıyıcının Kasten veya Pervasızca Bir Davranışından Doğması

Taşıyıcı veya yardımcısının kasıtlı bir fiili veya ihmali neticesinde zarar meydana gelmiş olması, sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanmaya engel teşkil eder. Dolayısıyla böyle bir davranıştan ötürü tazminat yükümlülüğü doğması halinde, yoksun kalınan kâr da dâhil edilmek suretiyle tazminat miktarının tamamı karşılanacaktır²⁶¹.

Kanun koyucu, taşıyıcı veya adamlarının sadece kasıtlı veya ihmali davranış sebebiyle sınırlı sorumluluğa istisna getirmemiş; ayrıca onların pervasızca (özensiz) davranışları neticesinde zarar meydana gelmesi halinde de sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanmalarını engellemiştir. Dolayısıyla taşıyıcının veya adamlarının hem kasıtlı hem de pervasızca (kasta eşdeğer/özensiz) kusurlu davranışlarından taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmayacak, ortadan kaldırılamayacak ve ispat yükü karşı tarafa geçmeyecektir²⁶². Bahsedilen bu davranış tam olarak kusur kavramını

²⁵⁸ Kırman, s. 159; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 215.

²⁵⁹ Çağa, Hava Taşıyıcısının Mesuliyetine Dair, s. 201; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 215; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 172.

²⁶⁰ Çağa, Tahir; Enterrasyonel Deniz Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler, Batider C. IX (1997), S. 12, s. 289- 324. s. 301; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 172.

²⁶¹ Adıgüzel, Burak; Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Ankara, 2015, Adalet Yayınevi, s. 163.

²⁶² Aydın; Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 146; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 175.

karşılamağı için, dolaylı kasta yakın olmakla beraber; ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olarak kabulü gerekir²⁶³.

Kusurlu davranış, ister taşıyıcının kendisi ister taşıyıcının kullandığı yardımcı kişilerin tarafından gerçekleşmiş olsun fark etmeyecek ve taşıyıcının sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanması mümkün olmayacaktır.

2. Sorumluluğun Genişletilmesi Anlaşması

Taşıma hukukunda yukarıda bahsettiğimiz üzere kanun koyucu taşıyıcının sorumluluğu konusunda belli düzenlemeleri hüküm altına almıştır. Taşıyıcının sorumluluğunu daraltan veya kaldıran sözleşmelerin geçersiz olacağı zikredilirken, öte yandan taşıyıcının sorumluluğunun kanuni sınırdan daha yüksek kararlaştırılması hususunda herhangi bir düzenleme mevcut değildir²⁶⁴. Taşıyıcının sorumluluğunun sözleşme ile taşıyıcı lehine değiştirilmesi, azaltılması veya tamamen ortadan kaldırılmasının mümkün olmayacağı; emredici nitelikteki hükümlerle belirtilmiş²⁶⁵ olup, taraflar dilerse taşıyıcının sorumluluğu hakkında kanunda öngörülen sınırdan daha üst bir sınır belirleyebilir veyahut sorumluluğunun kapsamını sınırsız olacak şekilde düzenleyebilirler²⁶⁶. Ayrıca bahsi geçen bu düzenleme, taşıyıcıya nazaran daha güçsüz olan sözleşmenin diğer tarafını korumak amacıyla getirilmiş olduğundan; kanun koyucu bu yasağın zararın meydana gelmesinden önceki zaman dilimini kapsayacak şekilde düzenlemiştir. Hal böyle olunca zararın meydana gelmesinden sonra taraflar arasında sorumsuzluk anlaşmaları akdedilmesi mümkündür²⁶⁷.

²⁶³ Özdemir, Atalay; Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeni İle Sorumluluğu, Ankara, 1992, s. 119; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 173.

²⁶⁴ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 192-197; Aksoy, Fıili Taşıyıcı, s. 208.

²⁶⁵ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 199; Kırman, s. 146; Birinci Uzun, s. 148; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, 217; Akkurt, s. 282; Kaner, s. 91; Sorgucu; Ayhan; Hava ve Uzay Hukuku - Air & Space Law, Ankara, 2012, s. 52.

²⁶⁶ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 197; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 246.

²⁶⁷ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 199; Akkurt, s. 283.

IV. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNU ORTADAN KALDIRAN HALLER

Türk Ticaret Kanunu'nun 875'inci maddesinde, taşıyıcının eşyayı teslim almasından başlayarak teslim etmesine kadar olan süre içerisinde eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden dolayı sorumluluğu olacağına hüküm altına alındığını daha önce belirtmiş idik.

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

Türk Ticaret Kanunu'nun 876'ıncı maddesi ile 878'inci maddesinin farkı ise; 878'inci maddedeki hallerin taşıyıcı lehine karine oluşturmasıdır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, anılan maddede zikredilen hallerden biri veya birkaçından ötürü zararın meydana geldiğinin ispatlanması yeterli olacaktır²⁶⁸. Taşıyıcı bahsi geçen özel hallerin varlığını ispat ettiği takdirde, artık zarar ile zarara sebebiyet veren olay arasındaki illiyet bağına ayrıca ispat etmek zorunda kalmayacaktır. Zararın meydana gelmesinde taşıyıcının kusuru olup olmadığı da ayrıca araştırılmayacaktır²⁶⁹. Kanun koyucu burada fiili bir karine oluşturduğundan; zararın bu şekilde oluşmadığını iddia eden taraf iddiasını ispatla yükümlü olacaktır.

²⁶⁸ Adıgüzel, s. 163.

²⁶⁹ Adıgüzel, Multimodal Taşıma, s.291.

A. En Yüksek Özenin Gösterilmesi

Genel kurtuluş sebebi ile taşıyıcının hangi hallerde ve koşullarda sorumluktan kurtulabileceği; Türk Ticaret Kanunu'nun 876'ncı maddesinde ele alınmıştır. Anılan maddenin gerekçesinde; taşıyıcı en yüksek özeni gösterdiği halde; zıya, hasar veya geç teslim sebepli olan olay kaçınılmaz ve umulmadık (beklenmedik) şekilde oluşmuşsa taşıyıcının sorumluluğunun doğmayacağı açık bir şekilde zikredilmiştir.

Zarara sebep olan olayda kaçınılmama ve sonuçlarının önlenememesi nitelikleri mevcut ise, artık bu durumda taşıyıcının özenine bağlanabilecek bir şey kalmamıştır²⁷⁰. Çünkü taşıyıcı en yüksek özen göstermiş olsaydı dahi; zıya, hasar veya geç teslim engellenemeyecek idiyse, artık sorumluluktan bahsetmek mümkün olmayacaktır. Taşıyıcının; zıya, hasar veya geç teslim sebepli olan olayın meydana gelmesinde kendisinin veya sorumlu olduğu kişilerin tedbirli bir taşıyıcıdan beklenebilecek özeni gösterdikleri halde zarara sebebiyet veren olayın ortaya çıktığını ispat etmesi gerekmektedir. Kanun koyucu; kaçınılmayacak ve sonuçlarının önlenemeyecek olma niteliklerinden sadece birinin varlığını yeterli görmemiş, ikisinin bir arada bulunması şartını aramıştır²⁷¹. Somut olayda taşıyıcının en yüksek özeni gösterip göstermediğini hâkim deliller ışığında takdir edecektir²⁷².

Kanun koyucu, Türk Ticaret Kanunu'nun 850'inci maddesinin üçüncü fıkrasında taşıma işlerini işletme faaliyeti kapsamında zikretmiştir. Taşıyıcı, taşıma işini üstlenmesinden ötürü, anılan hüküm gereğince tacir olarak kabul edilir (TTK 12/1) . Tacir olarak kabul edilmesinin sonucu taşıyıcı, Türk Ticaret Kanunu'nun 18'inci maddesine göre basiretli bir iş adamı gibi davranmak zorundadır. Fakat taşıyıcının basiretli bir iş adamı gibi davranması ile en yüksek özeni göstermesi aynı kavramlar değildir. Taşıyıcının basiretli bir iş adamı gibi davrandığı her olayda, aynı zamanda en yüksek özeni gösterdiği anlamı çıkarılamaz. Taşıyıcının sorumluluktan kurtarılmasını sağlayan kanun lafzında geçen "*en yüksek özen*" ifadesi basiretli bir tacirin

²⁷⁰ Kaya, Arslan; " Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II) ", İHFM, 1998, C. LVI, S. 1-4, s. 254; Akdeniz, Umut; Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara, 2013, Adalet Yayınevi, s. 128; Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 343.

²⁷¹ Uslu, s. 95; Yeşilova Aras, s. 102; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 212.

²⁷² Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 344.

davranışından çok daha fazla özen gerektiren bir dikkat halidir^{273 274}. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu'nun 876'ncı maddesinde belirtilen en yüksek özen ile anlatılmak istenen basiretliden ziyade tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özen halidir. Bahsi geçen en yüksek özenden anlamamız gereken “*ideal bir taşıyıcının standartlarında taşıyıcıda aranan tecrübe çerçevesinde ortalama bir dikkat, beceri ve basiret, gün içinde mümkün olacak uygun hareket ve çevikliğe göre davranması*”dır²⁷⁵. Örneğin; bir doğal afet sonucu meydana gelen gecikmeye bağlı olarak oluşan zarar için, taşıyıcı gecikmenin doğal afet nedeniyle yaşandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmelidir. Taşıyıcının anılan objektif ölçülerden daha fazla bir özen göstermesini beklemek ise, yanlış bir tutum olacaktır²⁷⁶. Kanun koyucu yüksek özen gösterilmesini taşıyıcının kurtulması bakımından yeterli görmemiş, kanun lafzında zikredildiği üzere, en yüksek özenin gösterilmesi koşuluyla kurtuluş imkânı tanımıştır. Dolayısıyla en yüksek özen ibaresi, bir nevi taşıyıcının kusursuz sorumlu olduğunun kabulü anlamını taşır²⁷⁷.

Taşıyıcının sonuçlarını önleyemeyeceği ve kaçınamayacağı olay için gösterdiği özenin, en üst düzeydeki dikkat hali olması gerekir. Aksi halde taşıyıcının basiretli bir taşıyıcının göstereceği özeni göstererek sonuçları önleyemediğini ispatlaması sorumluluktan kurtulması için yeterli olmayacaktır²⁷⁸. Taşıyıcı hem en yüksek özeni gösterdiğini hem de bahsi geçen kaçınılamama ve sonuçlarının önlenememesi olayını ispat etmelidir. Aksi halde sorumlu olmaya devam eder.

²⁷³ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; Aydın, s. 70; Aydın, Kaya, Arslan; “Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulama Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları”, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İ.Ü Hukuk Fakültesi Yayını No. 715, İstanbul, 1998, s. 324; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 210; Karan, CMR Şerhi, s. 321.

²⁷⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; Kaya, Sorumluluğun Esasları(II), s. 255; Yıldırım, s. 185; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 159.

²⁷⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 158. (naklen, Koller, s. 389.)

²⁷⁶ Karan, CMR şerhi, s. 321.

²⁷⁷ Karan, CMR Şerhi, s. 320-322; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 211. Aksi yönde bkz. Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 210.

²⁷⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; Aydın, s. 70; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 159.

Zarar tazminat isteyeninin kusurlu davranışı veya ihmali neticesinde meydana gelmiş ise, artık taşıyıcının sorumluluğunun varlığından söz edilemeyecektir. Fakat tazminata hak kazanan kişi ile taşıyıcının müşterek kusurları mevcut ise, somut olayın şartlarına göre durum değerlendirilmelidir. Her iki taraf için kusur oranları belirlendikten sonra, taşıyıcı kusurlu olduğu ölçüde sorumlu tutulabilecektir.

Ayrıca değinmek gerekir ki; bahsi geçen kaçınılmayacak ve sonuçları önlenemeyecek sebep, illaki dışarıdan gelmesi veya olağanüstü bir nitelik taşıması öngörülmüş değildir. Bu nedenle kapsamının mücbir sebepten daha geniş yorumlanması gerektiği kanaatindeyiz²⁷⁹.

B. Gönderen veya Gönderilenin Davranışı

Gönderen veya gönderilenin²⁸⁰ taşıyıcıya vermiş oldukları emir ve talimatlar neticesinde ya da bu kişilerin kusurlu davranışları neticesinde gecikme meydana gelmiş olabilir. Nitekim bu durum Türk Ticaret Kanunu'nun 875'inci maddesinin ikinci fıkrasında zikredilmiş; taşıyıcının sorumluluğunun kapsamına, gönderenin veya gönderilenin emir ve talimatlarının zarara ne ölçüde sebebiyet verdiği saptandıktan sonra karar verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Dolayısıyla geç teslim; gönderenin veya gönderilenin emir ve talimatları neticesinde oluşmuş ise ve taşıyıcının veya davranışlarından sorumlu olduğu kişilerin herhangi kusurlu bir davranışı veya ihmali söz konusu değil ise; artık taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulması mümkün değildir. Her ne kadar Türk Ticaret Kanunu'nun 875'inci maddesinin metninde emir ve talimat vermeye yetkili kişilerin kimler olduğu zikredilmemiş olsa da; taşıyıcıdan istekte bulunabilecek kişilerin, gönderen ve gönderilen veya bunları temsil ile yetkili

²⁷⁹ Arkan, Sabih; “ Karayolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulama Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri ”, Batider, 1979, C. X, S. 2, S. 409; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; Aydın, s. 67.

²⁸⁰ Her ne kadar sadece gönderen ve gönderilenden bahsedilmiş olsa da kanaatimizce gönderen ve gönderilenin yardımcılarının kusurları nedeni ile zarar meydana gelmiş ise, taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmalıdır. Eşya taşıma sözleşmesinin diğer tarafı olan taşıyıcı nasıl ki yardımcılarının kusurundan dolayı kendi kusurlu davranış ve ihmali gibi sorumlu tutulabiliyorsa; benzer şekilde gönderen veya gönderilen de yardımcılarının kusurundan sorumlu tutulmalı ve taşıyıcı yardımcıların kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulabilmelidir. Aynı yönde görüş için bkz. Aydın, s. 59.

kılınan kişiler olduğunun kabulü gerekir²⁸¹. Aksi halde, her istek taşıyıcının sorumsuzluğu sonucunu doğurmaz. Ayrıca taşıyıcı, bu emir veya talimatın verilmesinde kusurlu ise yine sorumsuzluktan yararlanması mümkün değildir. Bunun yanı sıra zararın meydana gelmesine, taşıyıcı ile gönderen veya gönderilenin davranışı birlikte sebep olmuş olabilir. Bu gibi hallerde öncelikle emir ve talimatların zarara ne ölçüde sebep olmuş olduğu saptanır. Daha sonra taşıyıcının kusuru ile diğer sebeplerin zarara etkisi oransal olarak belirlenmek suretiyle, taşıyıcının tazminat borcunun kapsamı belirlenir. Taşıyıcı, gönderen veya gönderilenin davranışının gecikmedeki payını ispat ederek, sorumluluğundan kısmen veya tamamen kurtulabilecektir²⁸². Taşıyıcının zararın meydana gelmesine, gönderen veya gönderilenin emir ve talimatlarının da sebebiyet verdiğini ispatlaması yeterli olacaktır²⁸³. Ayrıca gönderen veya gönderilenin kusurunu ispat etmesi gerekmez²⁸⁴.

Dikkat edilmesi gereken hususlardan birisi de; taşıyıcının salt biçimde gönderen veya gönderilenin emir ve talimatlarını uygulamaması gerektiğidir²⁸⁵. Yani taşıyıcıya yöneltilen isteklerin, taşıyıcının eşyaya özen gösterme yükümlülüğünü ortadan kaldırır nitelikte olması mümkün değildir. Taşıyıcı; kendisine verilen emir ve talimatlar ne olursa olsun; tacir olmasının bir gereği olarak basiretli bir iş adamı gibi hareket etmek zorundadır. Dolayısıyla salt biçimde emir ve talimatları uygulaması taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır. Örneğin; taşıyıcıya taşıt hızının şehirlerarası otoyolda saatte 50 kilometreyi geçmemesi gerektiği yönünde bir talimat verilmiş olabilir. Fakat taşıyıcı basiretli bir taşıyıcı gibi hareket etmeli, eşyanın teslim edileceği uzaklığı ve teslim edilmesi gereken süreyi hesaplayıp göz önünde bulundurarak, talimata uyduğu takdirde gecikmenin olacağını öngörebilmelidir. Taşıyıcı bu sonucu öngörüyor veya biliyor ise artık taşıyıcının kusursuzluğundan bahsetmek mümkün

²⁸¹ Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 344.

²⁸² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu; s. 125, 136; Akıncı, Z., s. 96; Adıgüzel, 164.

²⁸³ Eriş, s. 299; Yıldırım, s. 190.

²⁸⁴ Kaya, Sorumluluğun Esasları (II), s. 253; Yeşilova, s. 101; Yıldırım, s. 190.

²⁸⁵ Akıncı, Z.; s. 99; Yeşilova, s. 101; Kaya, Sorumluluğun Esasları (II), s. 253; Yıldırım, s. 190.

değildir. Bu halde, taşıyıcı ile talimat sahibinin karşılıklı kusur sorumluluğunun varlığı söz konusu olacaktır²⁸⁶.

Zararın meydana gelmesi sonucunu doğuran olayın, Türk Ticaret Kanunu'nun 878'inci maddesinde sayılan yedi bentten biri veya birkaçı kapsamına girmesi, taşıyıcının sorumlu olmasına engel teşkil eder. Fakat anılan maddedeki çoğu hal aslında genel itibariyle eşyanın zıyayı ve hasarı ile ilgili düzenlenmiş hükümler olduğundan; konumuz olan geç teslimle doğası gereği bağdaşmamakla birlikte, elbette bazı hallerin konumuz kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna uygulanabilir olması muhtemeldir. Ayrıca taşıyıcının anılan maddedeki bir veya birden çok hale aynı anda dayanabilmesi de mümkündür.

Yukarıda anılan maddenin 1/c bendinde bahsi geçen, gönderenin yükleme-istifleme ve boşaltmadan sorumlu olduğu durumlarda gönderen veya gönderilenin kusurlu davranışı veya ihmali neticesinde taşıyıcının geç teslim sorumluluğunun doğması uygulamada en sık karşılaşılan durumdur²⁸⁷. Gönderen yüklemeyi, istiflemeyi ve boşaltmayı gereği gibi yapmadığında taşıma süresi aşılabılır ve eşyanın geç yüklenmesi sebebiyle gecikme meydana gelmiş olabilir. Dolayısıyla geç teslimin gönderenin yükleme, istifleme veya boşaltma aşamalarındaki kusurlu davranışından dolayı oluştuğu ispat edilebilirse, taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkanı tanınmıştır. Aynı şekilde; yükleme, boşaltma veya istifleme gönderen veya gönderilen adına hareket eden üçüncü kişiler tarafından yapılıyorsa ve geç teslim bu üçüncü kişilerin kusurlu davranışı veya ihmali sebebi ile oluşmuş ise; yine taşıyıcı bu sebepleri ileri sürebilecek ve sorumluluktan kurtulabilecektir²⁸⁸.

Kanun koyucu yükleme ve boşaltma işini; sözleşmeden, halin icabından ve ticari teamülden aksi anlaşılmadığı müddetçe gönderene ait olduğunu hüküm altına almıştır (TTK m.863/1). Gönderen yükleme süresine uymamış ise, taşıyıcının sorumluluk alanına girmediği sürece gönderen sorumlu olur²⁸⁹. Aksi kararlaştırılmadığı müddetçe

²⁸⁶ Akıncı, Z.; s. 99.

²⁸⁷ Akıncı, Z.; s. 97.

²⁸⁸ Aydın, s. 79.

²⁸⁹ Seven, Gönderilen; s. 213 vd.

taşıyıcının sorumluluğu; yükleme, istifleme ve boşaltma işinin gönderen tarafından ifasından sonra eşyayı teslim almasıyla birlikte başlar²⁹⁰. Dolayısıyla bahsi geçen koşulların mevcudiyeti halinde, bu aşamalarda oluşan zarardan ötürü taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi mümkün değildir²⁹¹. Ayrıca eşya taşıyıcının hâkimiyeti altında iken meydana gelen zarar; gönderenin yükleme veya istifleme yaparken kusurlu bir davranışı dolayısıyla oluşmuş fakat o esnada belirlenememiş olabilir. Taşıyıcının hâkimiyetinde ortaya çıkan veya taşıma süresi içerisinde belirlenen bu zararın; gönderenin yükleme, istifleme, boşaltma işlemlerini yaparken meydana geldiği ispat edilerek, taşıyıcı sorumluluktan kurtarılabilir²⁹².

C. Eşyanın Özel Ayıbı

Taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesi sonucu meydana gelen zarar; taşımının yapılmasından önce var olan ve eşyanın kendine özgü özellikleri sebebiyle, niteliğindeki veya cinsindeki bir eksiklik/kusurdan ötürü kaynaklanmış olabilir. Bahsedilen ayıptan ne anlaşılması gerektiği Türk Ticaret Kanunu'nda açıklanmış olmayıp, mehaz CMR'de ise tanımlanmıştır²⁹³. Buna göre; zarara sebep olan eksiklik veya kusur yani eşyada bulunan özel ayıp; eşyanın kendi türünün taşıdığı ortak özelliklerden farklı özellik taşıması, noksanlık içermesi veya bir bozukluk halinde ortaya çıkan bazı kusurlar, eksiklikler ve uygunsuzluklar yüzünden taşınırken ortaya çıkan zıya, hasar veya normal taşıma süresi içinde eşyaların doğasındaki uygunsuzluğunun sonucu olarak ortaya çıkan kötülükler şeklinde ²⁹⁴ tanımlanmaktadır ²⁹⁵. Eşyanın taşınmasından bağımsız şekilde meydana gelen,

²⁹⁰ Can, 40; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 165; Akıncı, Z.; s. 89.

²⁹¹ Aydın, s. 80; Akıncı, Z.; S. 90.

²⁹² Aydın, s. 81.

²⁹³ Akıncı, Z., s. 100.; Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 347.

²⁹⁴ Adıgüzel, Burak; Multimodal Taşıma, s. 228-229 (naklen Koller, Kommentar, s. 382-383. Kavramın bir eşyanın bulunduğu türün ortak özelliklerinden farklı özellikler taşıması, aynı nitelikteki diğer eşyalarla kıyaslandığında bir noksanlık veya bir kusur olduğu yönünde, Aydın, s. 65.)

²⁹⁵ Özdemir, T., s. 217. (naklen Libouton, a.g.e, s. 81.; Atabek, a.g.e, s.234; Kaya, Sorumluluğun Esasları (II), s. 254; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 113)

taşımada kullanılan taşıt türü fark etmeksizin eşyada oluşacak şekil veya yapısındaki değişimler de eşyanın özel ayıbı kapsamına girecektir²⁹⁶ .

Gecikmede eşyaya özgü ayıba ilave edilebilecek taşıyıcının herhangi bir kusuru bulunmamalıdır. Taşıma işi eşyanın niteliğine göre gerçekleştirilmeli ve tüm tedbirler alınmış olmalıdır. Aksi halde taşıyıcının yukarıda anılan sorumsuzluk hükmünden yararlanması mümkün olmayacaktır. Şayet eşyanın özel ayıbının yanı sıra taşıyıcıya yüklenebilecek bir kusur mevcut ise, sorumluluk miktarı zararın oluşumundaki kusur oranına göre belirlenecektir. Ayıp ile taşıyıcının kusur oranları hesaplanarak, duruma göre taşıyıcının sorumluluğu tamamen ortadan kalkacak veya sorumluluk miktarında indirim yapılacaktır.

Taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesi ile özel ayıp arasında bir illiyet bağı da ayrıca bulunmalıdır²⁹⁷. Yukarıda belirtmiş olduğumuz gibi, taşıyıcının hiçbir davranışı veya ihmalinin zarara yol açmaması koşuluyla; eşyaya özgü ayıbın, eşya taşınırken ortaya çıkması gerekir.

Eşyanın özel ayıbı nedeniyle geç teslim sorumluluğunun kaldırılması uygulamada pek karşılaşılan bir durum değildir. Nitekim eşyanın özel ayıbının zarara yol açması, zıyı veya hasardan doğan sorumluluk hallerinde daha çok karşımıza çıkar. Ancak burada dikkat edilmesi gereken hususlardan biri, taşıma süresince taşıyıcının gereken özeni gösterip göstermediğidir. Taşıyıcının gereken özeni göstermesi ile zararın ortaya çıkması engellenebilecekse, artık taşıyıcının sorumsuzluğundan bahsedilemeyecek ve taşıyıcı zarardan ötürü sorumlu tutulabilecektir. Örneğin, muhtevası gereği bozulma ve çürümeye yatkın bir gıda maddesi taşıma koşullarına uyulmak suretiyle (soğutmalı araç vb.), taşıma süresi içerisinde teslim edildiği takdirde çürüme veya bozulma oluşmuyorsa; artık taşıyıcı eşyanın özel ayıbı nedeniyle sorumluluktan kurtulamayacak ve zararın tazmini ile yükümlü tutulabilecektir²⁹⁸.

²⁹⁶ Yeşilova, Ecehan; Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2004, Yetkin Yayınları, s. 102; Adıgüzel, s. 125 vd.

²⁹⁷ Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 347.

²⁹⁸ Yargıtay 11. H.D, T. 21.12.2017, E. 2016/6808, K. 2017/7529.

Dikkat edilmesi gereken bir başka husus; taşıyıcının eşyanın özel ayıbı hakkında bilgilendirilip bilgilendirilmediği konusudur. Eğer taşıyıcıya eşyanın özel ayıbı hakkında eşya taşıma sözleşmesinde veyahut taşıma senedinde bilgi verilmişse, taşıyıcının genel kurtuluş sebebine dayanarak sorumluluktan kurtulması artık mümkün olmayacaktır²⁹⁹.

V. SORUMSUZLUK ANLAŞMALARI

Eşya taşıma sözleşmesi, Türk Ticaret Kanunu'nda ayrıca düzenlenmiş bir sözleşme olsa da; esasında genel hükümlere tabii karşılıklı irade beyanlarıyla kurulan iki taraflı bir sözleşmedir (TBK m. 27). Bu nedenle genel hükümlerden sözleşme özgürlüğü ilkesi uyarınca; sözleşmenin içeriği, taraflarca serbest şekilde kararlaştırılabilecektir. Dolayısıyla sorumluluk için emredici hükümlerin bulunmadığı veya emredici hükümlerin uygulama alanı bulamadığı istisnai durumlarda; taraflarca sözleşmeye hüküm konulmak suretiyle taşıyıcının borca aykırılıktan ötürü sorumlu tutulmaması veya sorumluluğunun daraltılmasında bir sakınca yoktur³⁰⁰. Sözleşmeye konulan sorumsuzluk kayıtlarını, sözleşmenin ediminden önce sorumluluğu daraltıcı veyahut tamamen ortadan kaldırıcı sözleşme şartı olarak tanımlamak mümkündür³⁰¹. Yani bahsedilen şartlar mevcut ise, taraflara sözleşme ile taşıyıcının lehine olacak şekilde sorumluluktan kurtulma yetkisi tanınmış olduğunu söyleyebiliriz³⁰².

²⁹⁹ Özdemir, s. 218.

³⁰⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 141; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 190; Sözer, Milletlerarası Hava Taşımacılığı-Sorumluluk, s. 61; Arslan, Arzu; Uluslararası Hava Taşımalarda Taşıyıcıya Yükün Zıyatı Ve/Veya Hasarı Sebebiyle Yöneltililecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan, İstanbul, 1999, s. 113; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 179; Özdemir, Turkay, s. 266; Birinci Uzun, s. 134.

³⁰¹ Okay, Sami; Deniz Nakliyatında Âdemi Mesuliyet Kayıtları, İstanbul, 1954, s. 2.

³⁰² Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 190; Sözer, Bülent; Havayolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zarardan Taşıyıcının Sorumluluğu, BATİDER Haziran 1978, C. IX, S. 3, s. 61; Arslan, s. 113; Arslan, A.; s. 113; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 179; Özdemir, T.; s. 266; Birinci Uzun, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.134.

Zarar gören ile taşıyıcı arasında yapılan sorumsuzluk anlaşmaları, zarar doğurucu fiilin varlığı halinde hak sahibinin tazminat talep edememesi hakkında akdedilir³⁰³.

Sözleşmeye konulan sorumsuzluk kayıtlarının uygulama alanı bulabilmesi için zararın, eşyaya özgü veyahut gizli bir ayıptan ötürü meydana gelmiş olması gerekmektedir³⁰⁴.

Taşıyıcının sorumluluğunu, sözleşme şartlarına dayalı olarak azaltan veya genişleten, başka bir deyişle sorumluluk sınırlarını değiştiren sözleşme şartları taraflar arasında kabul edildiği takdirde; sözleşme serbestisi çerçevesinde sorumluluk miktarını değiştirilmesi olarak yorumlanacağından, söz konusu şartların taşıyıcının yeni sorumluluk sınırını belirlediğini kabul etmek gerekir³⁰⁵. Fakat taraflara tanınan bu sözleşme serbestisi, kanunun emredici hüküm sahasına girmese dahi, mutlak bir serbestlik olarak tanınmış olduğu neticesine varılamaz³⁰⁶. Türk Ticaret Kanunu'nun 1244'üncü maddesinin f bendinde kanun koyucu, sorumluluğu kaldıran veya daraltan sözleşme ifadelerinin Türk Borçlar Kanunu'nun emredici hükümlerine aykırı olmaması koşulunu aramıştır. Zira bu hüküm koyulmamış olsa dahi, genel hükümlere aykırı olarak düzenlenmiş sorumluluk anlaşmalarının varlığını koruyamayacağı Türk Borçlar Kanunu'nun 27'inci maddesi kapsamında aşikârdır. Aynı şekilde taşıyıcının, gönderene göre genellikle ekonomik olarak daha güçlü olduğu göz önüne alındığında; taşıma işletmeleri için, devlet tarafından kendilerine yükletilen sorumluluklarının hafifletilmesi ya da kaldırılması sonucunu doğuran şartnamelerin, genel işlem koşullarının veya sorumsuzluk kayıtlarının hüküm ifade etmeyeceğini de belirtmek gerekir³⁰⁷.

³⁰³ Orbay Ortaç, s. 103.

³⁰⁴ Arslan, Arzu; Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Zıyaı Ve/Veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilebilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan, İstanbul, 1999, s. 116; Birinci Uzun; s. 134.

³⁰⁵ Kender/ Çetingil, s. 145; Hepgülerler, Ezgi; Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Ankara, 2011, Seçkin Yayınevi, s. 120.

³⁰⁶ Yetiş Şamlı, Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk, s. 266.

³⁰⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 141.

Kanun koyucu Türk Ticaret Kanunu'nun 854'üncü maddesinde, tarifeler ve genel sözleşme şartı olarak konulan sorumsuzluk kayıtlarının geçersiz olacağını hüküm altına alarak; gönderen veya gönderileni korumayı ve hak mahrumiyetlerini önlemeyi amaçlamıştır. Ayrıca taşıma işleri Türk Ticaret Kanunu'nun 853'üncü maddesinde öngörülen özel hükümlere tabi kuruluşlara gördürülmüş olsa bile; taşıyıcının kanun koyucunun kendisine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini sözleşme ile istemesinin mümkün olmayacağı da zikredilmiştir. Kanunda bahsedilen sorumluluk türü, herhangi bir sorumluluk türü ile sınırlandırılmış olmadığından; eşyanın sadece ziya, hasar ve geç tesliminden doğan sorumluluğu açısından değil, taşıma sözleşmesine bağlı kanunda öngörülmüş olan taşıyıcının tüm borçları açısından sorumluluğun hafifletilmesi veya tamamen ortadan kaldırılması mümkün olmayacaktır³⁰⁸. Zararın meydana gelmesinden önce sorumsuzluk kayıtları koyulmuş olsa dahi, sözleşmenin geçerliliği etkilenmeyecek, sadece kanun gereği sorumsuzlukla ilgili hükümler geçersiz sayılacaktır³⁰⁹. Halin icabı gereği taşıyıcının sözleşmeye hüküm konulması suretiyle, ara taşıyıcı veya yardımcılarının kusurları nedeniyle sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşmalar da geçersiz olacaktır³¹⁰.

Türk ticaret kanunu'nun 854'üncü maddesinde sorumluluğun önceden hafifletilmesi veyahut kaldırılması kanun koyucu tarafından yasaklanmış olmasına rağmen, zararın meydana gelmesinden sonra taraflar arasında yapılacak sözleşmelerin geçerliliği hakkında herhangi bir hükme yer verilmemiştir. Dolayısıyla gönderen, zararın meydana gelmesinden sonra zarardan haberdar olmuş ise; zararın doğumundan sonra taraflar arasında akdedilen sorumsuzluk anlaşmalarının geçerliliğinin kabul edilmesi kanımızca isabetlidir³¹¹. Zira hâlihazırda gönderen zararın varlığını bilerek, kendi iradesi ile sorumsuzluk sözleşmesini kabul etmiş olacaktır.

³⁰⁸ Akdeniz, s. 136.

³⁰⁹ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 190; Arslan, Arzu, s. 114; Birinci Uzun, s. 134.

³¹⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 142.

³¹¹ Ülgen, Taşıma Sözleşmesi, s. 190-200; Göknil, s.201; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.180; Arslan, Arzu, s. 114; Birinci Uzun, s. 135.

VI. TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARIN EYLEMLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

Taşıyıcı sadece taşıma işini taahhüt edip, teknik nedenlerle veya işin doğası gereği taşıma işini bizzat ifa etmeyebilir. Dolayısıyla taşıma işi ifa edilirken, araya birden çok taşıyıcı girebilir. Ayrıca taşımaya, âkdi taşıyıcıdan başka taşıyıcı katılmamış olsa bile, taşıyıcı taşıma işini yine de bizzat yerine getiremeyebilir ve başka şahısların yardımlarından yararlanmış olabilir. Taşıyıcının taşıma işinde kullanılan yardımcıların kimler olduğu Türk Ticaret Kanunu'nda zikredilmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 879'uncu maddesinde taşıyıcının yararlandığı kişileri belli sıfatlarla anılmış olup; bu kişiler *“taşıyıcının kendi adamları”* ve *“taşımının yerine getirilmesinde kullanılan kişiler”*³¹² olarak adlandırılmıştır. Anılan hüküm, mehazı CMR'nin 3'üncü maddesi ile benzerlik göstermektedir. Mehaz CMR de, *“bu sözleşmenin uygulanması bakımından taşıyıcı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımının yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır.”* ifadesiyle birlikte, taşıyıcının yararlandığı kişileri iki grup şeklinde ayırmıştır.

Taşıma işinin ifası için yardımcı olan bu şahıslar taşıyıcının kendi adamları olabileceği gibi; taşıyıcıya tabii olmayan, kendilerine verilen taşıma işi ile ilgili görevin icrasından sorumlu olan ve taşıyıcıdan bağımsız olarak çalışan, taşıyıcının yararlandığı kişiler de olabilir³¹³. Taşıyıcının kendi adamlarının veya yararlandığı kişilerin fiillerinden ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu tutulacağı, Türk Ticaret Kanunu'nun 879'uncu maddesinde hüküm altına alınmıştır. Benzer şekilde, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 66'ncı maddesinde adam çalıştırmanın sorumluluğu ve aynı kanunun 116'ncı maddesinde yardımcı kişilerin fiillerinden doğan sorumluluk halleri hüküm altına alınmak suretiyle konu hakkında genel hüküm oluşturulmuştur.

³¹² Kanun koyucu lafzi olarak bu ismi zikretmiş olsa da biz yaygın kullanım olan *“taşıyıcının yararlandığı kişiler”* terimini kullanmayı uygun buluyoruz.

³¹³ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 193.

Taşıyıcıya yüklenebilen kusur sorumluluğunun doğabilmesi için; meydana gelen zararın, taşıyıcının adamlarının veya yararlandığı kişilerin kendilerine verilen görevin ifası sırasındaki kusurları neticesinde ortaya çıkmış olması gerekir³¹⁴. Dolayısıyla taşıyıcının fiillerinden sorumlu kişilere verdiği görevlerle ilgisi bulunmayan bir fiil veya ihmal neticesinde zarar meydana gelmiş ise; artık taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi mümkün değildir³¹⁵.

A. Taşıyıcının Kendi Adamları

Taşıyıcının kendi adamlarından bahsedebilmek için, öncelikle bu kişilerin taşıyıcının taşıma ile ilgili işletmesinde çalışıyor olmaları, taşıyıcıya hizmet sözleşmesi ile bağlı olmaları ve belirli bir ücret karşılığında çalışıyor olmaları gerekmektedir³¹⁶. Dolayısıyla bu tanımdan yola çıkarak; sigorta ve primlerinin taşıyıcı tarafından ödendiği ve taşıyıcı ile aralarında iş sözleşmesi bulunan işçilerinin bu kapsama girdiğini söyleyebiliriz³¹⁷. Fakat işletmede çalışan şoför, eşyaların taşınmasında görevli kişiler veya taşıma işinde doğrudan bir bağlantısı olmayıp yine işletme içerisinde başka iş tanımlarıyla çalışan kişilerin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerekir³¹⁸. Yani taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışan, taşıyıcıya bağlı tüm kişilerin de bu kavrama dâhil edildiğini söylemek mümkündür³¹⁹. Örneğin; işletmede taşıma işine hiçbir katkı sağlamayan işletmenin sadece yemek ve temizliğinden ya da güvenlikten sorumlu olarak çalışanlar (bulaşıkçı, aşçı, güvenlik görevlisi vb.) da bu

³¹⁴ Birinci Uzun, s.120.

³¹⁵ Taşıyıcının kendi emir ve talimatları neticesinde oluşmayan bir zarardan dolayı sorumlu tutulması da adaletli olmayacağından, zarara sebebiyet veren şahısların kişisel sorumluluğunun oluşması gerektiği kanaatindeyiz. Görev tanımı içerisinde bulunmayan bir işi, sadece kendi iradesi ile taşıyıcıdan habersiz üstlenen bir kişinin meydana getirdiği zarardan dolayı taşıyıcının sorumlu tutulması hakkaniyetsiz bir yaklaşım olacaktır.

³¹⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 96; Kırmızı, s. 108; Gençtürk; Uluslararası Eşya Taşıma, s. 193; Akıncı, Z.; s. 197.

³¹⁷ Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 515.

³¹⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 96/97; Yılmaz, Oğuz, CMR Hükümlerine Göre Müttekip Taşıma, İzmir, 2008, s. 35.

³¹⁹ Gençtürk; Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 193.

kapsamda değerlendirilecektir³²⁰. Önemli olan husus; özünde taşıma işine fiilen katkı sağlamıyor olsalar bile, taşıyıcının taşıma işletmesi kapsamında çalışıyor olmalarından ötürü taşıyıcının adamları sayılması gerektiğidir. Ayrıca bu kişilerin taşıma sözleşmesi ile ilgili bir işi ifa edip etmemeleri de önem arz etmeyeceğinden³²¹; eşya taşıma işine doğrudan veya dolaylı katkılarının olup olmadığını değerlendirmek yersiz olacaktır³²². Sonuç olarak bu kişilerin taşıyıcının adamları kategorisinde değerlendirilebilmesi için; illaki işletmeye sürekli surette bağlı olarak iş görmeleri gerekmektedir. Ayrıca işçi - işveren ilişkisi çerçevesinde işletme içerisinde taşıyıcının bu işçilere doğrudan veya dolaylı olarak emir ve talimat verme olanağının da mümkün olması gerekmektedir³²³.

Taşıyıcı birden fazla işletme sahibi olabilir. Bu durumda taşıyıcının taşıma işletmesi ile ilgili olmayan, diğer işletmelerinde çalışan taşıyıcıya bağlı işçilerin Türk Ticaret Kanunu'nun 879'uncu maddesine göre değerlendirilmesi mümkün olmayacaktır³²⁴. Şayet taşıyıcının taşıma işletmesi haricinde çalışan bir kişinin gecikmeye etki eden kusurlu davranışı mevcut ise; sorumluluğu Türk Borçlar Kanunu'nun 116'ncı maddesi kapsamında değerlendirmek daha doğru olacaktır.

B. Taşıyıcının Yararlandığı Kişiler

Taşıma işi için taşıyıcıya yardımcı olan fakat taşıyıcı ile yardım eden kişi arasında sürekli bir ilişkinin bulunmadığı durumlarda kullanılan kişiler, taşıyıcıya yardımcı kişiler olarak adlandırılır. Taşıyıcı ve bu kişiler arasındaki ilişki sınırlıdır³²⁵. Ayrıca bu

³²⁰ Arkan, Karayalçın Armağanı, s. 321; Kender, Reyagân /Çetingil, Ergon; Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Genişletilmiş 7. Baskı, İstanbul, Beta Yay. No. 1415, 2003, s. 129; Kırman, s. 108/109.

³²¹ Arkan, CMR'ye Göre Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk (Yardımcı Fiilleri), Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65 inci Yaş Armağanı, Ankara, 1988, s. 323; Yeşilova, Ecehan, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu – CMR Madde 3, 34 vd. , Ankara, 2004, s. 75/76.

³²² Kırman, s. 108.

³²³ Kırman, s. 108/109.

³²⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97; Yılmaz, s. 35; Kırman, s.109; Gençtürk; Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 193.

³²⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97; Yılmaz, s. 35.

ilişki, taşıma işi ile ilgili kendilerine verilen görev sona erene kadar devam eder³²⁶. Tıpkı taşıyıcının adamlarında olduğu gibi, taşıyıcı ile yararlandığı kişiler arasında doğrudan veya dolaylı bir ilişkinin var olup olmadığının bir önemi yoktur³²⁷.

Önceden yapılmış herhangi bir sözleşmenin mevcut olup olmaması, Türk Ticaret Kanunu'nun 879'uncu madde hükmüne dâhil olunması açısından önemli değildir³²⁸.

Her ne kadar taşıyıcı ile aralarında süreklilik arz eden bir ilişki bulunmasa dahi, taşıyıcının yaralandığı kişilerin somut olarak taşıma işine bir şekilde katkı sağlamaları gerekir. Çünkü Türk Ticaret Kanunu'nun 879'uncu maddesinde açık biçimde *“taşımanın yerine getirilmesi için yararlanılan kişiler”* ifadesi kullanılmıştır. Bu kişiler taşıyıcının yararlandığı kişiler sıfatına, taşıma faaliyeti ile ilgili bir görevin kendilerine vermesinden dolayı hak kazanmışlardır³²⁹. Bu kişiler, taşıma işinin tamamında bulunabileceği gibi taşımaya kısmi şekilde de katkı sağlamaları yeterli olacaktır³³⁰. Bahsi geçen bu katkı taşıma esnasında olabileceği gibi, teslim sırasında da olabilir. Örneğin; teslim sırasında eşyayı taşıttan indirilip teslim olunacağı yere götüren kişiler, taşıyıcının yararlandığı kişilerdir.

VII. FİİLÎ TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesini akdetmekle birlikte, taşıma işinin ifasını taahhüt eder. Dolayısıyla taşıma işini mutlak surette bizzat yapmak zorunda değildir. Taşıyıcı taşımayı bizzat gerçekleştirebileceği gibi, dilerse kendisinden bağımsız olarak faaliyet gösteren üçüncü bir kişi ile taşıma işinin icrası konusunda sözleşme akdedebilir³³¹.

³²⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97; Sözer, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 117.

³²⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97.

³²⁸ Arkan, Yardımcı Fiillerden Sorumluluk, s. 324.

³²⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 100; Yeşilova, s. 64.

³³⁰ Kırman, s. 109.

³³¹ Seven, Vural; Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükleriyle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli (Müteakip Taşıyıcı), Haluk Konuralp Anısına Armağan 3, Ankara, 2009, s. 871; Kıran, Tehlikeli Eşya Taşıma, s. 100.

Fiilî taşıyıcı daha önce bahsedildiği gibi, âkdi taşıyıcı ile gönderilen arasındaki eşya taşıma sözleşmesinden bağımsız olarak, taşıma işinin üçüncü bir kişi tarafından kısmen veya tamamen icra edildiği hallerde karşımıza çıkar. Esasen fiili taşıyıcı da “taşıyıcının yararlandığı kişiler” kapsamında olmakla beraber taşıma işini icra etmesi sebebiyle Kanunda özel olarak düzenlenmiştir.

Fiilî taşıyıcı müessesesi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 888’inci maddesinde zikredilmiş olup; taşımaya katıldığı ölçüde fiilî taşıyıcının da sorumluluğu doğar. Fiilî taşıyıcının taşıma işinde kısmen veya tamamen yer alıyor olması, âkdi taşıyıcının sorumluluğunu azaltmaz veya sona erdirmez. Sadece âkdi taşıyıcının yanı sıra taşıma işine katıldığı kısım için fiilî taşıyıcının da, âkdi taşıyıcı gibi sorumlu tutulabilmesine olanak verir. Fakat kanun koyucu burada fiilî taşıyıcıyı her koşulda sorumlu tutmayıp; sözleşmenin nispiyeti ilkesi gereği, âkdi taşıyıcı ile gönderen veya gönderilen arasında akdedilen sorumluluk kapsamını genişleten sözleşme maddelerinin fiilî taşıyıcı için de uygulanmasını uygun bulmamıştır. Kanun koyucu bu sözleşme hükümlerinin fiilî taşıyıcı için geçerli olmasını; fiilî taşıyıcının yazılı muvafakatine bağlayarak onu korumak istemiştir. Âkdi taşıyıcının gönderen ile yaptığı özel koşullar içeren sorumluluk genişletici sözleşmeleri; kendisi yazılı olarak kabul etmediği sürece, fiilî taşıyıcıya herhangi bir sorumluluk yükletilemeyecek ve sorumluluğu genişleten sözleşme hükümleri kendisini bağlamayacaktır.

Fiilî taşıyıcı sadece taşımaya katıldığı kısımla sınırlı olarak sorumlu olacağından; âkdi taşıyıcının öne sürebileceği her türlü def’ileri kendisi de gönderene veya üçüncü kişilere karşı bizzat ileri sürebilir. Fakat bahsi geçen def’ilerin kullanılabilmesi için; öncelikle bunların eşya taşıma sözleşmesinden kaynaklı olmaları gerekmektedir. Taşıma hukukundaki def’ileri; hukuk terminolojisinde bahsettiğimiz manadan daha geniş biçimde ele alarak, söz konusu itirazları da kapsayacak nitelikte taşıyıcının kullanabileceği her türlü savunma imkânları şeklinde değerlendirmek gerekir³³². Türk Ticaret Kanunu’nun 888’inci maddesinde hüküm altına alınmak suretiyle; kanun koyucunun fiilî taşıyıcıya ek bir savunma aracı sunmuş olduğu doktrinde bir kısım

³³² Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 129.; Can, s.105.

yazar tarafından benimsenmiştir³³³. Bunun yanı sıra anılan madde gerekçesinde, sorumluluğunun karşılığı olarak bu imkânın fiilî taşıyıcıya verildiği şeklinde bir yorum yapılmıştır³³⁴. Yani âkdi taşıyıcının şahsıyla alakalı bir kurtuluş sebebi mevcudiyeti halinde fiilî taşıyıcı bu sebebi ispatlayabildiği ölçüde, nasıl ki âkdi taşıyıcı bu sebepten ötürü sorumlu tutulamayacak ise; kendisinin de aynı şekilde sorumluluktan kurtulması gerektiğini öne sürebilecektir. Veyahut kendisinin, âkdi taşıyıcının sorumlu olduğundan daha sınırlı sorumlu olması gerektiğini savunabilecektir³³⁵.

Fiilî taşıyıcının sorumlu tutabilmesi; öncelikle âkdi taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için gerekli olan şartların varlığına bağlıdır. Dolayısıyla fiilî taşıyıcının kusurlu bir davranışı veya ihmali bulunmalı, ayrıca bu davranış neticesinde bir zarar meydana gelmelidir. Türk Ticaret Kanunu'nun 879'uncu maddesinde zikredildiği üzere, bu davranış fiil olarak ortaya çıkabileceği gibi, pasif şekilde yani ihmali şekilde de karşımıza çıkabilir. Kanun koyucu Türk Ticaret Kanunu'nun 888'inci maddesinin üçüncü fıkrasında, taşıma işinin üstlenilen kısmı için âkdi taşıyıcı ile fiilî taşıyıcıyı birlikte müteselsil sorumlu olarak zikretmiştir. Her ne kadar bu şekilde belirtilmiş olsa da; doktrinde emredici nitelikte bir hüküm olarak değerlendirilmemektedir³³⁶. Dolayısıyla müteselsil sorumluluğun, âkdi taşıyıcı veya fiilî taşıyıcı yönünden sınırlandırılabilmesi mümkündür. Başka bir deyişle müteselsil sorumluluk şekli, sözleşme ile değiştirilebilecek veya tarafların belirledikleri başka bir sorumluluk türü benimsenebilecektir. Ancak bu sadece akdi ve fiili taşıyıcı arasında hüküm ifade edecektir, zarar görenleri bağlamaz.

Zarar, fiilî taşıyıcının kendisi veya adamlarının bir kusuru sonucu meydana gelmiş ise, anılan hüküm nedeniyle hak sahibi fiilî taşıyıcıyı geç teslimden ötürü sorumlu tutabilecektir.

³³³ Adıgüzel, Burak, Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu, İÜHFİM, 2013, C.71, S.2, s. 11; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 129. ; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 198 (naklen Koller, s. 539.)

³³⁴ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s.305; Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 129.

³³⁵ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 129.

³³⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 142.

Fiilî taşıyıcı da tıpkı âkdi taşıyıcı gibi, taşımadan sorumlu olduğu süre boyunca eşyayı koruma yükümlülüğü altına girer. Dolayısıyla fiilî taşıyıcı eşyayı teslim aldığı şekli ile teslim etmek ve hâkimiyeti boyunca eşyayı her türlü zarardan korumakla yükümlüdür.

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

3. BÖLÜM

SORUMLULUK DAVASI

I. DAVANIN TARAFLARI

A. Davacı

1. Gönderen

Taşıma hukukunda, taşıyıcı ile sözleşmeyi yapan taraf olan gönderen, sözleşmenin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden dolayı kural olarak taşıyıcıya dava açmaya yetkili kişidir³³⁷. Gönderen sıfatının kapsamına, gönderenin yanı sıra onun haklarına halef olan kişilerin de dâhil edilmesi gerekir³³⁸.

Belirtmek gerekir ki gönderen veya gönderilenin dava açabilmesi için illaki kişisel bir menfaatleri bulunması gerekmez. Kendilerinden başka birinin menfaati olması halinde de, bu kişilerin menfaatleri için dava açabilirler (TTK m. 871/I). Gönderen veya gönderilen ile eşyanın maliki farklı ise bu halde eşyanın maliki taşıyıcıya karşı haksız fiil hükümleri çerçevesinde dava açma hakkına haizdir³³⁹.

Gönderen her zaman taşıma sözleşmesinin asıl tarafı olmak zorunda değildir. Eşyanın sahibi taşıma sözleşmesini yapmak üzere, başka bir kişiyi yetkilendirmiş olabilir. Bu gibi hallerde, taşıyıcı ile sözleşme akdeden kişilerin de emir ve talimat verme yetkisine haiz oldukları söylenebilir. Dolayısıyla bu kişilerin emir ve talimatlarına taşıyıcının

³³⁷ Arkan, s. 180; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 254; Zeyneloğlu, s. 85; Yeşilova, s. 155; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 257; Uslu, s. 141; Yılmaz, Oğuz, s. 58.

³³⁸ Akdeniz, s. 137.

³³⁹ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 255.

uymaması sonucu zarar meydana gelmiş ise, bu zararın tazmin edilmesi konusunda dava açılabilir.

2. Gönderilen

Gönderilen taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa dahi, sözleşmenin tam üçüncü kişi yararına akdedildiğinin kabulü gerekir³⁴⁰. Sözleşmenin tam üçüncü kişi yararına sözleşme olarak kabul edilmesinin neticesi olarak, gönderilenin doğrudan dava açma hakkına haiz olduğu bazı haller mevcut olacaktır³⁴¹. Bu hallerde gönderilen taşıyıcıya emir ve talimat verme yetkisi dolayısıyla; emir ve talimatlarına aykırı fiil veya ihmal neticesinde zarar meydana gelmiş ise, artık gönderilen bu yetkiye dayanarak pek tabi dava açma hakkını elde etmiş olacaktır³⁴². Sözleşmeye dayalı talepte bulunabilmesinden dolayı “kendi adına” dava açmaya yetkili kişidir (TTK 871/I).

Gönderilenin dava açma hakkını elde ettiği zaman önem arz eder³⁴³. Gönderilen, taşıyıcıya emir ve talimat verme hakkını kazandığı tarihten itibaren gönderenin bazı haklarına halef olmasından ötürü davacı olabilecektir³⁴⁴. Gönderilenin bu hakkı elde etmesi ile birlikte; taşıyıcıdan eşyanın kendisine teslimini isteme hakkını ve geç teslim halinde dava açma hakkını elde edilebilecektir³⁴⁵.

³⁴⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 180; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 19; Akyol, Şener; Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul, 1976, s. 48; Yeşilova, s. 155.

³⁴¹ Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 254.

³⁴² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 180; Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 552-554.

³⁴³ Türk Ticaret Kanunu'nun 868'inci maddesinden; gönderilenin taşıma sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen bir takım haklar elde ettiği anlaşılmaktadır. Emir ve talimat verme hakkının gönderilene bahşedilmesinin sebebi; taşıma işinin menfaatine yapılmasından ötürü, bu menfaatin korunmak istenmesidir. Anılan maddenin ikinci fıkrasında, talimat hakkının eşyanın teslim yerine ulaşmasıyla birlikte kazanılacağı zikredilmiştir. Dolayısıyla gönderilen bu talimatları ya taşımanın bitmesi ile ya da bitmesine çok yakın bir tarihte verebilecektir. Bazı hallerde ise talimat hakkı taşıma senedine bağlı olarak kazanılmaktadır. Gönderilen, taşıma senedinin ibrazı ile birlikte talimat verme hakkını elde eder. Dolayısıyla eşya teslim yerine varmadan daha önce, gönderilen taşıma senedini ibraz ederek talimat hakkını kullanabilmesine imkân tanınmıştır.

³⁴⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 180.

³⁴⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 180.

B. Davalı

Taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluk davasında davalı taraf kapsamına, eşyayı taşımakla yükümlü taşıyıcı ve taşıyıcı gibi sorumlu tutulabilen kişiler girer³⁴⁶.

Daha önce bahsedildiği üzere; çoğu taşıma işinde, taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi ile taşıma sözleşmesini akdeden kişi farklı kişilerdir. Dolayısıyla taşıyıcıyı ele alınırken, âkdi taşıyıcı ve fiilî taşıyıcı olarak ikiye ayırarak incelemek daha uygun olacaktır.

1. Âkdi Taşıyıcı

Âkdi taşıyıcı; kendisi veya temsilcisi aracılığıyla taşıma taahhüdünü üstlenen, gönderen veya gönderenin kendileri yahut temsilcileriyle sözleşmeyi akdeden kişidir. Âkdi taşıyıcı taşıma taahhüdü borcu altına girmekle birlikte; taşımanın tamamından sorumlu tutulabilecektir. Her ne kadar âkdi taşıyıcı taşıma işini kendisi gerçekleştirmemiş; taşıma işinin ifasını adamlarına, yararlandığı kişilere veyahut fiilî taşıyıcıya devretmiş olsa bile âkdi taşıyıcı sıfatı gereğince taşımanın tamamından sorumlu tutulur.

Taşıma işine birden fazla taşıyıcı katılmışsa, bu durumda davanın hangi taşıyıcıya veya taşıyıcılara karşı açılacağı sorun teşkil edebilir. Son taşıyıcı, kendisinden önceki tüm taşıyıcıların yerine geçmesinden ötürü dava açılacak kişi de o olacaktır. Çünkü son taşıyıcı eşyayı ve taşıma senedini bir önceki taşıyıcıdan almakla birlikte; doğacak tüm borçlar için geçmiş taşıyıcıların yerine geçen kişidir³⁴⁷. Fakat bu durum, kendisinden önceki taşıyıcıların sorumluluğunu ortadan kaldırdığı anlamını taşımaz. Elbette her taşıyıcı, taşıma işine katıldığı kısım için sorumlu olmaya devam eder. Ayrıca taraflar sözleşme akdetmek suretiyle ilk taşıyıcının taşımanın tamamından sorumlu olacağını kararlaştırmış olabilirler. Bu halde, ilk taşıyıcı ile zararın meydana geldiği zaman diliminde taşıma işini ifa eden taşıyıcı, birlikte müteselsil sorumlu

³⁴⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 187; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 255; Zeyneloğlu, s. 86; Birinci Uzun, s. 142; Akıncı, Z.; s. 205.

³⁴⁷ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 187.

olurlar³⁴⁸. İlk taşıyıcıdan kasıt, gönderen ile sözleşmeyi akdeden âkdi taşıyıcı olarak anılan kişidir³⁴⁹. Eşyayı, gönderenden ilk teslim alan veya taşıma işini gerçekleştiren ilk kişi kastedilmiş değildir³⁵⁰.

Bazı hallerde, tüm taşıyıcılar aynı taşıma sözleşmesi ile taşıma taahhüdünde bulunmuş olabilirler. Bu kişiler arasında tıpkı bir adi ortaklık ilişkisinin mevcut olduğu nazara alınarak, müteselsil sorumlu olduklarının kabulü gerekir (TBK. m. 638/III). Benzer şekilde Türk Ticaret Kanunu'nun 7'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, taşıma sözleşmesinin ticari iş niteliğine haiz olmasından ötürü müteselsil sorumlu olduklarını söyleyebiliriz. Dolayısıyla birden fazla âkdi taşıyıcının katıldığı taşımalarda, bu taşıyıcıların her birinin davalı olarak gösterilmesinde bir sakınca yoktur³⁵¹. Ayrıca tazminat davasını açmaya haiz hak sahibi dilerse, davalı olarak sadece bir âkdi taşıyıcıyı da gösterebilir.

Geç teslimden ötürü dava açabilmek için, muhakkak eşyanın teslim koşulu aranmaktadır. Taşıyıcı aleyhine dava açılırken, zararın meydana gelmesinde illaki taşıyıcının kusurlu olması gerekmez. Taşıyıcı adamlarının fiil ve ihmallerinden kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olduğundan; zarara ilişkin şahsi kusuru olsun veya olmasın sorumlu tutulabilecektir³⁵². Taşıma işinin tamamından âkdi taşıyıcı sorumlu olmakla beraber; davanın doğrudan taşıyıcının yardımcılarına açıldığı bazı hallerde, taşıyıcının yardımcıları da davalı olarak gösterilebilir³⁵³. Zararın gerçekleşmesinde fail konumunda oldukları haller, bu duruma örnek teşkil eder. Dolayısıyla anılan bu kişilerin sorumluluğu, taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümlere tabidir (TTK m. 887, m. 888/IV).

³⁴⁸ Birinci Uzun, s. 144.

³⁴⁹ Akıncı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 208, 202, dn. 373; Yeşilova, s. 159.

³⁵⁰ Akıncı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 208, 202, dn. 373; Yeşilova, s. 159.

³⁵¹ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 259. Aksi yönde görüş için bkz. Akıncı, Z. ; s. 205/206.

³⁵² Zeyneloğlu, s. 86.

³⁵³ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.218; Kırman, a.g.e s. 267/269; Zeyneloğlu, s. 86; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 258; Can, s. 111.

2. Fiilî Taşıyıcı

Fiilî taşıyıcı, taşıma işinin icrasının tamamını veya bir kısmını; âkdi taşıyıcı ile aralarındaki sözleşme ilişkine bağlı olarak veya kendisine verilen yetkiye dayanarak gerçekleştiren, âkdi taşıyıcı haricindeki başka bir taşıyıcıdır³⁵⁴. Fiilî taşıyıcının sorumluluğu sadece üstlendiği kısım ile sınırlıdır (TTK m. 888/I). Ayrıca fiilî taşıyıcının sorumlu olduğu kısım için, sorumluluğun tamamı salt biçimde kendisine yüklenmiş değildir. Fiilî taşıyıcı sorumlu olduğu taşıma süresi boyunca meydana gelen zararlardan ötürü âkdi taşıyıcı ile birlikte müteselsil sorumlu olacaktır. Müteselsil sorumluluktan dolayı hak sahibi dilerse hem âkdi taşıyıcıya hem de fiilî taşıyıcıya karşı ayrı ayrı dava açabileceği gibi, her ikisine birlikte dava açabilmesi de mümkündür (TTK m. 888/III).

II. GÖREVLİ MAHKEME

Medeni usul hukukuna göre görev; belirli bir iş ile ilgili davaya o bölgede bulunan mahkemelerden hangisi tarafından bakılacağını ifade eder³⁵⁵. Bir dava hakkında özel görevli mahkeme görevlendirilmişse, onun görevi genel görevli mahkemeden önce gelir. Konumuzla alakalı sorumluluk davasının, özel kanun³⁵⁶ ile hüküm altına alınan özel görevli mahkemenin görev alanına girdiğini söyleyebiliriz.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre; ticari işlerden ve Türk Ticaret Kanunu'nda hüküm altına alınan konulardan ötürü açılacak olan davalarda görevli mahkemenin ticaret mahkemesi olduğu belirtilmiştir (TTK m. 4/1-a). Anılan kanun hükmü kapsamında taşıma sözleşmesi Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı 4. Kitabında düzenlenmiş olduğundan; taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluk davasında asliye ticaret mahkemesi görevli olacaktır.

³⁵⁴ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 63.

³⁵⁵ Arslan/Yılmaz/Taşpınar Ayvaz; Medenî Usûl Hukuku 3. Baskı; Ankara, 2017, Yetkin Yayınları; s. 195. ; Tanrıver, Süha; Medenî Usûl Hukuku Cilt I Temel Kavramlar ve İlk Derece Yargılaması; Ankara, 2016, Yetkin Yayınları; s. 146.

³⁵⁶ Kast edilen özel kanun; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'dur.

Bununla birlikte 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun³⁵⁷'nin 3'üncü maddesinde tüketicinin taraf olduğu taşıma sözleşmeleri tüketici işlemleri arasında sayılmıştır. Sözleşmede taşıyıcının karşı tarafı gönderenin, genellikle tüketici konumunda olmasından ötürü; taşıma sözleşmesi çoğunlukla 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun kapsamında değerlendirilecektir. Anılan kanun kapsamında değerlendirilen sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar; ya tüketici hakem heyetleri ya da doğrudan tüketici mahkemeleri önünde görülecektir.

Sonuç olarak taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluk davasının görüleceği mahkemenin tespitinde, gönderenin tüketici sıfatını haiz olup olmamasına göre ikili bir ayrıma gidilir. Gönderenin tüketici olduğu hallerde görevli mahkeme tüketici mahkemesi iken, gönderenin tüketici olmadığı durumlarda görevli mahkeme Türk Ticaret Kanunu'nun 4'üncü ve 5'inci maddesi gereğince asliye ticaret mahkemesidir. Asliye ticaret mahkemesinin bulunmadığı yerlerde; asliye ticaret mahkemeleri ile asliye hukuk mahkemeleri arasında bulunan ilişki görev ilişkisi olduğundan, gerekli ayırım usul hukuku kurallarına göre yapılır.

Belirtmek gerekir ki, dava hangi mahkemede görülürse görülsün uyuşmazlığa Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma işlerine ilişkin Dördüncü Kitap hükümleri uygulanacaktır. Esasen ticari hükümlerin uygulanacağı bir uyuşmazlığın, bu konuda uzman ticaret mahkemeleri eliyle çözülmesi daha isabetli olacaktır³⁵⁸. Bu nedenle taşıma sözleşmelerinin 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun kapsamından çıkarılması gerektiği kanaatindeyiz.

III. YETKİLİ MAHKEME

Genel yetkili mahkeme, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun³⁵⁹ 6'ıncı maddesinin birinci fıkrasına göre kural olarak kendisine dava açılacak gerçek veya

³⁵⁷ RG. 28.11.2013, 28835.

³⁵⁸ Yargıtay 11. H.D, T. 23.09.2014, E. 2014/10710, K. 2014/14307.

³⁵⁹ RG. Tarih: 04.02.2011- S. 27836, kabul tarihi: 12.1.2011.

tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yerinin bulunduğu yer mahkemesi olduğundan; geç teslimden doğan sorumluluğa ilişkin davalarda genel yetki kuralı gereğince belirtilen yer mahkemesinde açılacaktır. Taşıyıcının gerçek kişi olduğu hallerde; devamlı surette iş yapma iradesinin bulunduğu yer, kişinin yerleşim yeri olarak kabul edilir. Taşıyıcının tüzel kişi olması halinde ise, tüzükte gösterilen yer veya tüzükte gösterilmediği takdirde tüzel kişiliğin amaç ve konu kapsamına giren işlerin idare ve kontrol edildiği yer yerleşim yeri olarak kabul edilir.

Belirtilen genel yetkili mahkeme haricinde, Türk Ticaret Kanunu'nun 890'ıncı maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıma sözleşmesinden doğan hukukî uyuşmazlıklarda, Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri Kitabı'nın Birinci ve İkinci kısmı hükümlerine tabi taşımalarda yukarıda belirttiğimiz Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nda gösterilen yetkili mahkemelerin yanı sıra eşyanın taşınmak üzere alındığı veya eşyanın teslim edilmesi öngörülen yer mahkemeleri de yetkili olarak düzenlenmiştir.

Burada asıl sorun, taşıma işinin icrasında birden fazla taşıyıcı kullanıldığı hallerde davanın nerede açılacağına tespit edilmesidir. Taşıma işi yapılırken fiilî taşıyıcı kullanıldıysa, hangi taşıyıcıya karşı hangi yer mahkemesinde dava açılacağı belirsizlik oluşturur. Türk Ticaret Kanunu'nun 890'ıncı maddesinin ikinci fıkrasında zikredildiği üzere; fiilî taşıyıcıya karşı açılacak davanın, âkdi taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde açılacağı belirtilmiştir. Aynı şekilde âkdi taşıyıcıya karşı açılacak davanın da fiilî taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde açılmasına imkân tanımıştır³⁶⁰.

Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 17'inci maddesi hükmü gereğince, şayet taşıma sözleşmesinin tarafları tacir veya kamu tüzel kişileri ise; aralarında doğmuş veya doğabilecek bir uyuşmazlık için, akdedecekleri sözleşme vasıtasıyla bir veya birden fazla mahkemeyi yetkili kılmaları mümkündür. Taraflar sözleşmeyle yetkili mahkeme göstermişlerse; taraflarca aksi kararlaştırılmadığı müddetçe dava artık sadece belirlenmiş olan mahkemede açılacaktır. Yetki sözleşmesinin geçerli olabilmesi için; Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 18'inci maddesinin ikinci fıkrasında yetki sözleşmesinin yazılı olarak yapılması, uyuşmazlığın kaynaklandığı hukuki ilişkinin

³⁶⁰ Yargıtay 11 H.D, T. 01.11.2016, E. 2016/12113, K. 2016/8553.

belirli veya belirlenebilir nitelikte olması ve ayrıca yetkili kılınan mahkeme veya mahkemelerin gösterilmesinin şart olduğu hüküm altına alınmıştır.

IV. DAVA AÇMA SÜRESİ

Gecikmeden doğan sorumluluk davasına ilişkin zamanaşımı süresi, Türk Ticaret Kanunu'nun 855'inci maddesinde hüküm altına alınmıştır. Anılan hüküm, Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabında yer alan tüm taşıma türleri için genel hüküm niteliğindedir. Fakat kanun koyucu; taşıyıcının zararın meydana gelmesindeki ilintisine göre iki ayrı zamanaşımı süresi belirlemeyi uygun görmüştür. Bu nedenle, ilgili maddenin birinci fıkrasında; zararın, taşıyıcının kasten veya pervasızca davranışı neticesinde ortaya çıkmış olmaması koşuluyla; her türlü zarar için zamanaşımı bir yıl ile sınırlandırılmıştır³⁶¹. Anılan maddenin gerekçesinden, taşıma ile alakalı her türlü talep için genel olarak bir yıllık zamanaşımı süresinin uygun bulunduğu anlaşılmaktadır³⁶².

Anılan maddenin beşinci fıkrasında, taşıyıcının kasten veya zararın meydana gelebileceğini öngörmesine rağmen pervasızca bir davranış sonucu zarar oluşmuşsa, gecikmeden dolayı uğranılan zarara ilişkin talep süresi bir yıl değil, üç yıl içerisinde zamanaşımına uğrayacaktır.

Kanun koyucunun taşıma sözleşmesi için genel zamanaşımı sürelerinden farklı olarak daha kısa bir zamanaşımı süresi öngörmesinin nedeni, taşıma faaliyetlerinin hareketli ve hızlı olmasından dolayı delillerin kısa sürede yok olma ihtimalini kaldırmak istemesidir³⁶³. Nitekim taşıyıcının yıllar önce ifa ettiği taşımadan ötürü, uzun bir zaman sonra uyuşmazlıkla karşılaşmasının önüne geçilmek istenmiştir³⁶⁴.

³⁶¹ Yargıtay 11. H.D, T. 10.01.2017, E. 2015/12222, K. 2017/148.

³⁶² Yargıtay 11. H.D, T. 30.03.2015, E. 2015/ 2753, K. 2015/4366.

³⁶³11 Atabek, R.; Eşya Taşıma Hukuku: Deniz Hukuku Hariç, İstanbul, 1960, s. 320.

³⁶⁴ Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s.269.

A. Sürelerin Başlangıcı

Yukarıda belirtilen zamanaşımı sürelerinin başlangıcı, Türk Ticaret Kanunu'nun 855'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre; bir veya üç yıllık zamanaşımı süreleri, eşyanın gönderilene teslimiyle birlikte başlar. Eşyanın hâkimiyetinin gönderilene veya gönderene geçmesi, eşyanın teslimini ifade eder³⁶⁵.

Taraflar aralarında eşyanın parçalar halinde teslim edilmesini kararlaştırmış olabilirler. Bu gibi hallerde her parça için ayrı bir teslim tarihinin belirlenmesi söz konusu olacaktır ³⁶⁶ . Ancak taraflar her parça için ayrı teslim tarihi kararlaştırmamışlarsa; son parçanın teslim edildiği tarihin, teslim tarihi olarak kabul edilmesi uygun olacaktır³⁶⁷.

Taşıma işinin ifasına birden fazla taşıyıcının katıldığı durumlarda, zamanaşımı süresinin nasıl belirleneceği sorunu ortaya çıkar. Birden fazla taşıyıcıya karşı dava açılacak ise, eşyanın son taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edildiği tarih nazara alınır³⁶⁸.

Rücu hakkı için zamanaşımı, Türk Ticaret Kanunu'nun 855'inci maddesinin üçüncü fıkrasında hüküm altına alınmıştır. Rücu alacaklısının zararı ve rücu borçlusunu öğrendikten itibaren üç ay içerisinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması koşuluyla; rücu alacaklısına karşı açılacak davada zamanaşımı, mahkeme kararının kesinleştiği günden itibaren işlemeye başlar. Şayet mahkeme kararı kesinleşmemiş ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren zamanaşımı işlemeye başlar³⁶⁹.

Her ne kadar mehaz CMR'de zamanaşımı süresinin sözleşme ile değiştirilebilmesi benimsenmiş olsa da, Türk Ticaret Kanunu'nun 6'ncı maddesinde zikredildiği üzere;

³⁶⁵ Akıncı, 172.

³⁶⁶ Akıncı, Z.; s. 172.

³⁶⁷ Arkan, a.g.e. s. 211/212; Akıncı, Z.; s. 172; Atabek; s. 322/325.

³⁶⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 226.

³⁶⁹ Akıncı, s. 173.

ticari hükümler koyan kanunlar için öngörülen zamanaşımı süreleri kesin süre olarak zikredilmiş olup, aksine bir düzenleme mevcut olmadığı hallerde sözleşme ile değiştirilmeleri mümkün değildir. Yine aynı yönde Türk Borçlar Kanunu'nun 160'ıncı maddesinde zamanaşımından önceden feragat edilemeyeceği hüküm altına alınmıştır.

B. Zamanaşımını Durduran ve Kesen Sebepler³⁷⁰

Türk Ticaret Kanunu'nda zamanaşımını durduran ve kesen sebepler ele alınmamakla birlikte, zamanaşımına uygulanabilecek sebepler genel hükümlere bakılarak tespit edilebilecektir. Nitekim taşıma sözleşmesi için genel kanun olan 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 153'üncü madde ve devamındaki maddelerde zikredilen zamanaşımını durduran ve kesen sebeplerin burada uygulama alanı bulabileceğini söyleyebiliriz. Zamanaşımını kesen veya durduran sebepler ayrıca hüküm altına alınmamış olsa bile; Türk Ticaret Kanunu'nun 855'inci maddesinin 4'üncü fıkrasında gönderenin veya gönderilenin hak taleplerini bir yıl içerisinde noter veya taahhütlü mektup yahut telgraf yolu ya da kayıtlı elektronik posta kullanarak güvenilir elektronik imza ile göndererek yazılı şekilde taşıyıcıya iletmış olmaları halinde; hak taleplerini her zaman def'i yolu ile ileri sürebilecekleri hüküm altına alınmıştır. Anılan bu hüküm, sadece savunma hakkına ilişkin bir düzenleme olduğundan; zamanaşımı ile ilgili değerlendirilmesi de pek mümkün değildir³⁷¹.

Türk Borçlar Kanunu'nun 156'ıncı maddesinin ikinci fıkrasında, borcun bir senetle ikrar edildiği veya mahkeme/hakem kararına bağlandığı durumlarda, yeni sürenin on yıllık zamanaşımı süresi olacağı hüküm altına alınmıştır. Ayrıca borç kısmen ikrar edilmiş olabilir veya borcun sadece bir kısmı mahkeme/hakem kararıyla sonuca bağlanmış olabilir. Borcun kısmı olarak ikrar edilmesi veya borcun bir kısmının kararla kesinleşmesi halinde, artık zamanaşımı sadece belirli olan bu kısım için kesilmiş olacak; borcun geri kalanı için zamanaşımı işlemeye devam edecektir.

³⁷⁰ Her ne kadar zamanaşımının durması ile ilgili mehz CMR'de düzenleme bulunuyor olsa da, Türk Ticaret Kanunu'nda bu konuya ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla sözleşmeye uygulanabilen genel kanun olarak Türk Borçlar Kanunu'nda bulunan ilgili bölüme başvuracağız.

³⁷¹ Bu bildirim Cmr'nin 32'inci maddesi ile benzerlik gösterse de; Cmr tabii taşımalarda zamanaşımını durdurucu etki yaratabilecekken; Türk Ticaret Kanunu'na tabii taşımalarda böyle bir etki yaratmayacağı yönünde bkz. Can, s. 114/115.

Zamanaşımının esasen alacak hakkını sonlandırma özelliği olmamakla beraber, borcu “eksik borç” a dönüştürmesinden ötürü sadece alacağın dava edilebilmesi engellenmesinde rol oynar³⁷².

V. İSPAT YÜKÜ

Türk Medeni Kanunu’nun 6’ncı maddesinde; tarafların her biri, hakkını dayandığı olguların varlığını ispat etmekle yükümlü kılınmıştır. Aynı şekilde 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun 187’inci maddesi ve devamındaki maddelerde ispat ve delil ilkeleri hüküm altına alınmıştır.

Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun 190’inci maddesinde; kanunda aksine bir düzenlenmenin bulunmadığı hallerde, hak iddia edilen olaydan hukuki yarar elde edecek taraf iddiasını ispatla yükümlü olduğu zikredilmiştir. Dolayısıyla anılan hükümdeki şartların oluşmuş olduğunu ispat yükü, davacıya ait olacaktır.

Taşıyıcının zilyetliğinde bulunan eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminden doğan sorumluluğundan ötürü açılacak davada, eşyanın taşıyıcıya sağlam bir şekilde teslim edildiğini ve ayrıca zararın, eşya taşıyıcının zilyetliğinde iken meydana geldiğini gönderen ispat etmelidir³⁷³. Gönderen iddiasını ispat ederken; taşıma senedinin varlığı halinde, senedin ispat karinesinden yararlanabilecektir. Gönderenin ayrıca taşıyıcının kusurunu ispat etmesine gerek yoktur³⁷⁴. Kusurlu bulunmadığını ispat yükü taşıyıcıya ait olacaktır. Daha önce bahsedildiği üzere; taşıyıcı kanun koyucunun kendisine bahsettiği genel veya özel sorumluluktan kurtulma sebeplerinden birinin varlığını ispat ettiği takdirde, sorumluluktan kurtulabilecektir. Taşıyıcının bu sebeplerin varlığını ispat etmesi halinde, ayrıca kusursuzluğunu ispat etmesi gerekmez. Taşıyıcının, bu hâllerden birinin varlığını ispat etmesi ve ayrıca zarara bu hâle özgü tehlikenin sebep

³⁷² Uygur, Turgut; Borçlar Hukuku Genel Hükümler İkinci Cilt, Ankara, 1990, s. 610.; Erdem, Karayolu Taşıma Hukuku, s. 391.

³⁷³ Akdeniz, s. 137.

³⁷⁴ Akdeniz, s. 137.

olduğunu belirtmiş olması, ispat külfetini yerine getirmiş sayılması için yeterli olacaktır³⁷⁵.



³⁷⁵ Kaya, Esaslar (I), s. 327; Akdeniz, s. 137.

SONUÇ

Taşıyıcı eşya taşıma sözleşmesini imzalamakla birlikte, taşımak üzere almış olduğu eşyayı bir yerden alıp başka bir yere götürme edimini üstlenmiş olur. Eşya taşıyıcının hâkimiyeti altında iken; zıya, hasar ve geç teslimden dolayı eşyada meydana gelen zarardan dolayı sorumlu tutulacaktır. Kanun koyucu bu sorumluluğu 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda hüküm altına almıştır.

Konumuz itibariyle taşıyıcının geç teslimden sorumlu tutulabilmesi için belirli koşulların varlığı aranmıştır. Taşıyıcı eşyayı taşıma süresi içerisinde varma yerine götürerek, orada gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Taşıma süresinin aşılması eşyanın teslim edilmesi, geç teslim/gecikme olarak ifade edilir. Bahsi geçen taşıma süresini taraflar aralarında kararlaştırabileceği gibi, Türk Ticaret Kanunu'nu 873'üncü maddesinde zikredildiği üzere makul süre hesaplanarak da belirlenebilecektir.

Esasen kanun koyucu taşıyıcının sorumluluğunu kural olarak sınırlı sorumluluk olarak düzenlemiş olmakla birlikte; bazı hallerin varlığında istisnai olarak sınırsız sorumluluk ilkesini getirmiştir. Taşıyıcı zararın oluşumuna kasten veya pervasızca bir hareket neticesinde sebep olmuşsa artık sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanması mümkün olmayacaktır. Ayrıca sözleşme serbestisi gereği, taraflar aralarında sorumluluk sınırının genişletilmesine ilişkin anlaşmışlarsa; yine sınırlı sorumluluk ilkesi uygulanamayacaktır.

Bazı durumların mevcudiyeti halinde, taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi ise mümkün değildir. Zarar her ne kadar eşya taşıyıcının hâkimiyetinde iken ortaya çıkmış olsa da; taşıyıcı en yüksek özeni gösterdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmesine imkân tanınmıştır. Zira eşyanın doğası gereği oluşan zarar ve gönderen veya gönderilenin kusurlu davranışı nedeniyle taşıyıcının sorumlu tutulması, hakkaniyetsiz bir yaklaşım olacaktır. Kaldı ki kanun koyucu bu düzenlemeyi getirerek daha adil bir yaklaşımı benimsemiştir.

Günümüzde taşıma işlerinin hayli yaygın olması ve bazı taşımaların teknik bilgi ve beceri ile yapılması gerekliliği, taşımaya birden çok taşıyıcının katılması sonucunu doğurmaktadır. Nitekim Türk Ticaret Kanunu bu güncel konuyu da hüküm altına

almıştır. Birden çok taşıyıcının taşıma işine iştirak etmesi halinde, âkdi taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının sorumlulukları ve taşıyıcının adamları ile ilgili sorumluluk ayrıntılı biçimde düzenlemiştir.

Taşıyıcının uygulamada çok fazla taşıma yapması ve geriye dönük olarak taşıma nedeniyle sürekli olarak sorumlu tutulmasının önüne geçmek için kanun koyucu, açılacak olan tazminat davaları için zamanaşımı süresini kısa tutmayı yeğlemiş ve hak düşürücü sürelerin değiştirilmesini yasaklamış olup, bu süreleri kesin süre kabul ederek hüküm altına almıştır.



KAYNAKÇA

- Adıgüzel, B. (2003). *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*. İstanbul: Beta.
- Adıgüzel, B. (2013). **Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu**. İÜHFM C.71 S.2, 3.
- Adıgüzel, B. (2015). *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınevi. (Multimodal Taşıma)
- Adıgüzel, B. (2018). *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*. Ankara: Adalet Yayınevi.
- Akan, P. (2007). *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*. Ankara: Adalet Yayınevi.
- Akdeniz, U. (2013). *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*. Ankara: Adalet Yayınevi.
- Akıncı, S. (1968). *Deniz Hukuku Navlun Sözleşmeleri*. İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yay. No: 1314.
- Akıncı, Z. (1999). *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR 1. Bası*. Ankara: Seçkin Yayınevi.
- Akipek, Ş. (2003). *Alt Vekâlet*. Ankara.
- Akkurt, S. S. (2014). *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Aksoy, S. (2015). *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. (Fiili Taşıyıcı)
- Aksoy, S. (2011). “Havayolu İşletmelerin Kayıp Bagajdan Doğan Sorumluluğu Hakkında Avrupa Birliği Adalet Divanı Kararı” . Güncel Hukuk Dergisi, s. 56 vd.

- Akyol, Ş. (1976). *Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme* . İstanbul.
- Arkan, S. (1979). “ **Karayolu ile Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulama Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri** ” . Batider, C. X , S. 2.
- Arkan, S. (1982). *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu* . Ankara: Banka ve Ticaret Araştırma Enstitüsü . (Taşıyıcının Sorumluluğu)
- Arkan, S. (1983). “*Taşıyıcının Ücret Hakkı*”, *Prof. Dr. Fadıl D. Sur’un Anısına Armağan*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 522. (Ücret Hakkı)
- Arkan, S. (1984). *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*. Ankara: Sevinç Matbaası.
- Arkan, S. (1987). *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları no:206.
- Arkan, S. (1988). *CMR’ye Göre Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk* , *Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65 inci Yaş Armağanı*. Ankara. (Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk)
- Arkan, S. (2013). *Ticari İşletme Hukuku*. Ankara: 18. Bası.
- Arkan, S. (26-27 Ocak 1984). “*Karayolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*” *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar*. Maçka- İstanbul.
- Arkan, S. *Türk Ticaret Kanunu’nun Taşıma Senetlerine ve İlmuhaberlerine İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme*. BATİDER 1978, C. IX, S. 4.
- Arslan, A. (1999). *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Zıyı Ve/Veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilbilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Halleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selahattin Sulhi Tekinay’ın Hatırasına Armağan*. İstanbul.
- Arslan, K. (1998). “*Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)* ” , *İstanbul*

Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan, C. LVI, S. 1-4. İstanbul.

Arslan, R., Yılmaz, E., & Taşpınar Ayvaz, S. (2017). *Medenî Usûl Hukuku 3. Baskı.* Ankara: Yetkin Yayınları.

Atabek, R. (1960). *Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç).* İstanbul: Sulhi Garan Matbaası.

Ayan, M. (2010). *Borçlar Hukuku (Genel Hükümler) Güncelleştirilmiş 6. Baskı.* Konya: Mimoza.

Ayan, M. (2012). *Eşya Hukuku I- Zilyetlik ve Tapu Sicili.* Konya: 6. Baskı.

Aydın, A. (2002). *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu.* İstanbul.

Belbez, H. (1983). “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorunu”. AÜHFĐ.

Bilge, M. E. (2001). *Hatır İçin Taşınanın Uğradığı Zararların Trafik Sigortası Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu ve Yargıtay Uygulaması . AÜEHFD C. V, S. 1-4.*

Bilge, N. (1962). *Borçlar Hukuku Özel Borç Munasebetleri.* Ankara.

Birinci Uzun, T. (2015). *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu .* Ankara: Seçkin Yayınevi.

Birsen, K. (1954). *Borçlar Hukuku Dersleri.* İstanbul.

Bozkurt Bozabalı, B. (2013). *Taşıyıcının Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu .* Ankara.

Bozkurt, T. (2013). *Ticaret Hukuku Cilt V Deniz Ticaret Hukuku/Kara Taşıma Hukuku.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Can, M. (1991). *Deniz Taşıyanının Yolcuların Bagajının Ziyai veya Hasarından Doğan Sorumluluğu.* Ankara : Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

- Can, M. (2011). *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi*. Ankara .
- Can, M. (2017). *CMR ve Alman Ticaret Kanunu İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları* . Ankara : İmaj Yayınevi.
- Cumalıoğlu, E. (2011). *Kırkambar Sözleşmesi*. Ankara.
- Çağa, T. (C. IX (1997), S. 12). **Enterrasyonel Deniz Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler**. *Batider*, s. 289- 324.
- Çağa, T. (1988). “*Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair*”, *Ticaret ve Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar – V* (25-26 Mart 1988). Ankara: s. 177-217. (Hava Taşıyıcısının Mesuliyetine Dair)
- Çağa, T. (1995). *Deniz Ticaret Hukuku II, Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: 5. Baskı.
- Çelik, & Çelik, A. (2008). *Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu*. İstanbul: Legal.
- Erdem, E. (2013). *Cmr Konvansiyonu ve 6012 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku*. Ankara: Bilge Yayınevi. (Karayolu Taşıma Hukuku)
- Eren, F. (1975). *Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı*. Ankara .
- Eren, F. (2015). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: 18. Bası. (Borçlar Hukuku)
- Eriş, G. (2015). *Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku*. Ankara: Seçkin.
- Ertaş, Ş. (2008). *Eşya Hukuku*. Ankara: 8. Bası.
- Feyzioğlu, N. F. (1978). *Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevleri*. İstanbul.
- Franko, N. (11-12 Mayıs 1990). “*Yargıtay Kararları Açısından Hatır Nakliyatı (Tarifi-Hukuki Mahiyeti-Mesuliyetin Ölçüsü)*”. (Bildiriler- Tartışmalar). Ankara: Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII .

- Franko, N. (1992). *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*. Ankara. (Hatır Nakliyatı)
- Gençtürk, M. (2006). *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk*. İstanbul: Vedat Kitapçılık. (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)
- Gölcüklü, İ. (2015). *Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu*. İstanbul: XII Levha Yayıncılık.
- Hatemi, H., Serozan, R., & Arpacı, A. (1991). *Eşya Hukuku*. İstanbul.
- Hirsch, E. (1948). *Ticaret Hukuku*. İstanbul: 3. Baskı.
- İmre, Z. (1949). *Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri*. İstanbul.
- Kaner, İ. D. (2004). *Hava Hukuku (Hususi Kısım) 2. Baskı*. İstanbul.
- Kaner, İ. D. (2014). *Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmeleri*. İstanbul.
- Kara, H. (2014). *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul, Kara, Hacı; Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. İstanbul.
- Karahasan, M. (1996). *Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeler-Sözleşmelerden Doğan Sorumluluk*. İstanbul.
- Karaman Ç., Ö. (2003). *"Kara Ve Deniz Yolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu" Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan*. İstanbul.
- Karan, H. (2004). *"Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği"*. Batider C. XXII S. 3, s. 97-137.
- Karan, H. (2011). *CMR Şerhi*. Ankara.
- Kaya, A. (1998). *Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)*,

İÜHFM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı, C. LVI, S. 1-4 . İstanbul. (Esaslar II)

Kaya, A. (1998). "*Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)*" *Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan*, İ.Ü Hukuk Fakültesi Yayını No. 715. İstanbul: s. 311-333. (Esaslar I)

Kaya, A. (1998, C. LVI, S. 1-4). “ **Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)** ” . İHFM, s. 239- 267. (Karayolu İle Eşya Taşıma)

Kaya, A. (2009). "*Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarda Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*" , *Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan 1. Cilt*. İstanbul: Vedat Kitapçılık. (Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan)

Kender, R. /. (2003). *Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Genişletilmiş 7. Baskı*. İstanbul: Beta Yay. No. 1415.

Kendigelen, A. /. (2001). *Taşıma Hukuku Mevzuatı*. İstanbul.

Kılıçoğlu, A. (2011). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. Ankara: 14. Bası.

Kıran, S. (2015). *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*. Ankara: Adalet Yayınevi. (Tehlikeli Eşya Taşıma)

Kıran, S. (2018). *Karayoluyla Eşya Taşınmasında Taşıma Ücreti*. Ankara: Adalet Yayınevi. (Taşıma Ücreti)

Kıran, S. (S. 1). “ **Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK'nın Taşıma İşleri Kitabı'nda İhdas Edilen Hükümlerinin Uygulanması Açısından Taşıma Kavramının Etkisi**”. *Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi*, s. 299- 318.

Kırman, A. (1990). *Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No: 237.

Kocayusufpaşaoğlu/Hatemi/Serozan/Arpacı. (2009). “*İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme*” *Üçüncü Cilt Beşinci Bası*. İstanbul.

- Mertol, C. (2017). *CMR ve Alman Ticaret Kanunu İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları*. Ankara: İmaj Yayınevi.
- Oğuzman, K., & Öz, T. (2013). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1*. İstanbul: Vedat Kitapçılık. (Borçlar Hukuku)
- Oğuzman, K., Seliçi, Ö., & Oktay-Özdemir, S. (2009). *Eşya Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Okay, S. (1954). *Deniz Nakliyatında Ademi Mesuliyet Kayıtları*. İstanbul.
- Okay, S. (1971). *Deniz Ticareti II, Navlun Mukavemeleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukavemeleri*. İstanbul: 2. Bası.
- Orbay Ortaç, N. (2014). **Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyaı Veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk**. TBB Dergisi S. 114, s. 143-178. (Bagaj)
- Orbay Ortaç, N. (2014). *Havayolu İle Taşınan Yolcuların Ölümünden Veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- ÖZ, M. (2013). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Özdemir, A. (1992). *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeni İle Sorumluluğu*. Ankara.
- Özdemir, A. (1992). *Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj ve Yükün Kaybı, hasarı ve Gecikmeden Doğan Zararlar Nedeniyle*. Ankara.
- Özdemir, T. (2006). *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Öztan, F. (1997). *Kıymetli Evrak Hukuku*. Ankara.
- Reisoğlu, S. (1998). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: 12. Bası.
- Seven, V. (2003). *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Yetkin.

- Seven, V. (2009). *Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükleriyle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli (Müteakip Taşıyıcı), Haluk Konuralp Anısına Armağan 3*. Ankara.
- Seven, V. (2012). *Taşıma Hukukunda Gönderilen*. Ankara. (Gönderilen)
- Sirmen, A. L. (2014). *Eşya Hukuku 2. Bası*. Ankara : Yetkin Hukuk Yayınları.
- Sopacı, B. (2005). “*CMR Kapsamında Taşımalar ve Sigorta* ” III. Tebliğ, *Sigorta Hukuku Dergisi, S. 1* .
- Sorgucu, & Ayhan. (2012). *Hava ve Uzay Hukuku- Air & Space Law*. Ankara.
- Sözer, B. (2001). "Havayolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haya Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi ", *Batider, C.21, S. 1. s. 141* vd.
- Sözer, B. (1984). “ *Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu* ” *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XII, S. 4* .
- Sözer, B. (2009). *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2. Bası. (Yük Taşıma Sözleşmesi)
- Sözer, B. (2014). *Deniz Ticareti Hukuku- I*. İstanbul.
- Sözer, B. (Haziran 1978). *Havayolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucundan Doğan Zarardan Taşıyıcının Sorumluluğu*. *BATİDER, C. IX S. 3 s. s. 765* vd. (Milletlerarası Hava Taşımacılığı- Sorumluluk)
- Sunal Erguvan, S. (2007). *Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*. İstanbul.
- Tandoğan, H. (1961). *Türk Mesuliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet*. Ankara.
- Tanrıver, S. (2016). *Medenî Usûl Hukuku Cilt I Temel Kavramlar ve İlk Derece Yargılaması*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Tekinay, S. S., Akman, S., Burcuoğlu, H., & Altop, A. (1995). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul.

- Turgut, O. K. (2014). *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Cilt II, 11. Bası*. İstanbul.
- Tüzün, N. (1972). *Kara ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri*. Ankara.
- Tüzüner, Ö. (2012). “ **Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Güden Sözleşmeler İlişkisi**” . TBB Dergisi S. 101 , s. 167-196.
- Uslu, M. (2010). *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*. Ankara.
- Ülgen, H. (1985). “*Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma*”. Ankara: Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler- Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Maçka- İstanbul, Sigorta Hukuku Derneği AI-DA Türk Grubu Yay. No. 6 s. 1-41. (Sempozyum)
- Ülgen, H. /. (2015). *Ticari İşletme Hukuku 14. Bası*. İstanbul.
- Ülgen, H. (1987). *Hava Taşıma Sözleşmesi (Der Luftbeförderungsvertrag)* . , No: 201, Ankara. (Hava Taşıma Sözleşmesi)
- Ülgen, H. (1988). *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları* . İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yay. No. 1988-27. (Uluslararası Taşımacılık)
- Ülgener, M. (1991). *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*. İstanbul.
- Yazıcıoğlu, E. **Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu** . Deniz Hukuku Dergisi, 2-3.
- Yazıcıoğlu, E. (2000). *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları Karşılaştırmalı Olarak) 1. Bası*. İstanbul: Beta Yayıncılık. (Taşıyanın Sorumluluğu)
- Yazıcıoğlu, E. (2002). “*Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk*” , Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Y. 22, S. 2. (Geç Teslim)

- Yeşilova Aras, E. (2010). *Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması Ve Teslimde Ödeme*. Ankara: Adalet Yayınevi. (Teslimde Ödeme)
- Yeşilova, E. (2004). *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu –(CMR Madde 3, 34 vd.)*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Yetiş Şamlı, K. (2008). *Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*. İstanbul: XII Levha Yayıncılık.
- Yetiş Şamlı, K. (2013). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*. İstanbul: XII Levha Yayıncılık. (Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluk)
- Yıldırım, H. (2016). *Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat*. Ankara : Adalet Yayınevi.
- Yılmaz, E. (1992). *Hukuk Sözlüğü*. Ankara : Yetkin Yayınları.
- Yılmaz, O. (2008). *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma*. İzmir. (Müteakip Taşıma)
- Zapata, T. (2013). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler 9. Bası*. Ankara: Savaş Yayınevi.
- Zevkliler, A. (2001). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Zeyneloğlu, A. (1980). *Uygulamalı Taşıma Hukuku*. Ankara: Olgaç Matbaası.