T.C.

ALTINBAŞ ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

TAŞIYICININ TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

BUĞRA KAAN KUM

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İstanbul, 2020

ONAY SAYFASI

BUĞRA KAAN KUM tarafından hazırlanmış olan bu çalışma 07/07/2020 tarihinde yapılan Tez Savunma Sınavında tarafımızca incelenmiş olup, kapsam ve kalite açısından Yüksek Lisans/Doktora tezi olmaya **oy birliği/ oy çokluğu** ile yeterli bulunmuştur.

_____

Dr. Öğr. Üyesi İlyas GÖLCÜKLÜ

Tez Savunma Sınavı Jüri Üyeleri

Unvanı/Adı Soyadı	**Fakülte, Üniversite**	**KANAATİ (KABUL/RED/DÜZELTME)**
DR. ÖĞR. ÜYESİ İLYAS GÖLCÜKLÜ (Danışman)	Altınbaş Üniversitesi Hukuk Fakültesi	
DR. ÖĞR. ÜYESİ TURKAY ÖZDEMİR	İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi	
PROF. DR. İSMAİL KAYAR	Altınbaş Üniversitesi Hukuk Fakültesi	

Bu çalışma bir Yüksek Lisans/Doktora tezinin tüm gerekli şartlarını taşımaktadır.

_____

Anabilim Dalı Başkanı

Sosyal Bilimler Enstitüsü onayı : ____/___/____ _____

Enstitü Müdürü

TEŞEKKÜR

Taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu konulu bu tez çalışmasının hazırlanması sürecinde desteğini ve katkısını hiç esirgemeyen tez danışmanıma ve diğer hocalarıma teşekkürü bir borç biliyorum.

Tez çalışmama yoğunlaşabilmem için tüm süreç boyunca maddi ve manevi olarak bana destek veren babam Mehmet Kum'a, annem Naciye Parlar'a, kardeşim Şahsenem Kum'a ve Ceylin Sözeri'ye ayrıca teşekkür ediyorum.

Bu vesileyle ortaya konulan çalışmanın tüm hukukçular açısından faydalı olmasını temenni ediyorum.

ÖZET

TAŞIYICININ TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

Uluslararası Ticaret Hukuku Yüksek Lisansı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi İlyas GÖLCÜKLÜ

Haziran 2020

Türk hukuk literatüründe taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğuna ilişkin tüm taşıma türleri açısından konunun ele alındığı bir çalışma yer almamaktadır. Bu sebeple, bu monografik çalışmada taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı açısından incelenmiştir. Çalışmanın konusunu, herhangi bir eşyanın taşınması değil, tabii özellikleri ve taşıma sırasındaki hususiyeti sebebiyle, canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici nitelikteki tehlikeli maddelerin taşınması oluşturmaktadır. Tez konusu, tehlikeli madde taşımacılığına hasredilmiş uluslararası düzenlemeler ve iç hukuktaki kanun ve yönetmelik düzeyindeki normlar dikkate alınarak taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen uluslararası sözleşmeler ve iç hukuk normları çerçevesinde incelenmiştir. Bu bağlamda, taşımanın genel esasları ile birlikte tehlikeli madde kavramı, tehlikeli maddenin sınıflandırılması ve tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin uluslararası ve ulusal düzenlemeler irdelenmiş (birinci bölüm); taşıyıcının sorumluluğunun temel dayanağını oluşturan taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği, esas unsurları ve taraflara yüklediği yükümlülükler ele alınmış, sorumluluğun hukuki niteliği ve şartları incelenmiş (ikinci bölüm); son olarak da çalışmanın ana düşüncesini oluşturan "taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu", asli edim borçlarına ve yan edim borçlarına aykırılık olarak ikili bir ayrımla karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı açısından irdelenmiş; ayrıca tehlikeli maddenin niteliği gereği önem arz

eden taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından kaynaklanan haksız fiil sorumluluğu yargı kararları ve öğretideki görüşler ışığında ele alınmıştır (üçüncü bölüm).

Anahtar Kelimeler: Eşya Taşıma, Taşıma Sözleşmesi, Taşıyıcının Sorumluluğu, Tehlikeli Madde.

ABSTRACT

CARRİER'S LİABİLİTY FOR THE CARRİAGE OF DANGEROUS GOODS

International Trade Law Master's Degree

Thesis Advisor: Dr. Academic Ilyas GÖLCÜKLÜ

June 2020

There is no study in the Turkish legal literature to discuss the issue in terms of all types of transportation regarding the carrier's liability for the carriage of dangerous goods. For this reason, in this monographic study, the liability of the carrier for the carriage of dangerous goods has been examined in terms of road, rail, sea and air transportation. The subject-matter of the study is not the carriage of any goods, but the carriage of dangerous goods that are harmful to all living and non-living assets, the general order and safety and the environment, due to their natural features and speciality during carriage. The subject-matter of the thesis has been examined within the framework of international regulations and domestic legal norms that regulate the liability of the carrier, by taking into account the international regulations and domestic legal norms and regulations devoted to the carriage of dangerous goods. In this context, along with the general principles of carriage, the concept of dangerous goods, the classification of dangerous goods and international and national regulations regarding the carriage of dangerous goods have been examined (first chapter); the legal character of the carriage contract, which is the fundamental ground of the liability of the carrier, the essential elements and the obligations of the parties have been discussed.(second chapter); and finally "The liability of the carrier for the carriage of dangerous goods", which is the main idea of the study, has been examined in terms of road, rail, sea and air transportation, with a distinction in breach of primary debts and side debts; In addition, tort liability of the carrier for the carriage of dangerous goods, which is of importance due to the nature of the dangerous goods, has been handled in the light of judicial decisions and opinions in doctrine (third chapter).

Keywords : Carriage of Goods , Contract Of Carriage , Carrier's Liability, Dangerous Goods

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....**i**

ÖZET.....**ii**

ABSTRACT.....**iv**

İÇİNDEKİLER.....**v**

KISALTMALAR LİSTESİ.....**x**

GİRİŞ.....**1**

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMANIN GENEL ESASLARI VE TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI

1.1 TAŞIMANIN GENEL ESASLARI.....4

1.1.1 Hukuki Açıdan Taşıma Kavramı.....4

1.1.2 Taşıma Türlerinin Hukuki Dayanakları.....9

1.1.2.1 Karayolu Taşımacılığı.....9

1.1.2.2 Demiryolu taşımacılığı.....12

1.1.2.3 Denizyolu Taşımacılığı.....13

1.1.2.4 Havayolu Taşımacılığı.....17

1.2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI.....19

1.2.1 Tehlikeli Madde Kavramı.....19

1.2.2 Tehlikeli Maddelerin Sınıflandırılması.....23

1.2.3 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına İlişkin Hukuki Düzenlemeler.....34

1.2.3.1 Uluslararası Düzenlemeler.....34

1.2.3.1.1 Tehlikeli Malların Karayolu İle Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (ADR).....34

1.2.3.1.2 Tehlikeli Malların Demiryoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik (RID) 36

1.2.3.1.3 Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu (IMDG Kod) ..36

1.2.3.1.4 Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği Tehlikeli Madde Kuralları (IATA-DGR).....38

1.2.3.2 Ulusal Mevzuat.....39

1.2.3.2.1 Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik.....39

1.2.3.2.2 Tehlikeli Maddelerin Demiryoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik.....41

1.2.3.2.3 Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik.....43

1.2.3.2.4 Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik.....44

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA HUKUKUNDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAYNAĞI, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

2.1 SORUMLULUĞUN KAYNAĞI VE HUKUKİ NİTELİĞİ 46

2.1.1 Temel Dayanak: Taşıma Sözleşmesi 46

2.1.1.1 Hukuki Niteliği 49

2.1.1.2 Esas Unsurları 53

2.1.1.2.1 Taşıma Taahhüdü 53

2.1.1.2.2 Ücret 55

2.1.1.3 Taraflara Yüklediği Yükümlülükler 59

2.1.1.3.1 Gönderenin Yükümlülükleri 59

2.1.1.3.2 Taşıyıcının Yükümlülükleri 61

2.1.2 Sorumluluğun Hukuki Niteliği 63

2.2 SORUMLULUĞUN ŞARTLARI 66

2.2.1 Bir Zarar Ortaya Çıkmalı 66

2.2.2 Zararı Ortaya Çıkaran Olay, Eşya Taşıyıcının Fiili Hakimiyetinde İken Meydana Gelmeli 75

2.2.3 Kusursuzluk İspatlanamamalı 80

2.2.3.1 Sorumluluk Açısından Kusur Şartı 80

2.2.3.2 Özen ve Dikkat Yükümü Çerçevesinde Kusurun Tespiti 83

2.2.4 İlliyet Bağı 86

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

3.1 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA SORUMLULUĞUN HUKUKİ DAYANAKLARI 94

3.1.1 Karayoluna Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar 95

3.1.2 Demiryolu Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar 97

3.1.3 Denizyolu Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar 99

3.1.4 Havayolu Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar 102

3.2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ AKDİ SORUMLULUĞU 103

3.2.1 Taşıyıcının Asli Edim Borcuna Aykırılıktan Doğan Sorumluluğu . 103

3.2.1.1 Taşıyıcının Eşyayı Koruma Borcuna Aykırılıktan Doğan Zarardan Sorumluluğu 103

3.2.1.1.1 Tehlikeli Maddenin Hasar Görmesi 105

3.2.1.1.2 Tehlikeli Maddenin Zıyaa Uğraması 109

3.2.1.2 Taşıyıcının Geç Teslimden Doğan Zarardan Sorumluluğu 114

3.2.2 Tehlikeli Madde Taşıyıcısının Yan Borçlardan Doğan Sorumluluğu 118

3.2.2.1 Yan borçlardan doğan sorumluluğun hukuki dayanağı 118

3.2.2.1.1 Borcun Gereği Gibi İfa Edilmemesi (TBK m. 112) 119

3.2.2.1.2 Dürüstlük Kuralına Aykırı Olunmaması (TMK m. 2)..... 120

3.2.2.2 Tehlikeli Madde Taşıyıcısının Yan Borçlara Aykırılığı 121

3.2.2.2.1 Tehlikeli Madde Taşımacılığı Açısından Uygun Taşıtlara Sahip Olunmaması 121

3.2.2.2.2 Talimatlara Uyulmaması, Taşıma Ve Teslim Engellerinin Haber Verilmemesi, Gerekli Tedbirlerin Alınmaması..... 128

3.2.2.2.3 Ambalajlama, İşaretleme ve Etiketlemenin Denetlenmemesi..... 134

3.2.2.2.4 Yükleme, İstif ve Boşaltmanın Gerektiği Gibi İfa Edilmemesi ..139

3.3 TAŞIYICININ TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN HAKSIZ FİİL SORUMLULUĞU 145

3.3.1 Genel Olarak 145

3.3.2 Taşıyıcının Haksız Fiil Sorumluluğu 147

3.3.2.1 Gönderen veya Gönderilene Karşı 147

3.3.2.2 Üçüncü Kişilere Karşı 151

3.3.3 İfa Sürecinde Yardımcı Kişilerin Haksız Fiil Sorumluluğu 153

SONUÇ 160

KAYNAKÇA 170

KISALTMALAR LİSTESİ

ADR	**:**Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Sözleşmesi
BATİDER	**:** Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	**:** Bakınız
C.	**:** Cilt
CD	**:** Ceza Dairesi
CIM-COTIF	**:** Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımlarına İlişkin Sözleşme
CMI	**:** Uluslararası Denizcilik Komitesi
CMR	**:** Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi
dn.	**:** Dipnot
Ed.	**:** Editör
ETK	**:** 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
HD	**:** Hukuk Dairesi
HGK	**:** Hukuk Genel Kurulu
Hamburg Kuralları	**:** Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi
IAEA	**:** Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı
IATA	**:** Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
IATA-DGR	**:** Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği Tehlikeli Madde Kuralları
ICAO	**:** Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
IMDG Kod	**:** Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu
IMO	**:** Uluslararası Denizcilik Örgütü
Is.	**:** Issue
İÜHFM	**:** İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
KTK	**:** 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu

Lahey Kuralları	**:** Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
Lahey/Visby Kuralları	**:** Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol
MARPOL	**:** Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme
Montreal Sözleşmesi	**:** Havayolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme
MÖHUK	**:** 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
RDN	**:** Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamname
RID	**:** Tehlikeli Malların Demiryoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik
Rotterdam Kuralları	**:** Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi
p.	**:** Page
S.	**:** Sayı
s.	**:** Sayfa
SOLAS	**:** Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
TBK	**:** 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TCMB	**:** Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TMK	**:** 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TSHK	**:** 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	**:** 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UNECE	**:** Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
Varşova Sözleşmesi	**:** Havayolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon
vb.	**:** Ve Benzeri
Vol.	**:** Volume

GİRİŞ

Hukuki ilişkilerin en eski çeşitlerinden biri olan taşımanın ekonomik hayatta çok büyük bir önemi vardır. Günümüze dek bu önemin artmasıyla farklı taşıma türleri ortaya çıkmış ve bu taşıma türleri açısından taşıma işlerini düzenleyen uluslararası ve ulusal normlar vazedilmiştir. Bu normlarda taşıma sözleşmesinin bir tarafını teşkil eden taşıyıcı taşıma sözleşmesinin konusu olan eşyanın zıya, hasar ve geç tesliminden doğan zararlardan sorumlu tutulmuştur. Taşıyıcının bu sorumluluğu, taşıma sözleşmesi ile yüklendiği eşyayı koruma borcu ve zamanında teslim etme borcuna, yani asli edim borçlarına aykırı davranmasının sonucuna katlanmak zorunda olacağı düşüncesine dayanmaktadır. Bu sebeple taşıyıcıdan beklenen temel davranış tarzı, zararın önüne geçmek için gereken tedbirleri eksiksiz alma; dikkat ve özen yükümünü yerine getirmektir.

Özen ve dikkat yükümlülüğü bazı eşya türleri açısından daha çok önem arz eder. Bu eşyalardan tabii özellikleri ve taşıma sırasındaki hususiyeti sebebiyle, canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici nitelikteki tehlikeli maddelerin taşınmasında en yüksek özenin gösterilmesi gerekir. Bu hassasiyeti sebebiyle tehlikeli madde taşımacılığı herhangi bir taşıma gibi değerlendirilmemekte; tehlikeli madde taşımacılığına hasredilmiş hukuki düzenlemeler ihdas edilmektedir. Bu bağlamda uluslararası taşımalara ilişkin "Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması" ("ADR"), "Tehlikeli Malların Demiryoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik" ("RID"), "Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği" ("IMDG Kod") ve "Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği Tehlikeli Madde Kuralları" ("IATA-DGR") öngörülmüştür. Ulusal taşımalarda

ise, ilgili kanun hükümleri ile karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayoluyla tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin yönetmelikler yer almaktadır. Bununla birlikte, her taşıma türü açısından taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen uluslararası sözleşmeler ve iç hukuk normları taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu açısından dikkate alınacak temel düzenlemelerdir.

Türk hukuk literatürü incelendiğinde, taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğuna ilişkin, tüm taşıma türleri açısından konunun ele alındığı bir çalışma yer almamaktadır. Bu sebeple bu monografik çalışmada taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma türleri açısından incelenmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde, taşımanın genel esasları ile tehlikeli madde taşımacılığı incelenmiştir. Bu çerçevede, tehlikeli madde kavramı, tehlikeli maddelerin sınıflandırılması irdelenmiş; tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin uluslararası ve ulusal düzenlemeler tanıtılmıştır.

İkinci bölümde ise, taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğunun temelini oluşturan genel nitelikteki sorumluluk esaslarına yer verilmiştir. Bu bağlamda taşıma hukukunda taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği tespit edilmiş; sorumluluğun temel dayanağını oluşturan taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği, esas unsurları ve taraflara yüklediği yükümlülükler ele alınmış, özellikle taşıyıcının yükümlülükleri irdelenmiştir. Sorumluluğun şartlarını oluşturan bir zararın ortaya çıkması, zararı ortaya çıkaran olayın, eşya taşıyıcının fiili hâkimiyetinde iken meydana gelmesi, kusursuzluğun ispatlanamaması ve illiyet bağı unsurları incelenmiştir.

Çalışmanın ana düşüncesini oluşturan üçüncü bölümde ise, ilk olarak tehlikeli madde taşımacılığında sorumluluğun hukuki dayanakları ele alınmış; akabinde taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu, asli edim borçlarına ve yan edim borçlarına aykırılık olarak ikili bir ayrımla karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma türleri açısından irdelenmiş; buna ek olarak da tehlikeli maddenin niteliği gereği önem arz eden taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından kaynaklanan haksız fiili sorumluluğu yüksek yargı kararları ve öğretideki görüşler ışığında incelenmiştir.

Çalışma genel bir değerlendirmeyi içeren sonuç bölümü ile tamamlanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMANIN GENEL ESASLARI VE TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI

1.1 TAŞIMANIN GENEL ESASLARI

1.1.1 Hukuki Açıdan Taşıma Kavramı

Lojistik literatürü açısından taşıma (*transport*), yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın (yükün) taşıyıcıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi faaliyetini kapsayan fiziksel odak hareketli bir hizmettir.[1] Bu anlamda taşıma faaliyetinin konusunu yolcu (insan) veya maddi şeyler (eşya) teşkil eder.[2] Şu halde taşıma, kişilerin ve/veya eşyanın bir yerden diğerine götürülmesi şeklinde tanımlanabilir.[3]

Hukuki açıdan ise taşıma (*carriage*) kavramı, uluslararası boyutta ilk olarak denizyolunda taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen 1924 tarihli "Konişmentoya

---

1 **HİRSCH,** Ernest; **Ticaret Hukuku,** İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: İstanbul 1948, s. 747; **CAN,** Mertol; "4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar" *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 9, S. 1-2, 2005, s. 25 vd.; **FALCIOĞLU,** M. Özgür; "Karayolu Taşıma Kanunu ve İkincil Mevzuat Uyarınca Taşımacının Sorumlulukları" *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 11, S. 139-140, s. 149; **TÜZÜN,** Necat; **Kara ve Hava Taşıma Hukuku,** Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayını: Ankara 1981, s. 24; **KULA,** Nil; **Türk Eşya Taşıma Hukuku,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2018, s. 17.

2 **ÜLGEN,** Hüseyin; **Hava Taşıma Sözleşmesi,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü Yayını: Ankara 1987, s. 52; **LOWE,** David; **The Dictionary of Transport and Logistics,** Kogan Page: London 2002, p. 255; **HİRSCH,** s. 747; **TÜZÜN,** s. 24; **KULA,** s. 17.

3 **BLACK,** H. Campbell; **Black's Law Dictionary,** Fourt Edition, West Publishing Co.: St. Paul Minn 1968, p. 1670; **SÖZER,** Bülent; **Deniz Ticaret Hukuku I,** 3. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2014, s. 287;

Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme[4]" ("Lahey Kuralları") ile tanımlanmıştır. Lahey Kuralları (*The Hague Rules*) m. 1/e hükmüne göre eşyanın taşınması, "gemiye yüklendiği an ile boşaltıldığı an arasında geçen süreci" ifade etmektedir.[5] Hâlihazırda yürürlükte olmayan "Uluslararası Ticarette Taşıma Terminali İşleticilerinin Sorumluluğuna İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi[6]" ("Terminal İşleticileri Sözleşmesi") m. 3/f'de, uluslararası eşya taşıması, "eşyanın teslim alındığı anda kalkış yeri ülkesi ile varış yeri ülkesinin farklı olduğu her taşıma" olarak tanımlanmıştır.

1978 tarihli "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi[7]" ("Hamburg Kuralları") ise, doğrudan taşıma kavramını tanımlamamış, bunun yerine "denizyolu ile taşıma sözleşmesi" kavramının tanımına yer vermiştir. Hamburg Kuralları (*Hamburg Rules*) m. 1 hükmüne göre denizyolu ile taşıma sözleşmesi, "taşıyanın eşyanın bir

---

4 **International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.** https://transportrecht.org/wpcontent/uploads/HaagerRegeln_e.pdf (Erişim: 27.05.2020).

Türkiye bu sözleşmeye katılmayı, 14.02.1955 tarihli ve 6469 sayılı "Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi Ve Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki 25 Ağustos 1924 Tarihli Ve Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni Ve İmtiyazı Ve Devlet GemilerininMuafiyetleri İle Alakalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki 1926 Tarihli Milletlerarası 4 Sözleşmeye Katılmamız Hakkında Kanun" ile uygun bulmuştur. RG, T: 22.02.1955, S: 8937. Türkiye, 04.01.1956'da sözleşmeye taraf olmuştur.

5 1968 tarihli "Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol ile Değişik Lahey Kuralları" (Lahey/Visby Kuralları) da m. 1/e uyarınca taşıma kavramının tanımını Lahey Kuralları doğrultusunda yapmıştır.

6 **United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade.** Terminal İşleticileri Sözleşmesi 1994 yılında kabul edilmiş, ancak yürürlüğe girmesi için gerekli yetersayıya ulaşılamamıştır. İngilizce metin için bkz. https://www.jus.uio.no/lm/un.transport.terminal.operators.liability.convention.1994/doc.html#23 (Erişim: 27.05.2020).

7 **United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.** Değişen taşımacılık koşullarına uygun bir düzenleme ile uluslararası alanda hukukun birleştirilmesinin amaçlandığı, 6-31 Mart 1978'de Hamburg'da gerçekleştirilen "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı"na (*The United Nations Conference on the Carriege of Goods by Sea*) Türkiye dâhil 78 devletin temsilcileri ile çeşitli uluslararası kuruluşlardan çok sayıda gözlemci katılmıştır. Konferans sonucunda katılan devletlerin büyük çoğunluğu tarafından Hamburg Kuralları kabul edilmiştir. Türkiye sözleşmeyi onaylamayan devletler arasındadır. Öğretide, Türkiye'nin daha uzun yıllar yük taşıtan ülke olmaya devam edecek olmasından dolayı Hamburg Kuralları'nın Türkiye tarafından onaylanması gerektiği belirtilmiştir (**GÖĞER,** Erdoğan, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler" *BATİDER,* C. 10, S. 3, 1980, s. 615).

limandan diğer limana taşınması neticesini taahhüt ettiği sözleşmedir". Hâlihazırda yürürlükte olmayan "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi[8]" ("Rotterdam Kuralları") benzer şekilde taşıma sözleşmesinin tanımını yapmıştır. Rotterdam Kuralları (*Rotterdam Rules*) m. 1 hükmüne göre taşıma sözleşmesi, "bir taşıyanın, navlun ücretinin ödenmesi karşılığında, bir yerden bir yere eşya taşıma işini üstlendiği sözleşmedir".

Uluslararası karayolunda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi'nde[9]" ("CMR") ise taşıma kavramının tanımına yer verilmemiştir. Yine demiryolu ile eşya taşımacılığına ilişkin taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen "Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme[10]" ("COTIF") uyarınca da, taşıma kavramının tanımı yapılmamıştır.

---

8 **United Nation Convention on Contracts for the International Carriege of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules).** Rotterdam Kuralları, 2009 yılında kabul edilmiş, ancak yürürlüğe girmesi için gerekli yetersayıya ulaşamamıştır. Türkiye, bu sözleşmeye taraf olmamıştır. Sözleşme metni için bkz. https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Rotterdam-Rules-E.pdf (Erişim: 20.05.2020).

9 **Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)** - (Geneva, 19 May 1956). CMR, Sözleşmenin Fransızca ismindeki ***Convention*** *Relative au Contrat de Transport International per* ***Marchandises*** *par* ***Route*** kelimelerin baş harflerinden kısaltılarak türetilmiştir. CMR'nin İngilizce ve Fransızca dillerinin birlikte yer aldığı metni için bkz. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1961/07/19610702%2001-56%20AM/Ch_XI_B_11.pdf. CMR, 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise CMR'ye 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) ile Bu Sözleşmeye Ek Protokola Katılınmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile taraf olmuştur. RG, T: 14.12.1993, S: 21788.

10 **Convention Concerning International Carriage By Rail (COTIF).** COTIF'in A Eki olan "Demiryolu ile Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yeknesak Kurallar" (*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriege of Passengers by Rail*) CIV kod adıyla; B Eki olan "Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yeknesak Kurallar" (*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriege of Goods by Rail*) ise CIM kod adıyla anılır. Türkiye, 21.03.1985 tarihli ve 3172 sayılı "Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşmenin (COTIF) Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile COTIF'e taraf olmuştur. RG, T: 27.03.1985, S: 18707.

Havayolunda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen 1999 tarihli "Havayolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme[11]" ("Montreal Sözleşmesi") ise taşıma kavramı yerine, sözleşmenin uygulama alanını tanımlamak amacıyla "uluslararası taşımacılık" kavramını, "taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak, kalkış ve varış yerlerinin nakliye ya da aktarmada duraklama olsun veya olmasın, iki taraf devletin sınırları dâhilinde ya da taraf devlet olmasa dahi, şayet başka bir devletin sınırları dâhilinde durulacak anlaşmalı bir yer varsa anılan yerlerin tek bir taraf devletin sınırları dâhilinde bulunduğu herhangi taşımacılık faaliyeti" olarak tanımlamıştır.

Türk iç hukuk normları açısından da taşıma kavramının tanımını bulmak güçtür. Nitekim Türk hukukunda taşıma ilk olarak 6762 sayılı "Türk Ticaret Kanunu[12]" ("ETK") m. 762-808 hükümlerinde düzenlenmiş, ancak bu düzenlemede "taşıma" kavramının tanımına yer verilmemiştir. Yürürlükteki 6102 sayılı "Türk Ticaret Kanunu[13]" ("TTK") m. 850-901'de de "taşıma işleri" ve "taşınma eşyasının taşınması" başlıkları altında taşımaya dair genel hükümlere yer verilmiş; ancak bu hükümlerde de "taşıma" ya da "taşıma sözleşmesi" kavramları tanımlanmamıştır. İç hukuk normları

---

[11] **Convention for The Unification of Certain Rules for International by Air.** Montreal Sözleşmesi, 1999 yılının Mayıs ayında Montreal'de toplanan konferansta kabul edilmiş, bu Sözleşmeye taraf olan ülkeler açısından 04.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı RG'de yayımlanan 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı "Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile Montreal Sözleşmesini Onaylamıştır. Onay belgeleri, depoziter konumundaki ICAO'ya 25.01.2011 tarihinde teslim edilmiş ve onay belgelerinin teslim edildiği tarihten itibaren 2 ay sonra, yani 26.03.2011 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.

Türkçe ve İngilizce metinler için bkz: https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf (Erişim:16.05.2020).

[12] RG, T: 09.07.1956, S: 9353.

[13] RG, T: 14.02.2011, S: 27846.

açısından "taşıma" kavramının tanımına 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanunu[14]" ("KTK") hükümlerinde ulaşmak mümkündür. KTK m. 3 hükmüne göre taşıma, "yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesini" ifade eder. Burada değinilmesi gereken husus, taşımanın konusunu oluşturan "eşya" kavramıyla neyin kastedildiğidir. Zira eşya hukukunda tanımlanan eşya kavramı ile taşıma hukuku açısından eşya kavramı birebir aynı anlamları karşılamaz. Taşıma hukukunda eşya kavramı ile kastedilen her türlü eşya değil, eşya hukuku anlamında taşınması mümkün olan (taşınır eşya olarak kabul edilen) şeylerdir.[15]

Eşya hukukunda eşya kavramı, iktisadi bir değer taşıyan ve üzerinde bireysel hâkimiyet kurulmaya elverişli olan, sınırlandırılabilen, somut (cismani) değerleri ifade eder.[16] Cismani olmayan fikri ürünler, devredilebilseler ve para ile ölçülebilen bir değer arz etseler bile, maddi bir varlığı haiz olmadığından eşya olarak nitelendirilemez.[17] Üzerinde kişisel hâkimiyet kurulması mümkün olmayan ay, güneş, yıldız ve benzeri de eşya sayılmaz.[18]

Nehir, açık deniz, hava gibi şeyler ise sınırlandırılabilme olanağı bulunmadığından eşya kapsamında değerlendirilemez. Ancak bir tanker petrol ya da bir tüp içindeki

---

[14] RG, T: 19.07.2003, S: 25173.

[15] **ZEYNELOĞLU,** Ahmet; **Taşıma Hukuku,** 2. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 1993, s. 89; **ÖZDEMİR,** Türkay; **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Zıya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu,** Vedat Kitapçılık: İstanbul 2006, s.23 vd.; **ŞEKER,** Esra; **Türk Eşya Taşıma Hukuku Kapsamında Demiryolu Yük Treni İşletmeciliği,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2020, s. 46 vd.

[16] **OĞUZMAN,** M. Kemal / **BARLAS,** Nami; **Medeni Hukuk,** 25. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2019, s. 149; **AKİPEK,** Jale G.; **Türk Eşya Hukuku (Ayni Haklar),** 2. bs., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: Ankara 1972, s. 32; **OĞUZMAN,** M. Kemal / **SELİÇİ,** Özer/ **OKTAY-ÖZDEMİR,** Saibe; **Eşya Hukuku,** 16. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 2013, s. 8; **ERTAŞ,** Şeref / **SERDAR,** İlknur / **GÜRPINAR,** Damla; **Eşya Hukuku,** 10. bs., Barış Yayınları: İzmir 2012, s. 6; **ESENER,** Turhan/ **GÜVEN,** Kudret; **Eşya Hukuku,** 4. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 2008, s. 37 vd.

[17] **REİSOĞLU,** Safa; **Türk Eşya Hukuku,** 6. bs., Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: Ankara 1980, s. 7; **ESENER / GÜVEN**, s. 37; **AKİPEK,** s. 34.

[18] **OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR**, s. 7; **ERTAŞ/ SERDAR/ GÜRPINAR,** s. 6.

helyum gazının sınırları belli olduğundan, eşya kapsamında kabul edilebilir. Ekonomik değeri hesaplanamayacak kadar küçük olan şeyler ise eşya kabul edilmemektedir. Isı, atom enerjisi ve elektrik gibi doğal güçler de maddi bir varlık teşkil etmediklerinden eşya değildirler.[19]

Eşya hukukunda, eşya olarak kabul edilen taşınmazlar (gayrimenkuller), bir yerden bir yere taşınması kabil olmadığından taşıma hukuku anlamında eşya değildir. Bir eşyanın taşıma faaliyetine konu olabilmesi için, özüne zarar verilmeksizin bir yerden başka bir yere taşınabilir mahiyette olması gerekir.[20] Yer değiştirmenin, eşyanın kendi hareketi sonucu olması (sal, kayık vb.) veya başka bir güç sayesinde olması (halı, kitap vb. eşyanın insan eliyle taşınması) eşyanın taşınır sayılması açısından bir fark oluşturmaz.[21]

1.1.2 Taşıma Türlerinin Hukuki Dayanakları

1.1.2.1 Karayolu Taşımacılığı

Uluslararası alanda karayolu taşımacılığı CMR ile düzenlenmektedir. CMR, karayolu ile ücret karşılığında taşıtlar ile gerçekleştirilen uluslararası eşya taşımalarının yeknesak normlara tabi tutulması amacıyla Cenevre'de kabul edilmiş bir sözleşme olup, getirdiği sistem ve esaslar büyük ölçüde TTK'da dikkate alınmıştır.[22] CMR, ona taraf olan

---

19 **OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR**, s. 7 vd.

20 **ZEYNELOĞLU,** s. 89; **ÖZDEMİR**, s. 23 vd.

21 **OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR**, s. 10.

22 "Taşımaya ilişkin hükümlerin büyük çoğunluğu 1926 yılında kabul edilen Türk Ticaret Kanunundan geliyordu. Bunlara da birçok ülkenin bugün yürürlükten kalkmış hükümleri kaynaklık etmişti. Söz konusu hükümler hem Türkiye'yi uluslararası piyasaların dışında tutuyor hem taşıma sektörünün gereksinimlerine cevap veremiyor hem de yorum güçlükleri doğuruyordu. Bu sebeple esas itibarıyla sınır aşan taşımalar hakkında öngörülmüş olmakla beraber hem iç hem de dış kara taşımacılığında, uluslararası uygulamada geniş kabul gören CMR kısaltmasıyla anılan Karayollarında Eşya Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme hükümlerinin Tasarıya yansıtılması bir gereklilik olarak

devletlerden birisinin ülkesinde başlayan ve biten karayolu ile eşya taşıma faaliyetlerine dair sözleşmeler hakkında uygulanan uluslararası bir konvansiyondur. Taşıma sözleşmesi taraflarının, CMR'ye taraf bir devletin tabiiyetinde olması ve yerleşim yerlerinin bulunduğu yerin de CMR'ye taraf bir devletin ülkesinde bulunması gerekmez.

Türkiye, CMR'ye 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı "Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) ile Bu Sözleşmeye Ek Protokola Katılınmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun[23]" ile taraf olmuştur.

TTK'nın özellikle "Taşıma İşleri" başlıklı hükümlerinin hazırlanmasında, daha önce de ifade edildiği gibi CMR göz önünde bulundurulmuştur. Bunun yanı sıra Türkiye, "Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Sözleşmesi"ne ("ADR"), 30.11.2005 tarihli ve 5434 sayılı "Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun[24]" ile taraf olmuş ve sözleşme, "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşıması Hakkında Yönetmelik[25]" ile iç hukuka alınmıştır. Türkiye'nin taraf olduğu ve karayolu taşımacılığını düzenleyen diğer bir uluslararası sözleşme ise

---

ortaya çıkıyordu. Çünkü CMR sınır içi taşımacılığa ilişkin maddî hukuk ve kanunlar ihtilafı kuralları da içermektedir. Bu düşünce Komisyona da hâkim olmuştur. Gerçi Türkiye 1977 yılında CMR'yi kabul etmişti, ancak 6762 sayılı Kanundaki hükümlerin bu uluslararası sözleşme ile çoğu kez, çelişmesi sorunlar çıkarıyordu. Bu nedenle, çelişkinin ortadan kaldırılabilmesi için Tasarıda taşımanın CMR hükümlerine uygun bir tarzda kaleme alınması yoluna gidilmiştir". TTK Genel Gerekçe, § 158.

[23] RG, T: 14.12.1993, S: 21788.

[24] RG, T: 30.10.2009, S: 27391.

[25] RG, T: 18.01.2020, S: 31012.

"TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi[26]" ("TIR Sözleşmesi") dir.

Türk hukukunda taşımaya uygulanacak hükümlere, ilk olarak ETK içerisinde yer verilmiştir. TTK 'da ise m.852'de karayolu taşımacılığı özel olarak düzenlenmiş ve deniz, demir ve havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin hükümler ise saklı tutulmuştur. Türkiye'de karayolu taşımacılığına hasredilmiş ilk iç hukuk normu KTK olmuş ve bu düzenlemeyi birçok kez tadil edilen "Karayolu Taşıma Yönetmeliği[27]" takip etmiştir.

Karayolu taşımacılığına ilişkin olarak ortaya çıkan ve Türk mahkemelerinin yargı yetkisine giren bir ihtilafta bu genel ve özel hükümler CMR, Tır Sözleşmesi ve ADR gibi Türkiye'nin taraf olduğu ve usulüne uygun olarak yürürlüğe giren uluslararası sözleşme hükümlerine aykırı düşmedikleri ölçüde uygulanmaktadır. Nitekim TTK Gerekçesi'nde de "Taşıma İşleri" hükümlerinin "Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun[28]" ("MÖHUK") uyarınca içinde yabancılık unsuru taşıyan ihtilaflarda öncelikle Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerinin (CMR gibi) doğrudan tatbik edilecekleri ve tarafların seçtikleri hukukun da dikkate alınacağı belirtilmek suretiyle bu hususa işaret edilmiştir.[29]

---

[26] **Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention).** Türkiye, TIR Sözleşmesi'ne 1985/8993 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. RG, T: 31.03.1985, S: 18711. Türkiye, TIR Sözleşmesi'nde birçok defa yapılan değişikliklere katılmış ve "Gümrük Genel Tebliği (TIR İşlemleri) (Seri No: 1)" ile "TIR Uygulama Yönetmeliği" hükümlerini de bu değişiklikler doğrultusunda tadil etmiştir. Güncel değişiklikler için bkz. RG, T: 25.03.2007, S: 26473.

[27] Güncel metin için bkz. RG, T: 08.01.2018, S: 30295.

[28] RG, T: 12.12.2007, S: 26728.

[29] TTK Gerekçe, s. 249 vd. Mahkeme, yabancılık unsuru içeren ihtilaflarda kanunlar ihtilafı hükümlerine başvurmadan önce, o uyuşmazlık hakkında Türkiye'nin taraf olduğu bir uluslararası sözleşme olup olmadığını re'sen araştıracaktır. Ancak buna rağmen, uluslararası sözleşmelerin uygulama alanları ile

Hâkim, önüne gelen bir karayolu taşımacılığına ilişkin uyuşmazlıkta öncelikle söz konusu taşıma işleminin CMR sözleşmesi kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğini saptayacak, eğer ihtilaf CMR kapsamındaysa somut olayda hangi hukukun yetkili olacağına bakmaksızın CMR hükümlerine dayanarak değerlendirme yapacaktır.[30]

1.1.2.2 Demiryolu taşımacılığı

Demiryolu taşıması, uluslararası alanda COTIF ile kurulan "Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Hükümetlerarası Örgütü[31]" ("OTIF") tarafından düzenlenmektedir.

Türkiye, 5408 Sayılı ve "09.05.1980 Tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'ye Değişiklik Getiren 03.06.1999 Tarihli Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun[32]ile COTIF'in "Vilnius Protokolü[33]" ile değişik haline

---

ilgili sürekli tereddütler yaşanmaktadır (**ATAMER,** Kerim; "Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi" **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü: Ankara 2012, s. 223).

30 **AKINCI,** Ziya; **Karayolu ile Milletlerarası Mal Taşımacılığına Uygulanacak Hükümler**, Seçkin Yayıncılık: Ankara 1999, s. 26. "Somut olayda taşıma, Türkiye ile İtalya arasında gerçekleşmiş olup mahkemece de kabul edildiği üzere meydana gelen kısmi hasardan, taşıyıcılar sorumlu bulunmaktadır. Ancak, **bu sorumluluğun yukarıda açıklanan hüküm uyarınca tespit edilmesi gerekirken** ne mahkemenin gerekçeli kararında ne de hükme esas alınan bilirkişi raporunda anılan hüküm çerçevesinde bir değerlendirme yapılmamış, davacı tarafça sunulan ürün faturalarındaki miktar gözetilerek zarar miktarı belirlenmiştir. Bu durumda, mahkemece yeni bir bilirkişi raporu ya da ek rapor alınarak mümeyyiz davalılar …nın sorumluluğunun yukarıda değinilen CMR Konvansiyonu'nun 23. maddesi uyarınca değerlendirilmesi gerekir…" Yargıtay 11. HD, 21.12.2017 tarihli, E. 2016/6808, K. 2017/7529 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 11.05.2020).

31 **Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).** OTIF, 9 Mayıs 1980'de imzalanan ve l Mayıs 1985'de yürürlüğe giren COTIF ile kurulmuştur. Temel amaç olarak, taraf ülkeler arasında uluslararası yolcu, mal ve bagaj taşımacılığına yönelik tek tip bir hukuk sistemi oluşturmayı benimsemiştir. Bu sistemin deniz, kara ve suyolları taşımacılığına uygulanabilir hale getirilmesi de OTIF'in amaçları arasında yer almaktadır. Türkiye, 29 Aralık 1980 tarihinde, 1980 tarihli OTIF Kurucu Sözleşmesini imzalamış, 20 Haziran 1985'de ise onaylamıştır. Türkiye, COTIF'e değişiklik getiren 1999 tarihli Ek (Vilnius) Protokolünü ise aynı yıl imzalamakla birlikte, uzun yıllar onaylamamıştır. Onay süreci, 24 Aralık 2005 tarihinde tamamlanmıştır. OTIF'in faaliyetlerine ilişkin geniş bilgi için bkz. https://otif.org/en/ (Erişim: 11.05.2020).

32 RG, T: 12.10.2005, S:25964.

taraf olmuştur. Hakim önüne gelen bir demiryolu taşımacılığına ilişkin uyuşmazlıkta öncelikle söz konusu hukuki işlemin COTIF sözleşmesi kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceğini saptayacak, eğer ihtilaf COTIF kapsamındaysa somut olayda hangi hukukun yetkili olacağına bakılmaksızın COTIF hükümlerine dayanarak değerlendirme yapacaktır.

1.1.2.3 Denizyolu Taşımacılığı

1921 yılında "Uluslararası Hukuk Birliği[34]" ("ILA") tarafından denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak düzenlenen ve Lahey'de gerçekleştirilen kongrede sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılması amacıyla tavsiye niteliğinde kurallar kabul edilmiştir. Ancak bu kuralların konşimentolara dâhil edilmesi isteğe bağlı olduğundan istenilen sonuç elde edilememiştir. Böylece bağlayıcılığı olan bir uluslararası sözleşme ile sorunun çözümlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmış, söz konusu kurallar 1924 yılında Brüksel'de düzenlenen konferans ile uluslararası sözleşme halini almıştır.

Sözleşmenin tam adı, daha önce de belirtildiği üzere, "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme" olmasına karşılık, uygulamada ve öğretide farklı isimlerle anılmaktadır. Sözleşme Brüksel'de gerçekleştirilen bir

---

[33] **Vilnius Protocol.** Türkiye, Vilnius Protokolüne 24.11.2005 tarihli 2005/9709 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile katılmıştır. RG, T: 24.12.2005, S: 26033.

[34] **International Law Association (ILA),** 1873 yılında Brüksel'de kurulmuştur. ILA'nın resmi web sitesinde amaçları şu şekilde açıklanmaktadır: "Hem kamu hem de özel uluslararası hukukun incelenmesi, açıklanması, geliştirilmesi ve uluslararası hukuka saygı gösterilmesidir". https://www.ila-hq.org/ (Erişim: 12.05.2020). Özellikle 19. Yüzyılın sonlarından itibaren konşimento ile ilgili belirli kuralları birleştirmek ve yük sahiplerine asgari bir koruma sağlamak için, taşıtan ile taşıyan arasındaki ilişkiyi düzenleyen yeknesak uluslararası kurallar üzerinde çalışmalar başlatmıştır. Bu anlamda Lahey Kuralları'nın hazırlık sürecine ilişkin olarak bkz. **ATEŞ,** Ebru; **Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi (1924 Lahey Kuralları),** Vedat Kitapçılık: İstanbul 2008, s. 6 vd.

konferansta kabul edildiğinden "Brüksel Sözleşmesi" şeklinde de anılmaktadır[35]. Sözleşmenin kaynağı olan 1921 tarihli kurallar ise Hollanda'nın Lahey şehrinde gerçekleşen bir konferansta kabul edildiği için "Lahey Kuralları" olarak anılsa da 1924 tarihli kurallara da bu isimle (Lahey Kuralları) atıf yapılmaktadır[36]. Bu çalışmada da "Lahey Kuralları" denildiğinde, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi kastedilmektedir.

İlerleyen yıllarda Lahey Kuralları, teknik ve ekonominin gerisinde kalmaya başlamış, bu sebeple değişiklik gösteren koşullara uygun olarak tadil edilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır.[37] Bu çerçevede "Uluslararası Denizcilik Komitesi[38]"nin ("CMI") yürüttüğü çalışmalar neticesinde "Lahey/Visby Kuralları" olarak anılacak olan "Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol[39]" ile söz konusu tadil gerekliliği giderilmeye çalışılmıştır. Lahey/Visby Kuralları, Lahey Kurallarının daha önce hiç değinmemiş olduğu konuları ele almış, Lahey Kurallarını güncelleştirmiştir.[40] Lahey/Visby Kuralları

---

35 **ATAMER,** Kerim; **Deniz Ticareti Hukuku, C. I,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2017, s. 168.

36 **KARA,** Hacı; **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyan'ın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu,** Legal Yayıncılık: İstanbul 2018, s. 4 vd.

37 **KENDER,** Rayegân / **ÇETİNGİL,** Ergon / **YAZICIOĞLU,** Emine; **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler C. I,** 14. bs., XII Levha Yayınları: İstanbul 2016, s. 203 vd.; **YETİŞ ŞAMLI,** Kübra; **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu,** 2. bs., XII Levha Yayınları: İstanbul 2013, s. 6; **DİAMOND,** Anthony; "The Hague-Visby Rules" *LMCLQ*, 1978, p. 226 vd.

38 **Comite Maritime International (CMI),** deniz hukukunun gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla 1897'de Belçika'nın Antwerp şehrinde kurulmuştur. https://comitemaritime.org/ (Erişim: 12.05.2020).

39 **1968 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Lahey/Visby Rules).** Lahey/Visby Kuralları, İsveç'in Visby adasında gerçekleştirilen konferansta kabul edildiğinden "Visby Kuralları" olarak anılmaktadır. 23.02.1968 tarihinde kabul edilen bu protokol, 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, bu protokole taraf olmamıştır.

40 Lahey/Visby Kurallarının düzenlediği başlıca konular: Rücu davasında süre, konişmentonun ispat kuvveti, gemiye yük ve taşıyanla ilgili taleplerde zamanaşımı, sorumluluğun üst limiti, Frank ölçü biriminin ne şekilde hesaplanacağı, malların değerinin tespiti, koli ve ünite olarak işlem görecek araçlar, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kalkması. Bu hususta bkz. **RICHARDSON,** John; **A Guide to The Hague and Hague-Visby Rules,** 3rd Edition, Lloyd's of London Press: London 1994.

ile daha çok sorumluluk sınırlarına dair tadile gidilmiş, bu sebeple istenen ölçüde bir yenilik gerçekleştirilememiş olsa da, 20. yüzyılın son çeyreğinden 21. yüzyıla kadar deniz yoluyla eşya taşımacılığında baskın rejim olarak süregelmiştir.[41]

Lahey Kurallarına ilişkin reform çalışmalarından müspet sonuç alınamaması, mevcut sorumluluk sistemine yönelik eleştirilerin artmasına sebep olmuş, Visby tadilinden on yıl sonra Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'na alternatif bir rejim arayışına girilmiştir. Bu bağlamda, değişen taşımacılık koşullarına uygun bir düzenleme ile uluslararası alanda hukukun birleştirilmesi amacıyla "Uluslararası Denizcilik Mevzuatı Çalışma Grubu[42]" tarafından hazırlanan taslak, 6-31 Mart 1978 tarihleri arasında Hamburg'da gerçekleştirilen "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı"na sunulmuş; konferans sonunda Hamburg Kuralları kabul edilmiştir.[43]

Hamburg Kuralları (*Hamburg Rules*) ile Lahey/Visby Kuralları'na nazaran taşıyanın sorumluluğu genişletilmiş, muhtemel ve mutlak sorumsuzluk halleri kaldırılmış, bir yıllık hak düşürücü süre yerine iki yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür.[44] Gerek sorumluluğun bu şekilde genişletilmesi sebebiyle katılımın düşük olması, gerek teknik ve ekonomik gelişmelerin farklılaşan ihtiyaçları ortaya çıkarması, Hamburg

---

41 **STURLEY,** Michael F. / **FUJITA,** Tomotaka / **VAN DER ZIEL,** G. Jan; **The Rotterdam Rules,** Sweet&Maxwell: London 2010, p. 2.

42 **Working Group on International Legislation on Shipping.** Uluslararası Denizcilik Mevzuatı Çalışma Grubu, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'na alternatif olarak yeni bir rejim arayışına girilmesi sebebiyle Lahey Kuralları'nın yeniden ele alınması üzerine, UNCITRAL tarafından bu tavsiye doğrultusunda oluşturulması kararlaştırılmıştır. Çalışma grubu, Lahey Kuralları değişen deniz taşımacılığı şartları açısından yeniden değerlendirilmesi ve gerekli görüldüğü takdirde yeni bir uluslararası sözleşme taslağı hazırlanması ile görevlendirilmiştir. Çalışma grubunun raporları için bkz. https://uncitral.un.org/en/working_groups/3/shipping (Erişim: 12.05.2020).

43 https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/XI_d_3_e.pdf (Erişim: 12.05.2020).

44 "Bu sözleşme uyarınca eşyanın taşınması ile ilgili adli veya tahkim yargılama işlemlerinin taşıyana karşı iki yıl içinde başlatılmaması durumunda talep hakkı zamanaşımına uğrar" (Hamburg Kuralları m. 20/1).

Kuralları'nda da tadile gidilme gerekliliğini netice vermiştir.[45] Hamburg Kurallarının taşımacılıkta ihtiyaçları karşılamaktan ziyade politik amaçlı olması da yeni bir düzenleme ihtiyacı doğurmuştur. Bu sebeplerle 2009 yılında Rotterdam Kuralları kabul edilmiştir.[46] Rotterdam Kurallarında, karma mahiyetteki taşımalar da Sözleşme kapsamına alınmış ve taşıyanın sorumluluk süresi, yükümlülükleri, taşıma esnasında vücuda gelen zararlardan doğan sorumluluğu ve bu sorumluluktan kurtulması gibi hususlara yer verilmiştir.

Türkiye, denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak taşıyanın sorumluluklarını düzenleyen uluslararası bu sözleşmelerden yalnızca Lahey Kurallarına taraf olmuş ve bu kuralları TTK'nin ilgili hükümleri kapsamında iç hukuk normlarına yansıtmıştır. He ne kadar Türkiye bu sözleşmelerden Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarına taraf olmamış olsa da, TTK'nın ilgili hükümlerinin hazırlanmasında bu sözleşmeler, uluslararası bütünlüğün sağlanması amacıyla göz önünde bulundurulmuşlardır.[47]

---

[45] **ÜLGENER,** M. Fehmi; **Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi,** 2. bs., Der Yayınları: İstanbul 2017, s. 78; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU,** s. 204 vd.

[46] Rotterdam Kuralları'nın felsefesini en iyi tanımlayan ifadenin "pragmatik" kavramı olduğu söylenebilir. Hamburg Kuralları'nın amacının ticari gereksinimleri karşılamaktan ziyade, politik emelleri gerçekleştirmek olduğu iddiasıyla birçok kişi tarafından eleştirilmiştir. Önemli kararların alınmasında, hükümetlerin de müdahil olmasına ve birçok noktada politik düşünceler ortaya atılmasına rağmen, Rotterdam Kurallarının görüşülmesi ve hazırlanmasında politik menfaatler değil, pratik ve ticari gereksinimlere uyum sağlama düşüncesi etkili olduğu ifade edilmiştir. [**LANNAN,** Kate; The United Nations Convention on Contracts for the International Carriege of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Rotterdam-Rules-General-Presentation-Kate-Lannan.pdf] (Erişim: 12.05.2020). Öğretide Rotterdam Kuralları'nın karmaşık ve anlaşılmasının güç olduğu, makul olmayan hükümler barındırdığı ifade edilmektedir. Bu hususstaki eleştiriler için bkz. **TETLEY,** William, "Some General Criticisms of the Rotterdam Rules" *Journal of International Maritime Law,* Vol. 14, Is. 6, 2008, p. 625 vd.

[47] Örneğin, TTK m. 1190 hükmü, Lahey/Visby Kuralları m. 4 hükmünden; TTK m. 1192 hükmü Hamburg Kuralları m. 11 hükmünden alınmıştır.

1.1.2.4 Havayolu Taşımacılığı

Uluslararası taşımaların yeknesak kurallara bağlanması gereksinimi ve bu gereksinimin karşılanmasına yönelik çalışmalar geçtiğimiz yüzyılın başında daha belirgin hale gelmiş olmakla beraber, hava taşımalarının henüz çok yaygınlaşmadığı ve uçakların henüz icat edilip teknolojik gelişiminin yeni yeni başladığı bir dönemde kabul edilen 1929 tarihli, "Havayolu ile Milletlerarası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme[48]" ("Varşova Sözleşmesi") ile hava taşımalarında yeknesaklık şaşırtıcı bir şekilde çok erken bir tarihte gerçekleşmiştir.

Gelişen teknolojiye bağlı olarak kısa sürede oldukça gelişen hava hukukunda Varşova Sözleşmesi'nin (*Warsaw Convention*) yetersizliği anlaşılmış ve bu sözleşme 1955 tarihli Lahey Protokolü[49] ile yeniden düzenlenmiştir. Ancak Varşova-Lahey Sistemi de yeterli görülmemiş ve sırasıyla 1961 tarihli Guatemala Sözleşmesi[50], 1971 tarihli Guatemala City Protokolü[51] ve 1975 tarihinde Montreal Protokolü[52] kabul

---

[48] **The Convention for The Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Warsaw Convention).**https://www.iata.org/contentassets/fb1137ff561a4819a2d38f3db7308758/mc9 (Erişim: 28.05.2020).

[49] **Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 28 Sept. 1955 (The Hague Protocol).** https://jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.hague.protocol.1955/landscape.pdf (Erişim: 12.05.2020)

[50] **Convention Suppelementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier, 18 Sept. 1961 (Guadalajara Convention).**

https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.guadalajara.supplementary.conventio n.1961/portrait.pdf (Erişim: 12.05.2020).

[51] **Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended By The Protocol Done At The Hague on 28 Sept. 1955, Signed at Guatamela City, on 8 March 1971 - Guatemala City Protocol 1971.** https://www.jus.uio.no/lm/en/pdf/air.carriage.warsaw.convention.guatemala.city.pdf (Erişim: 12.05.2020).

[52] **To Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 As Amended by The Protocol Done at The Hague On 28 September 1955 Signed At Montreal On 25 September 1975 (Additional**

edilmiştir. Varşova Sözleşmesi'ni tadil eden söz konusu bu sözleşme ve protokoller de günümüz hava taşımacılığının ihtiyaç ve sorunlarını karşılamakta yetersiz kaldığından bu kez yeni ve ayrı bir sözleşme ile konu çözüme kavuşturulmaya çalışılmış, bu doğrultuda 28 mayıs 1999 tarihinde Montreal Sözleşmesi (*Montreal Convention*) kabul edilmiştir.[53]

"Türk Sivil Havacılık Kanunu[54]" ("TSHK") ve bu kapsamda yayımlanmış olan İdari ve Teknik Yönetmelikler ve Havacılık Talimatları[55]ise Türkiye'de havayolu taşımacılığı açısından öngörülen iç hukuk normlarıdır. TSHK m. 106/1 gereği, bu düzenlemelerde uygulanacak hüküm bulunmadığında, taşımayı düzenleyen TTK genel hükümleri de havayolu taşımacılığına ilişkin olarak ortaya çıkan ihtilaflarda uygulama alanı bulmaktadır. Tüm bu genel ve özel nitelikli iç hukuk normları, MÖHUK m. 1/2 gereği, Türk mahkemelerinin yargı yetkisine giren ve havayolu taşımacılığına ilişkin olarak ortaya çıkan bir ihtilafta aykırı düşmedikleri ölçüde uygulanabilmektedir.

Protocols).https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.montreal.protocol.3.1975/doc.html (Erişim: 28.05.2020).

53 **Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal.** https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/landscape.pdf (Erişim: 12.05.2020); Ayrıca bkz. yukarıda, dn. 14.

54 RG, T: 19.10.1983, S: 18196.

55 TSHK'ya dayanılarak hazırlanan yönetmeliklere "Hava Yolu Taşıyıcılarının Yükümlülüklerine İlişkin Usul Ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" (RG, T: 7.11.2015, S: 29525), "Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" (RG, T: 13.04.2018, S: 30390) örnek olarak gösterilebilir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ("SHGM") havacılık talimatları da havayolu taşımacılığını düzenleyen iç hukuk normları arasında yer almaktadır. Bu talimatlara, "Hava Kargo Acentalarının Görev, Yetki Ve Sorumlulukları Hakkında Özel Kurallar" örnek verilebilir. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/sht_150_11.pdf (Erişim: 12.05.2020).

1.2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞI

1.2.1 Tehlikeli Madde Kavramı

Tehlikeli madde (*dangerous goods*); insanlara, doğal hayata ve çevreye zarar verebilecek tüm maddeleri ifade eder.[56] Başka bir ifadeyle tehlikeli maddeler tabii özellikleri ve taşıma sırasındaki hususiyeti sebebiyle canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici niteliktedir.[57]

Tehlikeli maddenin söz konusu zararları oluşturması, kolay yanıcı, parlayıcı, patlayıcı, zehirli, yakıcı, mikrop bulaştırıcı, kendi kendine tutuşan, radyoaktif, aşındırıcı, ıslandığında yanan gibi özelliklerinden kaynaklanır. Bu çerçevede tehlikeli maddeler, üretimi, kullanılması, elleçlenmesi, depolanması ve taşınması esnasında çevre ve yakınında bulunanları tehlikeye düşürebilen veya zarara uğratabilen katı, sıvı ve gaz formatlarında bulunan maddeler olarak tanımlanabilir.[58]

Hemen belirtelim ki, tehlikeli madde kavramına ilişkin gerek uluslararası sözleşmelerde gerek iç hukuk normlarında genel kabul görmüş bir tanım yer almamaktadır. Bunun temel sebebi, teknik gelişmelerin hızıyla tehlikeli madde kavramının kapsamına yeni ortaya çıkan ve tehlike arz edebilecek tarzda maddelerin de

---

[56] **ERKUT,** Erhan / **TJANDRA,** Stevanus A. / **VERTER,** Vedat; "Hazardous Materials Transportation" *Handbooks in Operations Research and Management Science*, Vol. 14, 2007, p. 539.

[57] **ASGAROV,** Natig, "Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü", *BATİDER*, C. 28, S.21, 2012, s. 304; **FOX,** Malcolm A.; **Glossary for the Worldwide Transportation of Dangerous Goods and Hazardous,** Springer: Verlag Berlin 1999, p. 54.

[58] **BALİ,** Özkan / **GÖZTEPE,** Kerim; "Tehlikeli Madde Taşımacılığında Risk Değerlendirmesi İçin Bir İndeks Geliştirilmesi", **3. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi,** 2014, s. 672 vd.; **FOX,** p. 54; **ERKUT** / **TJANDRA** / **VERTER,** p. 539 vd.

dâhil olabileceği gerçeğidir.[59] Ayrıca her olayın, kendi özel halleri çerçevesinde değerlendirilmesi gerekliliği de genel bir tanımın yapılmasına engel teşkil etmektedir. Örneğin İngiliz mahkemelerinde görülen bir davada, yer fıstığının taşınması esnasında fıstıkta *khapra beetle* türü böceğe rastlanmış ve söz konusu böceğin taşınmakta olan diğer eşyalara zarar verme olasılığı bulunduğu için yer fıstığı tehlikeli madde olarak kabul edilmiştir.[60]

Uluslararası düzenlemelere bakıldığında, karayolu taşımacılığı açısından ADR[61] doğrudan bir tanım yerine tehlikeli maddeyi, "taşınması ADR tarafından yasaklanmış veya tanımlanmış koşullar altında izin verilmiş madde ve parçalardır" şeklinde kendi saydığı maddelerle sınırlı tutmuştur.[62]

Denizyoluyla tehlikeli madde taşımacılığında da tehlikeli maddeler IMDG Kod[63] kapsamındaki malzeme, madde ve eşyalar ile sınırlı tutulmuştur. Bu maddeler, taşıma için sunulan ve normal taşıma şartları altında alevlenme, patlama, tehlikeli biçimde ısı teşkil etme, tehlikeli reaksiyona girme veya tehlikeli şekilde buhar ve gaz yaymaya eğilimli her türlü maddelerdir.

---

[59] **GÜNER ÖZBEK,** M. Deniz; **The Carriage Of Dangerous Goods By Sea,** Springer: Berlin Heidelberg 2008, p. 52; **KARAN,** Hakan; **Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi,** Turhan Kitabevi: Ankara 2011, s.568.

[60] **PANESAR,** Sukhninder, "The Shipment of Dangerous Goods and Strict Liability", *International Company and Commercial Law Review*, Vol. 9, Is. 5, 1998, p. 136 vd.

[61] **European Agreement of 30 September 1957 Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.** www.unece.org (Erişim: 28.05.2020).

[62] Bu konuya ilişkin olarak, aşağıda, Birinci Bölüm, 1.2.2.

[63] **International Maritime Dangerous Goods (IMDG Code).** The IMDG Code, 2018 Edition (inc. Amendment 39-18) comes into force on 1 January 2020 for two years and may be applied voluntarily as from 1 January 2019. http://www.imo.org/en/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx (Erişim: 13.05.2020)

Havayolu taşımacılığı açısından da tehlikeli madde kavramına ilişkin doğrudan bir tanım getirilmemiş olsa da "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı[64]" ("ICAO") Teknik Talimatları[65]'nda diğer düzenlemelere nazaran daha kapsamlı bir tarifte bulunmuştur. Buna göre "güvenliğe, sağlığa, çevreye ve eşyaya zarar verebilme riskine sahip ve teknik talimatlarda bu konu kapsamında olan ya da bu kapsamda sınıflandırılmış olan maddeler" Teknik Talimatlar kapsamında tehlikeli madde sayılmıştır.[66]

İç hukuk normlarına bakıldığında ise, karayolu taşımacılığına ilişkin olarak KTK m. 3'e göre, tehlikeli madde (yük), bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelikte tehlikeli olarak kabul edilen yükü ifade edeceği belirtilmiştir. Ancak Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde tehlikeli maddeye dair bir tanıma yer verilmemiştir. Tehlikeli madde ile neyin kastedildiği "Karayolları Trafik Yönetmeliği[67]" m. 132'de belirtilmiştir. Buna göre, "fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, parlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı, zehirli ve radyoaktif maddeler ile bunların benzerleri tehlikeli madde sayılır". Bu konudaki esas düzenleme olan "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik[68]"te ise tehlikeli maddenin

---

64 **International Civil Aviation Organization.** 1944 yılında kurulan ICAO, uluslararası sivil havacılık Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamalar (SARPs) ile güvenli, verimli, güvenli, ekonomik açıdan sürdürülebilir ve çevreye karşı sorumlu bir sivil havacılık sektörünü destekleyen politikalar üzerinde uzlaşmaya varma amacı taşımaktadır. Güncel üye devlet sayısı 193'tür. https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx (Erişim: 13.05.2020). Türkiye, ICAO'nun kurucu üyeleri arasındadır. Türkiye, 05.06.1945 tarihli ve 4749 sayılı "Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun" ile ICAO'ya taraf olmuştur. RG, T: 12.06.1945, S: 6029.

65 **Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods By Air.** En son güncellemeler için bkz. 2017-2018Edition.https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/AddendumCorrigendum%20to%20the%20Technical%20Instructions/Doc%209284-2017-2018.AddendumNo2.en.pdf (Erişim: 13.05.2020).

66 Dangerous goods: "Articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in these Instructions, or which are classified according to these Instructions". https://www.utikad.org.tr/images/Mevzuat/icaotechnicalinstructionsforthesafetransportofdangerousgoodsbyair-9608.pdf (Erişim: 13.05.2020).

67 RG, T: 18.07.1997, S: 23053.

68 RG, T: 18.01.2020, S: 31012.

tanımına yer verilmemiş, ADR Bölüm 3.2'deki tehlikeli maddelerin listelendiği Tablo A'da yer alan maddelerin tehlikeli madde kapsamında olduğu belirtilmiştir (m. 4/1-z).[69] Aynı şekilde "Tehlikeli Maddelerin Demiryoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik[70]"te de, tehlikeli maddenin tanımı yapılmamış RID[71] Bölüm 3.2'deki tehlikeli maddelerin listelendiği Tablo A'da yer alan madde ve nesnelerin tehlikeli madde kapsamında olduğu belirtilmiştir.

Denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak, TTK'da tehlikeli madde tanımına yer verilmemiştir. Ancak TTK m. 1148'de yollama yapılarak 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun[72]" saydığı maddelerin tehlikeli madde kapsamında olduğu belirtilmiştir. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun hükümleri de tehlikeli maddeyi sınırlı biçimde saymamış; m. 12-f'de "Fizik ve şimik[73] mahiyetleri açısından belirtilen maddelere benzer diğer maddeler de tehlikeli madde sayılır" denilerek sınırlı bir tanım yapılmaktan kaçınılmıştır.

Hava taşımacılığı bakımından ise TSHK m. 93/1-g'de, "silah, her nevi harp malzemeleri, cephane, yanıcı, patlayıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, radyoaktif madde, nükleer yakıt, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu

---

69 "…Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması'nın (ADR), Bölüm 3.2'de tehlikeli malların nelerden ibaret olduğunun düzenlendiği Tablo A'da, **BASE OIL SN 150 (baz yağı, hafif madeni yağ, yağlama yağı) tehlikeli madde olarak tanımlanmadığı**…" Yargıtay 19. CD, 19.06.2017 tarihli, E. 2016/13013, K. 2017/5909 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 13.02.2020). "…taşımaya konu gaz soğutucu içindeki azot gazının yanıcı bir gaz olmadığı, **taşınan yükün tehlikeli madde kapsamında bir yük olmadığı belirlendiğinden**, davalı taşıyıcının ek navlun talep edebilmek için haklı bir nedeni olmadığı halde…" Yargıtay 11. HD, 12.06.2014 tarihli, E. 2014/4633 K. 2014/11318 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 13.05.2020).

70 RG, T: 16.07.2015, S: 29418.

71 **Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).** https://otif.org/en/?page_id=1105 (Erişim: 28.05.2020).

72 RG, T: 14.06.1946, S: 6333.

73 Kimyasal, kimyevi.

saptanmış her nevi katı, sıvı ve gaz halinde madde" taşımanın yasak olduğu öngörülerek tehlikeli madde ile neyin kastedildiği belirtilmiştir.

Havayolu ile tehlikeli madde taşımasında esas düzenleme olan "Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik[74]" m. 4/1-z hükmünde tehlikeli maddenin, "Teknik Talimatların tehlikeli maddeler listesinde gösterilmiş veya Teknik Talimatlara göre sınıflandırılmış olan can ve mal emniyeti ile çevreye yönelik risk oluşturabilecek mal, eşya veya maddeleri" ifade ettiği belirtilmiştir. Yönetmeliğin atıfta bulunduğu Teknik Talimatlar, ICAO Teknik Talimatlarıdır. Teknik Talimatlar gereği tehlikeli madde, "güvenliğe, sağlığa, çevreye ve eşyaya zarar verebilme riskine sahip ve teknik talimatlarda bu konu kapsamında olan ya da bu kapsamda sınıflandırılmış olan maddeleri" içerir.[75]

1.2.2 Tehlikeli Maddelerin Sınıflandırılması

Dünya üzerindeki sayısız tehlikeli maddenin varlığı, bunların her biri için özel önlem alınarak taşınmasını gerekli kılmaktadır. Ancak taşıma işinde yer alan tarafların, her bir tehlikeli maddeyi bilerek veya öngörerek buna göre bir önlem alması neredeyse imkânsız olduğu için tehlikeli maddelerin sınıflandırılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu amaçla yük grubunun özelliğine göre yükün hangi sınıfta yer alması gerektiği ve bu sınıftaki maddelerin tehlikeli olduğunun belirlenmesi yoluna gidilmiştir.[76] Bu anlamda uluslararası tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin düzenlemelerde tehlikeli maddeler,

---

74 RG, T: 13.04.2018, S: 30390.

75 Bkz. yukarıda, dn. 78.

76 **GÜNER ÖZBEK,** s. 52; **FOX,** s. 54 vd.

genel olarak 9 sınıfa ayrılmıştır.[77] Bunlar: patlayıcılar (*explosives*), gazlar (*gases*), yanıcı sıvılar (*flammable liquids*), yanıcı katılar (*flammable solids*), oksitleyici maddeler (*oxidizing substances*), zehirli ve bulaşıcı maddeler (*toxic and infectious substances*), radyoaktif materyal (*radioactive material*), aşındırıcılar (*corrosives*), çeşitli tehlikeli maddeler ve nesnelerdir (*miscellaneous dangerous goods*).

Sınıf 1 – Patlayıcılar (Explosives): Herhangi bir madde veya nesne patlayıcı niteliğe sahipse veya bundan şüphe ediliyorsa, o madde Sınıf 1 içerisinde kabul edilecektir. Bu sınıftaki maddelerin en belirgin özelliği, yüksek patlama riski taşımalarıdır.[78] Patlayıcı madde, kendi bünyesindeki kimyasal tepkime ile çevresini zarara uğratacak ölçüde belirli, basınç, sıcaklık ve hızda gaz üreten sıvı veya katı madde (veya maddeler karışımı) anlamına gelir (ADR 2.2.1.1.1).

Patlayıcı maddeler de kendi içerisinde tehlike durumuna göre 6 bölüme ayrılmıştır: i) Kütlesel patlama tehlikesi olan madde ve nesneler, ii) Kütlesel patlama tehlikesi olmayan ancak saçılma tehlikesi olan madde ve nesneler, iii) Yangın tehlikesi olan, küçük bir patlama veya küçük bir saçılma tehlikesi veya her ikisi birden olan, ama kütle halinde patlama tehlikesi olmayan maddeler ve nesneler, iv) Belirgin bir tehlike içermeyen maddeler ve nesneler, v) Kütle halinde patlama tehlikesi olan ancak

---

[77] ADR, RID, IMDG Kod ve IATA-DGR'de tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, temelde 9 kategoride ele alınmıştır. Burada taşıma türleri açısından farklılık arz eden husus, söz konusu sınıfların alt gruplara ayrılmasında görülmektedir. Örneğin, Sınıf 2 Gazlar (*Gases*), IMDG Kod ve IATA-DGR hükümlerinde "Yanıcı Gazlar", "Yanıcı ve Zehirli Olmayan Gazlar" ve "Zehirli Gazlar" şeklinde üç alt gruba ayrılmışken, ADR'de kimyasal özelliklerine göre daha farklı bir sınıflandırmada bulunulmuştur. Bu çalışmada, tehlikeli maddelerin sınıflandırılması temelde ADR kapsamında incelenecek, değişiklik gösteren hususlarda diğer düzenlemelere (RID, IMDG Kod, IATA-DGR) atıfta bulunulacaktır.

[78] **SEZER,** Nil; **Ülkemizde Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşımacılığında Tarafların Sorumluluklarının Hukuki Çerçevesi,** Bilge Yayınevi: Ankara 2018, s.64.

hassasiyeti çok az olan maddeler, vi) Kütlesel patlama tehlikesi olmayan son derece duyarsız nesneler (ADR 2.2.1.1.5).

Kendileri patlayıcı olmayan ancak patlayıcı buhar, gaz ve toz bulutu teşkil edebilecek maddeler bu kategoride yer almaz. Ayrıca plastikleştirici içeren patlayıcılar, alkol emdirilmiş patlayıcılar ya da alkol veya su içeriği sınırları aşan su ile gösterdikleri baskın tehlike sebebiyle Sınıf 5'te yer alan patlayıcılar Sınıf 1 kapsamında değildir. Yine dikkatsizlik sonucu veya kaza ile ateş alması veya taşıma sırasında tepkimenin başlaması neticesinde fırlama, ateş, ısı, duman veya yüksek ses ile hiçbir dış hasar oluşturmayacak kadar düşük miktarda ya da özellikle patlayıcı ve/veya ısıl teknik madde içeren aletler de bu kategoride yer almaz (ADR 2.2.1.1.1).

Sınıf 2 – Gazlar (Gases): Saf gazlar veya gaz karışımları ile bir veya birden fazla nesne ve madde içeren gaz ve gaz karışımları bu kategori içerisindedir (ADR 2.2.2.1). Kritik sıcaklığı 50ºC da buhar basıncı 300 kPa (3 bar)'dan yüksek olan veya (b) 101,3 kPa standart basınç da ve 200C da gazlaşabilen maddeler gaz olarak ifade edilir (ADR 2.2.2.1).

Bu kategorideki gazlar, sıvılaştırılmış, soğutulmuş, sıkıştırılmış[79] ve çözünmüş gaz formatında taşınır. Basınç altında taşınan bu sınıftaki gazlardan sıkıştırılmış olanlar yüksek basınç, soğutulmuş olanlar alçak basınç altında taşınırlar. Fizyolojik ve kimyasal etkilerine göre yanmaz-yanabilir, zehirli-zehirsiz, yanma destekleyici, aşındırıcı veya

[79] "…kabahatli şirket aracında **taşınan malzemenin doğalgaz ve sıkıştırılmış doğalgaz olduğu,** söz konusu taşınan bu eşyanın da Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması'nın **(ADR) 2.2.2.1.2 bölümüne göre sınıf 2 madde niteliğinde olduğu**…" Yargıtay 19. CD, 19.06.2017 tarihli, E. 2016/821, K. 2017/5908 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 13.05.2020).

aynı anda bu özelliklerden iki veya daha fazlasına sahip olabildiği için tehlike arz ederler ve taşınması özel kuralları gerektirir (IMDG Kod 2.2.1.2 vd.).

Bu sınıftaki madde ve nesneler (*aerosollar* hariç), tehlike durumlarına göre, nefes kesici, yükseltgen, yanıcı, zehirli, zehirleyici-yanıcı, zehirleyici-aşındırıcı (*korozif*), zehirleyici yükseltgen, zehirleyici-yanıcı-korozif, zehirleyici-yükseltgen-korozif şeklinde gruplandırılmıştır (ADR 2.2.2.1.3).

Bu özelliklerinden dolayı bu sınıftaki gazlar, insan sağlığını zarara uğratabilecek mahiyette oldukları için patlamayı, yanmayı önleyecek şekilde her türlü ısı kaynağından ve personelden uzakta istiflenmesi gereklidir. Ayrıca zehirli gazların istifinde, yiyecek ve içeceklerden uzakta olmasına dikkat edilmelidir. Yanıcı olmayan sıkıştırılmış gazlar da havalandırmanın bol olduğu serin ortamlarda korunmak zorundadır.[80]

Sınıf 3 – Yanıcı Sıvılar (Flammable Liquids): Bu kategorideki madde ve nesnelerin 500C sıcaklıkta ve buhar basınçları 300kPa (3 bar) daha azdır, 101,3 kPa standart basınç altında ve 200C'de tamamen gazlaşmazlar ve parlama noktaları 610C'den daha düşüktür (ADR 2.2.3.1.1). Ayrıca parlama noktalarında veya daha yüksek sıcaklıklarda taşınması için arz edilen sıvılar ve azami taşıma sıcaklığında veya altında yanıcı buhar çıkaran, sıvı durumda yükseltilmiş sıcaklıklarla taşınan veya taşınmak üzere arz edilen maddeler de bu kategoride yer alır (IMDG Kod 2.3.1.2).

[80] **SEZER,** s. 66.

Yanıcı sıvılar buharlaşan gazın yanma noktasına mazot, benzin ve kerosen şeklinde üç türe ayrılmaktadır.[81] Bu üç tür için ayrı ayrı istiflenme durumu söz konusudur.

Sınıf 4 – Yanıcı Katılar (Flammable Solids): Bu sınıftaki maddeler, taşıma şartlarında her an yanabilen veya yangına sebebiyet veren ya da katkıda bulunan, patlayıcılar biçiminde kategorize edilmiş olanlar haricindeki maddeleri kapsar (IMDG Kod 2.4.1.1). Kendinden reaktif katılar veya sıvılar, çabuk tutuşabilir katı maddeler ve nesneler, kendinden reaktif maddelerle ilgili maddeler, katı hassasiyeti azaltılmış patlayıcılar bu sınıfa atanır (ADR 2.2.41.1.1).

Bu kategorideki maddeler açıkta veya bina içinde personelden uzakta istiflenmelidir. Örneğin denizyolu taşımacılığında bu sınıftaki maddelerin güverte veya güverte altında istiflenmesi uygundur.[82]

Bu sınıftaki maddeler kendi içinde, yanıcı katılar-ikincil riski olmayan (organik, organik-erimiş, inorganik), yanıcı katılar-yükseltgen, yanıcı maddeler-zehirleyici (organik-zehirli, inorganik-zehirli), yanıcı katılar-aşındırıcı (organik-aşındırıcı, inorganik-aşındırıcı), ikincil riski olmayan hassasiyeti azaltılmış katı patlayıcılar, hassasiyeti azaltılmış katı patlayıcılar-zehirli, kendiliğinden reaktif maddeler (sıcaklık kontrolü istemeyenler, sıcaklık kontrolü isteyenler) şeklinde sınıflandırılmıştır (ADR 2.2.41.1.2).

Sınıf 5 – Oksitleyici Maddeler (Oxidizing Substances): Oksitlenmeye sebep olan maddeler, kendileri yanmaz olabileceği halde genellikle oksijen çıkararak başka

[81] **KÜÇÜK,** Özge; **Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Çok Tipli Bir Model Önerisi ve Bir Uygulama,** Kara Harp Okulu, Savunma Bilimleri Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015, s. 6.

[82] **KÜÇÜK,** s. 6.

materyalin yanmasına neden olan veya katkı yapan maddelerdir. Bu tür maddeler, bir nesne içeriğinde bulunuyor olabilirler (IMGD 2.5.1).

Oksitlenmeye sebep olan maddeler, belirli bazı hallerde dolaylı veya doğrudan oksijen oluşturma kapasitesine sahiptir. Bu sebeple oksitlenmeye sebep olan maddeler, temas ettikleri yanabilir materyalde yangın riskini ve yoğunluğunu artırıcı özelliktedir.[83] Oksitlenmeye sebep olan madde ile sıvı asitler arasında, zehirli gazları ortaya çıkaran şiddeti yüksek bir tepkime vücuda gelecektir. Bazı belli oksitlenmeye sebep olan maddelerin yangına karışması durumunda da zehirli gazlar ortaya çıkabilir (IMDG Kod 2.5.2.1).

Organik peroksitler ise, hidrojen atomlarından biri veya her ikisinin de organik radikallerle yer değiştirmiş halde olduğu hidrojen peroksit türevleri kabul edilebilen, çift değerli –O-O-yapısı içeren organik maddelerdir. Bu maddeler ayrıca; patlayıcı olabilirler, bozulmaya yatkın olurlar, hızla yanarlar, darbe veya sürtünmeye duyarlı olurlar, diğer maddelerle tehlikeli biçimde tepkimeye girerler, gözlere zarar verirler. Bu özelliklerinden dolayı organik peroksitler tehlikeli madde niteliğindedir (IMDG Kod 2.5.1).

Oksitlenmeye sebep olan maddeler, dışarıya oksit çıkarmaları sebebiyle yanmayı kolaylaştırıcı bir etkiye sahiptir ki, bu özellikleri yanıcı maddelerden uzakta istiflenmelerini gerekli kılar. Aynı şekilde organik peroksitler de, hem patlayıcı hem de yanıcı özellikleri sebebiyle üstü örtülü ve serin yerlerde istiflenmelidir.[84]

---

[83] **ÖZYAĞCI,** Süreyya; **Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması,** İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008, s.23.

[84] **KÜÇÜK,** s. 8.

Sınıf 6 – Zehirli ve Bulaşıcı Maddeler (Toxic and Infectious Substances): Hayvanlar üzerinde gerçekleştirilen deneylerde zehirliliği saptanmış olan zehirli maddelerin insanlara zarar verme riski çok yüksek olduğu için, bunların taşınması sırasında son derece dikkatli olunmalıdır.[85]

Bu maddedeki mevcut zehirlenme tehlikeleri; soluma, yutma, deriyle temas gibi insan bedeniyle olan temaslarına, başka bir ifadeyle yükten belli bir uzaklıkta olan ve durumun farkında olmayan kimselerin madde ile doğrudan fiziksel temas kurmaları veya buharı solumaları neticesinde ortaya çıkacak ani tehlike ve risklere bağlıdır (ADR 2.2.61.1.1). Ayrıca zehirli maddeler, bozulacağı noktaya kadar ısıtıldığında veya yangına maruz kaldığında zehirli gazlar ortaya çıkarırlar (IMDG Kod 2.6.2.1.4). Zehirli maddeler insan sağlığını zarara uğratacak mahiyette maddeler oldukları için yiyecek ve içeceklerden uzakta istiflenmelidir.

Bulaşıcı maddeler ise, patojen içerdiği bilinen veya tahmin edilen maddelerdir. Patojenler, insan ve hayvanda enfeksiyonlu hastalıklara sebebiyet verebilen mikroorganizmalar (virüsler, bakteri, parazit, ricketsiae, mantar dâhil) ve prionlar olarak tanımlanmaktadır. Bulaşıcı maddeler sadece maruz kalındığında insanlara veya hayvanlara hastalık bulaştırabilecek özellikte iseler, bu Sınıfın hükümlerine tabidirler (ADR 2.2.62.1.1).

ADR 2.2.62'nin devam bölümlerinde hastalığa sebep olan ve daha önce tespit edilmiş bulaşıcı maddeler tablolar halinde belirtilmektedir. Bu tablolarda yer alan bulaşıcı bakterilere örnek olarak Escherichia coli (koli basili), Brucella abortus, Bacillus anthracis gösterilebilir. Bakteriler kültürler halinde aktarılmışsa insanları etkileyen

[85] **SEZER,** s. 71.

bulaşıcı madde niteliği kazanır. Bu anlamda ADR'de yer alan virüslere örnek olarak, Herpes (uçuk) B virüsü (yalnızca kültürler), Ebola virüsü, Kırım Kongo kanamalı ateş virüsü verilebilir (ADR 2.2.62.1.4.1). Burada son günlerde ülkemizde ve tüm dünyada hızla yayılan Coronavirüs'ün ("COVID-19") ADR kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışılabilir. ADR ilgili tabloda COVID-19'a yer vermemiştir. Ancak tabloda yer alan bulaşıcı maddeler *numerus clausus* nitelikte değildir; örnekleyici olarak sayılmıştır. Nitekim bu husus, ADR 2.2.62.1.4.1 Not 2'de açıkça ifade edilmiş; ilgili tablonun sınırlı olmadığı, tabloda yer almayan ancak aynı kıstaslara uyan, yeni veya yeni geliştirilen patojenleri içeren bulaşıcı maddelerin Kategori A'ya atanacağı öngörülmüştür. Ayrıca şüphe duyulması durumunda da bir maddenin Kategori A kıstaslarına uysun veya uymasın bu kategoriye atanacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla COVID-19'un da ADR kapsamında değerlendirilmesi gerekir. Bu durumda COVID-19, ADR kapsamında "Bulaşıcı Madde, İnsanları Etkileyen" ("UN 2814") olarak sınıflandırılır.

Bu kategorideki maddeler de sağlıklı insanlar ya da hayvanların yaşamını tehdit edici veya ölümcül ya da kalıcı hastalığa sebep olma olasılığı bulunan bulaşıcı maddeler olduğu için insanlardan uzakta istiflenmesi gerekir (IMDG Kod 2.6.3.2.2.1).

Sınıf 7 – Radyoaktif Materyaller (Radioactive Materials): Bu kategoride yer alan maddeler, özel kaplarda taşınırlar. Kaplardan sızıntı olmaması gerektiğinden, söz konusu kaplarda en ufak bir hasarın olmaması gerekir. Açık alanda, yiyecek ve içeceklerden, personelden, ilaçlardan, banyo edilmemiş filmlerden ve kimyasal

maddelerden uzakta istif edilmelidir.[86] Özellikle insan sağlığı açısından yiyecek ve içeceklere sirayet etmemesine özen gösterilmelidir. Patlama gibi hallerde daha az zarar görmek için korunaklı alanlarda (örneğin, güvertede) istiflenmelidir.

ADR, radyoaktif materyallerin taşınmasıyla meydana gelen radyasyonun kabul edilebilir kontrol düzeyini, kritikliği ve maddeler ile çevrenin maruz kaldığı tehlikeleri ele alan güvenlik standartları belirlemektedir. ADR'nin amacı, güvenliği sağlayacak ve radyoaktif materyallerin taşınmasında radyasyonun etkilerinden çevrenin, mülklerin ve kişilerin korunmasını sağlayacak zorunlulukları belirlemektir. ADR 1.7.1.2'de bu zorunluluklar şu şekilde belirtilmiştir: "a) Radyoaktif içeriklerin muhafazası; b) Dış radyasyon seviyelerinin kontrolü; c) Kritik durumların önlenmesi; d) Isının yol açtığı zararın önlenmesi ile sağlanabileceği öngörülmüştür. Bu anlamda ADR 1.7.1.4'te ADR'de belirlenen hükümlerin aşağıdakilerden herhangi biri için geçerli olmadığı belirtilmiştir: "a) Taşıma araçlarının ayrılmaz bir parçası olan radyoaktif malzemeler; b) Tesisin ilgili güvenlik yönetmeliklerine tabi olarak tesis içinde taşınan ve dolaşımın kamuya açık yolları ve demiryollarını kapsamayacağı şekilde taşınan radyoaktif malzemeler; c) Tanı veya tedavi amacıyla bir insana veya canlı bir hayvana implante edilen veya verilen radyoaktif malzemeler; d) Kazaen ya da kasıtlı olarak radyoaktif malzeme alımına ya da kirliliğine maruz kalması nedeniyle tıbbi tedavi için taşınan kişinin içindeki ya da üzerindeki radyoaktif malzeme; e) Son kullanıcıya satışını

[86] **KÜÇÜK,** s. 10. Son derece önemli bir sınıf olan radyoaktif materyallerin taşınmasına ilişkin uluslararası ve ulusal alanda özel düzenlemeler bulunmaktadır. Örneğin, International Atomic Energy Agency ("IAEA") tarafından, sağlık, tarım, nükleer enerji üretimi ve bilimsel araştırmalarda kullanım için gerekli olan radyoaktif materyallerin güvenli bir şekilde taşınmasını sağlamak amacıyla yayımlanan "Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material" uluslararası alanda önemli bir düzenlemedir. https://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/PUB1798_web.pdf (Erişim: 14.05.2020); Ayrıca İngiltere örneği için bkz. http://www.legislation.gov.uk/uksi/2002/1093/pdfs/uksi_20021093_en.pdf (Erişim: 14.05.2020). Türkiye'de de "Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material" esas alınarak hazırlanan "Radyoaktif Maddenin Güvenli Taşınması Yönetmeliği", "radyoaktif maddenin karayolu, demiryolu, hava ve deniz yolu ile taşınması sırasında toplum bireylerinin, radyasyon görevlilerinin radyasyondan korunmasını ve çevrenin radyasyon güvenliğini sağlamak" amacı taşımaktadır. RG, T: 08.07.2005, S: 25869.

takiben, düzenleyici onaya sahip tüketim malları içinde bulunan radyoaktif malzeme; f) Malzemenin aktivite konsantrasyonunun Tablo 2.2.7.2.2.1'de belirtilen ya da 2.2.7.2.2.2 (a) ve 2.2.7.2.2.3 ila 2.2.7.2.2.6 uyarınca hesaplanan değerlerin 10 katını aşmaması koşuluyla, doğal olarak oluşan radyonüklidler içeren doğal malzeme ya da cevherler (işlenmiş olabilecek). Zaman dengesi içerisinde olmayan doğal olarak oluşan radyonüklidler içeren doğal malzeme ya da cevherler konusunda, aktivite konsantrasyonu hesaplaması 2.2.7.2.2.4 uyarınca gerçekleştirilecektir; g) 2.2.7.1.2'deki "bulaşma" tanımında belirtilen limitleri aşmayan miktarda herhangi bir yüzeyinde radyoaktif madde bulunan fakat radyoaktif olmayan katı nesneler".

Sınıf 8 – Aşındırıcılar (Corrosives): Bu kategorideki maddeler, cilde veya mukoza zarlarının epitel dokularına temas durumunda kimyevi etki ile zarar veren veya sızıntı olması durumunda nakliye araçlarına veya diğer malları hasara uğratan veya imha eden malzemeleri ve nesneleri içerir. Bu kategori, ayrıca salt suyun varlığında aşındırıcı sıvı teşkil eden veya havanın tabii neminin varlığında aşındırıcı buhar veya duman üreten diğer maddeleri içerir (ADR 2.2.8.1.1).

Bu sınıftaki bazı maddeler (kâğıt, tahta, bazı tamponlama materyali, elyaf ve belli bazı katı ve sıvı yağlar gibi) su veya organik materyallerle tepkimeye girdiğinde ısı üretirler. Bu özellikleri sebebiyle, bu kategorideki maddeler, kolayca yıpranan malzemelerden ve insanlardan uzakta istiflenmelidir (IMDG Kod 2.8.1.1 vd.).

Sınıf 9 – Çeşitli Tehlikeli Maddeler ve Nesneler (Miscellaneous Dangerous Goods): Bu kategori, taşıma sırasında diğer sınıflarda yer almayan bir tehlike arz eden madde ve nesneleri kapsar (ADR 2.2.9.1.1).

Bunlar da kendi içinde alt başlıklara ayrılmıştır: İnce toz şeklinde solunduğunda sağlığı tehlikeye sokabilen maddeler, yangın durumunda dioksinleri oluşturabilen madde ve aygıtlar, yanıcı buhar yayan maddeler, lityum pilleri, cankurtaran araç gereçler, çevresel açıdan tehlikeli maddeler (sulu çevre kirleticisi-sıvı, sulu çevre kirleticisi-katı, genetik olarak değiştirilmiş mikro organizmalar ve organizmalar), yükseltilmiş sıcaklık maddeleri (sıvı, katı) ve başka bir sınıf tanımlanmasında rastlanmayan ama taşıma sırasında tehlike arz eden diğer maddeler (ADR 2.2.9.1.2).

Bileşimi tam olarak tespit edilemeyen tehlikeli nitelikteki bir atık taşınacaksa, 2.1.3.5.2 gereğince bir UN numarasına yada ambalaj grubuna atanması, halihazırda mevcut bulunan çevre yasalarınca gönderenin tehlikeli atık hakkındaki bilgisine dayanılarak yapılabilir (ADR 2.1.3.5.5). Bu anlamda ülkemizde yürürlükte bulunan 2872 sayılı Çevre Kanunu[87] m. 13 hükmüne göre, tehlikeli kimyasalların atık konumuna gelinceye kadar olan süreçte etiketi, ambalajı, sınıfı, depolanması, taşınması ile ihracatına ilişkin usul ve esasların ilgili Kurum ve kuruluşların görüşleri alınarak Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.

[87] RG, T: 11.08.1983, S: 18132.

1.2.3 Tehlikeli Maddelerin Taşınmasına İlişkin Hukuki Düzenlemeler

1.2.3.1 Uluslararası Düzenlemeler

1.2.3.1.1 Tehlikeli Malların Karayolu İle Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (ADR)

Karayolunda tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin uluslararası düzenleme ADR'dir.[88] 30.09.1957'de Cenevre'de hazırlanan ve "Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu[89]" ("UNECE") tarafından 29.01.1968'de yürürlüğe konan ADR, taraf ülkelerin[90] sınırları arasında ya da toprakları üzerinde gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarını içerir.

ADR'nin temel amacı, uluslararası karayolu taşımacılığında güvenliğin artırılması, tehlikeli atıklar dâhil olmak üzere tehlikeli maddelerin paketlenmesi, sınıflandırılması, etiketlenmesi, karayoluyla tehlikeli madde taşıyan araçların donanımı, yapımı ve işleyişine yönelik şartların ortaya konulması ve diğer taşıma türleriyle uyumun sağlanması şeklinde özetlenebilir.[91]

ADR, devletlerarası gerçekleştirilen bir sözleşme olup, genel ve devletler üstünde uygulatıcı bir merci bulunmamaktadır. Uygulamada devletler tarafından denetimler

---

88 ADR kısaltması, Fransızca (orijinal) tam adı olan "**Accord** Européen Relatif Au Transport International Des Marchandises **Dangerous** Par **Route**"da yer alan kelimelerin baş harflarinden oluşmaktadır. Sözleşmenin orijinal dildeki hükümleri için bkz. https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/ADRaccord_f.pdf (Erişim: 14.05.2020). Son değişikliklerin ve EK A'nın da yer aldığı Türkçe metin için bkz. https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/uluslararasi-sozlesmeler/adr-2019 turkcedegisikliklervurgulu.pdf (Erişim: 14.05.2020).

89 https://www.unece.org/mission.html (Erişim: 14.05.2020).

90 Türkiye dâhil olmak üzere ADR'ye taraf ülke sayısı 48'dir. https://www.unece.org/ (Erişim: 14.05.2020).

91 **ÖZDİKMEN,** Tayfun; **Karayolu ile Tehlikeli Madde Taşımacılığı ve Nakliye Acil Durum Yönetimi – ADR Güvenlik Metodolojileri,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2016, s. 14.

gerçekleştirilmekte, sözleşme hükümlerine uyulmaması durumunda hükümlere aykırı davrananlara karşı ulusal merciler tarafından kendi iç hukuk normlarına göre müeyyide uygulanmaktadır. ADR'nin kendisi bir yaptırıma hükmetmemektedir.[92]

ADR, A ve B olmak üzere iki ekten oluşmaktadır. Ek A, uluslararası alanda taşınması yasaklanan tehlikeli maddeleri ve mevzuatta öngörülmüş koşulların yerine getirilmesi kaydıyla uluslararası alanda taşınması yapılabilecek tehlikeli maddeleri kapsamaktadır. Ek A'daki kuralların kapsamı şu şekildedir:

- ✓Tehlikeli Maddelerin Sınıflandırılma Kriterleri ve Sınıflandırılmaları,
- ✓Tehlikeli Maddelerde Ambalajların Kullanımı,
- ✓Sevkiyat Prosedürleri,
- ✓Taşıma Araçlarının Kullanımı,
- ✓Tankların Kullanımı,
- ✓Ambalajların ve Tankların Üretilmesi, Test Edilmesi ve Onaylanması.

EK B ise, taşınması onaylanmış tehlikeli maddeleri taşıyan araçların onayı, üretimi, faaliyeti, donanımı ile birlikte araçları kullanacak ekip ve gerekli dokümanlar hakkındaki şartları içermektedir.

[92] **ÖZYAĞCI,** s. 6. "ADR, devletlerarası bir anlaşmadır ve genel bir yürütücü makam yoktur. Uygulamada otoyol denetimleri Anlaşmaya taraf ülkeler tarafından yapılır ve kural ihlali durumunda faillere karşı ulusal kurumlarca mevzuata göre yasal işlem yapılır. ADR'nin kendisi herhangi bir ceza öngörmez. https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/uluslararasi-sozlesmeler/adr-2019-turkce-degisiklikler-vurgulu.pdf (Erişim: 14.05.2020).

1.2.3.1.2Tehlikeli Malların Demiryoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik (RID)

Demiryoluyla tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin uluslararası düzenleme, RID'dir.[93] RID kapsamındaki tehlikeli maddelerin demiryolu ile taşınmasına ilişkin hükümler, UNECE ve OTIF arasındaki koordinasyon çalışmaları sonucunda, karayolu taşımacılığı ve iç su yolları taşımacılığı hükümleri ile de uyumlu hale getirilmektedir.[94]

Tehlikeli maddelerin uluslararası demiryolları ile taşınmasında uyulması gereken kuralları belirleyen RID'in amacı, tehlikeli maddelerin çevreyi ve insanları zarara uğratmaksızın demiryolu ile taşınmasını sağlamaktır. RID'in kapsamı şu şekildedir:

- ✓Tehlikeli Maddelerin Sınıfları ve Etiketleri,
- ✓Yükleme ve Boşaltma İşlemleri,
- ✓Konteynerlerin TCDD Sahasında Bekletilmesi,
- ✓Tehlikeli Madde Yüklü Vagonların Trafiği ve Emniyeti.

1.2.3.1.3 Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Maddeler Kodu (IMDG Kod)

Tehlikeli maddelerin taşınmasında maddenin tehlikeli mahiyeti hasar ortaya çıktıktan sonra kesin olarak bilinir ancak tehlikeli mahiyeti önceden bilinebilecek maddelerin ne şekilde taşınacağı hususunda kurallara gereksinim vardır.[95] İşte bu

---

93 **Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF) Appendix C – *Regulations* Concerning the *International* Carriage of *Dangerous* Goods by Rail (RID).** https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3B-RID/RID%202019%20E.pdf (Erişim: 14.05.2020).

94 https://otif.org/en/?page_id=1105 (Erişim: 14.05.2020).

95 **GÜNER ÖZBEK,** s. 39.

gereksinim, 1960'ta "Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi[96]"nde ("SOLAS") gündeme gelmiştir. Burada devletlerin denizyoluyla tehlikeli maddelerin taşınması için yeknesak kurallar benimsemeleri tavsiye edilmiştir. Bu tavsiyeyi uygulamak için "Uluslararası Denizcilik Örgütü[97]" ("IMO") bünyesinde faaliyet gösteren "Deniz Emniyeti Komitesi[98]"nin ("MSC") başlattığı çalışmalar sonucunda IMDG Kod kabul edilmiştir.[99]

12 bölümden oluşan SOLAS'ın 7. bölümü tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkindir. Bu bölüm dört kısma ayrılmıştır. Bunlar, tehlikeli maddelerin dökme katı veya paketlenmiş halde taşınmasıyla ilgili sınıflandırma, istif gerekleri, dokümanlar ve tehlikeli yüklerle ilgili olayların bildirilmesini kapsayan A; kimyasal tankerlerin donanımı, yapısı gereklilikleri ile ilgili B; LPG tankerlerinin donanımı, yapısı ve

---

[96] **International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (with annex and final act of the International Conference on Safety of Life at Sea, 1974). Concluded at London on 1 November 1974.** https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201184/volume-1184-i-18961-english.pdf (Erişim: 14.05.2020). Türkiye, 06.03.1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile SOLAS'a taraf olmuştur Türkiye ayrıca 17.01.2013 tarihli ve 6402 sayılı "1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1978 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun" ile SOLAS'ın 1978 Protokolüne katılmıştır. RG, T: 31.01.2013, S: 28545.

[97] **International Maritime Organization (IMO).** Birleşmiş Milletler'in uzman bir kuruluşu olan IMO, uluslararası taşımacılığın güvenliği ve çevresel verimliliği için küresel standart belirlemektedir. Temel felsefesi, denizcilik endüstrisi için adil ve etkili, evrensel olarak benimsenen ve evrensel olarak uygulanan bir düzenleyici çerçeve oluşturmaktır. http://www.imo.org/en/(Erişim: 14.05.2020).

[98] **Maritime Safety Committee (MSC).** IMO'nun komiteleri arasında en fazla iş hacmine ve bu çerçevede en fazla öneme sahip komitesidir. MSC, IMO kapsamına giren ve hem yolcu gemilerini hem de her türlü kargo gemisini kapsayan deniz güvenliği ve deniz güvenliği ile ilgili tüm konuları ele almaktadır. Bu anlamda MSC, SOLAS Sözleşmesi'nin ve tehlikeli maddeleri, cankurtaran cihazları ve yangın güvenlik sistemlerini kapsayan kodları güncellemeyi kapsamaktadır. MSC'nin mevcut gündeminde hedefe dayalı standartlar, otonom gemiler, gemilere karşı korsanlık ve silahlı soygun, siber güvenlik, e-navigasyon ve Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) modernizasyonu gibi çok çeşitli konular bulunmaktadır.

http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/Default (Erişim: 15.05.2020).

[99] **International Maritime Dangerous Goods (IMDG Code).** The IMDG Code, 2018 Edition (inc. Amendment 39-18) comes into force on 1 January 2020 for two years and may be applied voluntarily as from 1 January 2019. http://www.imo.org/en/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx (Erişim: 14.05.2020).

gereklilikleri ile ilgili C; nükleer yakıt ve atıkların taşınması için özel gerekliliklerin düzenlendiği D kısmıdır.

IMDG Kod'un amacı, tehlikeli maddelerin ticaretteki serbestisini kolaylaştırırken bu maddelerin emniyetli bir biçimde taşınmalarını sağlamak, gemiye, diğer yüklere, insanlara zarar gelmesini ve çevre kirliliğini önlemektir.[100] IMDG Kod, doğrudan risk dağılımı ile ilgili olmasa da dolaylı olarak taşıtan, taşıyan ve yük ilgilisi diğer kişilerle olan ilişkileri etkilemektedir.[101] Türkiye, 17.01.2013tarihinden beri SOLAS'a taraf olduğu için bu konvansiyonun getirmiş olduğu kurallara ve eklere uymakla yükümlüdür. IMDG Kod hükümleri SOLAS'ın zorunlu eki olduğundan, Türkiye'de de tehlikeli maddelerin denizyoluyla uluslararası taşınmasından doğan uyuşmazlıklara uygulanacaktır. Nitekim "Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik[102]" hazırlanırken esas alınan düzenlemelerden biri de IMDG Kod olmuştur.[103]

1.2.3.1.4 Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği Tehlikeli Madde Kuralları (IATA-DGR)

Havayoluyla tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin standartlar ICAO tarafından belirlenmektedir. ICAO'nun amacı, uluslararası sivil havacılığın düzenli ve güvenilir bir

---

[100] **GÜNER ÖZBEK,** s. 47.

[101] **GÜNER ÖZBEK,** s. 46.

[102] RG, T: 03.03.2015, S: 29284.

[103] "Tehlikeli Maddelerin Denizyolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik" m. 3 hükmüne göre, "Bu Yönetmelik, 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununa dayanılarak ve 6/3/1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS) ile 3/5/1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır ".

şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin eşit olanaklarla sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı düzenlemeler hususunda mutabık kalınmasıdır[104]. Bu amaçlar çerçevesinde "Tehlikeli Maddelerin Havayolu ile Taşınmasına Dair Teknik Talimatlar[105]" belgesi dikkate alınarak "Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği[106]" ("IATA") tarafından hazırlanan "DGR[107]" kitabına göre ulusal ve uluslararası taşımacılık kurallarının da tüm dünyada uygulanması benimsenmiştir.

1.2.3.2 Ulusal Mevzuat

1.2.3.2.1 Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik

18.01.2020 tarihli ve 31012 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik",655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin[108] m. 28 hükmüne, 10.7.2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin m. 480 ile m. 497 hükümlerine ve ADR'ye dayanılarak hazırlanmıştır (m. 3).

---

[104] https://www.icao.int/about- icao/Pages/default.aspx (Erişim: 15.05.2020).

[105] **Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods By Air.** En son güncellemeler için bkz.https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/AddendumCorrigendum%20to%20the%20Tech ni cal%2 0Instructions/Doc%209284-2017-2018.AddendumNo2.en.pdf (Erişim: 13.05.2020).

[106] **International Air Transport Association.** IATA, düzenlemelerin geliştirilmesinde ICAO ile yakın bir ilişki içindedir. IATA, güvenli, güvenli ve sürdürülebilir bir hava taşımacılığı amaçlamaktadır. Bu bağlamda, tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin kural ve yönergelerin etkili ve verimli bir şekilde geliştirilmesi yönünde de çalışmaları bulunmaktadır. https://www.iata.org/en/about/mission/ (Erişim: 15.05.2020).

[107] **Dangerous Goods Regulations.** https://www.iata.org/en/programs/cargo/dgr/ (Erişim: 15.05.2020).

[108] RG, T: 01.11.2011, S: 28102.

Yönetmeliğin amacı, umuma açık karayoluyla gerçekleştirilecek tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin, çevreye, diğer canlı varlıklara ve insan sağlığına zarar vermeksizin emniyetli, güvenli ve düzenli bir biçimde yürütülmesine ve bu faaliyetlerde bulunan; alıcıların, göndericilerin, yükleyenlerin, dolduranların, boşaltanların, paketleyenlerin, tank-konteyner/portatif tank işletmecilerinin, taşıyıcıların ve tehlikeli maddeleri taşıyan her türlü taşıt sürücülerinin yükümlülük ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemektir (m. 1).

Yönetmeliğin İkinci Bölümünde, "Taşımacılık Faaliyetine İlişkin Genel Kurallara" yer verilmiştir. Bu bağlamda, tehlikeli maddeler, umuma açık karayolunda, ADR ve bu Yönetmelik hükümleri çerçevesinde emniyetli, kontrollü, çevreye olumsuz etkisi en az olacak ve insan sağlığına zarar vermeyecek şekilde yapılır (m. 5/1). ADR'de taşınması yasaklanmış olan tehlikeli maddeler taşınamaz (m. 5/2).

Tehlikeli madde taşımacılığında yer alan taraflar, yaralanma ve hasarları önleyebilmek ve gerekirse bunların etkisini en aza indirebilmek için öngörülen risklerin boyutunu ve yapısını dikkate alarak ADR ve bu Yönetmelik hükümlerine uygun tedbirleri almak zorundadırlar (m. 5/3).

Yönetmeliğin Üçüncü Bölümünde ise "Taşımacılık Faaliyetinde Yer Alan Tarafların Sorumluluk ve Yükümlülüklerine" yer verilmiştir. Konumuz itibariyle taşıyıcının yükümlülükleri m. 12 ile hükme bağlanmıştır. Buna göre taşıyıcının yükümlülüklerinden bazıları şunlardır:

- ✓Tehlikeli madde taşımacılığını, taşıması yapılan madde ve nesnenin niteliğine uygun ADR/Taşıt Uygunluk Belgesini bulunduran araçlarla yapmak (m. 12/a),

- ✓Tehlikeli madde taşımacılığı gerçekleştirilen araçlar ile yük taşıma ve ambalaj birimlerinde, ADR'deki tehlike ikaz etiket/levha ve işaretleri ile turuncu renkli plakaların doğru, uygun özellikte ve ebatta olanlarını kullanmak (m. 12/ç),
- ✓Taşıtlarda, tanklarda ve yüklerde görsel olarak belirgin sızıntı, çatlak ya da hasar olmadığını kontrol etmek (m. 12/d),
- ✓Tehlikeli madde taşımacılığında; birlikte ambalajlama, yükleme, karışık yükleme ve yükleme sınırlamaları kurallarına uygun hareket etmek (m. 12/ğ),
- ✓ Taşıma sırasında, taşımanın güvenliğini tehlikeye sokacak bir ihlal oluşursa, trafik güvenliği, gönderilen maddenin güvenliği ve kamu güvenliği bakımından, taşımayı söz konusu ihlal ortadan kaldırılıncaya kadar, derhal durdurmakla, taşımayı ancak gerekli şartlar yerine getirildiği takdirde devam ettirmek (m. 12/i).
- ✓Taşıma işlemine başlamadan önce gönderen tarafından ADR 5.4.1'e göre hazırlanacak taşıma evrakının bir suretinin araçta bulundurulmasını sağlamak (m. 12/n).[109]

1.2.3.2.2Tehlikeli Maddelerin Demiryoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik

16.07.2015 tarihli ve 29418 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Demiryoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 26.9.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye dayanılarak ve RID'e paralel olarak hazırlanmıştır (m. 3).

Yönetmeliğin amacı, tehlikeli maddelerin, çevreye, insan sağlığına ve diğer canlı varlıklara zarar vermeksizin emniyetli ve güvenli bir şekilde demiryolu ile taşınmasını

[109] Yönetmeliğin m. 12 hükmünde yer alan "n" bendi, "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile sonradan eklenmiştir. RG, T: 18.01.2020, S: 31012.

sağlamak ve taşıma faaliyetinde yer alan tarafların hak, yükümlülük ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemektir (m. 1).

Tehlikeli maddeler, ancak RID'daki sınıflandırmalara uygunsa demiryoluyla taşıması yapılabilir (m. 5/2). Demiryolundaki tehlikeli madde taşıma faaliyetleri, seri, kontrollü, ekonomik, güvenli, insan sağlığını ve çevreyi zarara uğratmayacak şekilde gerçekleştirilmelidir (m. 5/1).

Demiryoluyla tehlikeli madde taşıma faaliyetinde bulunan taraflar, ölüm, hasar ve yaralanmaları önleyebilmek ve gerekirse bunların etkisini en aza indirebilmek için öngörülen risklerin boyutunu ve yapısını dikkate alarak RID hükümlerine ve bu Yönetmeliğe uygun tedbirleri almak zorundadır (m. 5/3).

Tarafların yükümlülük ve sorumluluklarının yer aldığı "Üçüncü Bölüm"de, genel sorumluluklar (m. 10), gönderenin yükümlülükleri (m. 11), taşıyıcının yükümlülükleri (m. 12), alıcının yükümlülükleri (m. 13), yükleyenin yükümlülükleri (m. 14), paketleyenin yükümlülükleri (m. 15), dolduranın yükümlülükleri (m. 16), tank-konteyner/portatif tank sahibi veya işletmecisinin yükümlülükleri (m. 17), sarnıç-vagon sahibi veya kullanıcılarının yükümlülükleri (m. 18), demiryolu altyapı işletmecisinin yükümlülükleri (m. 19), boşaltanın yükümlülükleri (m. 20) öngörülmüştür. Taşıyıcının yükümlülüklerinden bazıları şunlardır:

- ✓ Vagonlarda ve yüklerde görsel olarak belirgin bozukluk, sızıntı veya çatlak, eksik teçhizat olup olmadığını kontrol etmek (m. 12/c),
- ✓ Taşımada görev alan personelin yazılı talimatları okumasını, anlamasını ve gerektiği şekilde uygulayabilmesini sağlamak (m. 12/f),

- ✓Taşıma sırasında, taşımanın güvenliğini tehlikeye sokacak bir ihlal oluşursa, trafik güvenliği, gönderilen maddenin güvenliği ve kamu güvenliği bakımından, taşımayı söz konusu ihlal ortadan kaldırılıncaya kadar beklemeye uygun en yakın alanda durdurmakla, taşımayı ancak gerekli şartlar yerine getirildiği takdirde devam ettirmek (m. 12/h),

- ✓Sadece taşıması yapılacak olan maddeye uygun olan sarnıç vagon ve vagonları kullanmak (m. 12/l).

1.2.3.2.3Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik

03.03.2015 tarihli ve 29284 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik 26.9.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, "618 sayılı Limanlar Kanunu[110]" ve 10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanununa" dayanılarak ve SOLAS ile 3.5.1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme[111]" ("MARPOL" 73/78) hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır (m. 3).

Yönetmeliğin amacı, denizyoluyla yapılacak tehlikeli madde taşımalarının güvenli, seri, kaliteli, ekonomik, çevreye olumsuz etkisi en az ve diğer taşımacılık faaliyetleri ile uyumlu şekilde yapılmasını sağlamaktır (m. 1).Yönetmeliğin m. 11 hükmüyle, tarafların

---

[110] RG, T: 20.04.1925, S: 95.

[111] **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.** http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx (Erişim: 15.05.2020). MARPOL, **"marine pollution"** teriminden türetilmiştir. MARPOL, denizlerin gemiler tarafından operasyonel veya kazara sebeplerle kirlenmesinin önlenmesine yönelik temel uluslararası sözleşmedir. MARPOL, 02.11.1973 tarihinde IMO tarafından kabul edilmiştir. 1976- 1977 yıllarındaki tanker kazalarına karşılık1976 Protokolü kabul edilmiştir. 1973 MARPOL Sözleşmesi henüz yürürlüğe girmediği için 1978 MARPOL Protokolü kabul edilmiştir. Bu anlamda kısaca **"MARPOL 73/78"** olarak ifade edilmektedir. 6 Ek Protokolden oluşmaktadır. İngilizce metin için bkz.http://www.mar.ist.utl.pt (Erişim:15.05.2020).

genel ve özel yükümlülükleri öngörülmüştür. Buna göre tehlikeli madde taşıma faaliyetinde bulunan tüm taraflar, taşımacılığı güvenli, emniyetli ve çevreye zarar vermeksizin gerçekleştirmek, kazaları önlemek ve kaza olduğunda zararı olabildiğince en aza indirmek için gerekli tüm önlemleri almak zorundadırlar (m. 11/1). Bu genel sorumluluğun yanında, yük ilgilisinin sorumluluklarına (m. 11/2), kıyı tesisi işleticisinin sorumluluklarına (m. 11/3), gemi kaptanının sorumluluklarına (m. 11/4) yer verilmiştir.

1.2.3.2.4Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik

13. 04. 2018 tarihli ve 30390 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 26.9.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye*",* 14.10.1983 tarihli ve TSHK'ya, 10.11.2005 tarihli ve 5431 sayılı "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna[112]", 7.12.1944 tarihinde Şikago'da akit ve imza edilmiş olan "Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması[113]" ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların Eklerinin Onanması Hakkında 5.6.1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanuna

[112] RG, T: 18.11.2005, S: 25997. Bu kanunun adı, "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" iken 02.07.2018 tarihli ve 703 sayılı KHK'nin m. 89 hükmüyle "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü İle İlgili Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun" şeklinde değiştirilmiştir.

[113] **Convention on International Civil Aviation.** Chiago Sözleşmesi olarak da bilinen bu sözleşme, 7.12.1944'te 52 Devlet tarafından imzalanmıştır. Bunun sonucunda "Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü" ("PICAO") kurulmuştur. PICAO, 1945'ten 1947'ye geçerli kalmış ve Mart 1947'de Konvansiyonu geçerli kılan 26'ncı imzanın da atılmasıyla 1947'de Chicago Sözleşmesi resmen yürürlüğe girmiştir. https://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx (Erişim: 15.05.2020). Chicago Sözleşmesinin İngilizce, Fransızca, İspanyolca ve Rusça dillerindeki metni için bkz. https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf (Erişim: 15.05.2020). Türkiye, 05.06.1945 tarihli ve 4749 sayılı ""Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun" ile Chicago Sözleşmesine taraf olmuştur. RG, T: 12.06.1945, S: 6029. Sözleşmenin Türkçe metni sözü geçen RG'de yer almaktadır. https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf (Erişim: 15.05.2020).

dayanılarak ve Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Güvenli Taşınmasına ilişkin ICAO Ek 18 ile Teknik Talimatlar hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır (m. 3).

Yönetmeliğin amacı, havayoluyla gerçekleştirilecek tehlikeli madde taşımacılığı faaliyetlerinin güvenli, seri, ekonomik, kaliteli ve çevreyi zarara uğratmaksızın emniyetli bir şekilde yürütülmesine ve bu faaliyetlerde bulunan tarafların yükümlülük ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemektir (m. 1).

Bu Yönetmeliğe göre, Teknik Talimatlarda taşınması yasaklanan tehlikeli maddeler havayoluyla taşınamaz (m. 5/2). Havayoluyla tehlikeli madde taşıma faaliyetinde bulunan tüm taraflar, tehlikeli maddelerin güvenli bir biçimde taşınmasını sağlamak, yaralanma ve kazaları önlemek ve yaralanma ve kazalar meydana geldiğinde ise bunların etkisini en aza indirmek için öngörülebilen risklerin boyutunu ve yapısını da dikkate alarak, bu Yönetmeliğe ve ICAO Ek 8 ile Teknik Talimatlardaki hükümlere uygun davranmak ve gerekli tedbirleri almak zorundadır (m. 5/3).

Ayrıca tüm taraflar, çalışanlarına görev tanımlarına uygun olan bilgileri vermek (m. 15/1-b), tehlikeli maddelerin karıştığı acil durumların vuku bulması halinde yapılması gerekenlere yönelik acil durum müdahale rehberini oluşturmak (m. 15/1-c), tehlikeli maddelerin depolanması ve taşınmasında görev alan personelin görev tanımlarına uygun sorumluluklarını güvenli bir biçimde gerçekleştirebilmelerine olanak sağlayacak bilgileri işletme prosedürlerinde belirtmek ve bunları uygulamak (m. 15/1-ç) ve tehlikeli maddelerin taşınmasında kullanılacak paketlerin, ilk dolaşıma çıktığında sertifikaları ve uygunluk belgeleri ile her sevkiyatta paketlerin üzerindeki ambalaj tip onay kodunu kontrol etmek (m. 15/1-d) zorundadırlar.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA HUKUKUNDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KAYNAĞI, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

2.1 SORUMLULUĞUN KAYNAĞI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

2.1.1 Temel Dayanak: Taşıma Sözleşmesi

Hukuki muamelelerin en önemli türlerinden olan sözleşme ile taraflar, kendi iradeleriyle kendi aralarında uygulanacak hukuk normunu koyarlar.[114] Taraflar arasında geçerli bir sözleşme kurulmuşsa, bu sözleşmeden kaynaklanan borç ilişkisi çerçevesinde bir taraf (örneğin gönderen), diğer taraftan (örneğin taşıyıcıdan) bir edimi yerine getirmesini talep etme yetkisine sahiptir.[115]

Tarafların bir şey verme (*dare*), yapma (*facere*) veya yapmama (*non facere*) şeklinde tezahür eden bu edimlere aykırı davranması, sözleşmeden kaynaklanan hakların ihlali sonucunu doğurur.[116] Bu bağlamda taşıyıcının da taşıma sözleşmesiyle (*contract of carriege*) yüklendiği borçlar, sorumluluğunun temel dayanağını teşkil eder.[117]

---

[114] **EREN,** Fikret; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 24. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 2019, s. 211 vd.

[115] **OĞUZMAN,** M. Kemal / **ÖZ,** M. Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. I,** 10. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2012, 3 vd.

[116] **OĞUZMAN / ÖZ,** 3 vd.; **EREN,** *Borçlar Genel*, s. 211 vd.

[117] "...hakkındaki dava sözleşmesel ilişki bulunmadığı gerekçesi ile reddedilmiş ise de **davalının davacılarla arasında bir taşıma sözleşmesinin varlığı kuşkusuz olup** taşıma sözleşmesinin bir şekle bağlı olmadığı ayrıca bu davalının cevap dilekçesinde taşımayı fiilen gerçekleştirdiğini kabul ve ikrar ettiği ancak gecikmeden ve kendisine izafe olunacak zararlardan sorumlu olmadığını belirttiği de gözetilerek belirtilen gerekçe ile anılan bu davalı hakkında davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış…" Yargıtay 11. HD, 06.06.2018 tarihli, E. 2016/13372, K. 2018/4381 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 15.05.2020).

Taşıyıcının yüklendiği borçları yerine getirmemesi veya gerektiği gibi ifa etmemesi neticesinde ortaya çıkan zararın tazmini gerekir.[118]

Taşıma hukukunda sorumluluğun temel dayanağını teşkil eden taşıma sözleşmesinin iç hukuk normlarında doğrudan bir tanımı yapılmamıştır. Kanun koyucu, denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesinin (navlun sözleşmesinin) türlerini belirtmiş, doğrudan bir tanım yapmamıştır (TTK m. 1138). Karayolu taşımaları açısından ise taşıma sözleşmesinin değil, taşıyıcının tanımı yapılmış (TTK m. 850); TSHK'da ise ne taşıyıcının ne de taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmiştir.

Buna karşılık uluslararası normlarda taşıma sözleşmesinin doğrudan tanımına yer verilmektedir. Örneğin Hamburg Kuralları m. 1'de "denizyolu ile taşıma sözleşmesi" (*contract of carriege by sea*), "taşıyanın eşyanın bir limandan diğer limana taşınması neticesini taahhüt ettiği sözleşmedir" şeklinde tanımlanmıştır. Rotterdam Kuralları'nda da benzer şekilde bir tanıma yer verilmiştir. Buna göre taşıma sözleşmesi, "bir taşıyanın navlun ücretinin ödenmesi karşılığında bir yerden bir yere eşya taşıma işini üstlendiği sözleşmedir" (m. 1).

Öğretide de gerek hukuk normları gerek işin mahiyeti göz önünde bulundurularak taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmıştır. Buna göre taşıma sözleşmesi, taşıyıcının yolcu veya eşyayı belirli bir ücret karşılığında bir yerden diğerine taşıma borcu altına girdiği

---

[118] **BÄCKDÉN,** Paula; **The Contract of Carriage: Multimodal Transport and Unimodal Regulation,** Informa: New York 2019, § 2.6; "…hasar gören makinelerin 25 günlük tamir sürecinin uygun olduğu, 2 yıllık makinaların 25 günlük iş kayıplarının 12.500,00 TL olabileceğinin bildirildiği, kazadan sonra ekskavatörlerin 60.000,00 Euro karşılığı 126.780,00 TL değer kaybına uğramış olduğunun bildirildiği raporun mahkemece uygun görüldüğü, **davalı …'nın taşıma sözleşmesi gereğince meydana gelen zarardan sorumlu olduğu**…gerekçesiyle…toplam 139.280,00 TL tazminatın dava tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline…" Yargıtay 11. HD, 24.06.2019 tarihli, E. 2019/2321, K. 2019/4785 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 15.05.2020).

bir akittir.[119] Şu halde, konusunu taşıma işinin teşkil ettiği sözleşmeler taşıma sözleşmesi olarak tanımlanabilir.[120]

Tam iki tarafa borç yükleyen (sinallagmatik) bir akit olan taşıma sözleşmesinin bir tarafında eşya sahibi diğer tarafında ise bu eşyayı taşıyan bulunur. Eşyayı bir yerden diğerine taşıtmak isteyen kişi sözleşmenin kurulmasıyla bu faaliyet için ücret ödemeyi taahhüt eder, gönderen (*sender*) sıfatını kazanır; eşyayı bir yerden diğerine taşıma faaliyetini gerçekleştirecek kişi ise eşyayı bir yerden diğerine taşımayı taahhüt eder, taşıyıcı (*carrier*) sıfatını kazanır.[121]

Taşıma sözleşmesinde, taraflar edim yükümlülüklerini zaman içinde bir defada yerine getirir. Bu yönüyle taşıma sözleşmesi, ani edimli bir sözleşme niteliğindedir.[122]

Taşıma sözleşmesi, rızai bir akittir (*consensus contrahitur*). Zira sözleşme tarafların karşılıklı ve birbirleri ile uyuşan iradelerinin açıklanması ile kurulur ve eşyanın taşıyıcıya teslim edilmiş olması aranmaz.[123]

---

[119] **ATABEK,** Reşat; **Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç),** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1960, s. 24; **ARKAN,** Sabih; **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını: Ankara 1982, s. 10; **FRANKO,** Nisim; **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti,** Banka ve Ticaret Araştırma Hukuku Enstitüsü Yayını: Ankara 1992, s. 2; **CAN,** Mertol; **CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları,** İmaj Yayınevi: Ankara 2017, s. 19; **SÖZER,** Bülent; "Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi" *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 3, S. 1, 2006, s. 203; **GÖLCÜKLÜ,** İlyas; **Hava Hukuku**, XII Levha Yayınları: İstanbul 2018, s. 9.

[120] **BOZKURT,** Tamer; **Deniz Ticareti Hukuku - Kara Taşıma Hukuku (Ticaret Hukuku C. V),** XII Levha Yayınları: İstanbul 2013, s. 202. "…hava taşıma sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyıcı) hava aracı ile yolcu/bagaj ya da eşya taşımayı, diğer tarafın da (yolcu/gönderen) bunun karşılığında bir ücret ödemeyi kabul ettiği bir sözlemedir". Yargıtay HGK, 27.06.2018 tarihli, E. 2017/90, K. 2018/1259 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[121] **SÖZER,** *Yük Taşıma Sözleşmesi,* s. 203 vd. "…taşıma sözleşmesi, ücret karşılığında taşıyıcının eşyayı bir yerden bir yere taşımayı, yolcuyu ise bir yerden bir yere götürmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir. Buna göre taşıma sözleşmesinin temel unsurları taşıyıcının taşıma taahhüdünde bulunması ve gönderenin veya yolcunun ise taşıma ücretini vermeyi borçlanmasıdır" Yargıtay HGK, 04.04.2019 tarihli, E. 2017/123 K. 2019/404 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 15.02.2020).

[122] **KULA,** s. 45.

2.1.1.1 Hukuki Niteliği

Bir eşyanın hangi vasıta aracılığıyla olursa olsun, bir yerden diğerine taşınması üstlenmek bir "iş görme edimini" ifade eder. Asli ediminin konusu bir işin görülmesinden ibaret olan hizmet, istisna, vekâlet, neşir gibi sözleşmeler 6098 sayılı "Türk Borçlar Kanunu[124]"nda ("TBK") özel olarak düzenlenmiştir. Görülecek işin mahiyeti ile tarafların borçları ve hakları, söz konusu sözleşmeleri birbirinden ayıran başlıca ölçütler olarak karşımıza çıkar.[125]

Taşıma sözleşmesinin niteliğine ilişkin öğretide başlıca iki görüş bulunmaktadır. Bir görüşe göre, taşıma sözleşmesi vekâlet akdi (*mandatum*) niteliğindedir.[126] Bu görüştekilere göre ilgili kanun hükümlerinde veya sözleşmede somut olaya uygulanacak hüküm bulunmadığı durumlarda TBK'da öngörülen vekâlet akdi hükümlerine başvurulması gerekir. 1950'lere kadar taşıma sözleşmesinin vekâlet akdi niteliğinde olduğu savunulmuşsa da, taşıma sözleşmesinde ücret unsurunun esas olmasından dolayı bu görüş Türk öğretisinde değer kazanmamıştır.[127]

Eşyanın, hasar ve zıyaa uğramadan ve gecikmeksizin varma yerine ulaştırılmasından sorumlu olan taşıyıcı, bunu sağlayacak tedbirleri alırken yükleniciden (*conductor*) ziyade tıpkı bir vekil gibi, yani özenle davranmak zorunda olması taşıma sözleşmesini

---

[123] **KARAN,** Hakan; "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki" *BATİDER,* C. C. 20, S. 4, 2000, s. 154 vd.; **SÖZER,** *Yük Taşıma Sözleşmesi,* s. 204.

[124] RG, T: 04.02.2011, S: 27836.

[125] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 15 vd.

[126] **TÜZÜNER,** Özlem; "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi" *Türkiye Barolar Birliği Dergisi,* S. 101, 2012, s. 184; **ATABEK,** s. 32 vd.; **ZEYNELOĞLU,** s. 31 vd.; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 18; **ÜLGEN,** s. 45.

[127] **BELBEZ,** Hikmet; "Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorunu" *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 3, S. 2, 1946, s. 391 vd.; **ATABEK,** s. 32 vd.; **TÜZÜNER,** s. 184.

vekâlet akdine yaklaştırdığı ileri sürülebilir.[128] Yine 6763 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Meriyet ve Tatbik Şekli Hakkında Kanun[129]'un m. 41 hükmü ile kaldırılmış olan 818 sayılı "Borçlar Kanunu[130]"nun "Nakliye Mukaveleleri"ne ilişkin m. 431- 448 hükümlerinin[131] yürürlükte oldukları sırada Kanun'da bulundukları yerden, kanun koyucunun da taşıma sözleşmesini vekâlet sözleşmesinin bir alt türü olarak mütalaa ettiği anlaşılmaktadır.

Ne var ki, vekâlet akdinde vekil sözleşme veya teamül varsa ücrete hak kazanırken, taşıma sözleşmesinin asli unsurlarından biri ücrettir. Öte yandan vekil vekillik borcunu bizzat ifa etmekle yükümlüyken, taşıma sözleşmesinde aksine hüküm bulunmadıkça işin bir başkasına gördürülmesi (bırakılması) söz konusu olabilir. Kaldı ki vekâlet akdinden farklı olarak taşıma sözleşmesinde bir işin özenle (*diligentiam praestare*) görülmesinin yanı sıra, sonucun elde edilmesi de üstlenilmektedir .[132] Bu durumda vekâlet akdinin taşıma sözleşmesi ile tam olarak örtüşmediği söylenebilir.

Öğretide baskın olan ve bizim de üstün tuttuğumuz diğer görüşe göre ise, taşıma sözleşmesi istisna (*locatio conductio operis*) akdi niteliğindedir.[133] Buna göre, ilgili

---

[128] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 18.

[129] RG, T: 09.07.1956, S: 9353.

[130] RG, T: 29.04.1926, S: 359.

[131] Mülga m. 431: "Nakliye müteahhidi, ücret mukabilinde eşya naklini deruhte eden kimsedir. Atideki hükümler mahfuz olmak üzere, vekâlet kaideleri nakliye mukavelesi için de tatbik olunur".

[132] **AKSOY,** Sami; **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2015, s. 35 vd.

[133] **ÇAĞA,** Tahir / **KENDER,** Rayegan; **Deniz Ticareti Hukuku –II- Navlun Sözleşmesi,** 10. bs., XII Levha Yayınları: İstanbul 2010, s. 12; **GÖLCÜKLÜ,** İlyas; **Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2015, s. 8; **AKINCI,** Sami; **Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1968, s. 49 vd.; **YAZICIOĞLU,** Emine; **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey / Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak,** Beta Yayınları: İstanbul 2000, s. 33; **ÜLGENER,** Fehmi; **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** Der Yayınları: İstanbul 1991, s. 19; **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 13 vd.; **OKAY,** s. 32; **TEKİN,** S. Murat; **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2017, s. 34;

kanun hükümlerinde ve sözleşmede somut olaya uygulanacak hüküm bulunmadığı durumlarda TBK'da öngörülen istisna akdi hükümlerine başvurulması gerekir.[134]

Bu görüşün isabetli olup olmadığı, istisna akdinin sınırlarının iyi çizilmesi ile ortaya konulabilir. İstisna akdinde, iş sahibinin (*locator*) ve müteahhidin (*conductor*) edimleri karşılıklı olarak değişilmekte, yüklenici, iş sahibinin ödemeyi üstlendiği bir ücret karşılığında bir eser meydana getirmeyi taahhüt etmektedir.[135] İstisna akdini, konusu bir işin görülmesinden ibaret olan diğer sözleşmelerden ayıran özelliği, onun ifası açısından, görülecek işin değil, işin görülmesiyle ortaya çıkacak neticenin önemli olmasıdır.[136]

İstisna akdinde, gerçekleştirilen çalışmadan (faaliyetten) ziyade, bu faaliyetin gerçekleştirilmesiyle meydana gelen ve objektif olarak izlenebilen sonuç önem taşır. Yani istisna akdinde borçlu, salt iş görmeyle yetinmez; bu eylemin sonucunda bir ürün ortaya çıkarır.[137]

Öğretide bir görüşe göre, istisna akdinin bu özellikleri, eşyanın bir yerden diğerine taşınması işinin, eser kavramı kapsamında mütalaa edilemeyeceğini göstermektedir.

SÖZER, *Yük Taşıma Sözleşmesi,* s. 214; **AKSOY,** s. 37; **BELBEZ,** s. 192; **GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku,* s. 11; **TÜZÜNER,** s. 190.

134 **ÇAĞA / KENDER,** s. 12; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 33; **OKAY,** s. 32; **SÖZER,** *Yük Taşıma Sözleşmesi,* s. 214.

135 **AKKURT,** S. Sami / **ERDOĞAN,** Kemal / **TOKAT,** Hüseyin; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler-Özel Hükümler (Özel Borç İlişkileri),** 2. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019, s. 505 vd.; **RUHİ,** Canan; **RUHİ,** A. Cemal; **Eser Sözleşmesi ve Eser Sözleşmesinden Kaynaklanan Davalar,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2018, s. 22 vd.; **ÖZTÜRK,** Muammer / **GÖZÜTOK,** Zeki; **Usul ve Esaslarıyla Eser Sözleşmesi Uygulaması,** 2. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 2019, s. 2 vd.

136 **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 16.

137 **SEROZAN,** Rona; **Borçlar Hukuku Özel Bölüm,** Filiz Kitabevi: İstanbul 2002, s. 19; **KAYAR,** İsmail; **6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Borçlar Hukuku Genel Hükümler-Özel Borç İlişkileri,** 11. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019, s. 329.

Zira taşıma işi, eşya üzerinde bir değişiklik oluşturmaz. Değişen, yalnızca eşyanın yeridir.[138] Oysa istisna akdinden bahsedebilmek için ortaya yeni bir eserin (*opus*) çıkarılması gerekir.[139] Yani istisna akdindeki yaratma unsuru, taşıma sözleşmelerinde görülmez.[140]

Kanaatimizce, istisna akdiyle ortaya konulan eserin günümüzde sadece maddi şeylerden ibaret olduğunu kabul etmek mümkün değildir.[141] Bu açıdan maddi bir şeyin, mesela bir geminin yapımının, eser meydana getirme olarak kabulü mümkün olduğu kadar, bir işin görülmesi de eser meydana getirme olarak kabul edilebilir. Taahhüt edilen bir sonucun ortaya konulmasının önem arz ettiği istisna akdinde belirli bir sonucun elde edilmesine yönelik nitelikli bir iş görme edimi yüklenilmektedir.[142] Taşıyıcı da hem taşıma işini icra etmek hem de taşıma sözleşmesine konu eşyayı teslim etmek yükümü altında olduğundan, belirli bir sonucun meydana getirilmesinden bahsedilebilir.[143] Bu sebeplerle taşıma sözleşmesinin istisna akdi niteliğinde olduğunu kabul etmek gerekir.

---

[138] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 18.

[139] **SEROZAN,** s. 19; **AKKURT / ERDOĞAN / TOKAT,** s. 505 vd.; **RUHİ / RUHİ,** s. 22; **KAYAR,** s. 329.

[140] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 18.

[141] **TEKİN,** s. 15; **AKSOY,** s. 36.

[142] **AKSOY,** s. 37.

[143] **ÜLGENER,** *Sorumsuzluk,* s. 19 vd.; **TEKİN,** s. 17; **AKSOY,** s. 37.

2.1.1.2 Esas Unsurları

2.1.1.2.1 Taşıma Taahhüdü

Taşıma sözleşmesinin varlığı, taşıma faaliyetinin üstlenilmesine, yani taşıma taahhüdünün bulunmasına bağlıdır.[144] Bu anlamda eşya taşıma sözleşmesinin asli ediminin konusunu eşya taşıma taahhüdü (*undertaking of carrying goods*) oluşturur.[145]

Taşıyıcının asli edimin konusu olan bu taahhüdü gerektiği gibi yerine getirebilmesi, yani eşyanın gözetilmesi yönünde gerekli koruma tedbirlerini alabilmesi için eşyanın taşıyıcıya teslim edilerek onun hâkimiyet alanına sokulması gerekmektedir.[146]

Maddi bir varlığa sahip, ferden ya da nev'en belirlenen her türlü eşyanın taşıma sözleşmesi ile taşınması taahhüt edilebilir.[147] Dolayısıyla taşıması taahhüt edilen eşyanın cinsi, sayısı, ağırlığı veya hacim itibariyle miktarı bir önem arz etmez. Sözgelimi, 100 ton ağırlığındaki bir iş makinası ile 10 gr ağırlığındaki bir zarfın taşınması arasında bir fark olmayıp her ikisinde de taahhüt edilip ifa olunan edim eşya taşımadır. Buna göre eşya taşıma sözleşmesi ile üstlenilen taşıma faaliyetinin konusunu,

---

[144] **GENÇTÜRK,** Muharrem; **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk),** Vedat Kitapçılık: İstanbul 2006, s. 13; **ÜLGEN,** s. 7. "Dava, nakliyat sigorta poliçesiyle sigortalanan emtianın hasarlanması nedeniyle sigortalıya yapılan ödemelerden kaynaklı rücuen alacak istemine ilişkindir. Mahkemece, davaya konu emtianın Haydarpaşa Limanında boşaltılmasından sonra Gebze Gümrüğüne karayoluyla nakliyesinin kim tarafından üstlenildiği, **davalının taşımanın bu ayağını üstlenip üstlenmediği ve bu konuda herhangi bir taahhüdünün bulunup bulunmadığı hususlarının yeterince araştırılmadığı**…" Yargıtay 11. HD, 10.06.2019 tarihli, E. 2018/2754, K. 2019/4235 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 15.05.2020).

[145] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 20; **GÖLCÜKLÜ,** *Montreal Sözleşmesi,* s. 12. "Tarafların iradeleri ile oluşan taşıma sözleşmesinde taşıyıcı yönünden ortaya çıkan temel edim, taşıma işinin taahhüt (üstlenme) edilmesidir. Taşıma taahhüdü, taşınacak olan eşya, yolcu ve yolcu ile bagaj olmasına bağlı olarak değişir. Zira taşınanın eşya ve insan olmasına göre taşımadaki yan edimler değişmekte ve sorumluluk da aynı şekilde farklılaşmaktadır. **Eşya taşımalarında ise taşıyıcının taahhüdü, eşyayı kendi gözetimi ve sorumluluğu altında bir yerden bir yere nakletmeyi ifade eder**". Yargıtay HGK, E. 2017/123 K. 2019/404 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 15.02.2020).

[146] **ÇETİNKAYA,** Nurgül; **Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi,** Adalet Yayınevi: Ankara 2016, s. 32; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 13.

[147] **AKINCI,** *Navlun Mukaveleleri,* s. 2 vd.; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU,** s. 155.

miktarı ve bu arada maddesel hali (katı, sıvı veya gaz) nasıl olursa olsun canlı insan dışındaki her şey oluşturabilir.[148]

Taşıması taahhüt edilen eşyanın ticari mahiyette olması da gerekmez.[149] Sözgelimi cenaze taşımasında ticari mahiyeti olan bir eşyanın taşınması söz konusu olmasa da, eşya taşıma sözleşmesinin asli ediminin konusunu teşkil eden eşya taşıma taahhüdünün mevcut olduğu açıktır.[150] Ancak yolcu veya beraberindeki eşyanın (bagajın) taşınması eşya taşıma sözleşmesi kapsamında yer almaz.[151]

Taşıma sözleşmesinin varlığı bakımından, taşıması gerçekleştirilen eşyanın kimin mülkiyetinde olduğu da bir önem arz etmez. Taşıması yapılan eşyanın taşıyıcının mülkiyetinde olması dahi mümkündür; yeter ki taşıma taahhüdü başka bir kişiye karşı yapılmış olsun. Eğer başka bir kişiye yapılmış taahhüt de yoksa örneğin taşıyıcı kendi malını satmak üzere başka bir yere naklini gerçekleştiriyorsa, artık bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilemeyecektir.[152]

---

148 **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 20.

149 **OKAY,** Sami; **Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri, C. II,** 2. bs., İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1971, s. 9; **KANER,** İnci; **Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II "Navlun Sözleşmeleri",** 2. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 2014, s. 2; **ÇAĞA / KENDER,** s. 2; **AKINCI,** *Navlun Mukaveleleri,* s. 3; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU,** s. 155.

150 **ÇAĞA / KENDER,** s. 2.

151 **SUNAL ERGUVAN,** Sevgi; **Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun),** Legal Yayınevi: İstanbul 2007, s. 22; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU,** s. 155; **KANER,** *Deniz Ticareti Hukuku,* s. 2; **AKINCI,** *Navlun Mukaveleleri,* s. 2.

152 **ÇAĞA / KENDER,** s. 2.

Taahhütte bulunulan şeyin taşıma sözleşmesinin kurulduğu sırada mevcut olması da şart değildir. Örneğin, ileride elde edilebilecek maden cevheri ya da tarım ürünleri gibi şeylerin de taşıması taahhüt edilebilir.[153]

2.1.1.2.2 Ücret

Bir eşya taşıma sözleşmesine dayanan hukuki ilişkiden söz edebilmek için, taşıma taahhüdünün, ücret mukabilinde (*against payment of freight*) bulunulan bir taahhüt olması gerekir. Taşıma ücreti asli edimi sözleşmeden kaynaklanan bir borç niteliğinde olup taşıma taahhüdünün karşı edimini teşkil eder.[154]

Taşıma ücreti taşıyıcının eşyayı, taşıma sözleşmesi ile belirlenen yerden teslim alıp kararlaştırılmış yere kadar taşıması ve orada eşyayı teslim almaya yetkili kişiye teslim etmesi için gönderen tarafından ödenmesi taahhüt edilen bedeldir.[155] Kısaca taşıma ücreti, taşıyıcı tarafından taşıma aracında taşınacak eşya için istenen ücret olarak tanımlanabilir.[156]

Taşıma ücretinin ödenmiş olması veya miktarı üzerinde anlaşmaya varılmış olması, taşıma sözleşmesinin geçerliliği açısından önem arz etmez; sadece taşıma ücretinin üstlenilmesi yeterlidir.[157]

---

[153] **TEKİN,** s. 25; **TEKİL,** Fahiman; **Deniz Hukuku,** Alkım Yayınevi: İstanbul 2001, s. 271; **SUNAL ERGUVAN,** s. 22; **OKAY,** s. 10, **AKINCI,** *Navlun Mukaveleleri,* s. 2; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU,** s. 155.

[154] **ÇETİNKAYA,** s. 33; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 20; **GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku*, s. 31.

[155] **SUNAL ERGUVAN,** s. 19 vd.; **TEKİN,** s. 29.

[156] **KARAYAZGAN,** Ahmet; "Deniz Ticareti Hukuku Alanında Navlun (= Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti", *BATİDER,* C. 16, S. 2, 1991, s. 140.

[157] **KIRAN,** Süleyman; **Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıma Ücreti,** Adalet Yayınevi: Ankara 2018, s. 34 vd.

Taşıyıcıya ödenecek ücret, taşıma sözleşmesinde aksinin kararlaştırılmaması şartıyla, taşıma faaliyetinin ortalama olarak yerine getirilmesi esnasındaki araç/gereç kullanımından kaynaklanan bedeller ile taşıma esnasında ortaya çıkabilecek gider, ek uygun ücretler ve bekleme ücretlerini de kapsar.[158] Taşıma ücretinin taşıyıcıya ödenebilmesinin öncelikli şartı, taşıyıcının eşyayı varma yerine ulaştırmayı taahhüt etmesiyle birlikte yerine getirmesidir. Taşıma ücretinin ödenme zamanının belirlenmediği hallerde taşıma ücretinin eşyanın teslimi anında taşıyıcıya ödenmesi gerekir. Kural olarak bu şartın sağlanmasının akabinde, taşıma ücretinin taşıyıcıya ödenmesi borcu, teslim anından önce muacceliyet kazanacaktır.[159]

Taşıma ücretinin kural olarak gönderen tarafından ödenmesi gerekir. Kural bu olmakla birlikte taşıma ücretinin gönderen ad ve hesabına üçüncü bir kişi tarafından ödenmesi de mümkündür. İfanın gayri şahsiliği ilkesi gereği borçlu borçlanılan edimi şahsen ifa etmek zorunda değildir.[160] Bu anlamda TBK m. 83 genel bir ilke koymaktadır. Buna göre, "Borcun bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde alacaklının menfaati bulunmadıkça borçlu, borcunu şahsen ifa etmekle yükümlü değildir".[161] TBK

---

158 **KIRAN,** *Taşıma Ücreti,* s. 34. "…davanın, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taşıma ücreti ile taşıyıcının yapmış olduğu masrafların gönderenden tahsili istemine ilişkin olduğu, davalının dava dışı şirkete taşıyıcıya masrafsız (FCA) satış yaptığı, satım konusu malların davacı tarafından taşındığı, alıcı tarafından emtianın teslim alınmadığı, bunun üzerine gönderenin talebi doğrultusunda davacı taşıyan tarafından yurt dışından malların getirilerek gönderene teslim edildiği ve gönderen davalı tarafından malların itirazsız kabulü karşısında, **taşıyıcının sözleşmeye uygun olarak yapmış olduğu tüm masrafları, özellikle adreste teslim nedeniyle yapılan KDV ve sair vergileri davalının ödemek zorunda olduğu**…" Yargıtay 11. HD, 05.12.2019 tarihli, E. 2019/377 K. 2019/7886 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 15.05.2020).

159 **ADIGÜZEL,** Burak; **Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç,** Adalet Yayınevi: Ankara 2018, s. 52 vd.; **SEVEN,** Vural; **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m.856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen,** Yetkin Yayınları: Ankara 2012, s. 209 vd.; **KIRAN,** *Taşıma Ücreti,* s. 127 vd.

160 **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 1040; **OĞUZMAN / ÖZ,** s. 254.

161 İfanın gayri şahsiliği ilkesinin istisnasını, edimin borçlu tarafından şahsen ifa edilmesi zorunluluğu teşkil eder. Borçlanılan edimin borçlu tarafından şahsen ifa edilmesi zorunluluğu, edimin ifasında borçlunun kişiliğinin alacaklı için önem taşıdığı borç ilişkilerinde söz konusu olur. Örneğin, borçlunun şahsi beceri ve yeteneğinin önemli olduğu iş görme edimlerinde şahsen ifa etme önem arz

m. 83, koymuş olduğu bu ilke ile borçluya bir ayrıcalık bahşetmiştir. Bunun sebebi, alacaklı için önem arz eden husus borcun ifasıdır; bunun kim tarafından ifa edildiğinin bir önemi yoktur. Edimin üçüncü bir şahıs tarafından ifası, borçlu tarafında bir değişiklik meydana getirmez.[162]

İfanın gayri şahsiliği ilkesi, kural olarak her türlü borca uygulanabilir. Nitekim TTK m. 857/1-k'ya göre de, "…taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kayıt" taşıma senedinin içeriğinde yer almalıdır. Bu anlamda sözgelimi, jeneratör satışı yapan bir şirket, 150 adet jeneratörün Singapur'daki müşterisine gönderilmek üzere anlaştığı bir taşıma şirketinin ücretini bizzat kendisi ödeyebileceği gibi, üçüncü bir şahıs da bu şirket ad ve hesabına bu ücreti ödeyebilir. Ancak burada üçüncü şahsın, jeneratör satışı yapan şirketin borçlandığı taşıma ücretini öderken ifa kastıyla hareket etmesi gerekir. Örneğin üçüncü şahıs, 150 adet jeneratör ücretine mukabil gelen ücreti yanlışlıkla Singapur'daki müşterinin hesabına aktarmışsa, bu durumda taşıma ücretinin ödenmiş olduğundan söz edilemeyecektir.[163]

Taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıma ücreti miktarını açık veya zımni olarak serbestçe kararlaştırabilirler (TBK m. 26). Taşıma ücretinin bireysel taşıma sözleşmesi veya genel işlem koşulları şeklindeki matbu taşıma sözleşmesinin içeriğinde serbestçe

---

eder. Buna karşılık, "maddi edimlerin ifasında" ifanın gayri şahsiliği ilkesi geçerlidir. Maddi edimlerde şahsi ifa yükümlülüğüne dair bir karineden söz edilemez (**EREN,** *Borçlar Genel,* s. 1040 vd.).

[162] **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 1040.

[163] Konuyu yolcu taşıma sözleşmesi açısından değerlendiren **GÖLCÜKLÜ,** ücretin yolcu ad ve hesabına üçüncü bir şahıs tarafından ödenmesinde bir sakıncanın olmadığını belirtmektedir. Örneğin, bilet alımlarında üçüncü bir şahsın kredi kartı ile ödeme yapılması ya da şirket hesabından çalışanlara bilet alınması gibi durumlarda, uçacak yolcu açısından ücret ödeme borcunun gerçekleşmiş sayılmasına bir engel yoktur. Yine bir babanın kendi kredi kartıyla kızına uçak bileti alması durumunda ücret şartı, üçüncü şahıs konumundaki baba tarafından ifa edilmekte ancak taşıma sözleşmesinin tarafı yani yolcu sıfatına sahip kişi ise kızı olmaktadır (**GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku,* s. 35).

belirlenmesinin yanında tarifeler uyarınca belirlenmesi de olanaklıdır.[164] Tarafların ücreti belirlemesine karşılık miktar konusunda bir anlaşmaya varmamaları halinde ise "piyasadaki ücret" veya "makul ücretin" taşıma ücreti olarak hesaplanması olanaklıdır.[165]

Ücretin belirlenmediği durumlara ilişkin olarak öğretide bir görüşe göre taşıma faaliyeti, TTK çerçevesinde bir ticari işletme faaliyeti olarak öngörüldüğünden taşıma ücretinin öngörülmediği sözleşmeler de taşıma sözleşmesi mahiyetindedir.[166] Bizim de katıldığımız diğer görüşe göre ise taşıma ücreti, taşıma faaliyetinin taahhüt edilmesine karşılık kural olarak gönderenin yerine getirmesi gereken asli edimi olduğundan, ücretin belirlenmediği sözleşmelere taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanmaz.[167]

Ücret unsuru, genellikle yapılan taşıma faaliyeti karşılığında bir miktar paranın ödenmesi şeklinde karşımıza çıksa da, ücretin mutlak anlamda para ile ödenmesi şart değildir. Taşıma işi karşılığında ücretin yerini tutmak üzere başka menfaatlerin taahhüt edildiği ilişkiler de taşıma sözleşmesi hükümlerine tabi olur.[168]

---

[164] **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 15; **GENÇTÜRK,** s. 18.

[165] **KIRAN,** *Taşıma Ücreti,* s. 284 vd.

[166] **ADIGÜZEL,** *Taşıma Hukuku,* s. 28.

[167] **GENÇTÜRK,** s. 17; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 20.

[168] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 20; **ADIGÜZEL,** *Taşıma Hukuku,* s. 28; **ÇETİNKAYA,** s. 34; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 15. "... davalı taraf davacının **araçlarına yakıt ve yağ verdiklerini** ve davacının taşımadan doğan alacağından bunların bedelinin mahsubu gerektiğini ileri sürmüştür… davalıların savunması yönünden bir sonuca varılmak gerekirken…" Yargıtay 11. HD, 10.09.1988 tarihli, E. 1988/719, K. 1988/5119 sayılı kararı. www.

2.1.1.3 Taraflara Yüklediği Yükümlülükler

2.1.1.3.1 Gönderenin Yükümlülükleri

Eşya taşıma sözleşmesinin asıl taraflarını "gönderen" (*sender*)[169] ve "taşıyıcı" (*carrier*) teşkil eder. Gönderen ve taşıyıcının ilgili taşıma faaliyetini esas alan taşıma sözleşmesi çerçevesinde asli ve yan edim yükümlülükleri bulunmaktadır.

Gönderen, kural olarak eşya üzerinde tasarruf yetkisini kullanarak emir ve talimat verebilecek olan kişidir. Bu yetki çerçevesinde gönderen, taşıyıcıdan taşıma faaliyetinin durdurulmasını, eşyanın geri getirilmesini isteyebileceği gibi, eşyanın teslim edileceği yeri değiştirebilir veya taşıma senedinde "gönderilen" (*consignee*) olarak belirtilen kişi dışında başka birine eşyanın teslim edilmesini talep edebilir (CMR m. 12/1; TTK m. 868/1).

Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafını oluşturan gönderenin asli edimi, taşıma faaliyetinin yerine getirilmesine karşılık taşıma ücreti ödemesidir. (TTK m.850, f.2). Gönderenin bu asli ediminden başka, yan edim yükümlülükleri de bulunmaktadır. Meğerki taraflar, taşıma sözleşmesini TBK m. 26'deki sözleşme özgürlüğü ilkesi çerçevesinde aksi yönde düzenlememiş olsun.

Taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatıyla taşıma senedini imzalayan gönderen (CMR m. 5/1; TTK md. 856/1), taşıma senedinde bulunması gereken kayıtların yetersizliği veya yanlış olmasından (CMR m. 7/1; TTK m. 864/1-b), eşyanın gerektiği gibi

[169] "Gönderen; taşıma sözleşmesinde taşıyıcının sözleşme yaptığı karşı taraf olup, sözleşme uyarınca **eşyanın taşınması kendisine karşı taahhüt olunan ve bunun karşılığında taşıma ücreti ödemekle yükümlü olan kimsedir**. Gönderen kavramının navlun sözleşmesindeki karşılığını da taşıtan kavramı oluşturmaktadır". Yargıtay 11. HD, 17.02.2016 tarihli, E. 2015/15089 K. 2016/1656 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

ambalajlanmaması[170] sebebiyle kişilerin, malzemenin veya diğer eşyanın uğradığı zarardan ve buna ilişkin yapılan her türlü masraftan taşıyıcıya karşı sorumluluğu bulunmaktadır (CMR m. 10; TTK m. 864/1-a).

Gönderen, eşya taşıma sözleşmesinden, ticari teamülden veya durumun gereğinden aksi anlaşılmadıkça eşyayı taşıma güvenliğine uygun bir şekilde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak yükümü altındadır (TTK m. 863).[171]

Gönderenin yan edim yükümlülüklerinden biri de, taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın "tehlikeli" olması halinde, açıkça anlaşılabilir içerikteki yazılı bir bildirimle tehlikenin türü ile tehlikeye karşı alınabilecek önlemleri taşıyıcıya bildirmektir.[172] Gönderenin bu yükümlülüğü çift yönlü olup, taşıyıcının da bu bildirim çerçevesinde taşıma faaliyetini gerçekleştirip sonlandırması gerekir. Taşıyıcının gönderenin bu bildirimine uygun davranmaması onu sorumluluktan kurtarmaz (TTK m. 861).

---

[170] "Davalı vekili, kargo içeriği konusunda davacının beyanda bulunmadığını, aralarındaki taşıma sözleşmesine göre eşyanın uygun şekilde ambalajlanması gerektiğini savunarak davanın reddini istemiştir… taşıyıcı/davalıya taşınmak amacıyla teslim edilen dava konusu kahve makinesinin taşıma sırasında tam ziyaa uğradığı, tamirinin ve eski hale gelmesinin mümkün olmadığı, zararın meydana gelmesinde davalı taşıyıcının % 90, davacı **göndericinin ise yeterli uygun ambalaj yapmaması nedeniyle % 10 müterafik kusurunun bulunduğu**…" Yargıtay 11. HD, 11.03.2019 tarihli, E. 2017/5322 K. 2019/1992 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[171] "Davacı yan…meyve sebze hali sektöründeki ticari teamüle göre, malın taşıyan tarafından araca yüklendiğini, istiflemenin ise taşıyan tarafından yapıldığını, bu yönde bir ticari teamül bulunup bulunmadığının araştırılması gerektiğini ileri sürmüştür. Mahkemece, zikredilen hususta davacı yanın itirazları doğrultusunda araştırma yapılmadan sonuca gidildiği anlaşılmaktadır. Bu durumda, mahkemece, **davacının iddia ettiği şekilde bir ticari teamül bulunup bulunmadığı Ticaret Odası nezdinde araştırılarak, sonucuna göre hüküm tesis edilmesi gerekir**ken…" Yargıtay 11. HD, 13.05.2019 tarihli, E. 2018/2593 K. 2019/3646 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 29.05.2020).

[172] "Somut olayda, gönderen ve yükün sahibi konumundaki ....'nin **taşınan yükün nevine dair yanlış bilgi verdiği, taşıyıcıyı tehlikeli yük nedeniyle uyarmadığı anlaşılmakta olup** bu nedenle hasarın oluşumuna kısmen de olsa kendi kusuruyla sebebiyet verdiğinde tereddüt bulunmamaktadır". Yargıtay 11. HD, 18.01.2016 tarihli, E. 2015/15094 K. 2016/372 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020). Ayrıca bkz. **The Athanasia Comninos: 1990 Lloyds Rep 277.** https://swarb.co.uk/the-athanasia-comninos-1990/ (Erişim: 25.05.2020).

2.1.1.3.2Taşıyıcının Yükümlülükleri

Eşya taşıma sözleşmesi ile eşya taşıma işini üstlenen kişi "taşıyıcı" (*carrier*) olarak tanımlanmıştır (TTK m. 850). Bir kişinin taşıma sözleşmesi ile eşya taşımayı üstlenmesi taşıyıcı olarak nitelendirilmesi için yeterlidir. Bu anlamda taşıyıcı, gönderen ile akdettiği taşıma sözleşmesi ile sözleşmeye konu olan eşyayı teslim yerine ulaştırmayı ve orada gönderilene teslim etmeyi borçlanan kişidir.[173] Taşıyıcı, eşyanın kendi himayesi altında bir yerden diğerine taşınması işini taahhüt eder.[174] Bu sebeple sözleşme gereği, eşya taşımalarında taşıyıcının; i) eşyayı teslim yerine taşımak, ii) orada eşyayı gönderilene teslim etmek şeklinde iki esas edimi vardır.[175]

Taşıyıcının taahhüt ettiği edimi yerine getirebilmesi için sözleşme konusu eşyanın taşıyıcının koruma ve kontrolüne bırakılması gerekir.[176] Bu bağlamda taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde öngörülen taşıma süresi içinde taşınmak üzere kendisine teslim edilen eşyayı korumakla yükümlü tutulmuş bulunmaktadır. Taşıyıcı, sözleşme konusu eşyayı

---

[173] **SEKMEN,** Orhan; "Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 85, S. 4, 2011, s. 110; **BAŞAR,** Ömer; "COTIF-CIM Çerçevesinde Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Eşyanın Kayba veya Hasara Uğramasından ve Geç Tesliminden Doğan Zararlardan Sorumluluğu" *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 93, S. 5, 2019, s. 115; **YILDIZ,** Şükrü; "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu" *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* C. 2, S. 28, 2015, s. 98; **GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku,* s. 43; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 13. "Taşıyıcı taşımacılığı kendisine meslek edinen ve ücret karşılığında yolcu ya da eşya taşıma işini üzerine alan kimsedir. Taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak ya da aracın işleticisi bulunmak gerekmez. Taşıma işini üstlenmek yeterlidir". Yargıtay 11. HD, 13.11.1980 tarihli, E. 1980/4423, K.1980/5526 sayılı kararı (**GENÇTÜRK**, s. 26).

[174] Taşıma sözleşmesinin konusunu teşkil eden taşıma faaliyetinin, bizzat taşıma taahhüdünde bulunan kişi tarafından icra edilmesi şart değildir. Bu sebeple taşıma sözleşmesiyle eşya taşıma işini üstlenen kişi olan "taşıyan"ın yanı sıra, taşımayı kısmen veya tamamen yerine getiren üçüncü bir kişi olan "fiili taşıyan" kavramına da yer verilmiştir (TTK m. 888). Öğretide bu ayrım, "akdi taşıyan-fiili taşıyan", "alt taşıyan-üst taşıyan" gibi farklı kavramlarla ifade edilse de hukuki sonuç aynıdır. Taşımanın fiili taşıyan tarafından icra edilmesi halinde, bu kişi, eşyanın, ziya, hasar ve gecikmesinden dolayı kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyan gibi sorumlu olacaktır (TTK m. 888/1).

[175] **AKINCI**, *Navlun Mukaveleleri,* s. 92; **YILDIZ**, s. 98 vd.

[176] **GLASS,** David A. / **CASHMORE,** Chris; **Introduction to the Law of Carriage of Goods,** Sweet & Maxwell: London 1989, p. 255; **YILDIZ,** s. 99.

belirlenen koşullarla bir yerden diğerine nakletmenin yanı sıra, koruması altındaki eşyanın her türlü tehlikeye karşı muhafazası için de gerekli özeni göstermek (*diligentiam praestare*) yükümü altındadır.[177]

Eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmede öngörülen kurallara uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa taşıyıcı, eşya varış yerine ulaşana kadar gönderenden, eşyanın varış yerine ulaşması ile de gönderilenden talimat alma yükümü altındadır (CMR m. 14/1; TTK m. 869/1).[178]

Taşıyıcı, tasarruf hakkına sahip olan kişilerden talimat alamıyorsa, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun olan önlemleri almak ve hatta eşyayı sattırmak hakkını haiz kılınmıştır. Buna göre taşıyıcı, taşımanın gerçekleştirilmesi, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir teslim veya varma yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi gibi uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun olan tedbirleri almakla yükümlüdür (CMR m. 14/2; TTK m. 869/3).[179]

---

[177] **KAYA,** Arslan; "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları", *İÜHFM,* C. 56, S. 1-4, 1998, s. 239; **AIKENS,** Richard / **LORD,** Richard / **BOOLS,** Michael; **Bills of Lading,** Informa: London 2006, s. 253 vd.; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 46. "Taşıyıcının en önemli borcu ise taşımayı gerektiği gibi ve zamanında yapma borcudur". Yargıtay HGK, 27.06.2018 tarihli, E. 2017/90, K. 2018/1259 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[178] "…**eşyanın teslim edileceği yerde teslim engeli çıkması durumunda taşıyıcı, göndericiyi durumdan haberdar ederek talimat almalıdır.** Her ne kadar, davalı tarafça adresin açık olarak belirtilmemesi nedeniyle alıcının bulunamadığı savunulmuşsa da… davacıdan talimat alınması gerekmektedir". Yargıtay 11. HD, 09.05.2018 tarihli, E. 2016/11300 K. 2018/3394 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[179] "dava konusu taşımanın 09/01/2009 tarihli CMR senedi kapsamında başladığı ancak araçta çıkan yangın sonucu durduğu, davalıların yanan araç yerine yeni bir tır veya çekici ile sevkiyatı tamamlama teklifi getirmemesi nedeniyle sigortalı ...A.Ş.'nin talebi üzerine 60 kap emtiadan ayrılan 5 kap emtianın 13/01/2009 tarihinde uçak ile taşındığı, buna bağlı olarak uçak masrafı ve ek masraf yapılmak zorunda kalındığı, 09/01/2009 tarihinde başlayan taşımanın araçta çıkan yangın nedeniyle

Ayrıca taşıyıcının ödemeleri tahsil etme ve ödemeyi gönderene verme, fiili hakimiyet süresince taşıma belgelerini bulundurma, yardımcı kişilere talimat verme ve gerekli belgeleri sağlama, taşımaya uygun taşıtlara sahip olması, ambalajlama, etiketleme ve işaretlemeyi denetleme, yükleme, istif ve boşaltmayı gerektiği gibi ifa etme gibi yan edim yükümlülükleri de bulunmaktadır. Taraflar arasında bir borç ilişkisi kuran taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyıcı üstlendiği edimleri yerine getirmezse, sözleşme konusu eşyada meydana gelecek zararlardan sorumlu olacaktır. Tüm bu hususlar çalışmamızın ana muhtevasını teşkil eden üçüncü bölümde tehlikeli madde taşımacılığı açısından ayrıntılı irdelenecektir.

2.1.2 Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Sorumluluk [mes'uliyet (*in ius vocare / Haftung*)] denilince genellikle akla ilk gelen, bir zarardan kaynaklanan tazmin yükümlülüğüdür.[180] Bu anlamda sorumluluk, bir kişinin başkasına verdiği zararı giderme yükümlülüğünü ifade eder. Şu halde

---

durduğu ve ilk düzenlenen CMR belgesinin iptal edildiği, geciken değil duran bir taşımanın söz konusu olduğu, **davalı taşıyıcının taşımanın durması nedeniyle CMR kapsamında tasarruf hakkı sahibinden talimat istemesi gerekirken bu talimatı almadığı ancak CMR 14 ve 16 kapsamında tasarruf hakkı sahibinin menfaatine uygun hareket etmek zorunluluğunda olduğu,** bir kısım taşınan emtianın zamanında fabrikaya ulaştırılmaması halinde fabrikanın faaliyetinin durma noktasına geleceği bundan doğan bir günlük fabrika zarar maliyetinin 125.715 EURO olacağı, **buna göre sigortanın doğacak zararı önlemek amacına yönelik olarak uçakla 5 kap emtiayı taşımasının CMR 14-16 ve TTK 869 maddelerine uygun olduğu,** davacının 5 palet malı taşıma bedelinin uçak ile taşıma bedelinin davalılara ait olacağına dair dosyada herhangi bir bildirim yoksa da taşıtan ...şirketi kendi inisiyatifi ile daha büyük bir zararın doğmasını önlemek amacıyla havayolu ile taşımayı gerçekleştirdiği ve bu nedenle havayolu ile yaptığı taşıma bedelinin CMR konvansiyonu ilgili maddeleri kapsamında taşıyandan talep etme hakkını haiz olduğu…" Yargıtay 11. HD, 27.06.2016 tarihli, E. 2015/14402 K. 2016/6999 sayılı kararı. www.lexpera.com (Erişim: 16.05.2020).

[180] **TEKİNAY,** S. Sulhi / **AKMAN,** Sermet / **BURCUOĞLU,** Haluk / **ALTOP,** Atilla; **Borçlar Hukuku, Genel Hükümler,** 7. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 1993, s. 18.

sorumluluk, bir kişi tarafından sebep olunan zararın, yine o kişi tarafından telafi edilmesidir.[181]

Taşıyıcının sorumluluğu, taşıma işinin bir sözleşme çerçevesinde yerine getirilmesi sebebiyle akdi sorumluluktur. Taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile yüklendiği borçları hiç veya gerektiği gibi ifa etmemesi eşya ile ilgili kişilere karşı sorumluluğunu doğurur.[182] Bakım ve gözetim borcunun ifa edildiği durumda meydana gelen zarar, gerekli tüm tedbirler alınmasına rağmen, mücbir sebeplerden kaynaklanmış olabilir. Bu durumda dahi sorumluluğun temelinin akdi olmasına bir halel gelmeyecektir.[183]

Sorumluluğun akdi sorumluluk olduğunun tespitinden sonra, uluslararası sözleşme ve iç hukuk normlarında ayrık bir kural öngörülmediği takdirde, genel anlamda kusur sorumluluğunun esas alınması gerekir.[184] Kusur sorumluluğu, zarar verenin kast veya ihmal şeklindeki bir kusuruyla zarara sebep olmasını ifade eder.[185] Kusurun olmadığı yerde, kusur sorumluluğundan bahsedilemez.[186] Bu bağlamda, taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilebilmesi için, zararın taşıyıcının bizzat kendisinin veya yardımcılarının kasti veya ihmali davranışlarından kaynaklanmış olması gerekir.

---

[181] **AYDIN ÖZDEMİR,** Elif; **Akit Dışı Sorumlulukta Maddi Zarar ve Tazmini,** Adalet Yayınevi: Ankara 2013, s. 2 vd.; **BAŞOĞLU,** Başak, "Sözleşme Dışı Kusursuz Sorumluluk Hukuku Ve Özellikle Tehlike Sorumluluğuna İlişkin Değerlendirmeler". *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 6, S. 2, 2015, s. 29.

[182] **ERDİL,** Engin; **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2020, s. 220; **ATABEK,** s. 184.

[183] **ÖZDEMİR,** s. 129.

[184] **ÖZDEMİR,** s. 130. "…taşıyıcının kayıptan ve hasardan doğan sorumluluğu, bir kusursuz sorumluluk hali olmayıp, ispat külfeti tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğu halidir..." Yargıtay 11.HD, 27.12.1990 tarihli, E.1990/7911, K.1990/8443 sayılı kararı (**ERİŞ,** s. 330).

[185] **GÜVEL,** Övünç, "Roma Hukukunda Sorumluluk", *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 25, S. 2, 2017, s. 385 vd.

[186] **GÖLCÜKLÜ,** *Montreal Sözleşmesi,* s. 61.

Temel kural kusur sorumluluğu olmakla birlikte bazı hallerde kusursuz sorumluluk da kabul edilmektedir. Bu anlamda özen ve dikkat ilkesi gereği sorumlu tutulan taşıyıcının borcu olan özen ve dikkati göstermemesi, kusursuz da olsa sorumluluğunu gerektirir.[187] Buradaki amaç, taşıyıcının ortaya çıkan zarardan kusuru bulunmasa da sorumlu tutulacağını bilerek daha fazla özen ve dikkat göstermesini sağlamaktır.[188]

Taşıyıcının miktar itibariyle sorumluluğu ise kural olarak sınırlı sorumluluktur.[189] Sınırlı sorumlulukta borçlu, malvarlığından alacaklının alacağı için sınırlı olarak sorumludur. Sınır, sözleşme ile öngörülebileceği gibi, bazı hallerde uluslararası sözleşmelerde veya kanunlarda da belirlenmiş olabilir.[190] Bu çerçevede CMR m. 23, COTIF-CIM m. 40, Montreal Sözleşmesi m. 22, Lahey Kuralları m. 4 hükümlerinde

---

[187] **TANDOĞAN,** Haluk; **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku,** Turhan Kitabevi: Ankara 1981, s. 7 vd.; **İMRE,** Zahit; **Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1949, s. 251; **GÖLCÜKLÜ,** *Montreal Sözleşmesi,* s. 61; **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 556; **KAYAR,** s. 115.

[188] **TANDOĞAN,** Haluk; **Türk Mesuliyet Hukuku,** Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: Ankara 1961, s. 93 vd.; **KILIÇOĞLU,** Ahmet M.; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** Turhan Yayıncılık: Ankara 2009, s. 313 vd.

[189] Montreal Sözleşmesi m. 21/1 hükmüne göre, "Her yolcu için 100.000 Özel Çekme Hakkını aşmayan madde 17'nin 1. paragrafı kapsamında doğan hasarlar için taşıyıcı, sorumluluğunu kabul etmeme ya da sınırlama imkânına sahip olmayacaktır." Burada atıf yapılan m. 17/1 ise "Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda uğranmış hasara karşı sadece ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet veren kazanın hava aracının içinde ya da herhangi yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması halinde sorumludur" hükmünü içermektedir. Böylece, yolcunun hava kazasında ölmesi veya yaralanması durumunda taşıyıcı açısından sınırsız sorumluluk öngörülmüştür. Bu anlamda iki aşamalı sorumluluk sistemi (*two-tier system*), yolcunun gecikmesi ile yük ve bagaj taşımaları için değil, sadece yolcuların ölümü veya yaralanması (*death or injury of passengers*) için getirilmiş bir düzenlemedir (**GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku,* s. 69 vd.) İfade edelim ki Montreal Sözleşmesi m. 21/1'de öngörülen 100.000 ÖÇH (orijinal limit), önce 30.12.2009'da 113.100 ÖÇH, son güncellemelerle birlikte 28.12.2019 tarihi itibariyle de 128.821 ÖÇH olarak revize edilmiştir. https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx (Erişim: 16.05.2020). Dolayısıyla yolcunun ölmesi ya da bedensel yaralanması durumlarında taşıyıcı, Montreal Sözleşmesi m. 21/1 hükmüne göre, 128.821 ÖÇH'ye kadar sınırsız sorumludur.

[190] **KILIÇOĞLU,** s. 32. "TSHK'nın 124. maddesi yollamasıyla olayda uygulanması mümkün olan Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonunda taşıyıcının sorumluluğu, kural olarak sınırlı sorumluluktur. Yani, taşıyıcının ödemek zorunda olduğu tazminat, konvansiyonda belirtilen sınırlar kapsamında kalmak üzere gerçek zarara göre hesaplanır, sınırı aşan kısım yönünden taşıyıcının bir sorumluluğu bulunmamaktadır" Yargıtay 11. HD, 22.04.2013 tarihli, E. 2012/9039 K. 2013/7877 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

tazmin edilecek zarar açısından sorumluluk belirli miktarla sınırlandırma yoluna gidilmiştir. Aynı şekilde iç hukuk normlarında da taşıyıcının sorumluluğu kural olarak sınırlı sorumluluk olarak öngörülmüştür. Örneğin, TTK m. 882'de, taşınan eşyanın tamamının zıyaı veya hasarı hâlinde, ödenecek tazminat, eşyanın net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 "Özel Çekme Hakkını[191]" ("ÖÇH") karşılayan tutar ile sınırlı tutulmuştur. Bu sınır, kısmi zıya veya hasar söz konusu ise eşyanın tamamına göre değil de zıyaa veya hasara uğrayan kısmının net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkıdır (TTK m.882/2).

2.2 SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

2.2.1 Bir Zarar Ortaya Çıkmalı

Sorumluluk hukukunda kişinin bir eyleminden sorumlu tutulabilmesi için, bir zararın doğmuş olması şarttır. Zarar, bir kişinin rızası dışında malvarlığında veya şahıs varlığında meydana gelen azalmayı ifade eder.[192] Zarar iki şekilde olabilir. Bunlar; maddi zarar (malvarlığında para ile ölçülebilen bir eksilme) ve manevi zarardır (para ile

[191] **Special Drawing Right (SDR).** SDR, 1969 yılında üye ülkelerin resmi rezervlerini desteklemek için IMF tarafından oluşturulan uluslararası bir rezerv aracıdır. SDR'nin değeri beş para biriminden oluşmaktadır: ABD Doları, Euro, Çin Renminbi, Japon Yeni ve İngiliz Sterlini. https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR (Erişim: 16.05.2020) Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası ("TCMB"), güncel olarak "günlük kurlar" sayfasında 1 SDR'nin kaç ABD doları ve Türk Lirasına karşılık geldiğini yayımlamaktadır. Buna göre, TCMB'nin sayfasında1 SDR: 1.35970 ABD Doları = 9.3960 TL'ye karşılık gelmektedir. https://www.tcmb.gov.tr/kurlar/kurlar_tr.html (Erişim: 16.05.2020). Bu durumda örneğin, taşınan eşyanın ağırlığının 100 kg olduğu varsayılırsa, TTK m. 882 gereği, **100** kg x **8.33** 1/kg x **9.3960** TL = **7.826,868 TL** tazminat alma hakkı doğmaktadır.

[192] **BAYSAL,** Başak; **Haksız Fiil Hukuku BK m. 49-76,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2019, s. 155; **AKINTÜRK,** Turgut / **ATEŞ,** Derya; **Borçlar Hukuku-Genel Hükümler Özel Borç İlişkileri,** 27. bs., Beta Yayınları: İstanbul 2018, s. 90; **AKKURT / ERDOĞAN / TOKAT,** s. 190; **OĞUZMAN / ÖZ,** *C. I,* s. 450.

ölçülmesi mümkün olmayan, kişilik değerlerindeki bir eksilme ve bu eksilmenin sebebiyet verdiği manevi ızdırap ve elemdir)[193].

Maddi zarar, bir kişinin malvarlığının, zarara sebebiyet veren eylem olmasaydı içinde bulunacağı durumla zarar verici eylem neticesinde aldığı durum arasındaki farkı ifade eder (menfaat teorisi / fark kuramı)[194]. Bu ise fiili zarar ve kazanç kaybı (yoksun kalınan kar) şeklinde ortaya çıkar[195].

Taşıma hukuku açısından da taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için bir zararın ortaya çıkmış olması şartı aranır. Bu sebeple zararın ortaya çıkmasına sebep olan olgular (ölüm, yaralanma, zıya, hasar ve geç teslim) tek başına taşıyıcının sorumluluğunu doğurmaz. Başka bir ifadeyle, taşıyıcının sorumluluğunu doğuran zıya, hasar veya geç teslim değil, bundan ileri gelen zarardır. Taşıyıcının zarardan sorumlu olması ile ifade edilmek istenen ise, taşıyıcının bu zararı tazminle yükümlü bulunmasıdır. Bu bağlamda menfaat teorisine göre taşıyıcının tazminle yükümlü bulunduğu zarar, zıya, hasar veya geç teslime sebebiyet veren olay meydana gelmeseydi zarara uğrayanın malvarlığının bulunacağı durum ile bu olay neticesinde ortaya çıkan durum arasındaki fark olarak tanımlanabilir.[196]

Bir zarar ortaya çıkmamışsa; sözgelimi taşıma sözleşmesine konu eşyanın geç teslimi herhangi bir iktisadi kayba sebep olmamışsa, yani gönderenin malvarlığında bir azalma

---

[193] **AKÜNAL,** Teoman; **Haksız Fiilden Doğan Zararlarda Denkleştirme Sorunu,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1977, s. 43; **AKINTÜRK / ATEŞ,** s. 90 vd.; **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 63; **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 587.

[194] **NOMER,** Haluk N.; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** 16. bs., Beta Yayınları: İstanbul 2018, s. 164; **KARAKAŞ,** F. Tülay / **SÖĞÜTLÜ ERİŞGİN,** Özlem; "Tarihsel Açıdan Malvarlığı Zararı ve Bu Zararın Belirlenmesi" *BATİDER,* C. 23, S. 3, 2006, s. 158.

[195] **AKINTÜRK / ATEŞ,** s. 90; **NOMER,** s. 166.

[196] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 44 vd.

meydana gelmemişse taşıyıcının sorumlu tutulması mümkün değildir. Aynı şekilde, eşyanın maddi varlığındaki değişim, eşyanın değeri üzerinde olumsuz bir etki oluşturmamışsa; sözgelimi taşıma sözleşmesine konu eşyanın aynı cinsten olmayan başka bir eşyayla karışması durumunda gönderilen mal bedelinde bir indirim isteminde bulunmaksızın eşyayı kabul etmişse, malvarlığında herhangi bir azalmadan bahsedilemeyeceğinden zarar da söz konusu olmayacaktır.[197]

Taşıma hukukunda[198] zıya (*loss*), hasar (*damage*) ve geç teslimin (*delay in delivery*) arz ettiği önem, yukarıda da ifade edildiği üzere sorumluluğu doğurmaları değil, sorumluluğu doğuran zarara sebep olmalarıdır. Dolayısıyla taşıyıcının taşımasını üstlendiği eşyanın zıyaa ve/veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesi durumunda bir zarar ortaya çıkmışsa, taşıyıcı bu zarardan dolayı sorumlu tutulacaktır.

Eşyanın zıyaa uğraması, bir maldan istifade olanağının ortadan kalktığı halleri ifade eder.[199] Daha geniş bir tanımla zıya, taşıyıcının teslim aldığı eşyayı mutat süre içerisinde tesellüme yetkili kişiye teslim etme iktidarından yoksun olmasıdır.[200] Zıya, eşyanın tamamen yok olmasından, değerini tümüyle yitirmesinden, daimi veya belirsiz bir sürede taşıyıcının elinden çıkmış olmasından veya fiziki olarak asli mahiyetini kaybetmesine sebep olacak biçimde değişime uğramasından kaynaklanabilir.[201] Yani

---

197 **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 45.

198 "Taşıma hukukunda, taşıyıcının kendisine teslim edilen eşyayı hak sahibine tamamen veya kısmen teslim edememesi haline zıyaı, taşınan eşyada meydana gelen ve eşyanın değerinin düşmesine neden olan her türlü maddi kötüleşme ise hasar olarak nitelendirilir". Yargıtay 11. HD, 25.09.2019 tarihli, E. 2018/4421 K. 2019/5837 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

199 **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 79.

200 **ÜLGENER,** *Sorumsuzluk,* s. 66; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 74.

201 **YAZICIOĞLU**, *Hamburg Kuralları,* s. 74; **AKINCI,** *Mal Taşımacılığı,* s. 342; **OKAY,** s. 192. "…taşıyıcı kendisine teslim edilen saatlerin **taşıma sırasında nerede ve ne şekilde kaybolduğu** hakkında bir açıklamada bulunmamakta olup, aramaların devam ettiği yönünde beyanlarda bulunmaktadır. Bu suretle, gönderici davalı…'nın saat bakım ve tamir işiyle iştigali de nazara alması,

zıya, salt bir malın cismen yok olduğu (örneğin yandığı, çalındığı) halleri ifade etmez. Eşya cismen mevcut olsa dahi, ondan herhangi bir şekilde yararlanmak mümkün değilse, örneğin kırılmış veya bozulmuş ise o eşya yine zıyaa uğramış kabul edilir.[202]

Taşıyıcının eşyayı teslim etmek iktidarından yoksun duruma düşmesinin iradesi dışında olup olmadığı veya kanuni ya da haklı nedenlere dayanıp dayanmadığı zıya olgusu açısından bir rol oynamaz.[203] Başka bir ifadeyle, eşyanın zıyaa uğrayıp uğramadığı, bunun hangi sebepten kaynaklandığından, taşıyıcının kusurundan veya eşyanın zıyaa uğramasından dolayı sorumlu tutulup tutulamayacağından bağımsız olarak değerlendirilir.[204]

Eşyanın zıyaı, taşıyıcının onu gönderilene iade edememesi sonucunu doğurur. Eşya salt "geçici" bir süre için iade edilemiyorsa, esasen zıyaa uğramış sayılmaz. Bununla birlikte eşyanın iade edilemediği geçici süre, yok olmanın sonuçlarını doğuracak uzunluktaysa, zıya şartının gerçekleştiğinin kabul edilmesi gerekir.[205]

Eşyanın zıyaa uğramış sayıldığı (yok olmanın sonuçlarını doğuracak uzunluktaki) süre, TTK'da denizyolu taşımaları açısından teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün olarak öngörülmüştür (m. 1178/5). Karayolu taşımaları açısından ise taşıma süresini izleyen 20 gün içinde eşya teslim edilmezse ona zıyaa uğramış gözüyle

---

gönderilen saatleri taşırken gerekli dikkat ve özeni göstermesi gerektiğinden davalı kargo şirketinin ağır kusurlu olduğu kabul edilmelidir" Yargıtay 11. HD, 17.11.2016 tarihli, E. 2015/14092 K. 2016/8896 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[202] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 79.

[203] **ÇAĞA / KENDER,** s. 141.

[204] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 31; **ÇAĞA / KENDER,** s. 141.

[205] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 79.

bakılabilir (m. 874/1).[206] Bu şekilde eşyanın zıyaa uğramasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişiye seçme hakkı tanınmıştır.[207] Bu bakımdan öngörülen süre geçtikten sonra gönderilen, eşyayı teslim alarak geç teslimden kaynaklanan zararın karşılanması isteminde bulunabileceği gibi, eşyanın zıyaa uğramasından doğan zararın tazminini de talep edebilir. Burada eşyanın zayi olduğuna dair aksi taşıyıcı tarafından ispatlanamayan kesin bir karine söz konusudur. Taşıyıcı, öngörülen süre geçtikten sonra, eşyayı teslim edebilecek durumda olduğunu iddia ve ispat ederek seçme hakkının kullanılmasına engel olamaz.[208]

Sorumluluğu doğuran zarara sebebiyet veren unsurlardan biri de hasardır. Hasar, her ne sebeple olursa olsun, eşyanın maddi varlığının bozulması veya kötüleşmesi ve bu sebeple değerinin azalmasıdır.[209] Örneğin, eşyanın ıslanması, üstüne yabancı bir kokunun sinmesi, kısmen yanması veya lekelenmesi sebebiyle bir kötüleşme hasar olarak ifade edilir.[210] Ancak ifade edelim ki, kokma, ıslanma gibi geçici mahiyetteki kötüleşmeler, ancak kalıcı bir kıymet azalmasına sebep olduğu ölçüde hasar olarak

---

[206] CMR'de bu süre, eğer taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış bir süre varsa bu sürenin bitiminden itibaren 30 gün geçmişse; buna karşılık, öngörülmüş bir taşıma süresi yoksa eşyanın taşınmak üzere taşıyana tesliminden itibaren 60 gün geçtikten sonra hak sahibi kişi taşınan eşyaya zıyaa uğramış nazarıyla bakmaya ve zıya karinesine dayanmaya yetkili hale gelir (m. 20/1). Montreal Sözleşmesinde ise bu süre daha kısa (7 gün) tutulmuştur (m. 13/3).

[207] **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 75.

[208] **GASKELL,** Nicholas; "Damages, Delay and Limitation of Liability under the Hamburg Rules 1978", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** Antwerpen, 1994, s. 150. **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 75; **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 33.

[209] **SEVEN,** Vural; **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu,** Yetkin Yayınları: Ankara 2003, s. 85; **ÇAĞA / KENDER,** s. 141; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 82; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 76; **OKAY,** s. 192; **ÜLGENER,** *Sorumsuzluk,* s. 66; **SEKMEN,** s. 113; **ERDİL,** s. 224 vd.

[210] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 82. "…eşyanın kara taşıyıcısı durumunda bulunan davalı SDV Horoz Taş. A.Ş eşyanın kendisine teslimi sırasında koyteynerlerin delik olduğuna dair herhangi bir çekince koymaksızın eşyayı teslim aldığına ve varma yerinde de **eşyanın konteynerlerdeki delikler nedeniyle ıslanmasından dolayı hasarlandığı tespit edildiği**…" Yargıtay 11. HD, 25.11.2013 tarihli, E. 2013/4362 K. 2013/21355 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

değerlendirilir.[211] Bu sebeple eşyanın geç teslim edilmesi neticesinde maddi varlığı herhangi bir zarara uğramaksızın, salt piyasa değerinin düşmesi durumunda hasardan bahsedilemez.[212]

Hasar, eşyanın tamamında meydana gelebileceği gibi bir kısmında da meydana gelebilir.[213] Kısmi hasarda, hasar görmemiş kısmın değerinde de azalma meydana gelmişse, eşyanın tamamının hasara uğradığının kabulü gerekir.[214]

Eşyanın hasara uğradığı hallerde, gönderen veya gönderilen eşyayı o haliyle taşıyıcıdan teslim alır. Ancak eşyanın uğradığı hasar, onun ekonomik değerini tamamen veya büyük ölçüde kaybetmesi sonucunu doğurmuşsa, gönderenden eşyayı bu şekliyle geri alması talep edilmemelidir. Zira bir enkazı teslim almaya zorlamak, onu daha fazla mağdur edebilir.[215] Bu sebeple eşya, hasar neticesinde ekonomik değerini tamamen yitirmiş ya da asli niteliğini tümden kaybetmişse zıyaa uğradığı kabul edilmelidir.[216] Başka bir ifadeyle, eşyanın değerini sıfıra veya ona yakın nispette indiren hasarlar, zıya

---

[211] **SEVEN,** *Özen Borcu,* s. 85; **ÜLGENER,** *Sorumsuzluk,* s. 66; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 76 vd.; **ÇAĞA / KENDER,** s. 141. "Davacının ithal ettiği 50.000 torba şeker emtiasının Dunkırk Limanı'ndan Mersin Serbest Bölge Limanı'na taşınmasının davalı tarafından üstlenildiği, donatanı bulunduğu gemiyle yapılan taşıma sırasında **sintine suyunun sızması sonucu 2685 çuval şekerin zarara uğradığı, hasarlı şeker yükünün ithalinin gerçekleşmediği**, bu zarardan davalı tarafın sorumlu olduğu…" Yargıtay 11. HD, 27.12.2004 tarihli, E. 2004/3674 K. 2004/12918 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[212] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 35.

[213] "…davalıların yurtdışından Türkiye'ye taşıma işini üstlendikleri **makinede oluşan hasarın kısmi hasar olduğu**, tamir edilip kullanılmaya devam edildiği sabit olduğuna göre; davacı, taşımayı gerçekleştiren davalılara ancak gerçek zarar üzerinden kusurları oranında rücu edebilecektir". Yargıtay 11. HD, 17.10.2016 tarihli, E. 2016/7322 K. 2016/8158 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[214] **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 77; **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 35.

[215] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 82.

[216] **KARAN,** Hakan; **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules,** The Edwin Mellen Press: Lewiston 2004, p. 220; **SEVEN,** *Özen Borcu,* s. 85; **ÇAĞA / KENDER,** s. 141; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 74.

hükmündedir.[217] Bu duruma gıda maddelerinin çürümesi, cam eşyaların kırılması, şeker yükünün deniz suyuyla ıslanması, potasyum nitrat (güherçile) yükünün yırtık çuvallardan dökülerek sintine suyuyla karışması örnek olarak verilebilir.[218]

Taşıyıcı, eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan da sorumludur. Taşıyıcının gönderen ile yaptığı taşıma sözleşmesi, esas olarak ani edimli bir sözleşmedir; alacaklının menfaati, ancak eşya teslim yerinde alındığı gibi ve zamanında teslim edildiğinde tatmin edilmiş olur. Dolayısıyla eşyanın zamanında teslim edilmemesi taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmediğini gösterir.[219]

Eşya taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı eşyanın bir yerden diğerine nakledilmesini taahhüt etmenin yanı sıra, tesellüme yetkili kişiye tam ve sağlam olarak ve belirli bir süre içinde gecikmeksizin teslimi de üstlenir.[220]

Borçlar hukukunda gecikme, muaccel hale gelmiş ve ifası mümkün olan bir borcun zamanında ifa edilmemesini ifade eder. Bu yönde bir davranış, akde aykırılık oluşturur ve borçlunun temerrüdüne yol açar (TBK m. 112, 117). Taşıma hukukunda ise gecikme, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan borcunu, ifa etmesi gereken süre içerisinde yerine getirmemesidir. Başka bir ifadeyle gecikme, sözleşmenin diğer tarafının (gönderenin) taşıyıcının borcunu ifa etmesini beklemek hakkına sahip olduğu an ile bu borcun fiilen ifa edildiği an arasında geçen süreyi ifade eder. Şu halde gecikme, eşyanın

---

[217] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 82.

[218] **ÇAĞA / KENDER,** s. 141; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 74.

[219] **SÖZER,** Bülent; "Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu" *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 87, S. 3, 2013, s. 55; **GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku,* s. 267; **ERDİL,** s. 342.

[220] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 36.

gönderilene sözleşme hükümleri çerçevesinde teslim edilmesi gereken zamandan daha sonra teslim edilmesi olarak da tanımlanabilir.[221]

Taraflar sözleşmede bir teslim süresi belirlemişse eşyanın gecikmeksizin (zamanında) teslim edilip edilmediği, öncelikle bu süreye göre belirlenir. Sözleşmede bu şekilde bir teslim süresi öngörülmemiş olsa bile eşyanın belirli bir süre içinde varma yerine ulaştırılması gerekir.[222] Bu süre ise normal koşullar altında taşıma işinin tamamlanması ve teslimin gerçekleşmesi için somut olayın koşulları dairesinde makul olarak gereken süredir (TTK m. 873; m. 1178/4).[223]

Makul süre (*reasonable time*), taşıyıcının eşyayı taşınmak üzere teslim aldığı andan itibaren hesaplanır.[224] Makul sürenin hesaplanmasında somut olayın koşulları ölçüt teşkil eder. Bu bakımdan taşımanın yapıldığı güzergâh, bu güzergâhtaki hava ve

---

[221] **SÖZER,** *Gecikme,* s. 55; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 80. "Davacı vekili …taşımaya konu malların alıcısına sırasıyla 45 ve 82 gün gecikme ile teslim edildiğini, yükün alıcısına teslim edilebilmesi için müvekkilinin fazladan harcama yapmak zorunda kaldığını, yine geç teslim nedeniyle yükün alıcısının uğradığı zararı müvekkiline yansıttığını, müvekkilinin Kazakistan ve Rusya'ya yapacağı 400 adet taşımanın davaya konu **gecikme nedeni** ile iptal edildiğini, tüm bu nedenlerle müvekkilinin **zarara uğradığını,** oluşan zarardan davalı taşıyıcıların sorumlu bulunduklarını ileri sürerek…" Yargıtay 11. HD, 24.10.2019 tarihli, E. 2018/1770 K. 2019/6677 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 16.05.2020).

[222] **WILSON,** John F.; **Carriage of Goods By Sea,** 7. Edition, Pearson Longman: Harlow 2010, p. 15 vd.; **OKAY,** s. 214 vd.; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 85. "Davacı vekili, müvekkili şirkete ait emtianın İstanbul'dan Münih'e karayoluyla taşınması konusunda davalı taşıyıcı ile sözleşme akdedildiğini, **davalının makul süre içinde malı taşıma ve teslim yükümlülüğünü yerine getirmediği,** bu nedenle müvekkilinin 31. Uluslararası Ticaret Fuarına tam ekipmanla katılamayıp yeni stant malzemeleri ile ek ulaşım ve konaklama giderleri yapmak zorunda kaldığını ileri sürmüştür…Dava taşımanın geç yapılması ve ayrıca malın kaybedilmesi nedeniyle uğranılan zararın tahsili ve manevi tazminat istemine ilişkindir…davacı yeni stant malzemeleri temin etmek suretiyle zarara uğramış olup, ancak bu zararını geç teslim hükümlerine göre davalıdan isteyebilir" Yargıtay 11. HD, 14.12.2015 tarihli, E. 2015/6011 K. 2015/13460 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

[223] "…davalı taraf **taşımanın kararlaştırılmış ya da makul sürede tamamlanmadığını,** gecikme nedeniyle zarara uğradığını ve gecikmeden kaynaklanan zararını …gün içerisinde davacıya yazılı şekilde bildirdiğini kanıtlayamadığı…" Yargıtay 11. HD, 14.11.2016 tarihli, E. 2015/11604 K. 2016/8792 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

[224] **YAZICIOĞLU**, Emine; "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan,* C. 22, S. 2, 2002, s. 1047.

mevsim şartları, taşıma aracının teknik özellikleri gibi hususlar dikkate alınacaktır. Taşıyıcının eşyanın zamanında teslim edilmemesinde kusurunun bulunup bulunmadığına ilişkin sübjektif ölçütler, makul sürenin hesaplanmasında dikkate alınmaz.[225]

Eşyanın gecikmeli teslim edilmesine çeşitli sebepler yol açmış olabilir. Örneğin, taşıma aracının eşya yükleme yerine geç ulaşması, sefere geç başlaması, sefer sırasında rotadan sapması, sefer sırasında yoğun sis, şiddetli fırtına gibi olumsuz hava koşullarıyla karşılaşması, gecikmeye sebep olabilir. Geç teslimin sebebi, gecikmeye sebebiyet veren olayın ne zaman meydana geldiği ya da taşıyıcının bir kusurunun bulunup bulunmadığı gibi hususlar, eşyanın zamanında teslim edilip edilmediğinin değil, taşıyıcının bundan ileri gelen zarardan sorumlu tutulup tutulamayacağının tespiti açısından önem arz eder.[226]

Geç teslim neticesinde ortaya çıkacak zararlar da çeşitlilik arz eder. Ancak sebebi gecikme de olsa, eşyanın maddi varlığında bir kötüleşme, bozulma vücuda gelmiş ya da eşya tamamen veya kısmi olarak zıyaa uğramışsa, söz konusu zarar zıya ya da hasar

---

[225] **YAZICIOĞLU,** *Geç Teslim,* s. 1045. "…somut olayda yazılı bir taşıma sözleşmesi ve kararlaştırılmış bir teslim süresinin bulunmadığını, 3 parsiyal taşımada taşıma süreleri CMR 19. maddesi gereğince "taşıma sırasındaki şartlara göre taşıyıcının basiretli davranıp davranmadığına" göre tespitinin gerektiği, **parsiyal taşıma olduğundan araç yükünün dolması için 3-4 gün beklemenin normal olduğu, 08.09.2010 tarihi arife günü olmak üzere 09.09.2010-12.09.2010 tarihleri arasının Ramazan Bayramı'na denk gelmesi nedeniyle taşıyıcının 5 gün gümrük işlemlerinde ve çıkışlarda aksama yaşamasının doğal olduğu, kara trafiğinde Avrupa'da hafta sonu ağır vasıtaların seyredememesi ve kanuni zorunluluk olan takometre kontrolü sonucu sürücünün dinlendirilmesi şartları göz önünde tutularak bu taşımanın 15-16 günde yapılmasının makul olduğu,** buna göre 01.09.2010 tarihinde başlayan ve 10 günde yapılan taşımaya davalının geç teslim iddiası bulunmadığından taşıyıcıya 6.776,35 TL + 575,37 TL navlun ücretinin, 04.09.2010 tarihinde başlayan ve ... plakalı araçla 16 günde yapılan taşımada davalı taraf gecikme iddiasında bulunmakla birlikte alıcı firma tarafından davalıdan bir ceza/tazminat talebi dolayısıyla zarar söz konusu olmadığından taşıyıcıya 1.924,10 TL navlun ücretinin davacıya ödenmesi gerektiği…" Yargıtay 11. HD, 08.05.2014 tarihli, E. 2013/2141 K. 2014/8767 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

[226] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 43.

olarak nitelendirilir. Bu anlamda gecikme zararı ile ifade edilen, eşyanın maddi varlığında bir bozulma veya kötüleşme meydana gelmeksizin ortaya çıkan iktisadi mahiyetteki kayıplardır. Örneğin, mahrum kalınan kar, eşyanın piyasa değerinin düşmesi, eşyanın korunması için yapılan masraflar, gümrük vergilerinin artması, ikame mal alınmak zorunda kalınması durumunda mal bedeli, gönderilenin üçüncü kişilerle yaptığı akitten kaynaklanan borcunu geç teslim sebebiyle ifa edememesi gibi zararlar, saf gecikme zararları olarak nitelendirilebilir.[227]

Eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme, eşyanın gönderilene gecikmeli tesliminden ayrı bir sorumluluk sebebi oluşturur.[228] Taşıyıcının eşyanın gönderilene geç tesliminden doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için gecikmenin, eşyanın taşıyıcının fiili hâkimiyeti altında bulunduğu sırada gerçekleşen bir olay sebebiyle ortaya çıkması aranır.[229]

2.2.2 Zararı Ortaya Çıkaran Olay, Eşya Taşıyıcının Fiili Hakimiyetinde İken Meydana Gelmeli

Taşıyıcının eşyayı koruma ve zamanında teslim etme borcunun (asli edim borcunun) başlangıç ve bitiş anı, taşıyıcının eşyayı hangi süreler içerisinde fiili hâkimiyetinde tutarak eşyayı koruması ve teslim etmesi gerektiği ve asli edim borcuna aykırılık halinde taşıyıcının sorumlu tutulup tutulmaması bakımından önem taşır. Asli edim

[227] **YAZICIOĞLU,** *Geç Teslim,* s. 1054.

[228] **TAŞKIN,** Melda; "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu" *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 15, S. 2, 2016, s. 688; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 80.

[229] **TAŞKIN,** s. 688.

borçlarına aykırı davranış, eşya taşıyıcının fiili hakimiyetinde iken gerçekleşmemişse taşıyıcı sorumlu tutulamaz.[230]

Asli edim borcunun başlangıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı zamandır. Bu sebeple taşıyıcının eşyayı koruma ve zamanında teslim etme borcundan doğan sorumluluğu taşıma sözleşmesinin kurulduğu anda hemen başlamaz.[231] Sorumluluk eşyanın teslim alındığı anda başlar, eşyanın teslimiyle sona erer. Başka bir ifadeyle taşıyıcının sorumlu tutulduğu zaman aralığı, eşyanın teslim alındığı anla teslim edildiği an arasındaki süredir.[232] Bu süre içerisinde eşya, taşıyıcının muhafazasında sayılır.

Teslim alma ve teslim etme işlemleri de taşıyıcının sorumlu tutulduğu fiili hâkimiyet süresine dâhildir. Bu açıdan eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması ve gönderilene teslim edilmesi işlemleri esnasında zarara sebep olan bir olay (*event*)[233] meydana

---

[230] **KIRAN,** Süleyman; **Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşıması,** Adalet Yayınevi: Ankara 2015, s. 50. "Her ne kadar, davalı tarafça adresin açık olarak belirtilmemesi nedeniyle alıcının bulunamadığı savunulmuşsa da anılan hüküm gereğince davacıdan talimat alınması gerekmektedir. Ayrıca, davalı eşyanın deposunda muhafaza edildiğini beyan etmiş ise de eşyanın zilyetliğinde bulunduğuna veya davacıya teslim edildiğine yönelik bir delil dosyaya sunmamıştır. O halde, davalı taşıyıcının 6102 sayılı TTK'nın 875. maddesi uyarınca **eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olduğu**…" Yargıtay 11. HD, 09.05.2018 tarihli, E. 2016/11300 K. 2018/3394 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

[231] **LİBOUTON,** Jacques; "Liability of the CMR Carrier in Belgian Case Law (Art.17, 18, 19, 20)", **International Carriage of Goods By Road (CMR),** (General Editor Jan Theunis), Lloyd's of London Press: London, 1987, s. 79; **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 50.

[232] "Malların teslim alındıkları andan, teslim edildikleri ana kadar geçen süre içinde uğradıkları ziya ve hasar nedeniyle doğacak zarardan taşıyan sorumludur" Yargıtay 11. HD, 15.05.1984 tarihli, E. 1984/2559, K. 1984/2851 sayılı kararı. www.kazancı.com (Erişim: 10.02.2020). "Taşıyanın, malın zıya ve hasarından doğan sorumluluğu malın kendisi veya kendi adına o malı teslim almaya yetkili temsilcisi tarafından teslim alınması ile baslar ve teslim etmesine kadar devam eder". Yargıtay 11. HD'nin 05.12.1985 tarihli, E. 1985/6758, K. 1985/6661 sayılı kararı. www.kazancı.com (Erişim: 17.02.2020).

[233] Uluslararası sözleşmelerde "kaza" (*accident*) kavramı yerine, her türlü hadiseyi içerebilecek ve geniş yorumlanabilecek "olay" (*event*) kavramı tercih edilmektedir. Buna örnek olarak Varşova Sözleşmesi m. 18/1 hükmü verilebilir: "The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the **event which caused the damage** so sustained took place during the carriage by air". Öğretide, kaza kavramı yerine olay kavramının tercih edilmesinin sebebi olarak, "olay" kavramının "kaza" kavramına nazaran daha kuşatıcı ve

gelmişse, diğer şartların da gerçekleşmesi koşuluyla taşıyıcı ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulur.[234] Sözgelimi, gönderen ile taşıyıcı 15.350 adet mermer taşının taşınması konusunda taşıma sözleşmesi akdetmiş; yükleme, istif ve boşaltmanın taşıyıcının yükümlülüğünde olduğunu kararlaştırmışlardır. Bunun üzerine taşıyıcı gönderenden mermer taşlarını teslim almak için gönderenin işyerine gitmiş ve yükleme, istif işlemlerini başlatmıştır. Ancak istiflemedeki yanlışlık sonucu 370 adet mermer taşı düşerek kırılmıştır. Bu durumda taşıyıcı sorumlu tutulur; zira teslim alma işlemiyle fiili hâkimiyet süreci başlamıştır.

Kaldı ki, yükleme, istif ve boşaltma gönderenin yükümlülüğünde olsa dahi, taşıyıcının eşyayı gözetim yükümlülüğü bu durumda da devam ettiğinden yine sorumluluğundan söz edilecektir.[235] Teslim alma, taşıma sözleşmesine konu eşyanın taşıyıcı tarafından kabul edilerek üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyetliğin elde edilmesini ifade eder.[236] Bunun için, iki taraflı bir hukuki muamele olarak zilyetliğin devri gerekir. Zilyetliğin devri açısından belirleyici unsur, eşyanın taşıyıcının etki ve kontrol alanına girmesi, başka bir ifadeyle taşıyıcının eşya üzerindeki fiili hâkimiyetinin başlamasıdır. [237]

---

kapsayıcı mahiyette olması gösterilmektedir (**GOEDHUIS,** Daniel; **National Air Legislations and The Warsaw Convention,** Martinus Nijhoff: The Hague 1937, p. 201).

[234] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 46.

[235] "Her ne kadar durumun gereğinden veya ticari teamülden, aksi anlaşılmadıkça, gönderen eşyayı istiflemekle yükümlü kılınmış olsa da taşıyıcının eşyayı gözetim yükümlülüğü bu durumda dahi devam etmektedir". Yargıtay 11. HD, 13.09.2017 tarihli, E. 2016/7258 K. 2017/4332 sayılı kararı. www.kararara.com (Erişim: 17.05.2020).

[236] **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 90; **TAŞKIN,** s. 689.

[237] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 47.

Sözgelimi, taşıyıcının, taşımasını yapmak üzere gittiği fabrikadan cam porselenleri teslim almasından önce gönderenin çalışanlarının hatası sonucunda cam porselenlerin kırılmasıyla ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumlu tutulamaz. Zira cam porselenler taşıyıcının etki ve kontrolü alanına girmemiş, başka bir ifadeyle taşıyıcı cam porselenleri fiili hâkimiyeti altına almamıştır. Buna karşılık, taşıyıcı gönderenden cam porselenleri teslim almış, taşıta yüklemiş ve fabrikadan çıkmak için hareket etmiş, ancak araç daha fabrikadan çıkmadan taşıt sürücüsünün dikkatsizliği sebebiyle taşıtın fabrikadaki gönderene ait başka bir taşıta çarpması sonucunda cam porselenlerin kırılmasıyla ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumludur. Çünkü burada taşıyıcı, cam porselenleri teslim almıştır; eşya artık taşıyıcının gözetim ve denetimi altındadır. Taşıyıcının gönderene ait fabrikadan çıkmamış olması önem arz etmez.

Taşıyıcının fiili hakimiyeti kazanma iradesi yoksa taşıma hukuku anlamında teslim gerçekleşmediğinden taşıyıcının sorumlu tutulmasından bahsedilemez.[238] Eşyanın zilyetliği, dolaylı veya doğrudan taşıyıcıya ya da taşıyıcı yardımcısına gönderen tarafından devredilmektedir. Bu bakımdan asli edim borcunun başlangıcı için eşyanın teslimi, eşyanın taşıyıcının fiili hâkimiyetine bırakılması, iktidarı sağlayan araçların teslimi veya zilyetliğin dolaylı teslimi olarak sayılan zilyetliğin nakli çeşitlerinden herhangi biri ile gerçekleşebilmektedir.[239]

Taşıyıcının asli edim borcunun sona erebilmesi için, taşıma sözleşmesine konu eşyanın teslim için arz edilmesi ve kural olarak gönderilen tarafından teslim alınmış

[238] **SÖZER,** Bülent; "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler Ve Görüşler- Karayolu, Denizyolu Ve Havayolu ile Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme (Meseleler Ve Görüşler)", *BATİDER,* C. 14, S. 2, 1984, s. 91.

[239] **KAYA,** s. 241; **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 52.

olması gerekir.[240] Dolayısıyla karşılıklı birbirine uygun irade beyanıyla yapılmış bir teslim geçerli kabul edilecektir.[241] Gönderilenin bilgisi olmaksızın deposunun veya işyerinin önüne bırakılan eşya teslim edilmiş sayılmaz; bu halde taşıyıcının eşyayı koruma borcu devam eder.[242]

Teslim etmede boşaltmanın kim tarafından yapılacağı hususu, teslimin yapıldığı an açısından önem arz eder. Eğer boşaltma taşıyıcının yükümlülüğündeyse, taşıma aracından eşyanın boşaltılmasıyla birlikte taşıyıcının sorumluluğu sona erer. Buna karşılık boşaltma gönderilenin yükümlülüğündeyse, aracın boşaltma yerine yanaştırılması ve boşaltmaya hazır hale getirilmesiyle birlikte taşıyıcının sorumluluğu sona erecektir.[243]

Öte yandan taşıma esnasında meydana gelen bir kaza, taşıyıcının taşınan eşya üzerindeki fiili hâkimiyetini sona erdirmez. Başka bir ifadeyle taşıyıcının eşya üzerindeki fiili hâkimiyeti kazadan sonra da devam edeceğinden kaza sonrasındaki zararlardan da sorumlu tutulabilir. Sözgelimi, metal aksesuar satışı yapan bir firmanın aksesuarları İngiltere'ye göndermek üzere anlaştığı taşıyıcının taşıma esnasında kaza yapması sonucunda etrafa saçılan aksesuarlar kaybolmuşsa, kaybolan aksesuarlardan doğan zarardan taşıyıcı sorumlu tutulur. Zira taşıyıcının kazadan sonra da aksesuar üzerindeki fiili hâkimiyeti, yani bakım ve gözetim görevi devam etmektedir.[244]

---

[240] **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 55.

[241] **KAYA,** s. 243.

[242] **YÜCE,** A. Alber; "CMR ve TTK'da Taşıyıcının Sorumluluğu ile Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi" *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 7, S. 3-4, 2012, s. 176; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 55.

[243] **KAYA,** s. 243.

[244] "Davacı vekili, müvekkili şirkete 0001-0410-03867846 numaralı Sigorta Poliçesi ile sigortalı bulunan Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.'ye ait araç parçası emtiasının Budapeşte/Macaristan'dan İstanbul-

2.2.3 Kusursuzluk İspatlanamamalı

2.2.3.1 Sorumluluk Açısından Kusur Şartı

Taşıma hukukunda taşıyıcının eşyanın zıyaa uğraması ve/veya hasar görmesi ya da geç tesliminden doğan zararlardan sorumluluğu kusur sorumluluğudur. Bu sebeple zıya, hasar ve geç teslimden kaynaklanan zararda taşıyıcının veya yardımcılarının kusuru bulunmuyorsa taşıyıcının sorumluluğuna gidilemez.[245]

Taşıyıcının ya da yardımcılarının meydana gelen zararda kast ve ihmallerinin olmadığını ispat etmesi gerekir. Zira hasar, zıya ya da geç teslime sebebiyet veren olayın, taşıyıcının fiili hâkimiyeti altındayken meydana gelmesi halinde, zararın taşıyıcının veya yardımcılarının kusurundan ileri geldiği ve taşıyıcının meydana gelen bu zarar sebebiyle sorumluluğunun bulunduğu bir karine teşkil eder.[246] Bu bakımdan

---

Türkiye'ye İF 45 KYT/İF 72 KYT plakalı araç ile taşınması sırasında aracın kaza yaptığını, palet halinde araçta bulunan emtiaların bir kısmının hasarlandığını, bir kısmının da kaza yerine dağılması nedeniyle kaybolduğunu, müvekkilinin sigortalısına 89.021,42. TL ödeme yaptığını ileri sürerek hasardan sorumlu olan davalılardan bu bedelin rücuen tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir… Somut uyuşmazlıkta, meydana gelen kazada davalı taşıyıcıların sürücüsünün kusursuz olduğu, kusurun tamamen karşı araç sürücüsünde bulunduğuna göre, CMR m. 17/2 uyarınca davalı taşıyıcıların kaza sebebiyle hasarlanan emtiadan dolayı sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Ancak, **kazadan sonra bir kısım emtianın da kaybolduğu anlaşılmakta olup, davalı taşıyıcıların kaybolan emtiaya ilişkin gerekli güvenlik önlemlerini alma ve nezaret görevi kazadan sonra da devam ettiğinden kaybolan emtia yönünden sorumluluğu bulunmaktadır**". Yargıtay 11. HD, 02.12.2019 tarihli, E. 2018/2896 K. 2019/7686 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

245 **ÇAĞA,** Tahir; ''Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair'', **Ticaret ve Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara 1988, s. 177; **ÖZDEMİR,** s. 131. "…meydana gelen kazada davalı taşıyıcıların sürücüsünün kusursuz olduğu, kusurun tamamen karşı araç sürücünde bulunduğuna göre, CMR m. 17/2 uyarınca davalı taşıyıcıların kaza sebebiyle hasarlanan emtiadan dolayı sorumluluğundan bahsedilemeyecektir". Yargıtay 11. HD, 02.12.2019 tarihli, E. 2018/2896 K. 2019/7686 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

246 **SEVEN,** *Özen Borcu,* s. 81; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 94.

taşıyıcının bu karineyi çürütememesi, yani kusursuzluğu ispatlayamaması durumunda zarardan sorumluluğu söz konusu olacaktır.[247]

Taşıyıcının zarardan sorumlu tutulabilmesinin bir şartı olan kusur (*culpa*) kavramı, hukuk düzeni tarafından hoş görülmeyip kınanan davranış şeklini ifade eder.[248] Kusur, kişinin hukuka aykırılık (*illicitium*) oluşturan sonucu önceden tasarlayarak ve bu sonucun meydana gelmesini göze alarak veya isteyerek davranması ya da hukuka aykırılık teşkil eden sonucu önlemek için gerekli dikkat ve özeni göstermemesidir.[249] Şu halde kusur, bir hareket tarzının, belirli koşullar altında kişilerden beklenen ortalama hareket tarzına uygun olmaması, bu ortalama (makul) hareket tarzından ayrılma halidir.[250]

Kusur; i) zararlı sonucun doğumunu isteyerek ve bilerek davranmak (kast), ii) zararlı sonucu istememekle birlikte bu sonucun meydana gelmemesi için gereken özen ve dikkati göstermemek (ihmal) şeklinde ortaya çıkabilir.[251] Sonucu istemek ve bilmek

---

[247] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 59; **BÄCKDÉN,** § 2.6; **SEVEN,** *Özen Borcu*, s. 81; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 95. "İspat külfeti bakımından öncelikle gönderen veya gönderilenin taşıma konusu eşyanın taşıyana tam ve her türlü ayıptan ari olarak teslim olunmasına rağmen, bu eşyanın gideceği yere aynı şekil ve vasıfta varmadığını ispat etmesi halinde hasarın taşıyıcının kusur ve hatasından ileri geldiğinin ispat edilmesine gerek yoktur. Taşıyıcının sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olmakla birlikte, genel kurallara aykırı olarak, ispat yükü tersine çevrilmiştir. **Hasardan kaynaklı zarar nedeniyle sorumlu olmadığını savunan taşıyan, bu hasar sebebiyle kendisine atfı kabil bir kusurun bulunmadığını ispat etmelidir**". Yargıtay 11. HD, 25.02.2015 tarihli, E. 2015/817, K. 2015/2126 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.02.2020).

[248] **ANTALYA,** Gökhan; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. V / 1, 2,** 2. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019, s. 67; **BAŞ,** Büşra, "Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Unsuru" *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 92, S. 4, 2018, s. 224.

[249] **SCHWARZ,** Andreas B.; **Borçlar Hukuku Dersleri, C. 1,** çev. Bülent Davran, İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1948, s. 108; **OĞUZMAN,** M. Kemal / **ÖZ,** M. Turgut; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. II,** 10. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2012, s. 52; **TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP,** s. 874.

[250] **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 46.

[251] **KANETİ,** Selim; "Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi", **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu,** İstanbul 1980, s. 40; **HATEMİ,** Hüseyin / **GÖKYAYLA,** Emre; **Borçlar Hukuku: Genel Bölüm,** 3. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2015, s. 146

olmak özere iki unsurdan oluşan kast, doğrudan ve dolaylı kast olmak üzere iki şekilde ortaya çıkar. Dolaylı kastta davranışın neticesi öngörülmekte, buna karşılık hukuka aykırı sonuç açıkça istenmemekte, fail tarafından bu netice göze alınmaktadır.[252]

İhmal ise davranışın öngörülüp öngörülmemesine göre ikiye ayrılır. Fail davranışının neticesini muhtemel görmekle birlikte, bu neticenin meydana gelmeyeceğini umarak bu hukuka aykırı neticeyi önlemek için gereken iradeyi göstermezse, bilinçli ihmal söz konusu olur.[253]

Bilinçli ihmal, hem ağır ihmal (*culpa lata*) hem de hafif ihmal (*culpa levis*) açısından söz konusu olabilir.[254] Aynı şart ve durumlarda her makul (ortalama) insanın sergileyeceği en basit özen ve dikkatin dahi gösterilmemiş olması halinde ağır ihmalden; bu şekilde değerlendirilemeyecek diğer kusurlu hareketlerde ise hafif ihmalden söz edilir.[255]

Taşıyıcı, gerek doğrudan ya da dolaylı kast, gerek bilinçli ya da bilinçsiz ihmal neticesinde ortaya çıkan zararlardan sorumludur. Yukarıda da ifade edildiği üzere, taşıyıcının meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmaması için, kast veya ihmal derecesinde bir kusurunun olmadığını ispat etmesi gerekir.[256]

---

vd.; **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 46 vd.; **ANTALYA,** s. 73 vd.; **SCHWARZ,** s. 109 vd.; **OĞUZMAN / ÖZ,** *C. II,* s. 54 vd.; **GÖLCÜKLÜ,** *Montreal Sözleşmesi,* s. 145.

[252] **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 47.

[253] **KANETİ,** s. 52 vd.; **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 49.

[254] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 59.

[255] **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 54 vd.

[256] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 64.

2.2.3.2 Özen ve Dikkat Yükümü Çerçevesinde Kusurun Tespiti

Taşıyıcı hasar, zıya ya da geç teslimin tedbirli bir taşıyıcının (*a diligent carrier*) özen ve dikkati ile bile önlenemeyecek sebeplerden ileri geldiğini ispatladığı takdirde ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulmaz. Bu çerçevede taşıyıcı kusursuzluğunu ispat edebilmek için, tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özen ve dikkati sergilediğini ortaya koymalıdır.[257]

Taşıyıcıya yüklenen ve ihlal edildiğinin ortaya çıktığı hallerde vaki zarardan taşıyıcının sorumlu tutulmasına sebep olan özen ve dikkat yükümü, eşyanın taşıyıcının fiili hâkimiyeti altına girmesi ile başlar ve eşyanın onun fiili hâkimiyetinde kaldığı sürece devam eder. Taşıyıcı, bu süre içerisinde eşyayı gerektiği şekilde muhafaza etmek ve zamanı geldiğinde varış yerine ulaştırmakla yükümlü hale gelir. Dolayısıyla taşıyıcının eşyanın korunması ve zamanında teslim edilmesi hususunda gerekli özen ve dikkati göstermemesi, başka bir ifadeyle kendisinin ve yardımcılarının söz konusu tedbirlere ilişkin kusurlu davranması onu sorumlu hale getirir.[258]

Taşıyıcının özen yükümünün ifa edilmiş sayılabilmesi için, hasar, zıya ya da gecikme kaynaklı zararın önlenmesi için salt alelade tedbirlerin alınmış olması yeterli değildir. Aksine zararın önüne geçilmesi için gereken makul surette tüm tedbirler, eksiksiz alınmalıdır; yani azami özenin gösterilmiş olduğu ortaya konulmalıdır.[259] Nitekim

---

[257] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 64. "…taşımacının ve adamlarının tedbirli bir taşımacıdan beklenen dikkat ve özeni fiilen göstermesine rağmen olaydan kaçınamayacaklarının anlaşılmasına göre…" Yargıtay 11. HD, 19.11.2018 tarihli, E. 2017/2300 K. 2018/7150 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

[258] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 60.

[259] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 90. "…**taşıyanın tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen ve dikkat yükümlülüğünü yerine getirmediği**, TTK m. 1178'e göre gönderilene usulüne uygun teslim yapılmadığı, TTK m. 1179'a göre taşıyanın ve onun adına hareket eden adamlarının somut olaydaki fiili taşıyanın, ağır bir kusurunun pervasızca bir davranışının bu zarara sebebiyet verdiği…" Yargıtay 11. HD, 12.07.2017 tarihli, E. 2016/3125 K. 2017/4094 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

kanun koyucu da taşıyıcıya yüklenen özen yükümünü ifade ederken "en yüksek özen" (*grosse sorgfalt*) ibaresini tercih etmiştir (TTK m. 876).

Taşıyıcı, özen yükümüne aykırı kendi kusurlu davranışları dışında fiili taşıyıcının, yardımcılarının ve hizmetinden yararlandığı diğer kişiler ve taşıma faaliyetinde kullanılan aracı kiralayan kişinin kusurlarından da sorumludur.[260] Bu bağlamda, taşıyıcının sorumlu olduğu kişilerin kusurlu olup olmadıklarının tespitinde de tedbirli bir taşıyıcının özen ve dikkati göz önünde bulundurulur.[261]

Tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özen ve dikkatin kapsam ve derecesi, öncelikle kanun ve sözleşme hükümleri ile dürüstlük ilkesi çerçevesinde tespit edilir. Kavramın içinin doldurulması açısından ise, tedbirli bir taşıyıcının sergilemesi gereken özen ve dikkat kapsamında taşıyıcıya tahmil olunan yükümlülüklerin belirlenmesi gerekir. Bu yükümlülükler, borcun konusunu oluşturan taşıma faaliyetinin gerektirdiği özen çerçevesinde belirlenir. Başka bir ifadeyle, tedbirli bir taşıyıcıya tahmil olunan özen yükümünün derecesi, dolayısıyla bu kapsamdaki yükümlülükleri, taşıma faaliyetinin icrasının gerektirdiği ehliyet, bilgi ve tedbirler temelinde somutlaştırılmakta, taşıyıcının subjektif durumu dikkate alınmamaktadır. Bu sebeple, örneğin taşıyıcının büyük ya da küçük bir işletme olması gibi subjektif nitelikleri, özen yükümünün kapsam ve derecesi açısından bir fark oluşturmaz.[262]

---

[260] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 90 vd.

[261] **SEVEN,** *Özen Borcu*, s. 111; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 96; **ÇAĞA / KENDER,** s. 137. "Taraflar arasındaki sözleşmede fios şartı bulundurularak yükleme, boşaltma ve istif işleri yük ilgililerine bırakılmışsa da, kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine göre yapılmasına nezaret etme yükümlülüğü bulunduğundan mahkemece bu husus dikkate alınarak **zarardan sorumlu kişilerin kusur durumunun tespit edilmesi gerektiği gözetilmelidir**". Yargıtay 11. HD, 19.11.2014 tarihli, E. 2013/15039 K. 2014/17925 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

[262] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 65.

Taşıyıcıya tahmil olunan özen ve dikkat, dolayısıyla bu çerçevede taşıyıcıya yüklenen yükümlülükler, zarara sebep olan olayın ve neticelerinin önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasına ilişkindir. Taşıyıcının zararı ortaya çıkaran olayı ve bunun neticelerini önlemek için alması gereken tedbirler belirlenirken somut durumun koşulları dikkate alınmalı ve taşımacılık teamülleri (örneğin, denizcilik teamülleri) göz önünde tutulmalıdır.[263]

Bu bakımdan taşınan eşyanın miktarı, cinsi, diğer özellikleri ile değeri, taşıma aracının ve yolculuğun özellikleri, araçtaki diğer eşyaların etkisi ve hava şartları gibi etkenler belirleyici olacaktır.[264] Çünkü zararı ortaya çıkaran olayın ve neticelerinin önlenmesi için alınması gerekli tedbirlerin somut durumun koşulları dikkate alınmaksızın bütünüyle objektif bir değerlendirmeyle tespit edilmesi ve bu tüm tedbirlerin alınmasının aranması, taşıyıcıyı kusursuzluk ile birlikte zararın mücbir bir sebepten ya da tesadüfi bir olaydan ileri geldiğini ispat etmek zorunda bırakır ki, bu durum pozitif düzenlemeyle bağdaşmaz.[265] Bu sebeple taşıyıcıya tahmil olunan özen yükümünü yerine getirdiğinin kabulünde, zararı doğuran olayın ve neticelerinin önlenebilmesi açısından gerekli ya da akla gelen tüm tedbirlerin alınması aranmamalı, zarara sebep olan olay ve neticelerini önlemeye elverişli olan ve alınması haklı ve makul surette beklenebilecek tedbirlerin alınmış olması yeterli görülmelidir.[266] Haklı ve makul surette beklenebilecek tedbirler ise, aynı koşullar altında zarara sebep olan olayı

---

[263] **KENDER,** Rayegân; "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara 1984, s. 80; **ÇAĞA / KENDER,** s. 138.

[264] **KENDER,** s. 80; **KARAN,** *The Carrier's Liability,* s. 281; **AKINCI,** *Navlun Mukaveleleri,* s. 243.

[265] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 66.

[266] **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 96; **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 66.

ve neticelerini önlemek üzere tedbirli bir taşıyıcının öngörebileceği ve uygulayabileceği tedbirlerdir.[267]

Zararı doğuran olayı ve neticelerini önlemek bakımından elverişli bir tedbirin, alınması haklı ve makul surette beklenebilecek tedbir mahiyetinde olup olmadığı belirlenirken, araç-amaç ilişkisi dikkate alınmalıdır.[268] Araç-amaç ilişkisi göz önünde bulundurulurken bu ilişkinin her iki boyutunun da değerlendirilmesi gerekir. Bunlardan risk-tehlike boyutu, tedbirin taşıma aracında bulunanlar açısından oluşturduğu risk ya da tehlike halidir. Tedbir taşıma aracındaki kişiler ile diğer eşyaların güvenliğini tehlikeye atmaktaysa, makul surette beklenebilen bir tedbirden bahsedilemeyecektir. Ekonomik boyuta göre ise, tedbirin sebebiyet vereceği gider ve masraflar ile ulaşılmak istenen amaç arasında ölçülü bir ilişkinin olması gerekir. Başka bir ifadeyle tedbirin maliyeti, önlenmek istenen zararın boyutundan fazlaysa, söz konusu tedbir alınması makul surette beklenebilecek bir tedbir niteliğinde kabul görmez.[269]

2.2.4 İlliyet Bağı

Bir sonucu, olayların olağan akışına ve hayat tecrübelerine göre, temel eğilimi ve mahiyeti itibariyle vücuda getirmeye genel olarak elverişli olan veya bu sonucun

---

[267] **TESTER,** Rex C.; **Aviation Practical Guides Air Cargo Claims,** LLP: London 1998, p. 74; **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 66.

[268] **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 99. "Taşıyıcı somut olaydan kaçınabilmek için tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özeni fiilen gösterdiğini ispatlamadıkça sorumluluktan kurtulamayacaktır. Yani **taşıyıcı, bir olayın görünüşte kaçınılmazlığından bahisle sorumlu olamayacağını ileri süremez, aksine bu olaydan kaçınabilmek için tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özeni gösterdiğini ispatla mükelleftir.** Doktrinde, taşıyıcının hiçbir surette taşıttaki arızalara dayanamayacağı, en üst düzeyde özeni göstermiş olup olmadığının fark etmeyeceği, arıza kavramının geniş yorumlanması gerektiği, aracın hareketini sağlayan parçalardaki arızalar ile taşınan yükün güvenliğini sağlayan parçaların hepsinin arıza kavramı içinde kaldığı kabul edilmektedir. Bu suretle, olaydaki fren patlaması sonucu oluşan teknik arızanın, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayacağının kabulü gerekir". Yargıtay 11. HD, 23.05.2012 tarihli, E. 2012/4427 K. 2012/8629 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.05.2020).

[269] **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 67.

gerçekleşme olasılığını objektif olarak artırmış bulunan zorunlu koşul ile söz konusu sonuç arasındaki bağ, illiyet bağı (*nexus causalis / Kausalität*) olarak ifade edilmiştir.[270] Kısaca illiyet bağı, bir sonucu ortaya çıkaran fiil ile o sonuç arasındaki ilişkidir.[271]

Taşıma hukukunda da, illiyet bağının varlığı, taşıyıcının sorumluluğu açısından gerekli unsurlardan birini teşkil eder.[272] Olay ile zarar arasında illiyet bağı kurulmamışsa taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez.[273] Taşıyıcının eşyanın hasarı, zıyaı ya da geç teslim edilmiş olmasından doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bizzat taşıyıcının veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışının sonucunda ortaya çıkmış olması gerekir. Yani taşıyıcının veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışı ile ortaya çıkan zarar arasında illiyet bağı bulunmalıdır.[274]

Taşıyıcının meydana gelen zararı öngörüp öngörmemesi, nedensellik ilişkisinin kurulması açısından bir önem taşımaz. Fiil, söz konusu zararı meydana getirebilecek yeterlilikte ise, nedensellik ilişkisinin kurulabileceği karinesinin varlığından bahsedilir.[275]

Bazı hallerde illiyet bağı mevcut olsa dahi, daha kuvvetli olan mücbir sebep, üçüncü kişinin kusuru veya zarara uğrayanın kusuru illiyet bağını tamamen veya kısmen

---

[270] **EREN,** Fikret; **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi,** Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları: Ankara 1975, s. 52.

[271] **TÜRK HUKUK LÜGATI,** 4. bs., Türk Hukuk Kurumu: Ankara 1991, s. 159.

[272] **SEVEN,** *Gönderilen,* s. 86; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 92 vd.

[273] **EREN,** *İlliyet Bağı,* s. 2; **OĞUZMAN / ÖZ,** *C. II,* s. 44; **AKSOY,** s. 177.

[274] **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 93; **TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP,** s. 762; **EREN,** *İlliyet Bağı,* s. 2; **AKSOY,** s. 177.

[275] **OĞUZMAN / ÖZ,** *C. II,* s. 47.

kesebilir.[276] İlliyet bağını kesen bu sebeplerden mücbir sebep (*vis maior / höhere Gewalt*) öngörülemeyen, karşı koyulamayan ve kişinin kusurunu barındırmayan bir olayın meydana gelmesidir.[277] Başka bir ifadeyle mücbir sebep, önceden nazara alınmasına ve bunun sonucu olarak bertaraf edilmesine olanak bulunmayan ve harici bir tesirden ileri gelir.[278] Mücbir sebep, meydana geldiği takdirde borcun ihlaline mutlak şekilde yol açan olağandışı olaylardır.[279] Bu olay, deprem, kasırga gibi doğal afet ya da sosyal bir hadise şeklinde olabileceği gibi, beşeri bir davranış da olabilir.[280]

Burada, tüm dünyada olduğu gibi ticari faaliyetlerde de etkisini gösteren COVID-19[281] salgınının mücbir sebep kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışılabilir. Salgın[282], genellikle başlı başına borcun ifasına engel teşkil edecek nitelikte bir olay olarak değerlendirilmemekle birlikte, salgın sebebiyle alınan ihracat yasağı, bazı işyerlerinin kapatılması, karantina ya da sokağa çıkma yasağı gibi önlemler, borcun ifasına engel teşkil edebilir. Bu anlamda taşıyıcı da taşıma sözleşmesini hiç veya gereği gibi ifa edemeyebilir. Bu önlemlerin mücbir sebep kapsamında olup olmadığının

---

[276] **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 81; **ZEYNELOĞLU,** s. 196; **EREN,** *İlliyet Bağı,* s. 174.

[277] **TAHİROĞLU,** Bülent; **Roma Borçlar Hukuku,** Der Yayınları: İstanbul 2018, s. 70; **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 464; **GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku,* s. 80.

[278] **TÜRK HUKUK LÜGATI,** s. 251.

[279] **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 464.

[280] **BRADFORD DAVİS,** J.D.; **The Essence Of International Trade Law: A Guide,** Lulu.com: USA 2012, p. 127; **AKSOY,** s. 178. "…**hasarın… tam anlamıyla mücbir sebep olarak kabul edilebilecek olan şiddetli fırtınadan ileri geldiği** nitekim aynı gün Danimarka şilebinin de bu hava ve deniz şartlarına dayanamayarak battığı; bütün bu nedenlerle Türk Ticaret Kanunu'nun 1063. Maddesinin 1. Bendine dayanarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı…" Yargıtay 11. HD, 25.11.1993 tarihli, E. 1992/7258, K. 1993/7737 sayılı kararı (**GÜDEN,** Faysal; **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2017, s. 106 vd.).

[281] The coronavirus COVID-19 pandemic. Etkileri için bkz. https://www.undp.org/content/undp/en/home/coronavirus.html (Erişim: 18.05.2020).

[282] Salgın (*epidemic*), belirli bir yerde ve zamanda yaygın olarak yayılan veya genel olarak hüküm süren herhangi bir hastalığı ifade eder (**BLACK,** p. 629).

tespitinin taşıma sözleşmesinde geçerli bir mücbir sebep hükmünün bulunup bulunmamasına göre ayrı ayrı yapılması gerekir.[283]

Taşıma sözleşmesinde geçerli bir mücbir sebep hükmünün öngörülmemesi varsayımında, borcun ifasına engel teşkil eden olayın mücbir sebep oluşturup oluşturmadığından ziyade, borçlunun kusurunun bulunup bulunmadığı önem arz eder. Her ne kadar COVID-19 salgını çerçevesinde alınan önlemler, borçlunun kontrolü dışında geliştiğinden borçluya herhangi bir kusur isnat edilemeyeceği düşünülebilirse de, burada, alınan önlemlerin sözleşmenin akdedildiği tarihte öngörülebilir olup olmadığı, söz konusu bu önlemlere rağmen borcu ifa etme olanağının bulunup bulunmadığı göz önünde tutularak bir sonuca varmak gerekir.[284]

Sözgelimi, 15.05.2020 tarihinde akdedilen taşıma sözleşmesi kapsamında aynı gün taşıyıcıya teslim edilen eşyanın en geç 19.05.2020 tarihine kadar gönderilene teslim edilmesi kararlaştırılmışsa, duyurusunun 12.05.2020 tarihinde yapıldığı 16.05.2020-19.05.2020 tarihleri arasındaki sokağa çıkma yasağı, taşıyıcının eşyayı geç teslim etmesinde bir mücbir sebep olarak değerlendirilemez. Zira taşıyıcı, COVID-19 kapsamında alınan önlemin öngörülebilir olduğu bir zamanda taşıma sözleşmesi akdetmiştir. Buna karşılık, eğer taşıma sözleşmesinin akdedildiği tarih olan 15.05.2020 tarihinin akşamında aynı tarihleri kapsayan bir sokağa çıkma yasağı öngörülmüş olsaydı, sokağa çıkma yasağı taşıyıcı açısından mücbir sebep olarak

---

283 **ÖZÇELİK,** Ş. Barış; COVID-19 Salgını Çerçevesinde Alınan Önlemlerin Sözleşme Hukuku ve Mücbir Sebep Kavramı Açısından Değerlendirilmesi. https://blog.lexpera.com.tr/covid-19-salgini- cercevesinde-alinan-onlemlerin-sozlesme-hukuku-ve-mucbir-sebep-kavrami-acisindan degerlendirilmesi/#fn7 (Erişim: 18.05.2020); **OĞUZ,** Arzu; COVID 19, Mücbir Sebep ve Sözleşmelere Etkisi. https://www.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/6/2020/04/Mu%CC%88cbir- sebep.pdf (Erişim: 18.05.2020). Ayrıca bkz. https://www.baseak.com/en/insights/articles/2020/april/3/covid-19-and-the-force-majeure-clause (Erişim: 18.05.2020).

284 **ÖZÇELİK.** Ayrıca bkz. https://www.paulweiss.com/media/3979438/16mar20-update-force-majeure.pdf (Erişim: 18.05.2020).

değerlendirilebilirdi. Başka bir ifadeyle salgın önleminin öngörülemez kabul edildiği bir durumda, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

Taşıma sözleşmesinin geçerli bir mücbir sebep hükmü içermesi varsayımında ise, taşıma sözleşmesinde öngörülen bu hüküm çerçevesinde hareket edilmesi gerekir.[285] Uygulamada genellikle sözleşmelerde mücbir sebep olarak bazı olaylar sayılmakta ve bunlar gibi olayların da mücbir sebep kabul edileceği belirtilmektedir. Sözleşmede mücbir sebep olarak belirtilen olayın gerçekleşmesi ve bu olayla borca aykırılık arasında uygun illiyet bağının varlığı durumunda borçlu sorumluluktan kurtulur. Şu durumda taşıma sözleşmesinde "salgın", "sokağa çıkma yasağı" gibi somut durumlar veya genel olarak "devlet tarafından alınan önlemler" mücbir sebep olarak sayılmışsa, bu olaylarla taşıyıcının borca aykırı davranışı arasında uygun illiyet bağının kurulması halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Öte yandan, taşıma sözleşmesinde, borcun sözleşmeye uygun şekilde ifa edilemeyeceğini bildirme yükümlülüğü yüklenmiş olabilir. Bu durumda taşıyıcı, ancak bu yükümü yerine getirerek sorumluluktan kurtulacaktır.[286]

Taşıma sözleşmesinde mücbir sebep olarak sayılan olaylara benzer olayların da mücbir sebep olacağı kaydı yer almaktaysa, bu durumda hangi benzer olayların mücbir sebep teşkil edeceği sorun oluşturmaktadır. Burada, mücbir sebebin haricilik, öngörülemezlik ve kaçınılmazlık gibi unsurları ile mücbir sebep hükmünün yapısının da göz önünde tutulması gerekir.[287] Örneğin, aynı türden olma (*ejusdem generis*) ilkesi

---

[285] **ÖZÇELİK; OĞUZ,** s. 1.

[286] **ÖZÇELİK.**

[287] https://iclg.com/briefing/11618-is-it-possible-to-invoke-the-covid-19-pandemic-as-a-force-majeure-event-with-regard-to-a-commercial-contract (Erişim: 18.05.2020).

gereği,[288] taşıma sözleşmesinde mücbir sebep olarak açıkça sayılan olayların hepsi doğa olayları ise bu durum, taraf iradelerinin salt doğa olaylarını mücbir sebep saymak yönünde olduğu, COVID-19 salgını kapsamında alınan önlemlerin mücbir sebep kabul edilmeyeceği şeklinde yorumlanabilir. Mücbir sebebin unsurları açısından değerlendirildiğinde ise, COVID-19 salgını kapsamında alınan önlemler, harici nitelikteki engellerden sayılmalıdır. Dolayısıyla bu önlemler, taşıma sözleşmesi akdedildiği sırada öngörülemez mahiyette ise ve taşıyıcının herhangi bir makul yolla bu önlemlerin etkisini bertaraf etmesi mümkün değilse, taşıyıcının sözleşmeye aykırılıktan sorumlu tutulamayacağı sonucuna varmak gerekir. Mücbir sebebin varlığı açısından borçlu kişinin faaliyetleri ya da işletmesi önem arz etmez; önemli olan dışarıdan beklenmedik bir olayın (*casus fortuitus*) etki etmesidir. Objektif olmayan engeller, örneğin, taşıma aracının arıza yapması mücbir sebep sayılmaz.[289] Aynı şekilde, taşıyıcının çalışanlarının yapmış olduğu grev de mücbir sebep kapsamında yer almaz.[290]

Taşıyıcının kendisi ve davranışlarından sorumlu olduğu kişiler dışında kalan üçüncü kişilerin vermiş oldukları zarar da, illiyet bağını keser ve taşıyıcı sorumluluktan

---

[288] *Ejusdem generis* aynı türden, sınıftan veya doğadan (*of the same kind*) anlamına gelir (**BLACK,** s. 608). *Ejusdem generis* ilkesi, Bir kanun (veya sözleşme) listesi, kişi sınıflarını veya şeyleri listelediğinde, bu kavram böyle bir listeyi açıklamak için kullanılır. https://www.law.cornell.edu/wex/ejusdem_generis (Erişim: 18.05.2020). Başka bir ifadeyle kanun veya sözleşmedeki genel kelimelerin belirli bir ve belirli bir anlamdaki kelimeler veya kişilerin sayımını takip ettiği durumlarda, bu tür genel kelimelerin yorumlanmamasıdır (**BLACK,** s. 608). Örneğin bir kanunda, kamyonlara, otomobillere, motosikletlere traktörlere ve diğer motorlu araçlara atıfta bulunuluyorsa, ejusdem generis ilkesi gereği bu tür araçların uçak içermeyeceğini kabul etmek gerekir, çünkü kanunda sayılanlar salt karayolu taşımacılığına ilişkin taşıtları kapsamaktadır. https://www.law.cornell.edu/wex/ejusdem_generis (Erişim: 18.05.2020).

[289] **ZEYNELOĞLU,** s. 201; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 137.

[290] **ERİŞ,** Gönen; **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2015, s. 285.

kurutulur.[291] Üçüncü kişinin kusurlu hareketinin illiyet bağını kesebilmesi için, taşıyıcının ve taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu hareketinin bulunmaması gerekir; yani üçüncü kişinin kusurlu hareketinin tek başına zararı doğurmuş olması gerekir.[292]

Zararın doğmasına sebep olan üçüncü kişinin kusuruna göre, taşıyıcı ya tamamen sorumluluktan kurtulacak ya da üçüncü kişinin kusur derecesine göre sorumluluğu kısmen azaltılacaktır. Sözgelimi, taşıyıcının trafik kurallarına uymasına rağmen, hatalı araç sollayarak taşıyıcının kaza yapmasına sebep olan üçüncü kişinin kusurlu hareketinden dolayı taşıyıcıya bir sorumluluk yüklenemez. Burada illiyet bağı, hatalı sollama yapan üçüncü kişinin kusurlu hareketi ile ortaya çıkan zarar (örneğin, eşyanın geç teslim edilmesi) arasında kurulduğundan ve taşıyıcıya atfedilecek bir kusur da bulunmadığından, taşıyıcının davranışı ile ortaya çıkan zarar arasındaki illiyet bağı kesilmiş olacak ve taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır.

Gönderen ve/veya gönderilenin kusuru (zarar görenin kusuru) da taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran veya azaltan bir mahiyet taşır.[293] Zarar görenin kusurlu hareketi zararı doğurmuşsa artık taşıyıcının sorumluluğundan söz edilemez.[294] Ancak burada zarar görenin kusurunun illiyet bağını tam kesip kesmediği önem arz eder. Çünkü zarar görenin kusuru, tek başına zararı doğurmamış, diğer kusurlarla birlikte

---

[291] **SÖZER,** Bülent; **Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi,** 2. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2009, s. 250.

[292] **EREN,** *İlliyet Bağı,* s. 202.

[293] **ORBAY ORTAÇ,** Nurdan; "Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyaı Veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi,* C. 27, S. 114, 2014, s. 159.

[294] **SÖZER,** *Havayolu ile Yük Taşıma,* s. 205; **EREN,** *İlliyet Bağı,* s. 187; **ORBAY ORTAÇ,** s. 159.

zarara katkıda bulunmuş olabilir.[295] Bu durumda taşıyıcı, sorumluluktan kurtulabilmek için, zarara uğrayanın ağır kusurlu olduğunu ve zarara uğrayanın kusurunun kendi kusurunu ortadan kaldıracak (illiyet bağını kesecek) mahiyette olduğunu ispatlaması gerekir.[296] Zarara uğrayanın kusuru bu mahiyette değilse, ortak illiyet bağının varlığı söz konusu olur.[297]

[295] **AKSOY,** s. 178.

[296] **AKKURT,** S. Sami; **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2014, s. 299.

[297] **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 616 vd.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

3.1 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA SORUMLULUĞUN HUKUKİ DAYANAKLARI

Gerek uluslararası normlarda gerek iç hukuk normlarında, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayoluyla tehlikeli madde taşımacılığına; bu bağlamda taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından kaynaklanan sorumluluğuna ilişkin genel bir düzenleme bulunmamaktadır. Taşıma türlerine ilişkin dağınık haldeki düzenlemeler ise, tehlikeli madde taşımacılığı ile ilgili olarak somut olayda bulunması gereken unsurların tespitini güçleştirmektedir. Taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde, her taşıma türü açısından ayrı ayrı öngörülen tehlikeli madde taşımalarına hasredilmiş uluslararası normlar ve iç hukuk normlarının yanı sıra, taşıyıcının sorumluluğunu öngören (tehlikeli madde taşımacılığına hasredilmemiş) temel düzenlemelere müracaat etmek gerekmektedir.

Bu anlamda çalışmamızın muhtevasını oluşturan taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğunun karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşıma türleri açısından tespiti için öncelikle söz konusu taşıma türlerindeki sorumluluk rejimlerinin ayrı başlıklar altında ele alınması önem arz etmektedir. Bu başlıklar altında her bir taşıma türü açısından tehlikeli madde taşımacılığı açısından taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hukuki dayanakları oluşturan uluslararası ve ulusal

düzenlemelere değinilecektir. Hukuki dayanakların tespitinden sonra, taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımacılığı açısından "akdi sorumluluk" ve "haksız fiil sorumluluğu" bağlamında ele alınacaktır.

3.1.1 Karayolu Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar

Karayoluyla tehlikeli madde taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde başvurulacak uluslararası sözleşme CMR'dir. CMR m. 1/1 hükmünde, bu sözleşmenin sözleşmede belirtildiği gibi yükleme ve teslim yerleri için belirlenen yerlerin, en az bir tanesi akit ülke olan iki ayrı ülke arasında olması durumunda, ücret karşılığında eşyaların taşıt ile karadan taşınmasına ait her sözleşmeyi kapsayacağı öngörülmüştür. Bu sözleşme, uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda, ev eşyası taşımalarında ve cenaze taşımalarında uygulanmaz (m. 1/4). Bu anlamda tehlikeli madde taşımaları da bir taşıma sözleşmesi marifetiyle gerçekleştirildiği ve söz konusu bu şartları karşıladığı için pek çok halde CMR hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

CMR'nin Dördüncü Bölüm m. 17-29 hükümlerinde taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu anlamda taşıyıcı tehlikeli maddeyi teslim aldığı andan teslimi gerçekleştirinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur (m. 17/1). Buna karşılık, zıya, hasar veya geç teslim taşıyıcının hatasından değil de istek sahibinin ihmal veya hatasından, istek sahibinin verdiği talimattan, tehlikeli maddeye has bir kusurdan ya da taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri geliyorsa taşıyıcı sorumlu tutulmaz (m. 17/2).

Karayoluyla tehlikeli madde taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu tespit edilirken karayoluyla tehlikeli madde taşımacılığına hasredilmiş uluslararası düzenleme olan ADR[298]'nin dikkate alınması gerekir. Özellikle tehlikeli maddelerin paketlenmesi, sınıflandırılması, etiketlenmesi, karayoluyla tehlikeli madde taşıyan araçların donanımı, yapımı ve işleyişinde taşıyıcının sorumluluğunun ortaya konulabilmesi için ADR hükümlerinin de göz önünde tutulması gerekir.

Ulusal taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde ise, esas olarak TTK m. 875 vd. hükümleri uygulama alanı bulacaktır. TTK m. 875/1 hükmü de CMR ile uyumlu olarak, taşıyıcının tehlikeli maddenin teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen süre içinde, tehlikeli maddenin zıyaından, hasarından veya geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacağını öngörmüştür.

Türkiye'de karayolu taşımacılığını özel olarak düzenleyen ilk iç hukuk normu olan KTK da taşıyıcının sorumluluğunun kaynakları arasında yer alır. KTK'da taşıyıcının sorumluluğu, "Taşımacının Sorumluluğu" başlıklı m. 6 ile "Taşımacının Yükümlülükleri" başlıklı m. 7 hükümlerinde düzenlenmiştir.

Ulusal taşımalarda tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınmasında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin başvurulacak TTK ve KTK hükümlerinin yanı sıra, karayoluyla tehlikeli madde taşımacılığına hasredilmiş ve ADR'ye dayanılarak hazırlanmış olan "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" yer almaktadır. Bu yönetmelikte öngörülen tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin kurallar ile özellikle m. 12 hükmünde yer alan taşıyıcının yükümlülükleri, taşıyıcının tehlikeli madde

[298] ADR'ye ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Bölüm I, 1.2.3.1.1.

taşımacılığından doğan zararlardan sorumluluğunun tespiti açısından önem arz etmektedir.[299]

3.1.2 Demiryolu Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar

Demiryoluyla uluslararası taşımalara ilişkin olarak taşıyıcının sorumluluğu COTIF ile düzenlenmiştir. COTIF'in B Eki olan ve CIM kod adıyla anılan "Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi İlişkin Yeknesak Kurallar[300]" taşıyıcının demiryoluyla eşya taşımacılığından doğan sorumluluğunun uluslararası taşımalarda en önemli hukuki dayanağını oluşturmaktadır.

COTIF-CIM'de taşıyıcının eşyanın zıya ve hasara uğraması ve geç teslimden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu öngörülmüştür. Taşıyıcının sorumluluğunu öngören hükümler, üçüncü başlık altında m. 23 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir. Buna göre, "Taşıyıcı, eşyanın teslim alınışından teslim edilmesine kadar meydana gelen kayıp, kısmi kayıp ve hasar ile kullanılan demiryolu altyapısı ne olursa olsun teslim süresinin aşılmasından doğan zarardan sorumludur".

COTIF-CIM m. 41 hükmünde, COTIF-CIM'in uygulandığı hallerde taşıyıcının ancak COTIF-CIM'de belirtilen sınırlar ve sebepler dairesinde sorumlu tutulabileceği belirtilmiştir. Aynı şekilde taşıyıcının adamlarına ve yardımcılarına karşı açılan davalarda da ancak CIM-COTIF'te belirtilen sınırlar ve sebepler dairesinde talepte bulunulabilir.

---

[299] Bu konuda, Bölüm I, 1.2.3.2.1.

[300] COTIF'in B Eki olan CIM'e ilişkin olarak bkz. yukarıda, dn. 13.

Öte yandan demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığına hasredilmiş olan ve RID kod adıyla anılan COTIF'in C eki olan "Tehlikeli Malların Demiryoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik[301]" de demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde ayrıca dikkate alınmalıdır. Özellikle RID kapsamındaki tehlikeli maddelerin sınıfları ve etiketleri, yükleme ve boşaltma işlemleri, konteynerlerin TCDD sahasında bekletilmesi, tehlikeli madde yüklü vagonların trafiği ve emniyetine ilişkin hükümler, taşıyıcının demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğunun ortaya konulması açısından önem arz etmektedir.

İç hukuk normlarına bakıldığında ise, sorumluluğun kaynağı açısından iki temel düzenlemenin bulunduğu görülmektedir. Bunlardan biri "Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamname[302]" ("RDN") diğeri ise TTK'nın Dördüncü Kitap hükümleridir.

TTK m. 850-855 hükümleri taşımaya ilişkin genel hükümleri öngörmektedir. Bu hükümlerin gerekçesinde demiryoluyla gerçekleştirilen ve uluslararası sözleşmelerin uygulama alanına girmeyen taşımaların artık bu hükümlere tabi olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte TTK m. 852 hükmünde, demiryolu taşımalarına ilişkin özel hükümlerin saklı olduğuna ilişkin hükmün yer alması sebebiyle, özel hüküm niteliğindeki RDN geçerliliğini korumaktadır. RDN'nin İkinci Bap m. 17-22 hükümleri, taşıyıcının hasar veya zıya ile geç teslimden kaynaklanan sorumluluğunu,

[301] RID'e ilişkin olarak bkz. Bölüm I, 1.2.3.1.2.

[302] Kabul Tarihi: 06.05.1288; 18.05.1872, Yayınlandığı Düstur: Tertip 1 C. 4, S. 483. Padişah fermanı ile yürürlüğe giren RDN, Türkiye Cumhuriyeti döneminde kanun hükmünde sayılarak yürürlükte kalmayı devam ettirmiştir. 3259 sayılı "Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Ziya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab 29,37 42 ve İkinci Bab 20 nci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanun" (RG, T: 24.06.1937, S: 3639) günümüze dek RDN'de yapılan tek değişikliktir.

sorumluluktan kurtulma sebeplerini ve ödenecek tazminatın hesaplanmasını öngörmektedir. RDN, içeriği itibariyle düzenlendiği zamana göre hükümler ihdas ettiğinden yeterli olmadığı gibi bir sistematiğe de sahip değildir.[303] Ancak yürürlüğü devam eden RDN'nin yeterli düzeyde veya bir sistematiğe sahip olmadığı ya da güncelliğini kaybettiğinden bahisle uygulanmaması yönünde irade ortaya koymak mümkün değildir. Çünkü RDN, kanun hükmünde olup, hala yürürlüktedir.[304]

Demiryolu ile tehlikeli madde taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde göz önünde bulundurulacak düzenlemelerden biri de RID'e paralel olarak hazırlanan "Tehlikeli Maddelerin Demiryoluyla Taşınması Hakkındaki Yönetmeliktir".[305] Bu yönetmelikte taşıyıcı açısından öngörülen vagonlarda ve yüklerde görsel olarak belirgin bozukluk, sızıntı veya çatlak, eksik teçhizat olup olmadığını kontrol etmek (m. 12/c),taşımada görev alan personelin yazılı talimatları okumasını, anlamasını ve gerektiği şekilde uygulayabilmesini sağlamak (m. 12/f) gibi yükümlülükler ile yönetmeliğin öngördüğü taşıma faaliyetlerine ilişkin diğer kurallar taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğunun tespiti açısından önem arz etmektedir.

3.1.3 Denizyolu Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar

Denizyolu ile yapılan uluslararası taşımalarda[306] taşıyanın sorumluluğunun hukuki kaynağı, Lahey Kuralları'dır. Lahey Kuralları m. 4 hükmü, hasar ve zıyadan kaynaklanan zarardan sorumluluğu istisnaları ile birlikte ortaya koymaktadır. Burada

---

[303] **ADIGÜZEL,** Burak; **Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu,** Adalet Yayınevi: Ankara 2015, s. 145; **AL,** Dursun; **Eşya Taşıma Hukukunda Süreler,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2020, s. 57.

[304] **AL,** s. 57.

[305] Bu yönetmeliğe ilişkin olarak bkz. Bölüm I, 1.2.3.2.2.

[306] Denizyolu taşımalarına ilişkin uluslararası düzenlemelere için bkz. Bölüm I, 1.1.2.3.

taşıyanın sorumluluğu temelde kusur sorumluluğudur. Bu anlamda taşıyan hem kendisinin hem de yardımcılarının kusurlu hareketiyle tehlikeli maddenin zıyaa ve/veya hasara uğramasına sebep olmuşsa bundan doğan zararlardan sorumlu olacaktır.

Lahey Kuralları'nın tadiline ilişkin düzenleme olan Lahey/Visby Kuralları ise, ağırlıklı olarak sorumluluk sınırları açısından değişiklik getirmiştir. Dolayısıyla Lahey/Visby Kuralları'nda da, hasar ve zıyadan doğan zararlar açısından taşıyanın sorumluluğu öngörülmesine rağmen, geç teslimden doğan zararlara ilişkin bir düzenleme getirilmemiştir.

Hamburg Kuralları ise, muhtemel ve mutlak sorumsuzluk hallerini kaldırmış, taşıyanın sorumluluğunu genişletmiş, bir yıllık hak düşürücü süre yerine iki yıllık zamanaşımı süresi öngörmüştür. Ayrıca geç teslimden doğan zarardan sorumluluk da ilk olarak Hamburg Kuralları ile düzenlenmiştir. Üstelik Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları'nda karine olarak taşıyanın kusurlu olduğu kabul edilmiştir.

Rotterdam Kuralları'nda ise, karma nitelikteki taşımalar da konvansiyon kapsamına alınmış ve taşıyanın yükümlülükleri, taşıyanın sorumluluk süresi, taşıyanın taşıma esnasındaki zararlardan doğan sorumluluğu ve bu sorumluluktan kurtulması gibi hususlara yer verilmiştir.

Yukarıda anılan uluslararası sözleşmeler, uluslararası tehlikeli madde taşımacılığında, taşıyanın sorumluluğunun hukuki dayanağını oluşturmaktadır. Uluslararası tehlikeli madde taşımacılığında söz konusu bu sözleşmelerle birlikte, tehlikeli maddelerin emniyetli bir biçimde taşınmalarını sağlamak, gemiye, diğer

yüklere, insanlara zarar gelmesini ve çevre kirliliğini önlemek amacı güden IMDG-Kod[307] da taşıyanın sorumluluğunun tespitinde dikkate alınması gereken bir düzenlemedir.

Denizyoluyla ulusal taşımalarda ise TTK m. 1131 vd. hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Denizyolu taşımacılığında taşıyanın sorumluluğu, TTK m. 1178 vd. hükümleri ile öngörülmüştür. Bu bağlamda "Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur" (m. 1178/2).

Tehlikeli maddelerin özellik gerektiren taşımalar olması, bunun ayrı esaslara ve katı şekilde denetlenen birtakım standartlara tabi olmasını gerektirdiğinden IMDG-Kod temel alınarak "Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik[308]" hazırlanmıştır. Bu bakımdan tehlikeli maddelerin denizyoluyla taşınmasında ortaya çıkan zararlardan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin esas alınacak iç hukuk normları, kanun düzeyinde TTK'da ve yönetmelik düzeyinde "Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik"te yer almaktadır. Bu düzenlemeler, navlun sözleşmesinin tehlikeli madde taşımasına ilişkin olduğu hallerde öncelikli olarak uygulama alanı bulacaktır.

[307] IMDG Kod'a ilişkin açıklamalar için bkz. Bölüm I, 1.2.3.1.3.

[308] Bu konuda Bölüm I, 1.2.3.2.3.

3.1.4 Havayolu Taşımacılığında Hukuki Dayanaklar

Havayolu ile uluslararası eşya taşımalarında[309] taşıyıcının sorumluluğu, genellikle Varşova/Lahey Sistemi olarak ifade edilen sözleşme ve protokoller manzumesi içinde düzenlenmektedir.

Bu sistem içindeki ilk sözleşme Varşova Sözleşmesi'dir. Bu sözleşme Lahey Protokolü ile tadil edilmiş, ayrıca eşya taşımaya ilişkin hükümler 1975'te Montreal Protokolü ile değiştirilmiştir. Varşova/Lahey Sistemi'nin tamamı 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi ile yeniden düzenlenmiştir.

Gerek Varşova/Lahey Sistemi gerek Montreal Sözleşmesi uyarınca taşıyıcı, eşyanın hasara uğramasından veya zayi olmasından ya da gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumludur.

Havayoluyla yapılan uluslararası taşımaların konusu tehlike madde ise, söz konusu bu sözleşmelerle birlikte IATA-DGR[310]'nin de taşıyıcının sorumluluğunun tespitinde dikkate alınması gerekir.

İç hukukta ise havayoluyla yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun kaynağı, TSHK hükümleridir. TSHK'nın m. 121 hükmüne göre, eşyanın kaybı veya zarara uğraması durumunda, zarara sebep olan olay, havayolu ile taşıma esnasında meydana gelmişse, zarardan taşıyan sorumludur. TSHK m. 122 ise, taşıyanın eşyanın taşınmasındaki gecikmeden de sorumlu tutulacağını hükme bağlamıştır.

---

[309] Havayolu taşımalarına ilişkin uluslararası düzenlemeler için bkz. Bölüm I, 1.1.2.4.

[310] Bu konuda, Bölüm I, 1.2.3.1.4.

TSHK gereği, bu Kanunda uygulanacak hüküm bulunmadığında, taşımayı düzenleyen TTK genel hükümleri de havayolu taşımacılığına ilişkin olarak ortaya çıkan ihtilaflarda uygulama alanı bulmaktadır (m. 106/1).

Ulusal taşımalarda tehlikeli maddelerin havayoluyla taşınmasında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin başvurulacak TSHK ve TTK hükümleri yanı sıra, havayoluyla tehlikeli madde taşımalarına hasredilmiş olan "Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik[311]" yer almaktadır. Bu yönetmelikte taraflar açısından öngörülen yükümlülükler ve tehlikeli maddenin havayolu ile taşınmasına ilişkin diğer kurallar taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan zararlardan sorumluluğunun tespiti açısından önem arz etmektedir

3.2 TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ AKDİ SORUMLULUĞU

3.2.1 Taşıyıcının Asli Edim Borcuna Aykırılıktan Doğan Sorumluluğu

3.2.1.1 Taşıyıcının Eşyayı Koruma Borcuna Aykırılıktan Doğan Zarardan Sorumluluğu

Tehlikeli madde taşıma sözleşmesinde taşıyıcının borcu tehlikeli maddeyi bir yerden diğerine götürmektir. Zaten kavramsal açıdan "taşıma" bir yer değiştirmeyi ifade etmekte olup (*to carry or convey from one place to another*)[312], bu çerçevede akdedilen

[311] Bu konuda, Bölüm I, 1.2.3.2.4.

[312] **SIMMONDS,** P. Lund; **The Commercial Dictionary of Trade Products,** Routledge: London 1867, p. 72; **BLACK,** s. 1670.

sözleşmelere de genel anlamda taşıma sözleşmesi denilmektedir.[313] Tehlikeli madde taşıma sözleşmesinde taşıyıcının borcunu yerine getirirken birtakım yükümlülükleri vardır. İşte bu yükümlülüklerden biri tehlikeli maddeyi gözetip koruma borcudur.[314]

Bu bağlamda taşıyıcının asli edim borçlarından biri olan tehlikeli maddeyi koruma borcu kapsamında taşıyıcı, tehlikeli madde taşıma sözleşmesinde öngörülen taşıma süresi içinde taşınmak üzere kendisine teslim edilen tehlikeli maddeyi koruma konusunda her türlü ihtimamı göstermelidir.[315] Başka bir ifadeyle taşıyıcı sözleşme konusu tehlikeli maddeyi belirlenen koşullarla bir yerden diğerine taşıma yanında, koruması altındaki tehlikeli maddenin her türlü tehlikeye (zıya ve/veya hasara) karşı muhafazası için gerekli özen ve dikkati göstermek (*diligentiam praestare*) yükümü altındadır.[316]

---

[313] **ÜLGEN,** s. 3 vd. "…taşıyıcının davalı belediyeye ait eşyaların Türkiye-Almanya arasında gidiş-dönüş yolunda da Manisa Belediye Başkanlığı'nın adresine teslim etmesinin gerektiğini ve buna rağmen dönüş yolundaki teslimatı İzmir Adnan Menderes Hava Limanına kadar gerçekleştirdiğini, davalı Belediyenin İzmir'de hava alanında teslim aldığı eşyaları kendi imkânları ile Manisa'ya taşımak zorunda kaldığı…" Yargıtay 11. HD, 11.11.2019 tarihli, E. 2019/208 K. 2019/7040 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020).

[314] "…taşıma konusu emtianın Polonya'dan Ankara'ya davalı sorumluluğunda tren yolu ile taşınmak üzere teslim edildiği, ahşap kasa kapakları üzerindeki sabitleme çivilerinin sökülerek kapağın açılması sonrasında kasa içerisindeki malzemelerden bir kısmı ile biçerdöver üzerindeki muhtelif aksesuar ve yedek parçaların çalındığı, **taşıma açık vagonla yapılsa dahi bu durumun taşıyıcının taşıma sırasındaki eşyayı gözetip, koruma borcunu ortadan kaldırmayacağı**…" Yargıtay 11. HD, 01.07.2014 tarihli, E. 2013/18660 K. 2014/12578 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020).

[315] "…taşıyıcının hatalı ambalajdan kaynaklanan hasardan sorumluluğu bulunmamakta ise de tedbirli bir tacir gibi taşıyıcının ve onun adına hareket eden sürücünün ambalaj konusunda kontrol ve muayeneleri yapması ve lüzumlu hallerde göndericiyi uyarması ve bu hususta taşıma senedine şerh düşmesi gerektiği, somut olayda da davalı taşıyıcı ve sürücünün bu nedenle % 25 oranında müterafik kusurlu bulunduğu, davalı …şirketinin de her ne kadar poliçe genel şartlarının 3/V maddesi uyarınca ambalaj hatasından sorumluluğu bulunmuyorsa da **somut uyuşmazlıktaki sorumluluğun taşıyıcının kendi özen yükümlülüğünü ihlal etmesinden kaynaklandığı**…" Yargıtay 11. HD, 15.04.2014 tarihli, E. 2014/1657 K. 2014/7435 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 18.05.2020).

[316] **AKTEN,** Necmettin; "Taşıyan Sorumluluğunda Ölçü: Koli, Parça veya Yükçün Başına Sorumluluk" *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 86, S. 1, 2012, s. 33; **KAYA,** s. 239; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 46. "Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, yükleme ve istifleme gönderene ait olsa dahi, **yükün sağlıklı taşınabilmesi ve hasara uğramaması için taşıyıcının yükleme ve istiflemeyi basiretli bir tacir gibi gözetmesi**, hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkması ve yükün güvenli taşınabilmesi için

3.2.1.1.1Tehlikeli Maddenin Hasar Görmesi

Karayolu taşımaları bakımından, tehlikeli maddenin teslim alındığı andan teslim edilmesine kadar, bunların hasara uğraması sonucunda ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumludur (CMR m. 17; TTK 875).[317] Gerek CMR (m. 25/2) gerek TTK (m. 882/2) açısından kısmi hasar-tam hasar ayrımına gidilmiştir. Hasara uğramış olan tehlikeli maddenin tamamen eski hale getirilmesi, hasar görmüş kısmın satılabilmesi veya tamiri mümkünse, söz konusu hasar tam hasar niteliğinde kabul edilemeyecektir.[318]

Sözgelimi, taşınan patlayıcıların yağmur suyu ile ıslanması neticesinde patlayıcıların tamamen eski hale getirilmesi tam hasar olarak değerlendirilmez; buradaki hasar kısmi hasar niteliğindedir.[319] Buna karşılık, taşıyıcının hatalı sollama yapması sonucunda özel kaplarda taşınan radyoaktif maddelerin tüm kaplarının hasara uğraması ve radyoaktif maddenin dışarı sızması tam hasar olarak değerlendirilecektir. Aynı şekilde, titanyum tozunun taşındığı bir taşıtta çıkan arıza sebebiyle taşıtın yoldan çıkarak devrilmesiyle titanyum tozunun alev alması sonucunda tüm titanyum tozunun taşıtla birlikte

---

gereken her türlü tedbiri alması gerekir. Buna uymayan ve sonuçta taşımayı üstlenen taşıyıcı, en azından müterafik kusurlu kabul edilmelidir" Yargıtay 11. HD, 08.02.2010 tarihli, E. 2008/10504 K. 2010/1368 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 18.05.2020); Amerikan Yüksek Mahkemesi'nin istiflemede özen gösterilmemesi sebebiyle taşıyıcıyı sorumlu tuttuğu karar için bkz. **Knott v. Botany Mills, 179 U.S. 69 (1900).** www.justia.com (Erişim: 25.05.2020).

317 "…Haydarpaşa Çıkış Gümrüğü'ne bağlı fiktif antreponun davalı şirkete ait bir antrepo olduğu, hasara ilişkin tutanağın bu antrepo sorumluları tarafından tutulduğu, bu tutanağa göre hasarın taşıma sırasında meydana geldiğinin kabulü gerektiği, **CMR Konvansiyonu'nun 17/1 nci maddesi gereğince davalı taşıyıcının sorumlu olduğu**…" Yargıtay 11. HD, 25.05.2004 tarihli, E. 2003/9960, K. 2004/5903 sayılı kararı. www.lexpera.com.tr (Erişim: 17.02.2020).

318 **ADIGÜZEL,** Burak; **Karayolunda Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya Ve Hasardan Doğan Sorumluluğu,** 2. bs., Adalet Yayınevi: Ankara 2012, s. 79. "…davalıların yurtdışından Türkiye'ye taşıma işini üstlendikleri makinede oluşan hasarın kısmi hasar olduğu, tamir edilip kullanılmaya devam edildiği sabit olduğu…" Yargıtay 11. HD, 17.10.2016 tarihli, E. 2016/7322 K. 2016/8158 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020).

319 Kısmi hasar, eşyanın tamamının iktisadi değerinde azalmaya sebep oluyorsa bu durumda tam hasarın varlığı kabul edilmelidir (**ÖZDEMİR,** s. 102).

yanmasında yanıcı maddelerin uğradığı hasar, tam hasar niteliğindedir; zira taşıması yapılan "yanıcı madde" tamamen eski hale getirilemeyecek şekilde yanmıştır.[320]

Demiryoluyla tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin olarak COTIF-CIM m. 23 hükmüne göre de taşıyıcı, eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar meydana gelen hasardan doğan zarardan, demiryolu altyapısı ne olursan olsun sorumludur. RDN m. 17'de de, yük treni işletmecisinin (kumpanyanın), her türlü hasardan sorumlu olduğu belirtilmiştir. Buna göre, "Kumpanya emtia ve eşyayı ahz ve kabul ettiği tarihten mürselünileyhe veya gümrükte küçük arabalar müteahhidine ve muhazini umumiye idaresine vehayut… mahsus bir mürsile teslim ve ita edeceği vakite kadar vukubulan bilcümle zaiyat ve sakatatdan mes'ul olur".

Denizyolu taşımalarında da tehlikeli maddenin hasara uğramasından taşıyan sorumludur (Lahey Kuralları m. 4; TTK m. 1178/2).[321] TTK m. 1186/3 hükmü, taşıyana ait veya onun tarafından temin edilmedikçe, tehlikeli maddenin konulduğu palet, konteyner ve benzeri taşıma gereçlerini de taşıyanın sorumluluğu açısından eşya

[320] "Asıl davanın davacısı vekili …taşıma sözleşmeleri uyarınca davalı ... 'ye ait yükün Almaata'ya taşınma işinin müvekkiline ait aynı zamanda müvekkilinin oğlunun sürücülüğünü yaptığı çekici ve römork ile yapıldığını, bu taşıma sırasında 20.5.2007 tarihinde **aracın Kazakistan'da seyir halinde bulunduğu sırada yandığını, söz konusu yangın nedeniyle müvekkiline ait çekici ve römorkun yükle birlikte tamamen yandığını,** Kazakistan'da bulunan yetkili mercilerce verilen raporda meydana gelen **yangının taşınan yükten kaynaklandığının belirtildiğini,** davalıların taşınan yüke ilişkin yanıltıcı bilgi vermeleri ve yükün güvenli bir biçimde taşınmasına ilişkin gerekli önlemleri almamaları sonucunda müvekkilinin zararına sebebiyet verdiklerini ileri sürmüştür… Somut olayda, **gönderen ve yükün sahibi konumundaki ....'nin taşınan yükün nevine dair yanlış bilgi verdiği, taşıyıcıyı tehlikeli yük nedeniyle uyarmadığı anlaşılmakta olup bu nedenle hasarın oluşumuna kısmen de olsa kendi kusuruyla sebebiyet verdiğinde tereddüt bulunmamaktadır**". Yargıtay 11. HD, 18.01.2016 tarihli, E. 2015/15094 K. 2016/372 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020).

[321] "…taraflar arasında kırkambar türü navlun sözleşmesi akdedildiği, ayrı bir navlun sözleşmesi düzenlenmemiş olduğundan taşıyan ile konşimento hamili arasındaki hukuki ilişkide konşimento hükümlerinin esas alınması gerektiği, davalı tarafından düzenlenen konşimentonun sol alt köşesinde konteynerin iyi halde teslim alındığına ilişkin şerh bulunduğu, **yükte meydana gelen hasarın konteyner tavanında oluşan delikten su sızması sonucu meydana geldiği, bu nedenle davalı taşıyıcının taşıma sırasında yükte meydana gelen hasardan dolayı sorumlu olduğu**…" Yargıtay 11. HD, 22.10.2018 tarihli, E. 2017/864 K. 2018/6553 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020).

kavramı içinde öngörmüştür. Bu sebeple taşıma gereçlerinin de hasara uğraması durumunda taşıyan sorumlu tutulacaktır. Örneğin, radyoaktif maddelerin taşındığı bir konteynerin hasara uğraması halinde de taşıyan sorumludur; burada radyoaktif maddenin saklandığı özel kabın zarar görmesi ve tehlikeli maddenin dışarı sızması aranmaz, salt konteynerin hasar görmesi yeterlidir.

Havayolu taşımaları açısından ise, gerek uluslararası hava taşımalarını düzenleyen sözleşmelerde, gerek TSHK'da hasardan doğan zararlardan taşıyıcının sorumlu olduğu belirtilmiş; hasara sebep olan olayın hava yolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş olması aranmıştır (Varşova Sözleşmesi m. 18; TSHK m. 121).[322] Öğreti ve yargı kararlarında havayolu taşımaları açısından da tam hasar-kısmi hasar ayrımı kabul edilmektedir.[323] Sözgelimi, tehlikeli madde taşıma sözleşmesinin konusunu "çeşitli tehlikeli maddeler ve nesneler" (*miscellaneous dangerous goods*) sınıfında yer alan lityum pilleri (1000 adet) oluşturmaktadır. Taşıması yapılan lityum pillerden 750 adeti taşıma sırasında hasar görmüş, ancak diğer 250 adet lityum pil bu hasardan etkilenmemişse, buradaki hasar kısmi hasar niteliğinde kabul edilecektir. Eğer ki hasar

[322] Hasara sebep olan olayın, *sadece* hava yoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması durumunda taşıyanın sorumlu olacağı, Montreal Sözleşmesi m. 18'de daha vurgulu belirtilmiştir (*Cargo upon condition **only** that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air*).

[323] **SÖZER,** Bülent; "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", *BATİDER,* C. 12, S.4, 1984, s. 33; **GÜNEŞ,** Kader; **Liability of the Air Carrier in International Law, European Law And In Turkish Law,** Adalet Yayınevi: Ankara 2013, s. 112 vd. ABD Temyiz Mahkemesi'nin vermiş olduğu bir kararda, taşınan eşyadan hasar gören parçanın diğer parçaları etkilemediği, bu sebeple hasardan doğan sorumluluğun hasar gören parça ile sınırlandırılması gerektiği belirtilmiştir. **Deere & Company v. Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaf, United States Court of Appeals,** Seventh Circuit Aug 16, 1988855 F.2d 385 (7th Cir. 1988). www.casetext.com (Erişim: 19.05.2020).

diğer 250 adet lityum pili de etkileyerek ekonomik değerinde bir azalmaya yol açmışsa, bu durumda kısmi hasardan değil, tam hasardan söz edilecektir.[324]

Görüldüğü üzere, dört taşıma türü açısından da, gerek uluslararası sözleşmelerde, gerek iç hukuk normlarında taşıyıcının hasardan doğan zararlardan sorumlu tutulacağı konusunda bir farklılık yoktur. Tüm taşıma türleri açısından, taşıyıcının hasardan doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için tehlikeli maddenin hasara uğradığı olayın, tehlikeli maddenin taşıyıcının bakım ve gözetimi altında bulunduğu zaman diliminde, yani tehlikeli maddenin taşıyıcının fiili hakimiyetindeyken meydana gelmesi gerekir. Bu husus, taşıma türleri açısından farklı şekillerde ifade edilse de,[325] bu ifade tarzlarından anlaşılması gereken, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar geçen sürede, yani fiili hâkimiyet müddetince meydana gelecek hasarlardan sorumlu tutulacağıdır.

Sözgelimi, tehlikeli madde taşımacılığı yapan taşıyıcının, taşımasını yapmak üzere gittiği fabrikadan tehlikeli maddeleri teslim almasından önce fabrikada LPG tüpünün infilak etmesiyle ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumlu tutulamaz. Zira tehlikeli madde taşıyıcının etki ve kontrolü alanına girmemiş, başka bir ifadeyle taşıyıcı tehlikeli maddeyi fiili hâkimiyeti altına almamıştır. Buna karşılık, taşıyıcı gönderenden tehlikeli

---

[324] **SÖZER,** *Taşıyan,* s. 33; **GÜNEŞ,** s. 113; **ÖZDEMİR,** s. 102.

[325] Karayolu taşımaları açısından, "yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar" (CMR m. 17; TTK m. 875); demiryolu taşımaları açısından, "eşyanın teslim alınışından, teslim edilmesine kadar" (COTIF-CIM m. 23), "eşyayı ahz ve kabul ettiği tarihten, teslim ve ita edeceği vakite kadar" (RDN m. 17); denizyolu taşımaları açısından, "eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada" (TTK m. 1178/2); havayolu taşımaları açısından, "havayoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması" (Varşova Sözleşmesi m. 18; TSHK m. 121) ifadelerine yer verilmiştir. Havayolu taşımalarını düzenleyen normlarda diğerlerinden farklı olarak, hasarın "havayoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması" ifadesine yer verilmişse de, burada da kastedilen eşyanın taşıyanın bakım ve gözetiminde olduğu zaman dilimidir. "…hava taşıyıcısı malı gönderenden aldıktan sonra gönderilene kadar olan taşıma sürecinden sorumludur". Yargıtay 11. HD, 21.10.2014 tarihli, E. 2013/14790, K. 2014/16144 sayılı kararı. www.lexpera.com.tr (Erişim: 13.02.2020).

maddeleri teslim almış, taşıta yüklemiş ve fabrikadan çıkmak için hareket etmiş, ancak araç daha fabrikadan çıkmadan taşıt sürücüsünün dikkatsizliği sebebiyle taşıtın başka bir tankere çarpması sonucunda LPG tüpünün patlamasıyla ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumludur. Çünkü taşıyıcı, LPG tüplerini teslim almıştır; tehlikeli madde artık taşıyıcının gözetim ve denetimi altına girmiştir.

3.2.1.1.2Tehlikeli Maddenin Zıyaa Uğraması

Eşyanın hasar görmesinde olduğu gibi eşyanın zıyaa uğramasında da karayolu taşımaları açısından uluslararası ve ulusal normlarda ikili bir ayrıma gidilmiştir. Buna göre zıya, tam zıya (*total loss*) şeklinde gerçekleşebileceği gibi, kısmi zıya (*partial loss*) şeklinde de gerçekleşebilir (CMR m. 17; TTK m. 882/2).[326] Tam zıya-kısmi zıya ayrımı, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımaları açısından da öğreti ve yargı kararlarında kabul edilmektedir.[327]

Tam zıya, taşıyıcının kendisine teslim edilen tehlikeli maddenin tamamını hak sahibine teslim etme iktidarından yoksun olmasıdır.[328] Tam zıya durumunda, tehlikeli maddenin nerede olduğunun bilinmesi, bir önem arz etmez. Tehlikeli maddenin nerede olduğu bilinse dahi, eğer tehlikeli madde hak sahibine teslim edilmemişse tam zıya söz

---

[326] "…davalı taraf… olayda kısmi kayıp olduğunu, tam zıya hali bulunmadığını ve bu sebeple zamanaşımı def'inin kısmi zıya haline göre hesaplanması gerektiğini savunmuştur. Bu itibarla mahkemece zıyaın mahiyeti tam olarak belirlenerek, zamanaşımı süresini durduran ve kesen sebepler de nazara alınmak suretiyle zamanaşımı def'inin değerlendirilmesi gerekirken, **zıyaın mahiyeti net bir şekilde belirlenmeden** zamanaşımı def'inin reddi doğru görülmemiş, hükmün temyiz eden davalı yararına bozulması gerekmiştir". Yargıtay 11. HD, 11.06.2014 tarihli, E. 2014/3461 K. 2014/11164 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020).

[327] **LONGLEY,** Henry N.; **Common Carriage of Cargo,** Matthew Bender New York 1967, p. 213; **ÜLGEN,** s. 179; **ÖZDEMİR,** s. 99; **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 31. Kısmi zıya durumunda zıya miktarı üzerinden tazminata hükmedileceği yönünde bkz. **Motorola Inc. V. Fireman's Fund Ins. Co., United States Court of Appeals,** Ninth Circuit Oct 16, 2002308 F.3d 995 (9th Cir. 2002). www.casetext.com (Erişim: 19.05.2020).

[328] **ÖZDEMİR,** s. 99; **ÜLGEN,** s. 179.

konusu olur.[329] Sözgelimi, yanıcı sıvılar (*flammable liquids*) sınıfında yer alan dizel akaryakıt taşıma esnasında alev almış ve yanmışsa tam zıyadan söz edilecektir.

Taşımaya elverişli misli eşyanın ağırlık, hacmen veya adet olarak nicelik bakımından zayi olması durumunda ise kısmi zıyadan bahsedilir. Kısmi zıyanın söz konusu olabilmesi için, taşınan tehlikeli maddenin miktar olarak iktisadi değerini muhafaza edecek biçimde bölünebilen mahiyette veya birden fazla ve her birinin de ayrı iktisadi değere sahip olması gerekir.[330] Kısaca kısmi zıyadan bahsedebilmek için, zarara uğrayan tehlikeli maddenin ticari değer ifade etmeye devam etmesi gerekir.[331]

Tehlikeli maddenin hacim ve ağırlık açısından azaldığı hallerde, kısmi zıyadan söz edilecektir. Ancak bu tür azalmalardan taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için zıyanın tehlikeli maddenin niteliğinden kaynaklanmaması gerekir.[332] Bu durum "fire[333]" kavramıyla açıklanabilir. Fireden söz edebilmek için, kesinlikle azalmanın sebebini bir dış etken teşkil etmemelidir. Eşyanın tabi yapısından kaynaklanan bir azalma meydana

---

[329] **AKINCI,** *Mal Taşımacılığı,* s. 93. Tehlikeli maddenin gönderilene teslim edilememesinin sebepleri arasında hukuki ya da fiili imkânsızlık halleri de bulunabilir. Tehlikeli maddeye gümrükte el konulması, tehlikeli maddenin hak sahibi dışında birine teslim edilip geri alınamayacak durumda olması gibi durumlar hukuki imkânsızlık; tehlikeli maddenin yanması, patlaması, çalınması veya kaybolması gibi haller ise fiili imkânsızlık olarak değerlendirilir [**ARKAN,** s. 48; **ZEYNELOĞLU,** s. 248; **GÜNEŞ,** s. 111; **ÜLGEN,** s. 169. Ayrıca bkz. **Royal Insurance v Amerford Air Cargo, 654 F. Supp. 679 (1987), U.S. District Court for the Southern District of New York** - 654 F. Supp. 679 (S.D.N.Y. 1987) March 6, 1987]. www.law.justia.com (Erişim: 19.05.2020).

[330] **BİRİNCİ UZUN,** Tuba; **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2012, s. 97; **ÜLGEN,** s. 179.

[331] **ATABEK,** s. 188; **ADIGÜZEL,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 76.

[332] **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 51; **ADIGÜZEL,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 77.

[333] Sözlükte fire, "Her tür ticari malda kuruma, dökülme, bozulma gibi sebeplerle eksilme, ağırlık yitimi" olarak tanımlanmaktadır. **TÜRKÇE SÖZLÜK,** 8. bs., Türk Dil Kurumu: Ankara 1998, s. 790.

gelmelidir. Bu bağlamda eşyanın kuruması, buharlaşması, sahip olması gereken sıvı oranının azalması gibi olaylar fireye sebep olur.[334]

Sözgelimi, fire oranı % 1,5 olan petrolde, sühunet, likit petrol gazının taşınması, depolanması ve alıcıya teslim edilmesi esnasında kullanılan donanımların durumlarına bağlı olarak bu fire oranı % 2,25'e kadar yükselebilmektedir.[335] Bu bakımdan tehlikeli madde niteliğindeki petroldeki % 2,25 üzerindeki fire tabi fire oranından fazla olduğundan artık ağırlık ve hacimce bir azalmadan dolayı kısmi zıyanın varlığı kabul edilecektir.[336]

Tehlikeli maddenin miktar itibariyle azalması da kısmi zıya olarak kabul edilmektedir.[337] Sözgelimi, şişeler içinde taşınan yanıcı sıvı sınıfında yer alan tinerin şişelerin kırılması sonucu bir kısmının dökülmesi kısmi zıya niteliğindedir. Esasen, cam eşyanın kırılması suretiyle hak sahibine teslim edilmesi halinde tehlikeli maddenin değerini bütünüyle yitirmesi ve tahsis amacına uygun kullanmanın olanak dâhilinde olmaması nedeniyle hasar değil, zıyadan söz edilecektir.[338] Burada dikkat edilmesi gereken husus, şişenin tehlikeli madde değil, yanıcı sıvının ambalajı niteliğinde olmasıdır. Bu tür maddelerin kendisinin tamamen yittiği hallerde zıyadan söz etmek

---

[334] **FRANKO,** Nisim; **Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi,** Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Ankara 1991, s.202; **ÜLGENER,** *Sorumsuzluk Halleri*, s. 137; **SEVEN,** *Özen Borcu*, s. 84.

[335] Farklı illerdeki fire oranları için bkz. http://sanayi.tobb.org.tr/fire2.php (Erişim: 19.05.2020).

[336] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 48.

[337] **CLARKE,** Malcolm A.; **International Carriage of Goods by Road: CMR,** Sixth Edition, Routledge: Newyork 2014, § 55; **KENDİGELEN,** Abuzer; **Ticaret Hukuku Kürsüsünde On Beş Yıl, Hukuki Mütalaalar C. I - Taşıma ve Sigorta Hukuku,** Arıkan Yayınevi: İstanbul 2001, s. 209 vd.; **ATABEK,** s. 270; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 50; **ADIGÜZEL,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 72

[338] **ATABEK,** s. 270; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 50; **ADIGÜZEL,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 72

mümkündür. Aynı çeşitteki birden fazla tehlikeli maddeden bazılarının yitmesi halinde kısmi zıyanın varlığını kabul etmek gerekir.[339]

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyaların çeşitlilik arz etmesi ve bunlardan aynı çeşitteki eşyaların tümünün yitmesi halinde ise kısmi zıyadan değil, tam zıyadan bahsedilecektir. Buna karşılık sözgelimi, iki koli patlayıcı madde, beş koli yanıcı sıvı gibi tehlikeli maddelerin birlikte taşınması veya tehlikeli madde niteliğinde olmayan üç koli sabun ile beş koli yanıcı sıvının birlikte taşınmasında birkaç yanıcı sıvı şişesinin kırılması, içindeki tehlikeli maddenin dökülmesi ve diğer taşınan eşyaların zarar görmemesi halinde yine kısmi zıyadan bahsedilecektir.[340]

Tehlikeli maddenin zıyaı, taşıyıcının onu hak sahibine iade edememesi sonucunu doğurur. Tehlikeli madde salt "geçici" bir süre için iade edilemiyorsa, esasen zıyaa uğramış sayılmaz.[341] Sözgelimi, gümrük kontrolünün uzun sürmesi sebebiyle teslimi gerçekleştirilemeyen tehlikeli maddeye el konulmadığı[342] müddetçe zayi olmuş sayılmaz.[343] Bununla birlikte eşyanın iade edilemediği geçici süre, yok olmanın sonuçlarını doğuracak uzunluktaysa, zıya şartının gerçekleştiğinin kabul edilmesi gerekir.[344]

---

339 **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 47.

340 **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 47.

341 **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 79; **KARAN,** *The Carrier's Liability,* s. 221; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 75; **SEVEN,** *Özen Borcu,* s. 83.

342 Tehlikeli maddeye gümrükte el konulması hukuki imkânsızlığı ifade etmekte olup, bu durumda tehlikeli madde tam zıyaa uğramış kabul edilir (**ARKAN,** s. 48; **ZEYNELOĞLU,** s. 248; **GÜNEŞ,** s. 111; **ÜLGEN,** s. 169).

343 **ÜLGEN,** s. 179; **KAYA,** s. 247; **ÖZDEMİR,** s. 96.

344 **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 79.

CMR m. 20 hükmüne göre, eğer taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış bir süre varsa bu sürenin bitiminden itibaren 30 gün geçmişse; buna karşılık, öngörülmüş bir taşıma süresi yoksa eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya tesliminden itibaren 60 gün geçtikten sonra hak sahibi kişi taşınan eşyaya zıyaa uğramış nazarıyla bakmaya ve zıya karinesine dayanmaya yetkili hale gelir. Burada varsayımsal zıyaa (*presumption of loss*) dayalı taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Artık söz konusu süreler geçtikten sonra tehlikeli madde teslime hazır olacak olsa dahi, tehlikeli maddenin ilgilisi tehlikeli maddeye zıyaa uğramış nazarıyla bakarak zıya sorumluluğunu teslim menfaatine tercih edebilecektir.[345] TTK açısından ise, tehlikeli madde taşıma süresini izleyen 20 gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür (m. 874/1).

Demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin COTIF-CIM'de de tehlikeli maddenin teslim edilmemesi haline özgü kesin bir karineye yer verilmiştir. COTIF-CIM m. 27 hükmüne göre hesaplanan teslim süresinin geçmesinden itibaren 30 gün geçmekle eşyanın ilgilisi eşyanın tam zıyaa uğradığını kabul ile tam zıyaa ilişkin tazminat haklarını kullanabilecektir. Burada taşıyıcı tarafından aksinin ispatına dahi izin verilmeyen kesin bir karine söz konusudur.[346]

Denizyolu taşımaları açısından bu süre teslim süresinin dolmasından itibaren 60 gün olarak öngörülmüştür (Hamburg Kuralları m. 5/3; TTK m. 1178/5). Burada öngörülen süre geçtikten sonra gönderilen, eşyayı teslim alarak geç teslimden kaynaklanan zararın karşılanması isteminde bulunabileceği gibi, eşyanın zıyaa uğramasından doğan zararın

[345] **ÖZDEMİR,** s. 97.

[346] **ARKAN,** Sabih; **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları: Ankara 1987, s. 92.

tazminini de talep edebilir. Burada eşyanın zayi olduğuna dair aksi taşıyan tarafından ispatlanamayan kesin bir karine söz konusudur. Taşıyan, öngörülen süre geçtikten sonra, eşyayı teslim edebilecek durumda olduğunu iddia ve ispat ederek seçme hakkının kullanılmasına engel olamaz.[347]

Havayolu taşımaları açısından ise bu süre daha kısa tutulmuş, 7 gün olarak kararlaştırılmıştır (Montreal Sözleşmesi m. 13/3; TSHK m. 114/3). Buna göre tehlikeli madde, ulaşması gereken tarihten itibaren 7 gün içinde teslim edilememişse, bu durumda tehlikeli maddenin ilgilisi tehlikeli maddeye zıyaa uğramış nazarıyla bakabilecektir. Buradaki sürenin kısa tutulması hava taşımalarındaki çabukluk niteliği açısından yerindedir. Zira daha yüksek bir bedelle daha çabuk bir şekilde eşyayı taşıtmak isteyen gönderenin taşımadan kaynaklı sorunlarının hızlı bir şekilde çözülmesi gerekir.[348]

3.2.1.2 Taşıyıcının Geç Teslimden Doğan Zarardan Sorumluluğu

Taşıyıcının geç teslimden dolayı sorumlu tutulabilmesi için, tehlikeli maddenin taşıma süresi içerisinde teslim edilmemesinden dolayı hak sahibinin bir zarara uğramış olması gerekir.[349] Uluslararası sözleşmelerde geç teslim sebebiyle mutlak sorumluluk esası

---

[347] **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 75; **YETİŞ ŞAMLI,** *Taşıyanın Sorumluluğu,* s. 33; **GASKELL,** s. 150.

[348] **ÖZDEMİR,** s. 98.

[349] "Davacı vekili, müvekkilinin …'ta yapılacak olan fuara katılmak üzere hazırlık yaptığını, fuarda kullanılacak firma katalogları, kişisel firma kartları, firmayı anlatan yazıların olduğu belgeler, el broşürleri, tanıtım evrakının 27.01.2010 tarihinde davalı aracılığıyla 28.01.2010 saat 15:00'te fuardaki standa teslim edilmek üzere gönderildiğini, ancak **malların taahhüt edilen sürede teslim edilmeyip 01.02.2010 tarihinde ulaştığını… bu gecikme nedeniyle fuar boyunca firmayı tanıtamadıklarını, kişisel kart, broşür, tanıtıcı evrak dağıtamadıklarını, fuar için yapılan tüm emek ve harcamaların davalının hatası nedeniyle boşa gittiğini, davacının ciddi zarara ve prestij kaybına uğradığını**... ileri sürmüştür… Dava geç teslimden doğan zararın tazmini istemine ilişkindir. Davacı, dava dilekçesinde zarar kalemlerini açıklayarak toplam 19.138,00 TL'nin zarar tarihi olan 01.02.2010'dan itibaren işleyecek en yüksek banka faiziyle tahsilini talep etmiş olup, mahkemece **davanın kısmen kabulüyle 6.848,11 TL'nin karar tarihinden itibaren faiziyle tahsiline karar**

değil, ancak hak sahibinin zarar görmesi ve bu zararı ispat etmesi şartıyla taşıyıcının sorumluluğu öngörülmüştür (CMR m. 23/5; CIM-COTIF m. 36/1; Hamburg Kuralları m. 5/1; Varşova Sözleşmesi m. 19).

Karayolu taşımaları açısından CMR m. 19'da (buna paralel olarak TTK m. 873'te) ikili bir ayrıma gidilmiştir. Buna göre taşıyıcı tehlikeli maddeyi kararlaştırılan sürede; bir süre öngörülmemişse şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde teslim etmekle yükümlüdür.

Birinci olasılıkta taşıyıcı, daha önceden öngörülmüş olan süre içinde tehlikeli maddeyi teslim edememiştir. İkinci olasılık ise, taşıma faaliyeti açısından her hangi bir taşıma süresi kararlaştırılmamış olması halidir ki, bu durumda da makul bir taşıma süresi[350] içinde tehlikeli maddenin teslim edilememiş olmasına bakılacaktır. Her iki olasılıkta da taşıyıcı tehlikeli maddeyi teslim etmekte gecikmiş sayılacaktır.[351]

CMR'de taşıma süresinin belirlenmesi noktasında, ayrıntılı ve bağlayıcı hükümler yerine, taşıma süresini belirleme yöntemleri açıklanmakla yetinilmiştir. Bu durum, denizyolu taşımaları açısından da geçerlidir (Hamburg Kuralları m. 5/2). Havayolu taşımalarına ilişkin olarak Varşova Sözleşmesi'nde ise böyle bir hüküm dahi öngörülmemiştir. Karayolu, denizyolu ve havayolu taşımalarına karşılık, demiryolu

---

verilmiştir… "karar tarihinden" ibaresi çıkarılarak yerine "dava tarihinden" ibaresinin eklenmesi suretiyle **kararın bu şekilde DÜZELTİLEREK ONANMASINA**…" Yargıtay 11. HD, 10.10.2018 tarihli, E. 2017/194 K. 2018/6182 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

350 "…taşıyanın davalı taşıtana ait emtiayı 11/02/2011 tarihinde …'dan teslim alıp İngiltere'ye taşıyarak 24/02/2011 tarihinde gönderilene teslim ettiği, taşıma süresinin taraflar arasında kararlaştırılmadığı, Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nden alınan yazıya göre **makul taşıma süresinin ortalama 21 gün olduğu, buna göre davacının emtiayı geç teslim etmediği**…" Yargıtay 11. HD, 12.12.2014 tarihli, E. 2014/13059 K. 2014/19665 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

351 **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 53; **OKAY,** s. 214 vd.; **WILSON,** p. 15 vd.; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 85; **YAZICIOĞLU,** *Geç Teslim,* s. 1047.

taşımaları açısından ise, COTIF-CIM'de taşıma süresinin nasıl belirleneceği ve bu konuda irade serbestisinin sınırları kesin kurallarla ve ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

COTIF-CIM m. 27'de taşıyıcının (demiryolu işletmesinin) taşımayı gerçekleştirmesi gereken süre, "teslim süresi" olarak ifade edilmiştir. Teslim süresi "gönderme süresi" ve "taşıma süresi" olarak ikiye ayrılmıştır. COTIF-CIM m. 27/3 hükmüne göre gönderme süresi, taşıma faaliyetine başlanabilmesi bakımından gerekli olan ve demiryolu işletmesinin veya mesafenin uzunluğuna göre değişiklik göstermeyen, her taşıma için ancak bir defa kullanılması söz konusu olan süredir. Taşıma süresi ise, çıkış yeri (garı) ile varış yeri (garı) arasındaki tüm mesafe göz önünde bulundurularak, belirli kilometre dilimlerinin belirli zaman dilimleri içinde katedilmesi ilkesi çerçevesinde hesaplanan ve fiilen taşımaya tahsis edilen süreyi ifade eder.

Taşıma türleri açısından farklı usullerle belirlenebilen taşıma süresinin hangi amaçla ve taşımanın hangi aşamasında aşıldığı bir önem arz etmez. Tüm taşıma türlerinde taşıma işinin ifasının taşıma süresinden daha uzun sürmesi, taşıma süresinin aşıldığını gösterir.[352]

Karayolu, denizyolu ve havayolu taşımaları açısından kural olarak taşıyıcının tehlikeli maddeyi taşımak üzere teslim almasından gönderilene teslim etmesine kadar geçen sürenin taşıma süresinden uzun olması durumunda taşıma süresinin aşıldığı yani geç teslimin varlığı kabul edilmelidir.[353] Zira ilgili sözleşmelerde taşıma süresinin

[352] **SÖZER,** *Gecikme,* s. 55; **YAZICIOĞLU,** *Hamburg Kuralları,* s. 80; **GENÇTÜRK,** s. 152.

[353] "…davacı ile davalı… Uluslararası Taş. Ltd. Şti. arasında düzenlenen taşıma sözleşmesinde, **taşıma süresinin** yükün muhteviyatından kaynaklanan bir gümrük beklemesi olmaması ve gemi hareket tarihlerinde aksama bulunmaması halinde **gümrüklemenin bitiminden itibaren 7-8 işgünü olarak belirlenmesine ve somut olayda bu sürenin geçmemesine göre**, davacı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir… usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA…" Yargıtay 11.

başlaması, durması ve sona ermesine ilişkin özel hükümlere yer verilmemiştir. Bu bakımdan ilgili sözleşmeler kapsamındaki taşıma sözleşmelerinin tarafı olan taşıyıcı, ifa süresinin kendisine isnat edilmesi mümkün olmayan birtakım olaylar sebebiyle uzadığını ancak kurtuluş sebeplerine ilişkin hükümlere dayanarak ileri sürebilir.[354]

Demiryolu taşımaları açısından ise ifa süresinin belirlenmesi ve işlemesi hususunda bazı hükümler öngörülmüştür. Örneğin, bazı şartların yerine gelmesine bağlı olarak ifa süresinin durmasına ilişkin hükümlere yer verilmiştir (COTIF-CIM m. 27/6). Bu bağlamda taşıma faaliyetinin belirlenen taşıma süresinden daha uzun bir sürede ifasının gerçekleştirilmesi mümkün olmaktadır. Şu halde demiryolu taşımaları açısından taşıma süresinin aşılıp aşılmadığının tespitinde, ifa süresinin durması da göz önünde bulundurulmalıdır. Bütün bunlar göz önünde bulundurulmasına rağmen, ifa süresinin başlaması ile sona ermesi arasında işleyen süre taşıma süresini aşıyorsa, demiryolu taşımaları açısından gecikme vardır.[355] COTIF-CIM taşıma süresinin aşılmasının tespitine ilişkin olarak da özel hükümler öngörmüştür (m. 27/10). Buna göre taşıyıcı, taşıma süresinin sona ermesinden önce, eşyayı varış garına ulaştırıp belli işlemleri gerçekleştirirse taşıma süresine uymuş; aksi halde taşıma süresini aşmış olacaktır.

HD, 23.12.2014 tarihli, E. 2014/12595 K. 2014/20315 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

[354] **GENÇTÜRK,** s. 154.

[355] **GENÇTÜRK,** s. 155.

3.2.2 Tehlikeli Madde Taşıyıcısının Yan Borçlardan Doğan Sorumluluğu

3.2.2.1 Yan borçlardan doğan sorumluluğun hukuki dayanağı

Her sözleşmede olduğu gibi taşıma sözleşmesinde de tarafların asli edim yükümlülükleri (asli borçları) olduğu gibi, birtakım yan edim yükümlülükleri (yan borçları) de bulunabilmektedir.[356] Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu taşımalarında taşıyıcının asli edim yükümü olan eşyayı koruma ve belirli süre içerisinde teslim etme ve gönderenin asli edim yükümü olan taşıma ücretini ödemenin yanında, bir takım yükümlülükler de vardır ki, bunlar taşıma işinde taşıma sözleşmesinin taraflarını oluşturan taşıyıcı ve gönderen açısından yan edim yükümlülükleri olarak kabul edilir.[357]

Gerçekten de her şeyden önce bizzat kanun, asli edim yükümlülüğü yanında bazı yan edim yükümlülükleri öngörmektedir.[358] Örneğin TTK m. 1141'de geminin yola, denize veya yüke elverişli olmamasından kaynaklanan zararlardan sorumlu olduğu hükme bağlanmıştır. Kanun yanında taraflar da hukuk düzeninin sınırları içinde taşıma sözleşmesinin içeriğini diledikleri gibi düzenleyebilirler.[359] Örneğin, emredici nitelikte olmayan TTK m. 1178/1 ve Lahey Kuralları m. 3/2 hükümlerinde taşıyana yüklenen yükleme, istif ve boşaltma yükümünü taraflar navlun sözleşmesinde taşıtana devredebilirler.

---

[356] **SELİÇİ,** Özer; **Borçlar Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1977, s. 1 vd.; **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 33; **OĞUZMAN / ÖZ,** *C. I,* s. 7.

[357] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 90.

[358] **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 33. Bir görüşe göre kanunda özel olarak düzenlenmiş olan "ayıba karşı tekeffül borcu" da bir yan borç niteliğindedir (**SEROZAN,** Rona; **Sözleşmeden Dönme,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1975, s. 303).

[359] **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 33.

Yan edim yükümlülüklerine aykırılıktan doğan zararlardan taşıyıcının sorumlu olacağı bazı kanun hükümlerinde doğrudan (TTK m. 1141/2'de olduğu gibi) belirtilmiş; bazı kanun hükümlerinde (TTK 862'de olduğu gibi) ise zararlardan sorumlu olduğu değil, sadece söz konusu edimi yerine getirmekle yükümlü olduğu öngörülmüştür. Ancak ifade edelim ki, yan edim yükümlülüklerinin yerine getirilmemesi, taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesi (TBK m. 112) ve karşılıklı güven ilişkisinin zedelenmesi [dürüstlük kuralına aykırı davranılması (TMK m. 2)] anlamına geleceğinden, kanunda belirtilmemiş olsa dahi taşıyıcı bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesinden kaynaklı zararlardan da sorumlu tutulacaktır.

3.2.2.1.1 Borcun Gereği Gibi İfa Edilmemesi (TBK m. 112)

Bir borç ilişkisinde borçlu, asli edim yükümlülüklerine olduğu kadar yan edim yükümlülüklerine de uygun hareket etmek, bunların gereklerini yerine getirmek, bu yükümlülüklerini ihlal etmemek zorundadır. Söz konusu yan edim yükümlülüklerinin ihlali, sözleşmenin ihlalini ifade eder.[360]

Sözleşmenin ihlali imkânsızlık ve temerrütten kaynaklanabileceği gibi, borcun gereği gibi ifa edilmemesinden (kötü ifadan) de kaynaklanabilir.[361] Gereği gibi ifa, edimin borca uygun olarak tam ve doğru bir şekilde yerine getirilmesidir. Gereği gibi ifadan söz edebilmek için, borçlanılan edimin bütün modalitesiyle (unsurlarıyla) birlikte ifa edilmesi gerekir. Edim, ifa borçlusu tarafından ifa alacaklısına belirlenen zamanda ve

[360] **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 1162.

[361] **TANDOĞAN,** s. 398 vd.; **AKINTÜRK / ATEŞ,** s. 124. Örneğin, taşıması gerçekleştirilen tehlikeli maddenin iyi ambalajlanmaması sebebiyle ıslanması hali, bir imkansızlık ya da temerrüt halini değil, ifanın gereği gibi yapılmadığını (kötü ifayı) ifade eder (**OĞUZMAN / ÖZ,** *C. I,* s. 404).

belirlenen yerde, miktar ve mahiyetine uygun bir şekilde ifa edilmediği takdirde borçlunun edimi gereği gibi ifa etmemesi söz konusu olur.[362]

Borcun gereği gibi ifa edilmemesinde borçlu, kötü bir ifa hareketi ile bir borcu ihlal etmekte; yapmaması gereken bir şeyi yapmaktadır.[363] Sözgelimi, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının, sözleşmenin diğer tarafı olan gönderenin talimatlarına uymamak suretiyle taşımasını gerçekleştirdiği tehlikeli maddenin zıya ve hasara uğramasına sebebiyet vermesi borcun gereği gibi ifa edilmediğini gösterir. Burada taşıyıcı, talimatlara uyma yükümünü (yan edim yükümünü) ihlal etmekte, sözleşmenin diğer tarafını zarara uğratmaktadır.

3.2.2.1.2 Dürüstlük Kuralına Aykırı Olunmaması (TMK m. 2)

Tüm hakların kullanılması ve borçların yerine getirilmesi konularında bir sınır çizerek bir koruma alanı teşkil eden dürüstlük kuralı, herkesin uyması gerekli olan genel ve objektif bir davranış kuralını ifade eder.[364] Genel olarak dürüstlük kuralı, toplumdaki namuslu, dürüst ve orta zekâlı kişilerin dürüstlüğe, ahlaka ve karşılıklı güvene uygun olan sürekli davranışları sonucunda oluşan ve toplum tarafından benimsenmiş olan ilkeleri içeren bir kuraldır.[365]

---

362 **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 1173.

363 **ARAL,** Fahrettin; **Türk Borçlar Hukukunda Kötü İfa,** Yetkin Yayınları: Ankara 2011, s. 55 vd.; **OĞUZMAN / ÖZ,** *C. I,* s. 403.

364 **KAVAK,** Yalçın; **Medeni Hukukta Dürüstlük Kuralı ve İyiniyetin Korunması,** Legal Yayıncılık: İstanbul 2019, s. 28 vd.; **DURAL,** Mustafa / **SARI,** Suat; **Türk Özel Hukuku Cilt I- Temel Kavramlar ve Medeni Hukukun Başlangıç Hükümleri,** 8. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 2013, s. 230; **ZEVKLİLER,** Aydın / **ACABEY,** M. Beşir / **GÖKYAYLA,** K. Emre; **Medeni Hukuk,** 6. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2000, s. 162; **AKYOL,** Şener; **Dürüstlük Kuralı ve Hakkın Kötüye Kullanılması Yasağı,** 2. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2006, s. 6.

365 **ANTALYA,** Gökhan / **TOPUZ,** Murat; **Medeni Hukuk Cilt I – Giriş-Temel Kavramlar-Başlangıç Hükümleri,** 3. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019, s. 494; **DURAL / SARI,** s. 230; **AYDIN / ACABEY / GÖKYAYLA,** s. 162; **KAVAK,** s. 27; **OĞUZMAN / BARLAS,** s. 266.

Şu halde dürüstlük kuralı, kişilere asli borçlarını yerine getirirken olduğu kadar, yan borçların ifa edilmesinde de, namuslu, dürüst, ahlaklı, makul kişilerde yaratılan güvene uygun şekilde davranma yükümlülüğü getirmektedir.[366]

Dürüstlük kuralına göre bir hukuki ilişkide karşı tarafça gösterilen güven kötüye kullanılmamalıdır; karşı tarafça gösterilen güvenin kötüye kullanılması, dürüstlük kuralına aykırılık oluşturur. Bu durumda hukuki ilişkinin (taşıma sözleşmesinin) tarafları (gönderen / taşıyıcı) borçlarını ifa ederken genel olarak kabul gören ahlak kurallarına, doğruluk ve karşılıklı güven esaslarına uygun davranmakla; bu ilişkide kendilerine gösterilmiş olan güveni kötüye kullanmamakla yükümlüdür.[367]

3.2.2.2 Tehlikeli Madde Taşıyıcısının Yan Borçlara Aykırılığı

3.2.2.2.1 Tehlikeli Madde Taşımacılığı Açısından Uygun Taşıtlara Sahip Olunmaması

Tehlikeli madde taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, karayoluyla, demiryoluyla, denizyoluyla ya da havayoluyla tehlikeli madde taşıma işini üstlenmektedir. Taşıyıcı taşıma işini, karayolunda tır, kamyon; demiryolunda tren; denizyolunda gemi; havayolunda uçak gibi taşıtlarla yerine getirmektedir. Bu taşıtların taşıma işine uygun hale getirilmesi, tehlikeli madde taşıma sözleşmesinin konusu olan tehlikeli maddenin

[366] **VELİDEDEOĞLU,** H. Veldet; **Türk Medeni Hukuku Cilt I – Umumi Esaslar ve Şahsın Hukuku,** İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: İstanbul 1956, s. 325 vd.

[367] **DURAL / SARI,** s. 230 vd.; **KAVAK,** s. 28. "…yükleme ve istif hatasının ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebilecek nitelikte olması durumunda, **MK.nun 2. maddesi gereği taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması gerektiği**…" Yargıtay 11.HD, 12.04.2011 tarihli, E.2009/11135, K.2011/4287 sayılı kararı. www.corpus.com. (Erişim: 17.02.2020).

zıya ve hasara uğramaksızın ve taşıma süresi aşılmaksızın gönderilene teslimi açısından önem arz etmektedir.[368]

Tehlikeli maddeler canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici niteliğe sahiptirler. Bu hassasiyeti sebebiyle tehlikeli madde taşımacılığı herhangi bir taşıma gibi değerlendirilmemekte, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi gerekmektedir. Bu anlamda taşıyıcı tehlikeli maddenin niteliğine uygun taşıtı seçmeli, taşıtın tüm bakımlarını yapmalı[369], bir arızası varsa gidermeli, taşıma esnasında da yine tehlikeli maddenin niteliğine uygun olarak taşıtın hızını ayarlamalıdır.[370]

Sözgelimi, patlayıcı ve bozulmaya yatkın olan, aynı zamanda hızla yanıp darbe veya sürtünmeye duyarlı nitelikteki organik peroksitin taşındığı taşıtın söz konusu tehlikeli maddenin niteliğine uygun olarak seçilmemesi sebebiyle en ufak bir manevrada taşıttaki organik peroksitin sürtünmesiyle çıkan yangın sonucunda taşınan tüm tehlikeli maddenin zayi olmasından doğan zararlardan taşıyıcının sorumluluğuna gidilecektir.

---

368 "Taşıyıcı, taşıma işine başlamadan evvel, taşımanın yapılacağı aracın kontrolünün ve muayenesinin yapılmasını sağlamalıdır". Yargıtay 11. HD, 18.12.1980 tarihli, E. 1980/5877, K. 1980/5917 sayılı kararı (**ERİŞ,** s. 307); "…davacının yük taşımak için hazır ettiği aracın kapasitesinin yüke elverişli olmadığı belirlenmiş olup…" Yargıtay 11. HD, 26.11.2014 tarihli, E. 2014/11019 K. 2014/18445 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

369 "…yükün araçta meydana gelen yangın sonucu zayi olduğu, yangının da rampada kızgınlaşan araç balatasının yanması sonucu çıktığı belirlenmiştir. **Aracın bakımındaki eksiklikten kaynaklanan bu yangında, araç sahibinin kusuru olduğu gibi davalı sürücünün de bakımsız araçla yola çıktığı için kusuru bulunmakta olup**…" Yargıtay 11. HD, 29.09.2014 tarihli, E. 2014/7823 K. 2014/14834 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 30.05.2020).

370 "…uyuşmazlığa CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması gerektiği, Karayolu ve Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi ile ilgili Konvansiyonun (CMR)'nin 17/1. maddesi uyarınca kural olarak taşıyıcının malları teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybından ve vuku bulacak hasarından sorumlu olduğu, davalılara ait ve sigortalı **araç sürücüsünün sevk idaresindeki aracı ile seyri sırasında hızını kullandığı aracın yük, teknik özelliğine, görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmaması nedeniyle olayda % 100 oranında kusurlu olduğu**…" Yargıtay 11. HD, 27.06.2018 tarihli, E. 2018/1351 K. 2018/4879 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

Zira taşıyıcı, tehlikeli maddenin niteliğine uygun taşıtı seçmeyerek yan edim yükümlülüğüne aykırı davranmıştır.

Bu anlamda tehlikeli madde açısından taşıt (*vehicle*), her hangi bir taşıt olarak değerlendirilemez. Tehlikeli maddelerin "tehlikeli" (*dangerous*) mahiyeti, taşıtların belli özelliklere sahip olmasını gerekli kılmaktadır. Nitekim "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" m. 4'te taşıt, "Karayolunda tehlikeli madde taşımacılığı yapılması amacıyla ilgili mevzuata uygun olarak imal edilen en az dört tekerlekli ve azami tasarım hızı 25 km/s'den fazla olan kamyon, kamyonet, tanker ve bunlar tarafından çekilmesine izin verilen römorklar ile çekici türündeki taşıtlarla çekilen yarı römork veya römork türündeki taşıtlar ile bu amaçla özel donanımı bulunan diğer taşıtlar" olarak ifade edilmiştir.[371]

Tehlikeli maddeyi taşımaya uygun bir taşıtın yani tehlikeli maddenin taşınması açısından özel donanımı olan taşıtın seçilmesi, tehlikeli maddede meydana gelecek zararların önlenmesi açısından gereklidir. Öyle ki, tehlikeli maddenin zayi olması ya da hasara uğramasının sebeplerinden biri de taşıma işinde kullanılacak taşıtın tehlikeli madde taşımacılığına uygun olmayan ve yanlış taşıt seçimidir.[372] Bu bakımdan taşıma

[371] Demiryolu, denizyolu ve havayolu tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin yönetmeliklerde "taşıt" kavramının tanımına yer verilmemiştir.

[372] "…taşıma sözleşmesine konu olan boya emtiasının gönderici davalı tarafından ambalajlanmasında herhangi bir yetersizliğin bulunmadığı, davacı taşıyıcının yanıcı malzemelerin taşınması konusunda yeterli donanıma sahip olması gerektiği, **sızıntının herhangi bir ambalajlama hatasından değil, taşınanın yanıcı ve patlayıcı akışkanların taşınmasına uygun olmayan ve yetersiz olan araçla yapılmasından kaynaklandığı,** bu nedenle kap içindeki basınç artışından dolayı sızıntının oluştuğu…" Yargıtay 11. HD, 02.03.2016 tarihli, E. 2015/14166 K. 2016/2303 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 22.05.2020)

işinde kullanılacak taşıtın, fiziksel, iklimsel, biyolojik ve kimyasal faktörler açısından tehlikeli madde taşımalarına uygun olması gerekir.[373]

Sözgelimi, taşıma işinin farklı iklim koşullarından geçilerek gerçekleştirilmesi durumunda, tehlikeli maddenin iklim değişikliklerinden etkilenmesini önlemek açısından, uygun (özel donanımlı) taşıtların seçilmesi önem arz eder. Burada dikkat edilmesi gereken husus, taşıt dış etkilere (yağmur, kar, toz gibi) karşı koruma sağlarken, içeride nemlenme, rutubet meydana gelebilmektedir.[374] Söz konusu rutubet, nemlenme ise taşıma işinin konusu olan tehlikeli maddenin asli mahiyetini kaybetmesine [sözgelimi, *patlayıcı (explosive)* maddenin patlayıcı özelliğini yitirmesine] sebep olabilmektedir. Bu durumda, tehlikeli maddeyi her türlü dış ve iç etkiye karşı koruyucu nitelikte bir taşıtla taşıma işini ifa etmeyen taşıyıcı sorumlu tutulacaktır.

Taşıtın eşya taşımaları açısından elverişli olmasına ilişkin olarak kanun koyucu denizyolu taşımaları açısından TTK'da özel hükümler vazetmiştir.[375] Bu bağlamda taşıyan, taşıtın (geminin) denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin "yola, denize veya yüke" elverişli olmamasından kaynaklanan zararlardan sorumludur; meğerki tedbirli bir taşıyanın (*a diligent carrier)* sergilemekle yükümlü olduğu özen ve dikkat gösterilmekle

---

[373] **SAYGILI,** M. Sıtkı / **ERDAL,** Murat; **"Konteyner Türleri ve Standartlar" Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği,** Beta Yayınları: İstanbul 2017, s. 31 vd. "…eskimiş ve yıpranmış tankerle gaz taşıtması nedeniyle davalı şirket yetkilisinin tali kusurlu bulunduğu…" Yargıtay 11. HD, 09.05.2018 tarihli, E. 2017/3174, K. 2018/3353 sayılı kararı. www.corpus.com.tr (Erişim: 13.02.2020).

[374] **SAYGILI / ERDAL,** s. 32.

[375] Hamburg Kuralları açısından da her halükarda geminin sefere ve denize elverişliliğinin sağlanması esastır. Bu hususta bkz. **IVAMY,** E. Hardy; **Payne&Ivamy's Carriage of Goods By Sea,** 13th Edition, LexisNexis Butterworths: London 1989, p. 112.

beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun. (TTK m. 1141).[376]

Geminin denize elverişli olması (*seaworthiness*), genel donatım, gövde, kazan, makine gibi esas kısımları açısından, yolculuğun gerçekleştirileceği sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemiyi ifade eder (TTK m. 932/1). Bu anlamda geminin denize elverişli olabilmesi için, donanımı, yapısı ve tasarımı itibariyle olağan tehlikelere karşı koyabilecek mahiyette olması gerekir.[377] Geminin denize elverişli olması değerlendirilirken gerçekleştirilecek olan sefer dikkate alınmalıdır. Geminin denize elverişli olması mutlak değil, her sefer bakımından değişebilen nisbi bir nitelik taşır.[378]

Denize elverişlilik belgelerinin bulunması, taşıyanın yükümünü yerine getirdiğine ilişkin bir karine teşkil etse de, her somut olay kendi içinde değerlendirilmelidir.[379]

---

[376] "Yangın… geminin yolculuk başında denize, yola ve yüke elverişli olmasına, gereği gibi özen gösterilmemiş olmasından kaynaklanmışsa, bundan kural olarak taşıyan sorumludur. Aksini kanıtlamak yani, …kurtuluş beyyinesinden yararlanma konusundaki ispat külfeti ise, taşıyana ait bulunmaktadır… **taşıyanın kendisine düşen kurtuluş beyyinesi bakımından ispat külfetini yerine getirememiş olması** da nazara alınarak davanın kabulüne karar verilmek gerekir…" Yargıtay 11. HD, 25.01.1985 tarihli, E. 1985/74, K. 1985/163 sayılı kararı. www.kazancı.com.tr (Erişim: 15.02.2020).

[377] **YETİŞ ŞAMLI,** Kübra; "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", *İÜHFM,* C. 121, S. 2, 2013, s. 480. Geminin yapısındaki korozyondan dolayı oluşan zayıflık sebebiyle çelik yapısının özel eksperlerce kontrol ettirilmesi gerekirken, bu yapılmaksızın sefere başlanması gerekli özenin gösterilmediği, bu açıdan taşıyanın başlangıçtaki denize elverişsizlikten sorumlu olması gerektiği yönünde bkz. **The Torenia, Q.B., (Com. Ct.) Lloyd's Rep 210, 1983-2** (**BAUGHEN,** Simon; **Shipping Law,** Fourt Edition, Routledge-Cavendish: London-New York 2009, s. 127 vd.).

[378] **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU,** s. 164. Konteyner gemisinin çeşitli yerlerinde çatlakların mevcut olması sebebiyle geminin denize elverişli olmadığı yönünde bkz. **In re Tecomar S.A. (DC New York 1991) 765 F. Supp. 1150.** www.law.justia.com (Erişim: 26.05.2020).

[379] "…davalı fiili taşıyan…ile davalı kaptan …'ın her durumda gemiyi denize ve yola elverişli bulundurmakla yükümlü olduğu, **geminin denize elverişlilik belgesinin bulunmasının denize elverişli olduğunu tek başına ispata yeterli olmadığı,** donatan ve kaptanın geminin gerekli ve yeterli bakımını, servis hizmetlerinin zamanında yerine getirilmesini sağlamakla yükümlü bulunduğu, gemi jürnaline kazanın iskele makinasının şanzıman telinin kopması sonucu meydana geldiğinin kaydedildiği ve davalı …tarafından kazanın oluşumunda kaçınılmazlık faktörünün bulunduğu savunulmuş ise de, iddia olunduğu şekilde bir arızanın oluştuğuna dair tespit raporu, servis raporu ya da sigorta ekspertiz raporunun sunulmadığı, münferiden davalı kaptanın beyanının ve tarafından

Denizyolu taşımacılığında her şart ve hal altında yolculuğa elverişli bir gemi örneği bulunmaz.[380] Her geminin yolculuğa elverişliliği (*voyageworthiness*), yapılacak olan seferin koşulları göz önünde bulundurularak tayin edilir. Bu bakımdan geminin denize elverişlilik belgesinin bulunması, geminin denize elverişli bulunduğuna tek başına ispata yeterli değildir. Bu hususta kaptanın ve donatanın da geminin gereken bakımlarını yaptırmak borcunu ifa edip etmediğinin araştırılması gerekir.[381]

Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yakıtı, kumanyası, yükleme durumu, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde "yola elverişli" sayılır (TTK m. 932/2).

Geminin gerçekleştireceği seferin tehlikelerine karşı koyabilecek mahiyette olması, tamamen anormal olmayan tehlikelere karşı koyabilecek olmasını ifade eder. Anormal tehlikeler, olağanüstü durum olarak değerlendirilir ve bu halde salt taşıyan bakımından bir değerlendirme yapılabilir.[382] Tamamen anormal tehlikeli haller mücbir sebep olarak

---

düzenlenen gemi jürnalindeki kaydın esas alınması mümkün olmadığı gibi, kazanın bu sebeple meydana geldiği kabul edilse dahi **gemideki arızanın yeterli, planlı, bakım ve tutumlarının yapılmadığını ispatladığı…davalı …'nin hem gemisini denize elverişli bulundurmamakla hem de TTK'nın 997. maddesi anlamında donatan sıfatıyla sorumlu olduğu**…" Yargıtay 11. HD, 25.02.2015 tarihli, E. 2014/17455 K. 2015/2566 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

380 **SÖZER,** Bülent; **Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını: Ankara 1975, s. 28.

381 "…davalı fiili taşıyan ile davalı kaptanın her durumda gemiyi denize ve yola elverişli bulundurmakla yükümlü olduğu, geminin denize elverişlilik belgesinin bulunmasının denize elverişli olduğunu tek başına ispata yeterli olmadığı, donatan ve kaptanın geminin gerekli ve yeterli bakımını, servis hizmetlerinin zamanında yerine getirilmesini sağlamakla yükümlü bulunduğu… gemideki arızanın yeterli, planlı, bakım ve tutumlarının yapılmadığını ispatladığı… **kaptanın belirli bir mesafeden hız kesmemek, emniyetli yanaşma kurallarını ihlal etmek suretiyle tedbirli bir kaptan gibi hareket etme mecburiyetini ihlal etmiş olması** sebebiyle kusurlu olup, TTK'nın 972. maddesi uyarınca sorumlu olduğu…" Yargıtay 11. HD, 25.02.2015 tarihli, E. 2014/17455, K. 2015/2566 sayılı kararı. www.corpus.com.tr (Erişim: 13.02.2020).

382 **SÖZER,** *Sefere Elverişlilik,* s. 26 vd.

değerlendirilir ve mücbir sebep durumunda borçlu kim olursa olsun mutlak anlamda önlenemeyecek bir durum söz konusudur.[383]

Geminin yola ve denize elverişli olmasının yanı sıra, yüke de elverişli (*cargoworthiness*) olması gerekir.[384] Bu anlamda soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi "yüke elverişli" sayılır (TTK m. 932/3).

Geminin yüke elverişliliği, taşıması yapılacak olan yükün niteliğine göre belirlenir.[385] Bu bağlamda uluslararası düzenlemelerde tehlikeli madde taşıması yapacak gemilerin bazı özellikleri üzerinde durulmuştur. Taşıyan, tehlikeli maddenin türüne ve niteliğine uygun gemiyi sağlamalıdır.[386] Örneğin, MARPOL'e göre, tankerler, petrol ve türevlerini içeren kalıntıları kıyıdaki alım tesislerine boşaltabileceği ana kadar korumak için gerekli olan döküntü tanklarını taşımak zorundadır. Bu özelliklere sahip olmayan gemilerle tehlikeli madde taşıma işinin gerçekleştirilmesi taşıyanın sorumluluğunu doğuracaktır. Dolayısıyla geminin taşıması yapılacak tehlikeli maddeyi, taşıma işinin ifası sırasında ortaya çıkabilecek tehlikelere karşı korumaya ve tehlikeli maddenin bu tehlikelerden dolayı zarara uğramasını önlemeye uygun olması gerekir.[387]

Taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin TTK hükümlerinin yanı sıra, konusunu tehlikeli maddelerin oluşturduğu navlun

---

[383] **YETİŞ ŞAMLI,** *Sefere Elverişlilik,* s. 481 vd.

[384] "…geminin yüke elverişli olmadığı, kiracı davalının yüke elverişli olmayan gemiye yükleme yapmak zorunluluğu bulunmadığı…" Yargıtay 11. HD, 26.03.2004 tarihli, E. 2000/8383 K. 2004/3119 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

[385] **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU,** s. 165.

[386] **ROSE,** F.D.; "Cargo Risks: Dangerous Goods", *The Cambridge Law Journal,* Vol. 55, Is. 3, 1996, p. 604.

[387] **YETİŞ ŞAMLI,** *Sefere Elverişlilik,* s. 482.

sözleşmelerinde, IMDG Kod ve "Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" de göz önünde bulundurulmalıdır. IMDG Kod Bölüm 7'de taşıması yapılacak olan tehlikeli maddenin türüne göre gemilerin hangi donanımda olması gerektiği ve istifine ilişkin hükümler öngörülmüştür. Bu bağlamda geminin yola elverişli olması hususunda tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve boşaltılmasına ilişkin teçhizat ve eğitimli personel bulundurulmalı; geminin yüke elverişli olması hususunda da tehlikeli maddenin potansiyel zararını en asgari seviyede tutmayı sağlayacak depo, soğutma teşkilatı gibi koruyucu nitelikte bir gemi temin edilmelidir. Ayrıca taşıyan, IMDG Kod tehlikeli madde listesinden ilgili eşyanın niteliklerine uygun taşıtı tespit etmeli ve bu taşıtı seferin başlangıcından önce hazır bulundurmalıdır.[388]

3.2.2.2.2 Talimatlara Uyulmaması, Taşıma Ve Teslim Engellerinin Haber Verilmemesi, Gerekli Tedbirlerin Alınmaması

Tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olan taşıma sözleşmesinde, tarafların başlangıçta anlaşarak akit haline getirdikleri hususlara bağlı kalmaları esastır.[389] Bu sebeple bu hususları tek başlarına değil, aralarında görüşüp anlaşarak değiştirmeleri beklenir. Ancak taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olmasına karşılık, gerek uluslararası sözleşmelerde gerek iç hukuk normlarında taşıma

---

[388] **GÜNER ÖZBEK,** s. 122.

[389] **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 23 vd. "…davalı taşıyıcının malı Petkim'den aldığında bozuk olduğunu kanıtlayamadığı, tespit dosyasında dinlenilen tanker sürücüsünün de, bir gün önce tankerle asit taşıdığını söylemesi karşısında, **davalının davacı ile aralarındaki taşıma sözleşmesinin 7. maddesindeki 'bu tankerle başka madde taşınmayacaktır' şeklindeki hükme de riayet etmediği**…" Yargıtay 11. HD, 04.06.2001 tarihli, E. 2001/2959 K. 2001/5009 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 22.05.2020).

sözleşmesinin bir tarafını teşkil eden gönderene tam iki tarafa borç yükleyen bir akitten beklenemeyecek mahiyette geniş yetkiler verilmiştir.[390]

Gönderenin bu yetkilerinden biri de emir ve talimat vermedir. TTK'nın "Emir, talimat ve tasarruflar" başlıklı m. 868 hükmüne göre, gönderenin emir ve talimat (*instruction*) vermenin yanı sıra, taşıma faaliyetinin durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, eşyanın başka bir varış yerine götürülmesini ya da başka bir gönderilene teslim edilmesini talep etme şeklinde tasarrufları bulunmaktadır.[391] Aynı yetki CMR m. 12 hükmünde de öngörülmüştür. Taşıma sözleşmesinin kurulmasından sonra gönderenin maddi menfaatleri, eşyanın borsa değerinin düşmesi, gönderilenin iktisadi durumunun büyük ölçüde sarsılması gibi haller, taşıyıcının taşıma sözleşmesinde öngörülenlerden farklı olarak davranmasını gerektirebilir.[392] Bu sebeple gönderenin maddi menfaatlerine cevap verilebilmesi bakımından taşıyıcıya taşıma işleri hususunda talimat verme yetkisi gönderene tanınmıştır.[393]

Demiryolu taşımacılığı açısından COTIF-CIM m. 30/1 uyarınca da gönderen, talimatları ile sözleşmede değişiklikler yapma yetkisine sahip olup, bu yetkisi birtakım koşulların gerçekleşmesiyle gönderilene geçmektedir (m. 30/4; m. 31). Talimat verme yetkisi bulunan hak sahibinin talimatlarının icrası eşya üzerinde bir zarara sebebiyet

---

390 **ADIGÜZEL,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 91.

391 "…taşıma sürecinde gerçek gönderen Kasar ve Dual Tekstil firması olmasına karşın; **TTK m. 868 hükmüne aykırı bir şekilde emir ve talimatlarla boşaltma adresi değişikliği yapıldığı** hususları birlikte değerlendirildiğinde; taşıma sürecinde pervasızca zarar meydana gelme bilinci içinde hareket edildiği, üç yıllık zamanaşımının uygulanacağı, davalı tarafın kusurundan bu olayın meydana geldiği, davacı sigortalının herhangi bir kusurunun bulunmadığı, dolayısıyla davalı tarafın meydana gelen zararın tamamından sorumlu olduğu gerekçesi ile davanın kabulüne karar verilmiştir… açıklanan nedenlerle…kararın…ONANMASINA…" Yargıtay 11. HD, 24.10.2019 tarihli, E. 2018/1009 K. 2019/6702 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 22.05.2020).

392 **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 70.

393 **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 82.

vermişse, taşıyıcı uygun illiyet bağını ispatla sorumluluktan kurtulabilir. Buna karşılık, talimatın verilmesinde taşıyıcıya atfedilecek bir kusur söz konusu ise, taşıyıcı bu kurtuluş sebebine dayanamaz. Bu durumda müterafik kusurun varlığı söz konusu olacağından, taşıyıcı da sorumlu tutulur. Talimatları verenin bu talimatların yerine getirilmesi (ifası) için gerekli masrafları da karşılaması gerekir; aksi takdirde talimatların ifa edilmemesinden taşıyıcı sorumlu tutulamaz.[394] Buna karşılık talimatın ifa edilmemesi ya da gereği gibi ifa edilmemesi, başkaca bir sebepten kaynaklanıyorsa taşıyıcıya atfedilecek bir kusur oldukça sorumlu olacaktır.[395]

Denizyolu taşımacılığı açısından taşıtanın tasarruf hakkı Rotterdam Kuralları ile düzenlenmiştir.[396] Rotterdam Kuralları m. 1/12 hükmüne göre tasarruf hakkı, Rotterdam Kuralları'nın Bölüm 10 hükümlerine uygun olarak taşıyana talimat verme hakkı olarak tanımlanmıştır. Bu hak ise Rotterdam Kurallarının Bölüm 10'da yer alan m. 50-56 hükümleri arasında düzenlenmiştir. Bu anlamda Rotterdam Kuralları m. 51/1 gereği taşıtan (*shipper*) kural olarak tasarruf hakkını haizdir. Navlun sözleşmesi kurulduğu aşamada taşıtan bu hakkın sahibi olarak bahse konu hakkı üçüncü bir şahsa da devredebilir.[397]

---

394 **ARKAN,** *Demiryolu Taşımaları,* s. 103 vd.

395 **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 82.

396 Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları ile böyle bir düzenlemenin öngörülmemesinin sebebi olarak tasarruf hakkına ilişkin uygulamanın konişmentolu taşımalarda yerleşmiş olması gösterilmektedir. Öyle ki günümüz ticaret anlayışında devredilebilir taşıma senedi düzenlemesi yönündeki uygulamaların azalmış hatta birçok alanda ortadan kalmış olması, denizde eşya taşımacılığını düzenleyen uluslararası bir sözleşmede tasarruf hakkına yer verilmesi uygun görülmüştür. Bu konuda özellikle bkz. **DEBATTİSTA,** Charles; "Rights of the Controlling Party", **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation,** İnforma Law: London 2009, p. 151 vd.; **STURLEY / FUJITA / VAN DER ZIEL,** p. 275 vd.

397 Navlun sözleşmesinin taşıyan ile taşıtan arasında akdedildiği ve Rotterdam Kuralları gereği tasarruf hakkının kural olarak taşıtana ait olduğu öngörüldüğüne göre, tasarruf hakkının kendisi haricinde bir kimseye devredilmesi konusunda karar verme yetkisi de taşıtana bırakılmıştır. Farklı yorumlar için bkz. **DEBATTİSTA,** p. 152

Havayolu taşımacılığı açısından da Varşova Sözleşmesi m. 12 (ve aynı yöndeki Montreal Sözleşmesi m. 12) hükmü gereği gönderenin tasarruf hakkı bulunmaktadır. Buna göre gönderen, taşıma sözleşmesinin konusu olan tehlikeli maddeyi kalkış veya varış havaalanında geri çekmek ya da herhangi bir inişte taşınan tehlikeli maddeyi sefer istikametinde durdurmak, tehlikeli maddenin kararlaştırılan gönderilenden başkasına verilmesi ya da kalkış havaalanına geri getirilmesi talimatında bulunmak yetkisine sahiptir.

Gönderen, kural olarak taşıyıcıya her türlü talimatı verebilir. Taşıyıcı da verilen bu talimatlara uyma yükümü altındadır. Taşıyıcının bu yükümü, eşyanın gönderilene teslimi ile sona erer.[398] Bazı hallerde ise, taşınan eşya taşıyıcının fiili hâkimiyetinde olsa dahi verilen talimatlara uymamasına olanak tanınmıştır. TTK m. 868/1 hükmüne göre, "Gönderenin bu tür emir, talimat ve tasarrufları, taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir". Bu durumda konusunu tehlikeli maddelerin oluşturduğu her taşıma işinde, işletmesi için sakıncalı olduğundan veya diğer eşyalar açısından zarar tehdidi oluşturduğundan bahisle taşıyıcının talimatları ifa etmekten kaçınıp kaçınamayacağı sorusu akla gelmektedir.

Konusunu tehlikeli maddelerin oluşturduğu taşıma işlerinde verilen her talimatın, taşıyıcının işletmesini ve taşınan diğer eşyaları tehlikeye düşüreceği söylenemez. Sözgelimi, gereken önlemlerin alındığı bir taşıttaki tehlikeli maddenin başka bir varış

[398] "…taşınan malın CMR senedinde varış yeri olarak gösterilen Waldhaus şehrindeki gümrükçü firma yerine, Bludenz şehrindeki 'Speditlon Gebide Weiss' firmasına teslimine razı olduğu ve bu hususta talimat verdiği anlaşılmaktadır. Bludenz şehrindeki... firma... aynı zamanda malı gümrükten çeken komisyoncu firmadır. Davalı **taşıyıcının, talimat gereği malı '...Weiss' firmasına teslim etmesi ile yükümlülüğü sona ermektedir**..." Yargıtay 11.HD, 18.05.1993 tarihli, E.1993/1017, K.1993/3664 sayılı kararı. www.kazancı.com (Erişim: 13.02.2020).

yerine götürülmesi talimatında bulunulmasında böyle bir tehdidin varlığından söz edilemez. Buna karşılık, belli bir sıcaklık seviyesinde taşınması gereken yanıcı nitelikteki bir tehlikeli maddenin (örneğin asetonun) taşımasının yapıldığı taşıtın soğutma sisteminin kapatılması talimatının verilmesi ya da henüz yeterli önlemler alınmaksızın tehlikeli maddenin taşınması talimatının verilmesi ise taşıyıcının işletmesi ve diğer taşınan eşyalar açısından tehdit oluşturacaktır. Bu gibi hallerde taşıyıcı söz konusu talimatı ifa etmekten kaçınabilir.[399]

Talimata uyulmasının zarara yol açacağı taşıyıcı tarafından öngörülebiliyorsa artık taşıyıcının bu talimatı yerine getirmeden önce talimat vereni uyarması gerekir; taşıyıcı ancak talimat verenin talimatında ısrar etmesi durumunda talimatı yerine getirmelidir. Sırf zararlandırıcı sonucunu öngörerek davranan taşıyıcının talimatı yerine getirmiş olması sorumluluktan kurtulmasını sağlamaz.[400]

Taşıyıcının iradesi ve kontrolü dışında cereyan eden ve taşıma işinin gerçekleşmesini imkânsızlaştıran olaylar taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıyıcının yükümlülüklerini gerektiği gibi ve zamanında ifa etmesine engel oluşturur.[401] Bu şekilde ortaya çıkan taşıma engelleri[402] karşısında taşıyıcının öncelikli yükümlülüğü, taşıma engelleri

---

399 **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 84.

400 **ARKAN,** *Demiryolu Taşımaları,* s. 103 vd.

401 **HINKELMAN,** Edward G.; **Glossary of International Trade,** 5th Edition, Laxmi: New Delhi 2010, p. 75.

402 Taşıma engeli, taşıma sözleşmesinin akdedilmesinden sonraki bir aşamada meydana gelen ve tehlikeli maddenin tamamen veya taşınması kararlaştırılan güzergah üzerinden nakledilmesini imkansızlaştıran herhangi bir olaydır. Bu açıdan taşıma engeli, taşıyıcının tehlikeli maddeyi varma yerine ulaştırma ve gönderilene zamanında teslim etme yükümlülüğüne engel oluşturan her türlü durumu ifade eder. Ancak ifade edelim ki, karşılaşılan her olay, taşıma engeli niteliğinde değildir. Dolayısıyla tehlikeli maddenin taşınmasını imkânsız kılan "engel" kavramına mutlak anlam yüklenmemesi; bu kavramın geniş yorumlanması gerekir (**CLARKE,** Malcolm A. / **YATES,** David; **Contracts of Carriage by Land and Air,** Second Edition, Routledge: New York 2014, p. 33).

hakkında talimat vermeye yetkili kişiye yeterli bilgi vermedir.[403] Yeterli bilgi ile kastedilen, talimat vermeye yetkili kişide somut durum hakkında kanaat oluşturacak, karar vermesine yetecek kadar bilgidir.[404]

Talimat vermeye yetkili kişiye taşıyıcı yeterli bilgileri verdikten sonra, uyulması gereken talimatları almak için uygun bir süre beklemelidir. Söz konusu bu uygun süre içinde taşıyıcı talimat alamazsa, bu durumda taşıyıcının talimat vermeye yetkili kişinin çıkarlarına en uygun görünen tedbirleri alması gerekmektedir (CMR m. 14/2; TTK m. 869/3). Bu bakımdan taşıyıcı, talimat veren kendisi olsaydı nasıl talimat verirdi veya taşınan eşya kendisinin olsaydı nasıl hareket ederdi ise ona uygun davranmakla yükümlüdür.[405] Taşıyıcı söz konusu tedbirleri almaması durumunda sorumlu tutulacaktır.

CMR m. 16'da taşıyıcının alabileceği tedbirler, üçüncü kişiye tevdi, boşaltma, eşyanın çabuk bozulan cinsten olması veya durumları öyle gerektirmesi ya da depolama ödemelerinin eşyanın değeri ile uyumlu olmaması hallerinde eşyayı satma olarak sayılmıştır.[406] TTK m. 869/3'te ise bu tedbirler, eşyayı boşaltıp saklama, eşyayı geri

---

[403] "Taşıyıcının CMR'nin 15 ve 16. maddelerinde belirlenen davranış alternatif hareket tarzlarını kullanabilmesi için öncelikle bir teslim engeli ile karşılaşmış olması ön koşuldur. Somut olayda, **davalı taşıyan böyle bir engelle karşılaştığını savunmuş ise de, bu aşamada bu engeli kanıtlayabilmiş değildir.** Bu durumda mahkemece, taşıyıcının konşimentoda yer alan notify (ihbar) adresine gerekli bildirimde bulunduğuna dair kanıtlarının davalıdan istenilmesi…gerekir". Yargıtay 11. HD, 07.12.2004 tarihli, E. 2004/956, K. 2004/12055 sayılı kararı. www.corpus.com.tr (Erişim: 13.02.2020).

[404] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 86.

[405] **İLYASOV,** Muhammetnazar; **TTK ve CMR'ye Göre Karayoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıma ve Teslim Engelleri,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019, s. 122 vd.; **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 87; **CLARKE / YATES,** p. 33

[406] "Eşyanın çabuk bozulan cinsten olması veya duruma böyle bir tedbiri haklı gösteriyorsa veya depolama giderleri eşyanın değerine oranla aşırı ise taşıyıcı tasarruf hakkı sahibinden talimat beklemeksizin eşyayı satabilir. Taşıyıcı hak sahibinden talimat istemesine rağmen, makul süre içinde üstesinden gelebileceği aksine bir talimat almadığı takdirde, yine eşyayı satma yolunu tercih edebilir… Davalı tarafından taşınan emtianın, davalının yurtdışı acentesinin deposunda olduğu, bu durumun davacıya bildirildiği gerçeği karşısında, vesaik ödemeden emtianın alıcıya teslim

taşıma, eşyayı talimat vermeye yetkili kişinin hesabına saklanması için tevdi etme, bozulabilecek bir mal söz konusu ise, malın durumu böyle bir önlemi haklı kılıyorsa veya aksi takdirde oluşacak giderler malın değerine göre makul bir oranda değilse, eşyayı satma ve değerlendirilmesi mümkün olmayan eşyayı imha etme olarak öngörülmüştür. Taşıyıcı, gerek taşıma engelleri hakkında yeterli bilgi vermemesi gerek taşıma engellerinin söz konusu olduğu hallerde somut duruma göre tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun tedbirleri almaması durumunda ortaya çıkacak zararlardan sorumlu olacaktır.

3.2.2.2.3 Ambalajlama, İşaretleme ve Etiketlemenin Denetlenmemesi

Ambalaj (*packing*), taşıması yapılacak olan eşyanın dış etkenlerden korumak ve ilgili eşyanın dışarıya tesirini önlemek amacıyla zarf ve kap gibi[407] araçların içine konulmasını ve sarılmasını ifade eder.[408] Taşıması yapılan eşyanın ambalajından sızması, akması, taşması, dökülmesi, kırılması veya herhangi bir şekilde zıya veya hasara uğraması durumunda, ambalaj yetersiz bir ambalaj olarak kabul edilecektir.[409] Ne

---

edildiğinden bahsedilmesi mümkün değildir. Ayrıca, **eşyanın niteliği, depolama giderleri karşısında, taşıyıcının eşyayı satması gerektiği de söylenemez**". Yargıtay 11. HD, 07.07.2017 tarihli, E. 2016/611 K. 2017/4087 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 21.05.2020).

407 ADR'de ambalaj türleri olarak, kap, teneke bidon, kompozit ambalaj torba, ahşap varil, kutu ve ince cidarlı metal ambalaj sayılmıştır (6.1.2.5). Ayrıca ambalajın malzeme türü de sayılmıştır. Buna göre, ambalaj malzeme türleri, çelik (tüm çeşitleri ve tüm yüzey işlemli olanlar), doğal ahşap kontrplak, alüminyum, lif levha, işlenmiş ahşap, tekstil, kâğıt, plastik malzeme, çok katmanlı metal (çelik veya alüminyumdan farklı) ve cam, porselen veya sert çömlek şeklinde sınıflandırmaya tabi tutulmuştur (6.1.2.6).

408 **EMİNOĞLU,** Cafer; "Türk Ticaret Kanunu'nun 864. Maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu" *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 19, S. 3, 2015, s. 32.

409 **KARAN,** *Eşya Taşıma Sözleşmesi,* s. 193 vd.; **EMİNOĞLU,** s. 32. "Yargıtay ilamında benimsenen gerektirici sebeplere ve özellikle yük ilgilisinin davacı aleyhinde açtığı davada zayi olan **taşımaya konu kimyasal maddenin tanklardan sızması yoluyla meydana gelen** zararın taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı sebeplerden meydana geldiğinin kanıtlanamadığının gerekçe gösterilerek davanın kabulüne karar verilmiş olması, görülmekte olan dava ise davacı ile davalı sigorta şirketi arasında düzenlenen poliçenin 6.5 maddesinde açıkça ambalaj yetersizliği veya uygun olmayan ambalaj nedeniyle meydana gelecek hasarın teminat dışında bırakıldığının belirtilmesi ve **ziyanın ambalaj**

tür bir ambalajın yeterli olacağı sorusunun cevabı elbette göreceli olacak ve ambalajı yapılacak eşyanın niteliğine, taşıma süresine, taşımanın yapılacağı güzergâha ve hava koşulları gibi değişkenlere bağlı olarak değişiklik gösterecektir.[410]

Bu bağlamda taşınan eşya tehlikeli madde niteliğindeyse, ambalajlamanın olası riskleri asgari düzeye indirecek şekilde yapılması gerekir.[411] Zira bu tür maddeler, tabii özellikleri ve taşıma sırasındaki hususiyeti sebebiyle, canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici niteliktedir. Bu sebeple tehlikeli maddelerin ambalajlanmasında darbe veya titreşimle zarar görecek eşyalar için titreşim ve darbeyi önleyecek tarzda; su veya herhangi bir sıvıyla tepkimeye girecek tehlikeli madde taşınacaksa bu maddenin dışarıdan su veya sıvı ile temasını önleyecek tarzda ambalaj yapılmalıdır.[412]

Tehlikeli maddelerin taşınmasında da ambalajlamanın yeterli, yani alışılmış veya mutad şekilde yapılması gerekir. Taşıması yapılan tehlikeli maddenin zarara uğramasını veya tehlikeli maddenin canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar vermesini asgari düzeye indirecek olan husus ambalajlamadır. Yeterli bir ambalajlama tehlikeli maddelerin taşınmasında, olumsuz şartlar altında dahi taşıt ve taşıttaki diğer eşyalar için de risk faktörünü en aza indirir.[413]

---

yetersizliğinden kaynaklandığının anlaşılmış bulunması…" Yargıtay 11. HD, 25.04.2003 tarihli, E. 2003/4355 K. 2003/4292 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 22.05.2020).

[410] **KARAN,** *Eşya Taşıma Sözleşmesi,* s. 194.

[411] **GÜNER ÖZBEK,** s. 91 vd.

[412] **ASGAROV,** s. 304.

[413] **GÜNER ÖZBEK,** s. 93.

Ambalajlamanın yeterli bir şekilde yapılması, esasen gönderenin yükümlülüğündedir. Bu husus TTK m. 862'de "Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa, gönderen, eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorundadır" şeklinde açıkça ifade edilmiştir. Aynı şekilde CMR m. 10 hükmü uyarınca da ambalajlamada gönderenin yükümlü tutulduğu görülmektedir. Yine Lahey/Visby Kuralları m. 3/3 hükmünden de anlaşılacağı üzere, denizyolu taşımaları açısından da ambalajlama yükümlülüğü taşıtana yüklenmiştir. COTIF-CIM m. 14 hükmüne göre de ambalajlama yükümlülüğü kural olarak gönderene ait olacaktır.

Tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin yönetmeliklerde de ambalajlama, gönderenin yükümlülükleri arasında sayılmıştır. Bu husus örneğin, "Tehlikeli Maddelerin Havayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik"te, "gönderen, tehlikeli maddelerin, Teknik Talimatlarda belirtilen hükümlere uygun olarak paketlendiğinden… emin olmalıdır" şeklinde ifade edilmiştir (m. 16/b-2). "Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik"te ise yük ilgilisinin tehlikeli yüklerin mevzuata uygun şekilde ambalajlanmasını sağlamakla yükümlü olduğu belirtilmiştir (m. 11/2-b).

Görüldüğü gibi, gerek uluslararası sözleşmelerde gerek iç hukuk normlarında ambalajlama yükümlülüğü gönderene yüklenmektedir. Hatta bazı düzenlemelerde ambalajlama yetersizliği taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran sebepler arasında sayılmaktadır. Örneğin, TTK m. 1182 hükmünde, zararın ambalaj yetersizliğinden ileri gelmesi halinde taşıyan ve adamlarının kusursuz sayılacağı öngörülmüştür. Başka bir

ifadeyle ambalaj yetersizliği sebebiyle taşınan eşyada meydana gelecek bir zarardan dolayı taşıyan sorumlu tutulamayacaktır.[414]

Buna karşılık CMR m. 8/1-b, taşıyıcıya ambalajı kontrol etme (*shall check*) yükümlülüğü getirmektedir.[415] Taşıyıcı ambalajı denetlerken ambalajın yetersiz olduğunu tespit ederse taşıma işini icra etmemelidir. Burada taşıyıcının yapması gereken ambalajın yetersiz olduğu konusunda gönderene bildirimde bulunmak olmalıdır. Ambalajın yetersizliğine rağmen gönderene herhangi bir bildirimde bulunmaksızın taşıma işini icra eden taşıyıcı meydana gelecek zarardan sorumlu olacaktır.[416]

Gönderenin ambalajın yetersizliğinin giderilmesi için talimat vermesi halinde taşıyıcı, bu yetersizliği giderecek olanağa sahipse bunu gerçekleştirmelidir. Gönderen taşıyıcıya ambalaj yetersizliğini giderecek önlemler alınmaksızın tehlikeli maddenin taşınması yönünde bir talimatta bulunuyorsa, taşıyıcı yine de tehlikeli maddeyi taşımak

---

414 "…torbaların başka yerden değil de yapıştırma kenarlarından patlamasından meydana gelmişse **bu olgu yük ambalajının kifayetsizliğini gösterdiğini,** bu durumda taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olamayacağı sonucuna varılmıştır". Yargıtay 11. HD, 06.07.1992 tarihli, E. 1991/1425, K. 1992/8213 sayılı kararı. www.kazancı.com.tr (Erişim: 13.02.2020).

415 "Kural olarak, eşyanın ambalajlanması gönderene ait olsa da, **kargo taşımasının niteliği gereği, davalının da eşyanın ambalajı hususunda nezaret yükümlülüğü olduğunun kabulü gerekir.** Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından alıcıya teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur". Yargıtay 11. HD, 10.01.2018 tarihli, E.2016/4798, K. 2018/130 sayılı kararı. www.lexpera.com.tr (Erişim: 13.02.2020).

416 "…Somut olayda, davalı sürücünün kusur durumuna gelince, yine Dairemizin yerleşik inançları gereğince, sürücü, yüklemeye nezaret yükümlülüğünde olduğu gibi, ambalaj yetersiz ise, taşıtanı uyarmak ve gerektiğinde çekincesini koymak zorundadır. Her ne kadar, mahkemece, göndericiye ait tanker içinde TIR aracına yüklenen kimyevi poliüreten emtiasının, yolda bağlantı yerlerindeki çatlaklardan sızarak akması olayında, yükün özelliği ve niteliği de nazara alındığında sürücüye izafe edilecek bir kusur bulunmadığı yolundaki teknik bilirkişi raporu hükme dayanak yapılmış ise de, sürücüsünün sorumluluğunun detaylı şekilde irdelendiğini söylemek mümkün değildir. **20 ton gibi yüksek miktarlı yük sızarak ziyaa uğradığına göre, sürücünün yüke fiilen müdahale edemese de, taşıtanı uyarıp talimat beklemesi ve daha basiretli davranması gerekir.** Aksi halde, sorumluluğu en azından müterafik kusurundan söz edilmelidir". Yargıtay 11. HD, 17.10.2002 tarihli, E. 2002/5860, K. 2002/9108 sayılı kararı. www.lexpera.com (Erişim: 17.02.2020).

zorunda değildir. Nitekim TTK m. 868, taşıyıcının işletmesi için sakıncalı olan veya diğer taşıması yapılan eşyalar açısından bir tehlike oluşturan talimatların yerine getirilme yükümlülüğünün olmadığı hükme bağlamıştır. Bu bakımdan taşıyıcı sakıncalı ve zarar tehdidi bulunan talimatı dikkate almamalıdır.[417]

Tehlikeli maddelerin ambalajlanması kadar işaretlenmesi ve etiketlenmesi de önem arz eder. İşaretleme ve etiketlemenin amacı, tehlikeli madde taşıma işinin ifasında karşılaşılabilecek tüm sorunlara karşı tarafların aynı bilgilere sahip olmasını ve uzak mesafelerden de tehlikeli maddelerin ayırt edilmesini sağlamak, bu sayede can ve mal kayıplarını en aza indirmektir.[418]

Taşıyıcının ambalajları kontrol etme yükümlülüğü olduğu gibi, işaretleme ve etiketleme için de kontrol etme yükümlülüğü bulunmaktadır. CMR m. 8/1-a hükmü, taşıyıcıya bu yükümlülüğü getirmektedir. TTK m. 857/1-g'de tehlikeli maddede bulunan tehlike işaret ve etiketlerinin taşıma senedinde bulunması gerektiği belirtilmiştir. Bu anlamda taşıma senedinde işaret ve etiketlerin bulunması için de taşıyıcının kontrol yükümünün gerektiği açıktır. İşaretleme veya etiketlemenin hiç yapılmadığı ya da taşıma senedinde belirtilen tehlikeli maddeye uygun işaretleme ve etiketleme gerçekleştirilmediği takdirde taşıyıcının bunu taşıma senedine çekince olarak koyması gerekir. Bu çekince konulmadığı takdirde, işaretleme ver etiketlemenin taşıma senedinde bulunan işaretleme ve etiketleme ile ilgili kayda uygun olduğu kabul edilecektir.[419]

---

[417] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 72.

[418] **GÜNER ÖZBEK,** s. 97.

[419] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 75.

3.2.2.2.4 Yükleme, İstif ve Boşaltmanın Gerektiği Gibi İfa Edilmemesi

Kavramsal açıdan yükleme (*loading*), eşyanın gönderen tarafından taşıta getirilmesi ve taşıt tarafından da teslim alınması işlemini ifade eder.[420] Yükleme işleminin bir parçası olan istif (*stowage*) ise, eşyanın üst üste konulmasıyla oluşturulan düzgün yığınlardır.[421] Boşaltma (*unloading*) ise, taşınan eşyanın gönderilene teslim edilmesi için boşaltma alanına çıkarılma işlemidir.[422]

Yükleme, istif ve boşaltma eğer ki gönderen ve gönderilenin yükümlülüğü olarak öngörülmüş ise taşıma başlamadan önce ve taşıma bitiminden sonraya dair faaliyet ve işlemler olarak değerlendirilecek ve buna göre sorumluluk tespitinde bulunulacaktır. Buna karşılık yükleme, istif ve boşaltma taşıyıcının yükümlülüğü olarak düzenlenmişse ilgili sözleşme ve kurallardaki sorumluluk kriterleri uygulama alanı bulacaktır.[423]

Demiryolu taşımacılığı açısından teslim ile sözleşmenin akdedildiği COTIF-CIM kapsamında, yükleme öncesinde teslim gerçekleşmişse taşıma sözleşmesi COTIF-CIM hükümlerine tabi olacaktır. Bu durumda yükleme, istif veya boşaltmanın yapılıp yapılmadığı bir önem taşımayacak; eşyaya bakım ve gözetim borcunun kimde olduğuna bakılacaktır. Eğer bakım ve gözetim borcu taşıyıcıda ise, burada COTIF-CIM dairesinde sorumluluk belirlenecektir.[424] Gerek sorumlu olunan süreç gerek taşımanın mahiyeti açısından COTIF-CIM'e tabi taşımalarda özel bir sözleşmesel düzenleme veya ticari

---

[420] **ÇAĞA / KENDER,** s. 23.

[421] **PÜSKÜLLÜOĞLU,** Ali; **Arkadaş Türkçe Sözlük,** 10. bs., Arkadaş Yayınevi: Ankara 2010, s. 502.

[422] **KUTUR,** Nihan; **Navlun Sözleşmelerinde Yüklemede ve Boşaltmada Bekleme Süresi,** Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010, s. 59.

[423] **ÖZDEMİR,** s. 184.

[424] **POSTACIOĞLU,** İlhan E.; "Eşyanın İstasyon Ardiyesine Konulması-Mukavelenin Mahiyeti-Hakkın Suiistimali" *İÜHFM,* C. 12, S.2-3,1946, s. 874.

teamül yoksa yükleme, istif ve boşaltma yükümünü taşıyıcının üstlendiği varsayımından hareket edilmek gerekir.[425]

Yükleme, istif ve boşaltmanın taşıyıcıya ait olmadığı ve teslimin yüklemeden sonra ve boşaltmadan önce vaki olduğu havayolu taşımacılığı açısından Varşova Sözleşmesi'nde özel bir hüküm öngörülmemiştir. Bununla birlikte Varşova Sözleşmesi m. 18/4 hükmü gereği, eşyanın taşıyıcının kontrol ve gözetiminde bulunmayacağı gerçeği karşısında bu aşamada Varşova Sözleşmesi bakımından sorumluluğu gündeme gelmeyecektir. Kural olarak ise taşıyıcının yükleme faaliyetinden önce ve boşaltmadan sonra da tasarruf olanağı olduğu, kontrol ve gözetim borcunun devam ettiği ölçüde Varşova Sözleşmesi çerçevesinde sorumlu olunması esastır.[426]

Karayolu taşımaları açısından CMR m. 17/4-c hükmü gereğince yükleme, istif ve boşaltmadan ileri gelen zararlardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı düzenlenmiş; bu faaliyetlerden kimin sorumlu olacağı ise açıkça belirtilmemiştir. Bu anlamda öğretide, CMR'ye tabi taşımalar açısından gerek sorumlu olunan süreç gerek taşımanın mahiyeti açısından özel bir sözleşmesel düzenleme veya ticari teamül yoksa yükleme, istif ve

---

[425] **KİNDRED,** Hugh M. / **BROOKS,** Mary R.; **Multimodal Transport Rules,** Martinus Nijhoff: The Hague 1997, p. 26; **ÖZDEMİR,** s. 185. Yargıtay, yüklemenin kim tarafından yapıldığının açıklığa kavuşturulması ve taşıyanın eşyanın yüklenmesindeki nezaret görevinin de dikkate alınarak müterafik kusurunun bulunup bulunmadığı tespit edilerek bir hüküm kurulmasına karar vermiştir. "…bilirkişi raporu kapsamından yüklemenin ve istifin kim tarafından yapıldığı açıkça anlaşılamadığından, mahkemece bu bilirkişi raporuna göre yüklemenin davalı taşıyan tarafından yapıldığının kabul edilmesi yerinde olmamıştır. Bu itibarla mahkemece, dava konusu taşımada yüklemenin kim tarafından yapıldığı hususunun açıklığa kavuşturulmasının ardından, Demir Yolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi (CİM)'in 36. maddesi de göz önünde bulundurularak, bir değerlendirme yapılması ve yüklemenin davacının sigortalısı tarafından yapıldığı belirlenirse, **davalı taşıyanın yükün yüklenmesindeki nezaret görevi dikkate alınarak müterafik kusurunun bulunup bulunmadığının da tartışılmasının ardından bir hüküm kurulması gerekirken,** yüklemenin kim tarafından yapıldığı belirlenmeden hüküm kurulması doğru olmamış, hükmün bu nedenle davalı yararına bozulması gerekmiştir". Yargıtay 11. HD, 08.06.2015 tarihli, E. 2015/2154, K. 2015/7900 sayılı kararı. www.corpus.com.tr (Erişim: 13.02.2020).

[426] **ÖZDEMİR,** s. 185; **Vision Air Flight Service Inc. v. M/V National Pride,** 155 F.3d 1165, 1174 n.10, US Court of Appeals 1999 (**FORCE,** Robert / **YİANNAPOULOS,** A.N. / **DAVİES,** Martin; **Admiralty and Maritime Law,** Abridged Edition, Beard Books: Washington 2006, p. 304).

boşaltma yükümünü taşıyıcının üstlendiği varsayımından hareket etmek gerektiği ifade edilmektedir.[427] CMR m. 17/4-c hükmünün esin kaynağı olduğu TTK m. 863'te ise yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüğünün doğrudan gönderende olduğu öngörülmüştür. Buna göre durumun gereğinden, sözleşmeden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça gönderen, eşyanın taşıma güvenliğine uygun şekilde taşıta yüklenmesi, istiflenmesi ve aynı şekilde boşaltılması yükümü altındadır. Ancak taşıyıcının da basiretli bir tacir gibi davranmaktan doğan yükleme, istif ve boşaltmaya nezaret etme yükümü bulunmaktadır.[428] Bu sebeple taşıyıcının da yükleme, istif ve boşaltmayı basiretli bir tacir gibi denetlememesi (gözetmemesi) ve gerekli her türlü tedbiri almaması müterafik kusuru oluşturur.[429] [430]

---

[427] **KİNDRED / BROOKS,** p. 26; **ÖZDEMİR,** s. 185.

[428] "Somut olayda, gönderen ve yükün sahibi konumundaki ....'nin taşınan yükün nevine dair yanlış bilgi verdiği, taşıyıcıyı tehlikeli yük nedeniyle uyarmadığı anlaşılmakta olup bu nedenle hasarın oluşumuna kısmen de olsa kendi kusuruyla sebebiyet verdiğinde tereddüt bulunmamaktadır. Ancak, dosya kapsamından alt taşıyıcı konumundaki ..... çalışanınca yükün görülerek teslim alındığı, yüke ilişkin belgelerde yükün nevinin açıkça belirtiltildiği, taşıyıcı tarafından bilinen bu duruma rağmen yükün kabul edildiği, **yükten kaynaklanacak hasarın oluşumunu önlemek için yükleme ve istifleme sırasında gerekli önlemlerin alınmasının sağlanılmadığı,** taşıma sırasında yükte sızıntı meydana gelmesine karşın bu duruma kayıtsız kalındığı anlaşılmakta olup bu durum karşısında mahkemece kusur oranlarının belirlenmesi yönünden hükme esas alınan bilirkişi raporunun dosya kapsamıyla örtüşmediği sonucuna varılmıştır. O halde mahkemece bu husus gözetilerek içerisinde taşıma hukukunda uzman bir bilirkişinin yer alacağı yeni bir bilirkişi heyetinden açıklanan hususlar doğrultusunda rapor alınıp sonucu uyarınca bir karar verilmesi gerekirken dosya kapsamıyla örtüşmeyen yetersiz bilirkişi raporu uyarınca karar verilmesi doğru olmamış, kararın bu nedenle birleşen davanın davacısı yararına bozulması gerekmiştir". Yargıtay 11. HD, 18.01.2016 tarihli, E. 2015/15094 K. 2016/372 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 19.05.2020).

[429] "... ambalajlama, yükleme ve istif göndericiye ait olsa bile, taşıyıcının basiretli bir tacir gibi davranmaktan kaynaklanan yüklemeye nezaret görevi bulunmaktadır. Bu sebeple, taşıyıcının doğacak bir zarardan sorumluluğunun kalkması için bu yöndeki ihtirazi kaydın taşıma sözleşmesine şerh düşmesi gerekir. Ancak, taşıyıcının hiçbir ihtirazı kayıt ileri sürmeden taşımayı gerçekleştirmesi, yükün tam ve sağlam alındığı hususunda karine teşkil eder ise de, **taşıyıcının yükün sağlıklı taşınabilmesi ve hasara uğramaması için, yükleme ve istiflemeyi, basiretli bir tacir gibi gözetmemesi, hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkmaması ve yükün güvenli taşınabilesi için, gereken her türlü tedbiri almaması ambalajlama ve istifleme yönünde müterafik kusurunu teşkil eder**." Yargıtay 11. HD, 19.01.2004 tarihli, E. 2003/5444, K. 2004/399 sayılı kararı. www.legalbank.net (Erişim: 13.02.2020).

[430] "…kural olarak taşıma ilişkisinde yükleme ve sabitleme yükümlülüğü gönderene ait olsa da bile davalı **taşıyanın tali de olsa yüklemeye nezaret yükümlülüğü bulunmakta olup,** davalının bu kapsamda hasarın meydana gelmesinde müterafik kusurunun bulunup bulunmadığı hususlarında, mahkemece… bilirkişi heyetinden TTK'nin 781 vd. maddeleri uyarınca değerlendirilerek hasara ve

TTK yerinde bir düzenlemeyle salt genel olarak yükleme ve boşaltma yükümlülüğünü öngörmekle kalmamış, aynı zamanda yükleme ve boşaltmanın yanında taşıma güvenliğine uygun olarak taşıtta istifleme ve eşyayı bağlayarak sabitlemekten bahsetmiştir. Bu husus, "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" m. 1'de ifade edilen "insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli, emniyetli ve düzenli bir şekilde yürütülmesi" (taşıma güvenliği) açısından da son derece yerindedir.[431]

Yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüğü durumun gereğinden, sözleşmeden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça gönderene yüklenmiştir. Dolayısıyla taraflar, taşıma sözleşmesinde yükleme, istif ve boşaltma yükümünün taşıyıcıya ait olduğunu kararlaştırabilirler. Taşıma sözleşmesinde böyle bir hüküm öngörülmemişse, durumun gereğinin taşıyıcının yükleme, istif ve boşaltma faaliyetini yapmasını gerektirip gerektirmediğine bakılmalıdır.[432]

TTK m. 861/2 hükmüne göre taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa ve kendisine herhangi bir bildirim yapılmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın tehlikeli maddenin boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını, gerektiğinde imhasını ve zararsız hale getirilmesini ve bu tedbirler nedeniyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden talep edebilecektir. Hüküm, taşıyıcının doğrudan tehlikeli maddeyi kendisinin boşaltabilmesinin yanında son derece

---

tarafların kusur durumlarına ilişkin rapor alınması ve sonucuna göre karar verilmesi gerekirken…davanın reddine karar verilmesi doğru olmayıp bozmayı gerektirmiştir". Yargıtay 11. HD, 15.11.2017 tarihli, E. 2016/8657 K. 2017/6223 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 22.05.2020).

[431] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 64.

[432] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 65.

tehlikeli neticeler doğuracak bu gibi hallerde taşıyıcının gönderenden de söz konusu tehlikeli maddenin boşaltılmasını talep edebileceğini düzenlemektedir. Bu bağlamda durumun gereği olarak genellikle tehlikeli maddeye ilişkin yükleme, istif ve boşaltma yükümünün gönderene yüklenmesi kuralından ayrılmanın gerekmediği söylenebilir.[433]

Denizyolu taşımaları açısından ise TTK m. 1178/1 hükmüne göre yükleme, istif ve boşaltma yükümlülüğü taşıyana aittir. Hükme göre, "Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür". TTK'da olduğu gibi, LK m. 3/2'de de yükleme, istif ve boşaltma yükümü taşıyana yüklenmiştir. Buna göre, "taşıyan, hamulenin, yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına dikkat ve itina gösterecektir".[434]

TTK m. 1178/1 ve LK m. 3/2 hükümleri emredici nitelikte olmadıklarından taraflar navlun sözleşmesi ile bu yükümlülüğü taşıtana devredebilirler. Nitekim uygulamada da, yük ilgililerinin yüksek ücretler ödemek istememesi ve taşıtanın yükleme, istif ve

---

[433] **KIRAN,** *Tehlikeli Eşya,* s. 66. "…taşıma ilişkisinde ambalajlama, yükleme, boşaltma ve istifleme yükümlülüğünün taşıyıcıya verilmesine de engel bulunmamaktadır. **Davaya konu uyuşmazlıkta, mahkemece yüklemenin gönderene mi yoksa taşıyıcıya mı ait olduğu araştırılmamıştır.** Yüklemenin taşıyıcıya ait olması halinde, hasarın tamamından davalının sorumlu olacağı tartışmasızdır. Yüklemenin gönderene ait olması halinde ve hasarın da yükleme hatasından kaynaklanması durumunda ise, anılan hükümler uyarınca, taşıyıcının tazminatla sorumlu tutulması düşünülemezse de, yükleme ve istif hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği hallerde, taşıyıcının göndereni uyarması M. K'nun 2 nci maddesinde yer alan dürüstlük ilkesinin bir gereğidir… Bu durumda mahkemece, **zararın öncelikle istif hatasından mı, yoksa taşıma kusurundan mı kaynaklandığı tartışmasız bir şekilde ortaya konulduktan sonra eğer zararlı sonuç istif hatasından kaynaklanmışsa, bu takdirde yüklemenin davalıya ait olup olmadığı belirlenmelidir.** Yükleme ve istifin gönderene ait olması halinde ise davalı taşıyıcının müterafik kusurunun bulunup bulunmadığı belirlenerek…". Yargıtay 11. HD, 11.05.2016 tarihli, E. 2015/15220 K. 2016/5321 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 22.05.2020).

[434] Hamburg Kurallarına tabi taşımalar açısından da, gerek sorumlu olunan süreç gerek taşımanın mahiyeti açısından özel bir sözleşmesel düzenleme veya ticari teamül yoksa yükleme, istif ve boşaltma yükümünün taşıyanda olduğu varsayımından hareket edilmesi gerektiği yönünde bkz. **TETLEY,** William; "The Hamburg Rules-A Commentary", *LMCLQ,* Is. 1, 1979 p. 7.

boşaltma işlerinde daha fazla tecrübeye sahip olmasından dolayı bu borcun yükümlüsü taşıtan olmaktadır. Taşıyan yükleme, boşaltma ve istifleme yükümünü daha çok navlun sözleşmesine konulan klozlar ile taşıtana devretmektedir.[435] Ancak bu sorumluluğun yük ilgililerine devredilmesi, taşıyanın yükleme, istif ve boşaltma işlerine nezaret etme yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.[436]

Eşyanın gemiye yüklenmesi ve istiflenip bağlanması, kural olarak taşıyanın görevidir. Taşıyan bu işlemleri bu konuda uzmanlaşmış şirketlere de yaptırabilir. Ancak yükleme ve istif faaliyetlerinin düzgün şekilde yapılmaması sebebiyle ortaya çıkacak hasarlardan doğan zararlardan taşıyan sorumlu kalmaya devam eder.[437]

Tehlikeli maddelerin düzgün bir şekilde yüklenmemesi ve istiflenmemesinin denizde ve limanda risk teşkil edeceği açıktır. Bununla birlikte tehlikeli maddelerin bir araya gelmesi de yüksek risk oluşturur. Bir araya geldiğinde yüksek risk teşkil eden yükler, "uyumsuz yükler" olarak ifade edilir.[438] Bu anlamda bir araya gelmeyecek şekilde

---

[435] **SÜZEL,** Cüneyt; **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2014, s. 314 vd. ""Navlun sözleşmesine konulacak FIOS koşulu ile tahliye için sorumluluk, alıcıya yüklenmiştir. Gerçekten de her iki konişmentoda da **boşaltmanın alıcıya ait olduğuna** dair FIOS şartı mevcuttur. Gümrük memurlarınca tutulan ve davacı vekilince de kabul edilen… tutanaklarda pencere camlarının "tahliye esnasında düşüp kırıldı" şerhi bulunmasına göre olayda davalı taşıyanın sorumluluğunun bulunmadığı sabit olmuştur" Yargıtay 11. HD, 20.09.1994 tarihli, E. 1994/1593, K. 1994/6608 sayılı kararı (**TEKİL,** s. 343).

[436] **ASTLE,** W.E.; **Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities,** 3. Edition, H.F.&G. Witherby: London 1967, p. 48; **ÇAĞA / KENDER,** s. 135; **KARAN,** *The Carrier's Liability,* s. 195 vd. "Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK'nun 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, **yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kusurunun var olduğu**…" Yargıtay 11. HD, 24.06.2010 tarihli, E. 2009/1558, K. 2010/7380 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 17.02.2020).

[437] **BOYD,** Stewart C. / **SCRUTTON,** Thomas; **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** 21. Edition, Sweet & Maxwell: London 2008, p. 171 vd.; **TREITEL,** Guenter / **REYNOLDS,** Francis M.B. / **CARVER,** T. Gilbert; **Carver on Bills of Lading,** 2. Edition, Sweet & Maxwell: London 2005, p. 563; **KUTUR,** s. 16.

[438] **GÜNER ÖZBEK,** s. 95.

istiflenmesi gereken uyumsuz yüklerin bir araya gelecek şekilde istiflenmesi sonucunda ortaya çıkacak dökülme, sızıntı gibi zararlardan da taşıyan sorumlu tutulabilecektir.

3.3 TAŞIYICININ TEHLİKELİ MADDE TAŞIMACILIĞINDAN DOĞAN HAKSIZ FİİL SORUMLULUĞU

3.3.1 Genel Olarak

Taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğunun temel dayanağını tehlikeli madde taşıma sözleşmesi oluşturmaktadır.[439] Bu anlamda tehlikeli madde taşıma sözleşmesinin konusunu teşkil eden "tehlikeli madde", taşıyıcının fiili hâkimiyeti altında olduğu sürece asli edim ya da yan edim borçlarına aykırılık sebebiyle meydana gelen zıya, hasar ya da geç teslimden doğan zararlardan taşıyıcı sorumlu tutulmaktadır.[440] Bakım ve gözetim borcunun ifa edildiği durumda meydana gelen zarar, gerekli tüm tedbirler alınmasına rağmen, mücbir sebeplerden kaynaklanmış olabilir. Bu durumda dahi sorumluluğun dayanağının tehlikeli madde taşıma sözleşmesi olmasına bir halel gelmeyecektir.[441]

Şu halde, tehlikeli madde taşıyıcısının sorumluluğu, esasen akdi sorumluluktur.[442] Ancak bu, tehlikeli madde taşıyıcısının akdi ilişki içinde bulunmadığı kişilere hatta akdi ilişki içinde bulunduğu kişilerin sözleşme dışı taleplerine karşı sorumluluğunun olmadığı anlamına gelmez. Bu durumda tehlikeli madde taşıyıcısının haksız fiil

---

439 **KANER,** İ. Deniz; "Varsova Konvansiyonu'nda Tasiyicinin Sorumlulugu", *İÜHFM,* C. 50, S.1-4, 1984, s. 423; **ATABEK,** s. 24; **GÖLCÜKLÜ,** *Hava Hukuku,* s. 9; **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 10; **FRANKO,** *Hatır Nakliyatı,* s. 2; **CAN,** *Türk Taşıma Hukuku,* s. 19; **SÖZER,** *Yük Taşıma Sözleşmesi,* s. 203; **ERDİL,** s. 220.

440 **ARKAN,** *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 46; **KAYA,** s. 239; **CLARKE,** § 54.

441 **ÖZDEMİR,** s. 129.

442 **ERDİL,** s. 220; **ATABEK,** s. 184.

sorumluluğu gündeme gelecektir.[443] Özellikle tehlikeli maddenin canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici nitelikte olması, haksız fiil sorumluluğunu tehlikeli madde taşımacılığı açısından daha önemli kılmaktadır.

Bu bağlamda tehlikeli madde taşıyıcısının üçüncü şahısları zarara uğratması durumunda haksız fiil sorumluluğu gündeme geleceği gibi; tehlikeli maddenin ilgilisi olduğu halde tehlikeli madde taşıma sözleşmesinin tarafı olmaksızın bir talepte bulunulmuşsa yine haksız fiil sorumluluğu söz konusu olacaktır.[444] Ayrıca tehlikeli madde taşıyıcısının yardımcılarının veya alt taşıyıcının fiillerinin doğurduğu zararlara karşı da bu kişiler açısından haksız fiil sorumluluğuna dayanılabilecektir.[445] Bu açıdan tehlikeli madde taşıyıcısının ve ifa yardımcısı konumundaki alt taşıyıcı ile tehlikeli madde taşıyıcısının yardımcılarının gönderen veya gönderilene ya da üçüncü kişilere karşı haksız fiil sorumluluğunun akdi sorumluluktan ayrı olarak uluslararası sözleşmeler ve iç hukuk normları çerçevesinde incelenmesi önem arz etmektedir.

---

443 "…davalı Ramazan'ın davacı ile taşıma sözleşmesi akdetmesi nedeniyle sorumluluğunun sözleşmeye, davalı **Kahraman'ın ise haksız fiile dayanmakta** olup, zarardan müteselsil sorumlu oldukları…" Yargıtay 11. HD, 18.11.2015 tarihli, E. 2015/12096 K. 2015/12222 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 30.05.2020).

444 "…taşınan emtianın nakliyeyi üstlenen fiili taşıyıcı …Pet. San. Ltd. Şti.nin personeli olan sürücü … tarafından kullanılan aracın geçirdiği tek taraflı trafik kazası sonrasında hasarlandığı belirlendiğine halde, davalı …'in sürücü sıfatıyla **haksız fiil nedeniyle sorumlu bulunduğu değerlendirilmeksizin taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı gerekçesiyle hakkındaki davanın reddine karar verilmesi yerinde görülmemiş**, kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir". Yargıtay 11. HD, 23.11.2017 tarihli, E. 2016/13056 K. 2017/6484 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 25.05.2020).

445 "…dava dilekçesinde zararın şoför …'ın kusurlu davranışı nedeniyle meydana geldiği iddia edildiği gözetilerek, anılan **davanın haksız fiil hükümleri çerçevesinde varsa kusuru ve oranı belirlenmek suretiyle** bu davalı bakımından oluşacak sonuca göre hüküm kurmak gerekirken…" Yargıtay 11. HD, 11.03.2019 tarihli, E. 2017/5220 K. 2019/2016 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 25.05.2020).

3.3.2 Taşıyıcının Haksız Fiil Sorumluluğu

3.3.2.1 Gönderen veya Gönderilene Karşı

Karayolu taşımacılığı açısından CMR'de dolaylı da olsa haksız fiil sorumluluğu düzenlenmiştir. CMR m. 28/1 hükmüne göre, "Bu Sözleşmeye göre yapılan taşımadan oluşan zarar, hasar veya gecikme, mukavele dışı bir isteme yol açtığı hallerde taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya ödeyeceği tazminatı tespit eden yahut da sınırlayan bu Sözleşme hükümlerinden yararlanabilir". TTK'nın "Sözleşme Dışı İşlemler" başlıklı m. 885 hükmü de CMR m. 28/1 hükmüne paralel bir düzenleme getirmektedir. Buna göre, TTK m. 885/1 gereği, "Bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtuluş hâlleri ve sınırlamaları, gönderen veya gönderilenin, zıya, hasar veya gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltebileceği, sözleşme dışı istemleri için de geçerlidir".

Görüldüğü gibi gerek CMR m. 28/1 gerek TTK m. 885/1 hükümlerine göre tehlikeli maddenin göndereni veya gönderileni olduğu halde, bunların sözleşmenin tarafı olmaksızın talepte bulunmalarına karşı da taşıyıcının sorumluluğu söz konusudur.[446] Bu bakımdan söz konusu hükümler, haksız fiil sorumluluğu düzenlemeleridir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, gönderen veya gönderilenin taşıyıcıya karşı ancak tehlikeli maddenin zıyaı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlar açısından haksız fiil sorumluluğuna dayanabilecek olmalarıdır.[447] CMR m. 28/1 ve TTK m. 885/1 hükümlerine göre, gönderen veya gönderilenin haksız fiile dayanarak tazminat

[446] **MESSENT,** Andrew / **GLASS,** David A.; **Hill & Messent CMR: Contracts For Ther International Carriage of Goods By Road,** 3rd Edition, Routledge: London 2000, § 9.

[447] ''… taşınacak eşyanın sahipleri gönderen veya gönderilen konumunda iseler, haklarını TTK'nın ilgili hükümlerine uygun olarak koruyacaklar, değilse …eşyanın maliki, gerekli koşulların varlığı halinde BK'nın 41. Maddesine dayanarak taşıyıcıya karşı tazminat davası açabilir.'' Yargıtay 11. HD, 15.04.2018 tarihli, E. 2006/12511 K. 2008/4997 sayılı kararı. www.sinerjimevzuat.com (Erişim: 05.06.2020).

istemeleri durumunda tehlikeli madde taşıyıcısı CMR ve TTK'da yer alan kurtuluş ve sınırlama hükümlerinden yararlanabilecektir.

Sözgelimi, tehlikeli maddenin alıcısı PETROKİLİT şirketi (gönderilen)[448], tehlikeli madde taşımacılığı yapan TEHKARA şirketinin kendisine teslim ettiği petrolün sipariş edilenden az, dolayısıyla kısmi zıyaın söz konusu olduğunu, taşıyıcının haksız fiil sebebiyle sorumlu olduğunu ileri sürmektedir. Bu durumda tehlikeli madde taşımacılığı yapan TEHKARA şirketi, petroldeki kısmi zıyaın fireden kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir (TTK m. 878/1-d).

Demiryoluyla tehlikeli madde taşımacılığı açısından ise COTIF-CIM m. 41/1 hükmü, taşıyıcının haksız fiil sorumluluğuna dayanak oluşturmaktadır. COTIF-CIM m. 41/1 hükmü, haksız fiil sorumluluğuna dayalı talep ve davalarda bile COTIF-CIM hükümlerinin uygulama alanı bulacağını öngörmektedir.[449] COTIF-CIM m. 41/1 hükmü incelendiğinde, haksız fiile dayalı sorumluluk davasında davacıya ilişkin bir sınırlama getirmediği görülmektedir. Öğretide bir görüş, tehlikeli madde taşıma sözleşmesine tamamen yabancı olan tehlikeli madde malikinin dava ve taleplerinde COTIF-CIM hükümlerinin uygulanmayacağı, yalnızca gönderilenin haksız fiile dayalı sorumluluk

[448] Gönderilen esasında gönderenin vekili veya temsilcisi olarak hareket etmektedir. Bu anlamda gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan talep hakları da taşıyıcıya karşı gönderilen tarafından ileri sürebilir. Gönderilen bu tazminat hakkını "kendi adına" taşıyıcıya karşı kullanabilmektedir (**SEVEN,** Vural; "Taşıma Hukukunda 'Gönderilenin' Aktif Taraf Sıfatı" *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 13, S. 169-170, 2018, s. 10 vd.).

[449] COTIF-CIM m. 41/1 hükmünün İngilizce metni: "In all cases where these Uniform Rules shall apply, **any action in respect of liability,** on whatever grounds, may be brought against the carrier **only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules**" şeklindedir. Ancak bu metin Türkçeye "İş bu Tektip Kuralların uygulandığı bütün durumlarda, **niteliği ne olursa olsun, bütün sorumluluk davaları** bu hükümlerin koşul ve sınırlandırmaları dâhilinde **sadece taşıyıcıya karşı açılabilir**" şeklinde çevrilmiştir. Görüldüğü gibi, İngilizce metin, Türkçeye hatalı olarak çevrilmiştir. İngilizce metinde kastedilen, davanın sadece taşıyıcıya karşı açılacağı değil, uygulanacak hukukun COTIF-CIM olduğudur.

taleplerinde COTIF-CIM hükümlerinin uygulanabileceğini savunmaktadır.[450] Kanaatimce bu görüş yerinde değildir. Zira COTIF-CIM m. 41/1 hükmü, "niteliği ne olursa olsun bütün sorumluluk davaları" (*any action in respect of liability*) açısından öngörülmüştür. Bu bakımdan tehlikeli madde taşıma sözleşmesine tamamen yabancı olan tehlikeli madde malikinin dava ve taleplerinde de COTIF-CIM hükümlerinin uygulanacağını kabul etmek gerekir.[451]

Denizyoluyla tehlikeli madde taşımaları açısından Lahey Kurallarında haksız fiil sorumluluğuna ilişkin bir dayanak bulunmamaktadır.[452] Lahey Kurallarını tadil eden Lahey/Visby Kuralları m. 4bis ise taşıyana karşı haksız fiil sorumluluğuna dayalı dava ve taleplerde de Lahey/Visby Kuralları'nda öngörülen sorumluluktan kurtuluş ve sınırlama hükümlerinden yararlanılabileceği düzenlemesini getirmiştir. Bu anlamda Lahey/Visby Kuralları m. 4bis hükmü gereği, denizyoluyla tehlikeli madde taşımacılığı yapan taşıyana isnat edilen haksız fiil sorumluluğuna ilişkin talepte bulunan başvuran için tazminat sınırı hiçbir şekilde Lahey/Visby Kuralları'nda öngörülen sınırı aşamayacaktır. Hamburg Kuralları m. 7/1 hükmü de aynı nitelikte bir düzenleme getirmiştir.[453]

---

[450] **ARKAN,** *Demiryolu Taşımaları,* s. 189.

[451] **ÖZDEMİR,** s. 183.

[452] Öğretide sözleşmenin tarafı olan eşya maliki haksız fiil sorumluluğuna dayanarak talepte bulunsa dahi, taşıyanın Lahey Kurallarındaki sorumluluktan kurtuluş ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden yararlanacağı kabul edilmektedir (**GANADO,** Max / **KINDRED,** Hugh M.; **Marine Cargo Delays: The Law of Delay in the Carriage of General Cargoes by Sea,** LLP: London 1990, s. 90).

[453] "The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery **whether the action is founded in contract, in tort or otherwise**". Buna göre haksız fiil sorumluluğunda (*in tort*) da Hamburg Kuralları'nda öngörülen sorumluluk sınırları ve sorumluluktan kurtuluş hükümlerinin uygulama alanı bulacağı açıkça belirtilmiştir. Burada Lahey/Visby Kuralları m. 4'ten farklı olarak Hamburg Kuralları m. 7/1'de **otherwise** (diğer bir sebebe) ifadesi kullanılmaktadır. Bu şekilde akit devlet hukuklarındaki farklılıkların

Denizyoluyla tehlikeli madde taşıyanın haksız fiilden doğan sorumluluğunun iç hukuk normlarındaki dayanağı Hamburg Kuralları m. 7/1 hükmüne paralel olarak düzenlenen TTK m. 1190/1 hükmüdür. Bu hüküm gereği, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler ile sorumluluktan kurtuluş halleri, navlun sözleşmesine konu olan tehlikeli maddenin hasar, zıya veya geç teslim sebebiyle taşıyan aleyhine sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak tüm davalarda uygulama alanı bulacaktır. Buna göre örneğin, patlayıcı madde sınıfında yer alan mayınların taşındığı gemide çıkan yangın neticesinde mayınların patlamasıyla ortaya çıkan tam zıya halinden doğan zararlara karşı haksız fiil sorumluluğuna dayanılarak tazminat talebinde bulunulmuşsa, tehlikeli madde taşıyanın kusurunun bulunmadığı yangın sebebiyle zararın ortaya çıktığı sabitse tehlikeli madde taşıyan sorumlu tutulamaz (TTK m. 1180/1).[454]

Uluslararası havayoluyla tehlikeli madde taşımacılığı açısından taşıyıcının haksız fiil sorumluluğuna ilişkin dayanak, Varşova Sözleşmesi m. 29 hükmüdür.[455] Buna göre gönderen veya gönderilenin haksız fiile dayanarak taşıyıcıdan talep ettikleri tazminat,

---

hükmün uygulanmasında belirsizlik oluşturması engellenmek istenmiştir (**PING-FAT,** Sze; **Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules, The Hague,** Kluwer Law International: Zuidpoolsingel 2002, s. 172).

[454] Öğretide aşırı ısınmadan kaynaklı yangınların bu çerçevede değerlendirilmeyeceği ifade edilmektedir (**TEMPERLEY,** Robert, **VAUGHAN,** F. Martin; **Carriage of Goods by Sea Act, 1924: Including The Rules Relating to Bills of Lading (The Hague Rules),** Fourth edition, Stevens and Sons Ltd.: London 1932, p. 58 vd.; **RİCHARDSON,** p. 49; **KARAN,** *The Carrier's Liability,* p. 295; **ÇAĞA / KENDER,** s. 159; **AIKENS / LORD / BOOLS,** p. 272; **ÜLGENER,** *Sorumsuzluk Halleri* s.87).

[455] Aynı düzenleme Montreal Sözleşmesi m. 29 hükmünde de yer almaktadır: "In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or **in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention** without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable". Buna göre Monteral Sözleşmesi açısından da taşıyıcıya karşı haksız fiile (*tort*) dayanılarak talep edilen tazminatlarda Montreal Sözleşmesi'nde yer alan şartlar ve sorumluluk sınırları belirleyici olacaktır.

Varşova Sözleşmesinde tayin edilen şartlara ve sorumluluk sınırlarına tabi olacaktır. Bunun dışındaki talepler telafi edilebilir olmayacaktır.

3.3.2.2 Üçüncü Kişilere Karşı

Haksız fiil sorumluluğu, hukuk düzeninin herkese yüklediği objektif ve genel bir yükümlülüğün ihlali neticesinde ortaya çıkan zarardan sorumluluğu ifade eder.[456] Örneğin, "kimseye zarar verme" (*neminem leadere*), "kimseyi öldürme" herkese yönelmiş objektif yükümlülükleri ihtiva eden emredici hukuk kurallarıdır. Bu kuralları ihlal ederek birini öldüren veya birinin malına zarar veren kişi, bu ihlalden doğan zararları tazmin etmek zorunda kalır.[457] Bu anlamda tehlikeli maddenin canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici niteliğini haiz olması, taşıyıcının üçüncü kişileri de gözeterek hareket etmesini gerekli kılmaktadır. Tehlikeli madde taşıyıcısının akdi bir ilişki olmadığından bahisle sorumluluğunun olmadığı söylenemez. Başka bir ifadeyle tehlikeli madde taşıyıcısı, akdi ilişki dışındaki kişileri zarara uğratıcı fiillerinden haksız fiil hükümleri gereğince sorumlu tutulacaktır.[458]

Sözgelimi, BORMAD adlı şirket, oksitleyici maddeler (*oxidizing substances*) sınıfında yer alan sodyum nitratın taşınması için tehlikeli madde taşımacılığı yapan LİTELİM adlı şirketle tehlikeli madde taşıma sözleşmesi akdetmiş; sözleşmede "yükleme, istif ve boşaltma" yükümünün taşıyıcıda olacağı kararlaştırılmıştır. Taşıyıcının yükleme ve istifi gerektiği gibi ifa etmemesi sebebiyle sodyum nitrat

[456] **İNAN,** A. Naim; **Borçlar Hukuku – Genel Hükümler,** 3. bs., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları: Ankara 1984, s. 240; **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 9; **OĞUZMAN / ÖZ,** *C. II,* s. 1; **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 574.

[457] **EREN,** *Borçlar Genel,* s. 574.

[458] **ÜLGEN,** s. 207 vd.; **ÖZDEMİR,** s. 181 vd.

sürtünmenin etkisiyle hızla yanmış, bunun sonucunda da taşıt infilak etmiştir. Bu infilakın gerçekleştiği çevrede otlatılan 156 adet koyun patlamanın etkisiyle telef olmuştur. Bu durumda koyunların sahibi olan üçüncü kişi uğradığı maddi zararı yükleme ve istif yükümünü gerektiği gibi yerine getirmeyen tehlikeli madde taşıyıcısı LİTELİM adlı şirketten haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde tazmin edebilir. Elbette ki üçüncü kişinin uğradığı zarar salt malvarlığı zararı olarak değerlendirilemez. Aynı örnekte üçüncü kişinin koyunları değil de şahsında ortaya çıkan bir zarar da (örneğin patlama sonucu iki kolunu kaybetmesi) haksız fiil hükümlerine göre taşıyıcıdan tazmin edilir.

Başka bir örnek vermek gerekirse, tehlikeli madde taşımacılığı yapan OXİTAN adlı şirket, zehirli ve bulaşıcı maddeler (*toxic and infectious substances*) sınıfında yer alan böcek ilaçlarının denizyoluyla taşınması konusunda TOXİFEC adlı şirketle tehlikeli madde taşıma sözleşmesi akdetmiştir. Gemide ayrıca COLAPES firmasına ait kolalar da taşınmaktadır. Taşıyıcının dikkatsizliği sebebiyle başka bir gemiye çarpmasının etkisiyle böcek ilaçları dökülerek kola şişelerine bulaşmış ve COLAPES firması bu ürünleri artık satamayacağını ve zarara uğradığını ileri sürmüştür. Bu durumda COLAPES firması zararının karşılanmasını haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde tehlikeli madde taşıyıcısı olan OXİTAN şirketinden talep edebilir.

Burada son olarak güncel bir gelişme olan COVID-19'a ilişkin bir örnek verilebilir. Yukarıda tespit edildiği üzere COVID-19, zehirli ve bulaşıcı maddeler (*toxic and infectious substances*) sınıfında yer almaktadır. Bu anlamda COVID-19 atıklarının, test numunelerinin uluslararası düzenlemelerde ve iç hukuk normlarında belirlenen kurallar çerçevesinde dikkat ve özenle taşınması önem arz etmektedir. Örneğin, "Tehlikeli

Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" m. 12/ç'de taşıyıcıya yüklenen, "Tehlikeli madde taşımacılığı yapılan araçlar ile ambalaj ve yük taşıma birimlerinde, ADR'deki tehlike ikaz etiket/levha ve işaretleri ile turuncu renkli plakaların doğru, uygun özellikte ve ebatta olanlarını kullanmak" yükümlülüğüne rağmen, COVID-19 test numunelerinin taşımacılığını yapan taşıyıcının bu yükümlülüğe aykırı olarak tehlikeli ikaz etiket/levhalarını doğru bir şekilde kullanmamasının sonucu olarak COVID-19'un bulaştığı üçüncü kişiler, haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde uğradıkları zararın giderilmesini talep edebileceklerdir.

3.3.3 İfa Sürecinde Yardımcı Kişilerin Haksız Fiil Sorumluluğu

Taşıma işi şahsa bağlı bir borç değildir. Özellikle küreselleşen dünyanın iktisadi gerekleri sonucunda taşıma işinin güçlü ve büyük taşıma şirketleri tarafından yerine getirilmesi, bu şirketlerin borcun ifasını yerine getirmek için çeşitli görevleri yerine getiren kişiler çalıştırmalarını gerekli kılmaktadır.[459] Bu anlamda, bir borç ilişkisinden ortaya çıkan bir hakkın ya da bir borcun ifasının kullanılmasının bırakıldığı kişiler yardımcı kişi olarak ifade edilir.[460]

İfa sürecinde yardımcı kişiler, taşıma işinin sözleşmede öngörülen taşıyıcı tarafından ifa edilmesinde yardımcı olabileceği gibi, akdi taşıyıcının taşıma taahhüdünü üstlenerek bizzat ifa eden alt taşıyıcı olarak dahi karşımıza çıkmaktadır.[461] CMR m. 3 anlamında alt taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin tarafı olan asıl taşıyıcıdan talimatları almakta ve asıl

---

[459] **ADIGÜZEL,** Burak; "Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi" *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 3, S. 2, 2008, s. 292; **ARKAN,** Sabih; "CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk", **Prof. Dr. Yasar Karayalçın'a 65'inci Yaş Armağanı,** Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: Ankara 1988, s.320.

[460] **ADIGÜZEL,** *Taşıyıcı Yardımcısı,* s. 292; **TANDOĞAN,** *Mesuliyet,* s. 436

[461] **ARKAN,** *Yardımcıların Fiilleri,* s. 323.

taşıyıcı ile yaptığı sözleşmeye göre hareket etmektedir. Böylece alt taşıyıcının fiil ve ihmalleri asıl taşıyıcıyı kendi fiil ve ihmalleri gibi bağlamakta ve sorumluluğunu doğurmaktadır. Denizyolu taşımaları açısından da Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları bağlamında da aynı sonuca varmak gerekir. Ancak Hamburg Kuralları m. 10/4 gereği alt taşıyan, fiili taşıyan sıfatıyla müteselsil sorumluluk altına girebilmektedir. Benzer şekilde havayolu taşımacılığı açısından Varşova Sözleşmesini tadil eden Guadalajara Protokolü m. 2 hükmünde de fiili taşıyıcı eşyanın ilgilisi karşısında akdi olarak sorumluluğuna gidilebilecek taşıyıcı olarak kabul edilmektedir. Şu halde, Hamburg Kuralları ve Guadalajara Protokolü hariç olmak üzere, alt taşıyıcının akdi bir sorumluluğu yoktur; bu kişiler yardımcı statüsünde kabul edilmektedir.[462]

Gerek uluslararası sözleşmelerde gerek iç hukuk normlarında taşıyıcının yardımcılarının eylem ya da eylemsizlikleri de taşıyıcının eylem ya da eylemsizliği sayılmakta, taşıyıcı bu kişilerin eylem ya da eylemsizliklerinden sorumlu tutulmakta; taşıyıcının ayrıca kusurunun olup olmadığı araştırılmamaktadır (CMR m. 3; COTIF-CIM m. 50/1; Hamburg Kuralları m. 5/1; Varşova Sözleşmesi m. 25; TTK m. 879; TTK m. 1179/1).[463] Temel kural bu olmakla birlikte, uluslararası sözleşmelerde ve iç hukuk normlarında, taşıyıcının yardımcıları açısından da haksız fiil sorumluluğuna dayanak

---

[462] "…davalı fiili taşıyanın sorumluluğunun BK 41 ve devamı maddelerinde düzenlenen haksız fiil hükümlerine göre değerlendirilmesinin gerektiği…" Yargıtay 11. HD, 10.10.2018 tarihli, E. 2017/101 K. 2018/6208 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 25.05.2020).

[463] Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları ise teknik kusur açısından diğer düzenlemelerden ayrılmaktadır. Bu kurallara göre, taşıyanın yardımcılarının ticari kusurundan ötürü aynı şekilde taşıyan sorumlu tutulmakta ise de, taşıyan, yardımcıların teknik kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu tutulmamıştır. Öte yandan Lahey/Visby Kuralları ile getirilen hükümler, Lahey Kurallarından farklı olarak taşıyanın yardımcılarının eşyaya yönelik eylemlerinden sorumlulukta taşıyan kendi eylemlerinden sorumluluk gibi sınırlandırılmış ve Lahey/Visby Kuralları kapsamına alınmıştır. Bu konuda bkz. **COLINVAUX,** Raoul; **Carver's Carriage by Sea I,** 13th Edition, Stevens & Sons: London 1982, p. 180; **GLASS** / **CASHMORE,** p. 180.

teşkil eden hükümler bulunmaktadır. Bu anlamda taşıyıcının yardımcılarının eylem veya eylemsizliklerinden doğan sorumluluğu, gerek taşıyıcı bakımından akdi sorumluluk gerek yardımcıların kendileri açısından haksız fiil sorumluluğu[464] olarak ilgili uluslararası sözleşmelere ve iç hukuk normlarına tabidir.[465]

CMR m. 28/2'de, taşıyıcının sorumlu olduğu kişilerden birinin hasar, zıya veya geç teslimden dolayı sözleşme dışı sorumluluğu söz konusu olmuşsa, bu kişi taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran CMR hükümlerinden yararlanabileceği hükmüne yer verilmiştir. CMR m. 28/2'ye dayanılarak düzenlenen TTK m. 887 de benzer bir hüküm içermektedir. Buna göre "Taşıyıcının yardımcılarından birine karşı, eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi sebebiyle, sözleşme dışı sorumluluktan doğan istemler ileri sürülmüşse, o kişi bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanabilir". Ancak taşıyıcı, zarara

---

464 "Dava, davacının taşımasını üstlendiği saç emtiasının, alt taşımacı olan davalı şirket ile ifa yardımcısı (şoför) olan diğer davalının taşıması sırasında hasara uğraması nedeniyle, davacı tarafından taşıtana ödenen hasar bedelinin davalılardan rücuen tahsili istemine ilişkindir… **Taşıma ilişkisinde ifa yardımcısının sorumluluğu, 6098 sayılı TBK 49 maddesinde düzenlenen haksız fiil sorumluluğu olup, kusur esasına dayanmaktadır.** Bu halde davalı gerçek kişinin hasarın doğmasında kusuru bulunup bulunmadığının dosya içeriğine göre saptanarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken davalı … aleyhindeki davanın, ifa yardımcısı olması nedeniyle açıldığı hususunun göz ardı edilerek yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş kararın bozulması gerekmiştir" Yargıtay 11. HD, 29.05.2018 tarihli, E. 2016/12972 K. 2018/4073 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 24.05.2020).

465 **DİEDERİKS-VERSCHOOR,** I.H.Ph.; **An Introduction To Air Law,** Kluwer Law: The Hague 2001, p. 88. "…akaryakıt taşımacılığı yapan davalı sürücünün SRC belgesine sahip olduğu, o halde, davalının tüm bu renk ve sembolleri bilmesi gerektiğinden böylesine önemli tanker-istasyon tankı bağlantı ucunu takarken yanlışlık yapmaması gerektiği ancak **davalı şirketin çalışanı davalı ...'ın tanker-istasyon tankı bağlantı ucunu takarken istasyonun bağlantı ucunda var olan anılan renk ve sembollere dikkat etmeyip, yanlış bağlantı yaparak istasyonun benzin tankına prodizel yakıtı boşalttığı ve dava konusu zararın oluşmasına neden olduğu,** akaryakıtın istasyon tanklarına boşaltılması işi ve sorumluluğunun davalı şirket çalışanı davalı ...'a ait olduğu, yapılan bu hatalı işlem nedeniyle benzin ile dizel yakıtının birbiriyle karışarak kullanılmayan bir karışım meydana geldiği… toplam 4445 litre yakıtın kullanılamaz duruma geldiği… **davalı şirketin sorumluluğunun ifa yardımcısı kullanan sözleşme tarafının TBK'nın 116. maddesine dayanan sorumluluğu olduğu**… toplam zararın 17.473,89 TL olduğu, haksız fiil tarihinden itibaren takip tarihine kadar işleyen yasal faizin de 400,70 TL olduğu gerekçesiyle, davanın kısmen kabulü(ne)… karar verilmiştir… usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA…" Yargıtay 11. HD, 31.10.2017 tarihli, E. 2016/3049 K. 2017/5904 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 24.05.2020).

pervasızca veya kasti bir hareketle ve böyle bir zararın ortaya çıkması olasılığının bilinciyle işlenmiş bir eylemle veya ihmalle sebebiyet vermişse, sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanamayacaktır (TTK m. 887). Bu anlamda karayoluyla tehlikeli madde taşıyıcısının yardımcılarının zıya, hasar ve geç teslimden dolayı bir haksız fiil sorumluluğu söz konusu olmuşsa, taşıyıcının yardımcıları da ilgili düzenlemelerdeki sorumluluk sınırlamalarına veya kurtuluş sebeplerine dayanabilecektir.

Sözgelimi, tehlikeli madde taşımacılığı yapılan taşıtın şoförü, İzmir'de bulunan LOTREM adlı şirketten teslim aldığı silah kartuşlarının, teslim alma anında şirkettekilerle yaşadığı tartışma sebebiyle yağmur yağdığı halde taşıtın kapaklarını açmış ve silah kartuşlarının ıslanmasını sağlamıştır. Bunun sonucu olarak da tam hasara uğrayan silah kartuşları İstanbul'daki RELTAŞ adlı şirket tarafından teslim alınmamıştır. Bu durumda tehlikeli maddeyi gönderen şirket, akdi ilişki gereği taşıyıcıdan uğradığı zararların tazminini talep edebileceği gibi, ayrıca haksız fiil sorumluluğuna dayanarak taşıt şoföründen de zararlarının tazmini isteminde bulunabilir.[466] Bu durumda ifa yardımcısı konumundaki şoför kasti[467] bir hareketle

[466] "…**haksız fiil sorumluluğu kapsamında davalı sürücü …'un dava konusu aracın bakım ve onarımından sorumlu olup olmadığı, araçta teknik bakım eksikliği bulunup bulunmadığı, davalı sürücünün sevk ve idarede kusuru olup olmadığı** konusunda bilirkişi raporu alınıp sonucuna göre karar verilmesi gerekirken eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş…kararın davalı… yararına BOZULMASINA…" Yargıtay 11. HD, 07.02.2019 tarihli, E. 2017/1828 K. 2019/966 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 25.05.2020).

[467] The Pembroke davasında, muhtemel zararı öngören taşıyan ve kaptanın üstü açık konteyneri güverteye yükleyerek pervasızca hareket ettikleri sonucuna ulaşılmıştır. **Nelson Pine Industries Ltd. v. Seatrans New Zealand Ltd. (The "Pembroke"), New Zealand High Court Wellington Registry** [1995] 2 Lloyd's Rep. 290 (**GUTİÉRREZ,** A. Martinéz; **Limitation Of Liability in International Maritime Conventions,** Routledge: New York 2011, p. 65 vd.).

hasara sebebiyet verdiğinden sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanamayacak (TTK m. 887); haksız fiil sebebiyle gönderenin zararını karşılaması gerekecektir.[468]

Şoförün yağmur yağdığı halde "özellikle" taşıtın kapaklarını açması kasti davrandığını gösterir. Öte yandan şoförün herhangi bir kastı olmaksızın pervasızca hareket etmesi de haksız fiil sorumluluğunu gerektirir. Sözgelimi, silah kartuşlarının ıslanması riskini öngördüğü halde gerekli tedbirleri almaması (örneğin, taşıtın kapağının bozuk olduğunu ve tam kapanmadığını bildiği halde yaptırmamış olması ve yağmurlu havada yola çıkması sonucunda bozuk yerden yağmur suyunun sızması) durumunda da silah kartuşlarının ıslanması sebebiyle ortaya çıkan zararın haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde şoförden tazmin edilmesi gerekir.

Demiryolu taşımaları açısından COTIF-CIM m. 41/2 hükmüne göre de, taşıyıcının yardımcılarına yöneltilen haksız fiile dayalı dava ve taleplerde de COTIF-CIM hükümleri çerçevesinde sorumluluk cihetine gidilecektir. Bu açıdan tehlikeli madde taşıyıcısının yardımcıları da kendilerine karşı ileri sürülen haksız fiil taleplerinde COTIF-CIM'de öngörülen koşul ve sınırlamalardan yararlanabileceklerdir.

Denizyolu ile uluslararası taşımalar açısından ise tehlikeli madde taşıyanın yardımcılarının haksız fiilden doğan sorumluluğunun dayanağını Lahey/Visby Kuralları m. 4bis oluşturmaktadır. Taşıyanın yardımcılarına karşı haksız fiil sorumluluğuna dayalı

[468] "Davacı vekili, müvekkiline nakliyat poliçesi ile sigortalı ve davalıların sahibi ve sürücüsü oldukları araçla taşınan akaryakıt emtiasının boşaltma sırasında meydana gelen yangın sonucu kısmen yanması yüzünden uğradığı hasar bedelinin müvekkili tarafından sigortalısına ödendiğini ileri sürerek …lirasının faiziyle davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir… davalı Üçler diğer davalı taşıyıcının sürücüsü olup, davadaki maddi olguları ileri sürmenin taraflara, hukuki nitelendirmeyi yapmanın ise hakime ait olduğu kuralı uyarınca, bu davalıya karşı yöneltilen **davanın Borçlar Kanununun 41 ve devamı maddelerinde yer alan haksız eylem sonucu oluşan zararın tazminine dair hükümlere göre yürütülmesi gerekir**" Yargıtay 11. HD, 11.10.1999 tarihli, E. 1999/5574 K. 1999/7653 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 30.05.2020).

dava ve taleplerde de Lahey/Visby Kuralları'nda öngörülen sorumluluktan kurtuluş ve sınırlama hükümlerinden yararlanılabileceği düzenlemesini getirmiştir. Bu anlamda Lahey/Visby Kuralları m. 4bis hükmü gereği, denizyoluyla tehlikeli madde taşımacılığı yapan taşıyanın yardımcılarına isnat edilen haksız fiil sorumluluğuna ilişkin talepler hiçbir şekilde Lahey/Visby Kuralları'nda öngörülen sınırı aşamayacaktır. Hamburg Kuralları m. 7/2 hükmü de aynı niteliktedir.

Hamburg Kuralları m. 7/2 hükmü temel alınarak düzenlenen TTK m. 1190/2 hükmü ise, tehlikeli madde taşıyanın yardımcılarının haksız fiil sorumluluğunun iç hukuktaki dayanağını oluşturmaktadır. Buna göre tehlikeli madde taşıyanın yardımcılarından biri aleyhine haksız fiile dayalı dava açılmışsa, o da tehlikeli madde taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir; meğerki görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat edemesin. Örneğin, tehlikeli madde yüklü konteynerin Ambarlı Limanından Solventaş Limanına taşındığını varsayalım. Solventaş Limanında taşıyanın yardımcısı konumundaki kişinin konteynerin vinçle boşaltılmasını gerçekleştirirken konteyneri düşürmesine bağlı olarak tehlikeli maddenin hasarlanması sebebiyle ortaya çıkan zarardan ötürü haksız fiil sorumluluğuna dayalı bir dava açılmışsa, taşıyanın yardımcısı konumundaki kişinin sorumluluktan kurtulması, vinçle boşaltma işini gerçekleştiren yardımcının görev ve yetki sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmesine bağlıdır. Taşıyanın yardımcısı vinçle boşaltma işini gerçekleştirirken görev ve yetki sınırları içinde hareket ettiğini ispat edemediği takdirde haksız fiilden kaynaklı zararı tazmin etmesi gerekecektir. Elbette ki zarara uğrayan akdi ilişki gereği taşıyanın sorumluluğuna da gidebilir; hâkim bu

durumda taşıyanın kusurunun olup olmadığını araştırmaz; taşıyan, yardımcısının bu fiilinden sorumlu tutulur (TTK m. 1179/1).[469]

Uluslararası havayoluyla tehlikeli madde taşımacılığı açısından taşıyıcının haksız fiil sorumluluğuna ilişkin dayanak, Varşova Sözleşmesi m. 29 hükmüdür. Buna göre gönderen veya gönderilenin hasar sebebiyle haksız fiile dayanarak taşıyıcının yardımcılarından talep ettikleri tazminat, Varşova Sözleşmesinde tayin edilen şartlara ve sorumluluk sınırlarına tabi olacaktır. Montreal Sözleşmesi m. 29 hükmü de aynı niteliktedir.

Öte yandan, tehlikeli madde taşıyıcısının gerek alt taşıyıcısı gerek yardımcıları, tehlikeli madde ilgilisi olmayan kişileri zarara uğratıcı fiillerden de haksız fiil hükümleri gereğince sorumlu tutulacaktır.[470] Başka bir ifadeyle tehlikeli madde taşıyıcısına ifa sürecinde yardımcı kişilerin üçüncü kişilere verdikleri zarar, haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde tazmin edilecektir. Örneğin, demiryolu ile taşınan mühimmatın yüklendiği konteynerin iç sıcaklığını yüksek tutan alt taşıyıcının bu fiili sonucunda mühimmatın patlaması ve bu patlamanın etkisiyle çevredeki üçüncü kişilerin uğradığı zarar, haksız fiil hükümleri çerçevesinde alt taşıyıcıdan tazmin edilecektir.

---

[469] "…davalı …'ın kendi kasıtlı hareketi ile haksız fiil hükümleri uyarınca zarardan sorumlu olduğu, davalılardan …Lojistik ve Uluslararası Taşıma Ltd. Şti.'nin ise … hükümleri uyarınca tam zıyadan ve gerçek zarardan sorumlu olduğu gerekçesiyle davanın … Dış Tic. İnş. Lojistik ve Patent Ltd. Şti. ile … Sigorta A.Ş. yönünde reddine… karar verilmiştir… Oysaki, dosya kapsamında yer alan belgeler gözetildiğinde …Dış Tic. İnş. Loj. Ve Patent Ltd. Şti. ile gönderen … Halı Tekstil San. Ve Tic. A.Ş. arasında taşıma ilişkisi kurulduğu anlaşılmakta olup, dava konusu taşıma işinde **…Dış Tic. İnş. Loj. ve Patent Ltd. Şti asıl taşıyıcı olarak yer aldığı gözetildiğinde bu davalı yönünden de davanın kabulü** gerekir…" Yargıtay 11. HD, 26.12.2017 tarihli, E. 2016/4928 K. 2017/7604 sayılı kararı. www.corpus.com (Erişim: 25.05.2020).

[470] **EROL,** Ayşe; **Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu,** Yetkin Yayınları: Ankara 2018, s. 102; **ÜLGEN,** s. 207 vd.; **ÖZDEMİR,** s. 181 vd.

SONUÇ

Taşıma, yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi faaliyetini ifade eder. Bu anlamda taşıma faaliyetinin konusunu, insan veya maddi şeyler teşkil eder. Bu maddi şeyler içerisinde değerlendirilen tehlikeli maddeler insanlara, doğal hayata ve çevreye zarar verebilecek mahiyette olduklarından, bunların taşınması faaliyetinde taşıyıcıya düşen yükümlülükler ve bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesi sebebiyle ortaya çıkan zararlardan taşıyıcının sorumluluğu daha çok önem arz etmektedir.

Tabii özellikleri ve taşıma sırasındaki hususiyeti sebebiyle, canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici nitelikteki tehlikeli maddelerin söz konusu zararları oluşturması, kolay yanıcı, parlayıcı, patlayıcı, zehirli, yakıcı, mikrop bulaştırıcı, kendi kendine tutuşan, radyoaktif, aşındırıcı, ıslandığında yanan gibi özelliklerinden kaynaklanır. Bu çerçevede tehlikeli maddelerin, üretimi, kullanılması, elleçlenmesi, depolanması ve taşınması esnasında çevre ve yakınında

bulunanları tehlikeye düşürebilen veya zarara uğratabilen katı, sıvı ve gaz formatlarında bulunan maddeler şeklinde tanımı yapılabilir. Ancak ifade edelim ki, tehlikeli madde kavramına ilişkin gerek uluslararası sözleşmelerde gerek iç hukuk normlarında genel kabul görmüş bir tanım yer almamaktadır. Bunun temel sebebi, teknik gelişmelerin hızıyla tehlikeli madde kavramının kapsamına yeni ortaya çıkan ve tehlike arz edebilecek tarzda maddelerin de dâhil olabileceği gerçeğidir.

Tehlikeli madde taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunun temel dayanağını taşıma sözleşmesi oluşturmaktadır. Tam iki tarafa borç yükleyen (sinallagmatik) bir akit olan taşıma sözleşmesinin bir tarafında tehlikeli madde sahibi, diğer tarafında ise bu maddeleri taşıyan bulunur. Tehlikeli maddeleri bir yerden diğerine taşıtmak isteyen kişi sözleşmenin kurulmasıyla bu faaliyet için ücret ödemeyi taahhüt eder, taşıtan sıfatını kazanır; eşyayı bir yerden diğerine taşıma faaliyetini gerçekleştirecek kişi ise eşyayı bir yerden diğerine taşımayı taahhüt eder, taşıyıcı sıfatını kazanır.

Taraflar arasında bir borç ilişkisi kuran taşıma sözleşmesi uyarınca taşıyıcı üstlendiği edimleri yerine getirmezse, sözleşme konusu eşyada meydana gelecek zararlardan sorumlu olacaktır. Başka bir ifadeyle taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile yüklendiği borçları hiç veya gerektiği gibi ifa etmemesi tehlikeli madde ile ilgili kişilere karşı sorumluluğunu doğurur. Bu anlamda taşıyıcının sorumluluğu, taşıma işinin bir sözleşme çerçevesinde yerine getirilmesi sebebiyle akdi sorumluluktur.

Sorumluluğun akdi sorumluluk olduğunun tespitinden sonra, uluslararası sözleşme ve iç hukuk normlarında ayrık bir kural öngörülmediği takdirde, genel anlamda kusur sorumluluğunun esas alınması gerekir. Kusur sorumluluğu, zarara verenin kast veya ihmal şeklindeki bir kusuruyla zarara sebep olmasını ifade eder. Kusurun olmadığı

yerde kusur sorumluluğundan bahsedilemez. Bu bağlamda, taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilebilmesi için, zararın taşıyıcının bizzat kendisinin veya yardımcılarının kasti veya ihmali davranışlarından kaynaklanmış olması gerekir. Bu sebeple meydana gelen zararda, taşıyıcının veya yardımcılarının kusuru bulunmuyorsa taşıyıcının sorumluluğuna gidilemez.

Taşıyıcının tehlikeli madde taşıma faaliyetinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için zarara sebebiyet veren olayın, tehlikeli madde, taşıyıcının fiili hâkimiyeti altında iken meydana gelmesi gerekir. Tehlikeli maddenin taşıyıcı tarafından teslim alınması ve gönderilene teslim edilmesi işlemleri esnasında bir zarar ortaya çıkarsa (tehlikeli madde bir zarara uğrarsa), diğer şartların da gerçekleşmesi koşuluyla taşıyıcı ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulur.

Zarara sebebiyet veren kusurlu davranış ile zarar arasında illiyet bağı kurulmamışsa, taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez. Taşıyıcının tehlikeli maddenin hasarı, zıyaı ya da geç teslim edilmiş olmasından doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bizzat taşıyıcının veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışının sonucunda ortaya çıkmış olması gerekir. Yani taşıyıcının veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışı ile ortaya çıkan zarar arasında illiyet bağı bulunmalıdır.

Taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığı açısından asli edim ve yan edim yükümlülükleri bulunmaktadır. Taşıyıcının asli edim yükümlülükleri, tehlikeli maddeyi koruma ve belirli süre içerisinde teslim etmektir. Tehlikeli maddeyi koruma yükümlülüğü kapsamında taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde öngörülen taşıma süresi içinde taşınmak üzere kendisine teslim edilen eşyayı koruma konusunda her türlü ihtimamı

göstermelidir. Başka bir ifadeyle taşıyıcı, sözleşme konusu tehlikeli maddeyi belirlenen koşullarla bir yerden diğerine taşıma yanında, koruması altındaki eşyanın her türlü tehlikeye (zıya ve hasara) karşı muhafazası için gerekli özen ve dikkati göstermek yükümü altındadır.

Tüm taşıma türleri açısından tehlikeli maddenin teslim alındığı andan teslim edilmesine kadar, bunların hasara uğraması sonucunda ortaya çıkan zarardan taşıyıcı sorumlu tutulmuştur (CMR m. 17; CIM-COTIF m. 23; Lahey Kuralları m. 4; Varşova Sözleşmesi m. 18; TTK m. 875; TTK m. 1178/2; TSHK m. 121). Havayolu taşımalarını düzenleyen normlarda, diğerlerinden farklı olarak, hasarın "havayoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması" ifadesine yer verilmişse de, bundan anlaşılması gereken de tehlikeli maddenin taşıyıcının bakım ve gözetiminde olduğu zaman dilimidir. Bu bakımdan tüm taşıma türleri açısından, taşıyıcının hasardan doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, tehlikeli maddenin taşıyıcının bakım ve gözetimi altında bulunduğu zaman diliminde, başka bir ifadeyle tehlikeli maddenin hasara uğradığı olayın tehlikeli madde taşıyıcısının fiili hakimiyetinde iken meydana gelmelidir. Taşıma türleri açısından farklı ifade tarzları kullanılsa da, bu ifade tarzlarından anlaşılması gereken, taşıyıcının tehlikeli maddeyi teslim aldığı andan teslim etmesine kadar geçen sürede, yani fiili hâkimiyet müddetince taşıyıcının meydana gelecek hasarlardan sorumlu tutulacağıdır.

Tehlikeli maddenin hasar görmesinde olduğu gibi, eşyanın zıyaa uğramasında da tüm taşıma türleri açısından tehlikeli maddenin teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen sürede zıyaa uğraması durumunda da taşıyıcı sorumlu tutulmuştur. Zıya, tam zıya şeklinde gerçekleşebileceği gibi, kısmi zıya şeklinde de gerçekleşebilir.

Tam zıya, taşıyıcının kendisine teslim edilen tehlikeli maddenin tamamını hak sahibine teslim etme iktidarından yoksun olmasıdır. Tam zıya durumunda, tehlikeli maddenin nerede olduğunun bilinmesi, bir önem arz etmez. Tehlikeli maddenin nerede olduğu bilinse dahi, eğer tehlikeli madde hak sahibine teslim edilmemişse tam zıya söz konusu olur. Sözgelimi, yanıcı sıvılar sınıfında yer alan aseton, taşıma esnasında alev almış ve yanmışsa tam zıyadan söz edilecektir.

Taşımaya elverişli misli eşyanın ağırlık, hacmen veya adet olarak nicelik bakımından zayi olması durumunda ise kısmi zıyadan bahsedilir. Kısmi zıyanın söz konusu olabilmesi için, taşınan tehlikeli maddenin miktar olarak iktisadi değerini muhafaza edecek biçimde bölünebilen mahiyette veya birden fazla ve her birinin de ayrı iktisadi değere sahip olması gerekir. Kısaca kısmi zıyadan bahsedebilmek için, zarara uğrayan tehlikeli maddenin ticari değer ifade etmeye devam etmesi gerekir.

Uluslararası sözleşmelerde ve iç hukuk normlarında varsayımsal zıyaa dayalı taşıyıcının sorumluluğu öngörülmüştür. Buna göre artık söz konusu süreler geçtikten sonra tehlikeli madde teslime hazır olacak olsa dahi, tehlikeli maddenin ilgilisi tehlikeli maddeye zıyaa uğramış nazarıyla bakarak zıya sorumluluğunu teslim menfaatine tercih edebilecektir. CMR m. 20 hükmüne göre, eğer taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış bir süre varsa bu sürenin bitiminden itibaren 30 gün geçmişse; buna karşılık, öngörülmüş bir taşıma süresi yoksa eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya tesliminden itibaren 60 gün geçtikten sonra hak sahibi kişi taşınan eşyaya zıyaa uğramış nazarıyla bakmaya ve zıya karinesine dayanmaya yetkili hale gelir. TTK'da ise, eşya, taşıma süresini izleyen 20 gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir.

COTIF-CIM m. 27 hükmüne göre hesaplanan teslim süresinin geçmesinden itibaren 30 gün geçmekle eşyanın ilgilisi eşyanın tam zıyaa uğradığını kabul ile tam zıyaa ilişkin tazminat haklarını kullanabilecektir. Burada taşıyıcı tarafından aksinin ispatına dahi izin verilmeyen kesin bir karine söz konusudur. Denizyolu taşımaları açısından bu süre, 60 gün olarak öngörülmüştür (Hamburg Kuralları m. 5/3; TTK m. 1178/5).

Havayolu taşımaları açısından ise bu süre daha kısa tutulmuş, 7 gün olarak kararlaştırılmıştır (Montreal Sözleşmesi m. 13/3; TSHK m. 114/3). Havayolu taşımaları açısından sürenin kısa tutulması, hava taşımalarındaki çabukluk niteliği açısından yerindedir. Zira daha yüksek bir bedelle daha çabuk bir şekilde eşyayı taşıtmak isteyen gönderenin taşımadan kaynaklı sorunlarının hızlı bir şekilde çözülmesi gerekir.

Taşıyıcının tehlikeli maddeyi geç teslim etmesinden dolayı sorumlu tutulabilmesi için ise, tehlikeli maddenin taşıma süresi içerisinde teslim edilmemesinden dolayı hak sahibinin bir zarara uğramış olması gerekir. Uluslararası sözleşmelerde geç teslim sebebiyle mutlak sorumluluk esası değil, ancak hak sahibinin zarar görmesi ve bu zararı ispat etmesi şartıyla taşıyıcının sorumluluğu öngörülmüştür (CMR m. 23/5; COTIF-CIM m. 36/1; Hamburg Kuralları m. 5/1; Varşova Sözleşmesi m. 19).

Taşıyıcının tehlikeli madde taşımacılığından doğan sorumluluğu, söz konusu asli edim yükümlülüklerinin ihlal edilmesine dayandığı kadar, yan edim yükümlülüklerine aykırı hareket edilmesi de taşıyıcının sorumluluğunu doğurur. Yan edim yükümlülüklerinin yerine getirilmemesi, taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesi (TBK m. 112) ve karşılıklı güven ilişkisinin zedelenmesi [dürüstlük kuralına aykırı davranılması (TMK m. 2)] anlamına geleceğinden, taşıyıcı bu yükümlülüklerin yerine getirilmemesinden kaynaklı zararlardan da sorumlu tutulacaktır.

Tehlikeli madde taşımacılığı açısından uygun taşıtlara sahip olma, taşıyıcıya yüklenen yan edim yükümlülüklerindendir. Tehlikeli madde açısından taşıt, her hangi bir taşıt olarak değerlendirilemez. Bu bakımdan taşıyıcı, tehlikeli madde taşımacılığına uygun, özel donanımlı araçlarla taşıma faaliyetini icra etmelidir. Sözgelimi, taşıma işinin farklı iklim koşullarından geçilerek gerçekleştirilmesi durumunda, tehlikeli maddenin iklim değişikliklerinden etkilenmesini önlemek açısından, özel donanımlı taşıtların seçilmesi önem arz eder. Tehlikeli maddeyi her türlü dış ve iç etkiye karşı koruyacak bir taşıta sahip olmayan; başka bir ifadeyle tehlikeli madde taşımalarına yönelik özel donanımlı bir taşıtla taşıma işini ifa etmeyen taşıyıcı sorumlu tutulacaktır.

Taşıyıcının talimatlara uymaması, taşıma ve teslim engellerini haber vermemesi, gerekli tedbirleri almaması da sorumluluğunu doğurur. Talimat vermeye yetkili kişiye taşıyıcı yeterli bilgileri verdikten sonra, uyulması gereken talimatları uygun bir süre beklemelidir. Söz konusu bu uygun süre içinde taşıyıcı talimat alamazsa, bu durumda taşıyıcının talimat vermeye yetkili kişinin çıkarlarına en uygun görünen tedbirleri alması gerekmektedir. Bu bakımdan taşıyıcı, talimat veren kendisi olsaydı nasıl talimat verirdi veya taşınan eşya kendisinin olsaydı nasıl hareket ederdi ise ona uygun davranmakla yükümlüdür. Taşıyıcının gerek taşıma engelleri hakkında yeterli bilgi vermemesi gerek taşıma engellerinin söz konusu olduğu hallerde somut duruma göre tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun tedbirleri almaması durumunda ortaya çıkacak zararlardan sorumlu olacaktır.

Ambalajlama, işaretleme ve etiketleme, tehlikeli madde taşımacılığının gereği gibi ifa edilmesi açısından son derece önem arz etmektedir. Ambalajlama, işaretleme ve etiketleme yükümlülüğü esasen gönderene yüklenmiştir (CMR m. 10; Lahey/Visby

Kuralları m. 3/3; COTIF-CIM m. 14). CMR m. 8/1 hükmü ise taşıyıcıya ambalajlama, işaretleme ve etiketlemeleri denetleme yükümlülüğü getirmektedir. Taşıyıcı ambalajı denetlerken ambalajın yetersiz olduğunu tespit ederse taşıma işini icra etmemelidir. Burada taşıyıcının yapması gereken ambalajın yetersiz olduğunu gönderene bildirmek olmalıdır. Ambalajın yetersizliğine rağmen gönderene herhangi bir bildirimde bulunmaksızın taşıma işini icra eden taşıyıcı meydana gelecek zarardan sorumlu olacaktır.

Yükleme, istif ve boşaltma ise gönderenin yükümlülüğü (TTK m. 863) olarak öngörülebildiği gibi, bu yükümlülük taşıyıcıya da yüklenebilmektedir (LK m. 3/2; TTK m. 1178/1). İfade edelim ki, gerek sorumlu olunan süreç gerek taşımanın mahiyeti dikkate alındığında, CMR, COTIF-CIM, Varşova Sözleşmesi, Hamburg Kuralları'na tabi taşıma işlerinde de eğer özel bir sözleşmesel bir düzenleme veya ticari teamül yoksa yükleme, istif ve boşaltma yükümünün taşıyıcının üstlendiği varsayımından hareket edilmek gerekir.

Yükleme, istif ve boşaltma yükümünü, taşıyana yükleyen TTK m. 1178/1 ve LK m. 3/2 hükümleri emredici nitelik taşımadıklarından, taraflar navlun sözleşmesi ile bu yükümlülüğü taşıtana devredebilirler. Nitekim uygulamada da, yük ilgililerinin yüksek ücretler ödemek istememesi ve taşıtanın yükleme, istif ve boşaltma işlerinde daha fazla tecrübeye sahip olmasından dolayı bu borcun yükümlüsü taşıtan olmaktadır. Buna karşılık navlun sözleşmesinde yükleme, istif ve boşaltma yükümü taşıtana devredilmemişse, taşıyan TTK m. 1178/1 ve LK m. 3/2 gereği yükleme, istif ve boşaltma işlerini ifa etmekle yükümlüdür. Özellikle tehlikeli maddelerin düzgün bir şekilde yüklenmesi ve istiflenmesi, bu maddelerin zarara uğramaması, denizde ve

limanda risk oluşturmaması açısından önem arz etmektedir. Bu açıdan tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve istiflenmesinde, taşıyan, risk oluşturacak faktörleri dikkate almamışsa ve gerekli özeni göstermemişse, bunun sonucunda ortaya çıkacak zararlardan sorumlu olacaktır.

Tehlikeli madde taşıyıcısının asli edim borcu ve yan edim borcu bağlamındaki akdi sorumluluğunun yanı sıra, tehlikeli maddenin canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici niteliği gereği, haksız fiil sorumluluğu da önem arz etmektedir. Örneğin, zehirli gazların ambalajından sızması veya patlayıcı maddenin yüksek ısılı konteynerde taşınması sebebiyle patlaması sonucunda çevredeki üçüncü kişilerin uğradığı zararların haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde tazmin edilmesi gerekir. Öte yandan gönderen veya gönderilenin de tehlikeli madde taşıyıcısına karşı haksız fiil sorumluluğuna dayalı dava ve talepte bulunmalarına bir engel bulunmamaktadır. Nitekim uluslararası sözleşmelerde ve iç hukuk normlarında da tehlikeli madde taşıyıcısının haksız fiil sorumluluğuna dayanak teşkil eden hükümler bulunmaktadır (CMR m. 28/1; COTIF-CIM m. 41/1; Hamburg Kuralları m. 7/1; Varşova Sözleşmesi m. 29; TTK m. 885/1; TTK m. 1190/1). Bu düzenlemelerde yer alan sorumluluktan kurtuluş ve sorumluluğun sınırlandırılmasına dair hükümler, tehlikeli madde taşıyıcısına karşı haksız fiile dayalı talepler açısından da geçerli sayılmıştır.

Uluslararası sözleşmelerde ve iç hukuk normlarında tehlikeli madde taşımacılığının ifası sürecinde yer alan alt taşıyıcı ve tehlikeli madde taşıyıcısının yardımcılarının da gönderen veya gönderilene karşı haksız fiil sorumluluğuna dayanak teşkil eden hükümler bulunmaktadır (CMR m. 28/2; COTIF-CIM n. 41/2; Hamburg Kuralları m.

7/2; Varşova Sözleşmesi m. 29; TTK m. 887; TTK m. 1190/2). Öte yandan, tehlikeli madde taşıyıcısının gerek alt taşıyıcısı gerek yardımcıları, tehlikeli madde ilgilisi olmayan üçüncü kişileri zarara uğratıcı fiillerden de haksız fiil hükümleri gereğince sorumlu tutulacaktır.

Sonuç itibariyle, canlı ve cansız tüm varlıklara, genel düzen ve emniyete ve çevreye karşı zarar verici niteliği gereği tehlikeli madde taşıyıcısının gerek akdi gerek haksız fiil sorumluluğu, hem gönderen/gönderilen hem de diğer üçüncü kişiler açısından önem arz etmektedir. Bu anlamda Burada tehlikeli madde taşıyıcısının sorumluluğu tespit edilirken; her taşıma türü açısından tehlikeli madde taşımacılığına hasredilmiş uluslararası düzenlemeler (ADR; RID; IMDG-Kod; IATA-DGR) ve iç hukuktaki ilgili yönetmeliklerdeki kural ve yükümlülüklerle, taşıyıcının sorumluluğunu öngören uluslararası sözleşmeler (CMR; COTIF-CIM; Lahey Kuralları; Varşova Sözleşmesi) ile iç hukuk normlarının (TTK; TSHK) birlikte dikkate alınması son derece önemlidir. Örneğin, "Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik" m. 12/1-f'de yer alan "…ADR 8.1.4'te belirtilen asgari sayı ve kapasitede yangınla mücadele teçhizatının bulundurulmasını ve ilgili mevzuatına göre bu teçhizatın bakım ve testlerini yaptırma" yükümlülüğünün yerine getirilmemesi sebebiyle tehlikeli madde taşımacılığı yapılan taşıtta çıkan yangının söndürülememesi sonucunda tehlikeli maddenin patlamasıyla tam zıya hali ortaya çıkmışsa, tam zıyadan doğan zararın TTK m. 875 gereği akdi sorumluluk çerçevesinde tehlikeli madde taşıyıcısı tarafından tazmin edilmesi gerekir. Öte yandan, tehlikeli maddelerin patlaması üçüncü kişinin şahsında ve malvarlığında bir zarara sebep olmuşsa, üçüncü kişi uğradığı zararı haksız fiil hükümleri çerçevesinde tazmin edebilecektir.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak; **Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç,** Adalet Yayınevi: Ankara 2018 (*Taşıma Hukuku*).

ADIGÜZEL, Burak; **Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu,** Adalet Yayınevi: Ankara 2015 (*Multimodal*).

ADIGÜZEL, Burak; **Karayolunda Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya Ve Hasardan Doğan Sorumluluğu,** 2. bs., Adalet Yayınevi: Ankara 2012 (*Taşıyıcının Sorumluluğu*).

ADIGÜZEL, Burak; "Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi" *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 3, S. 2, 2008, s. 291-332 (*Taşıyıcı Yardımcısı*).

AIKENS, Richard / **LORD,** Richard / **BOOLS,** Michael; **Bills of Lading,** Informa: London 2006.

AKINCI, Ziya; **Karayolu ile Milletlerarası Mal Taşımacılığına Uygulanacak Hükümler,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 1999 (*Mal Taşımacılığı*).

AKINCI, Sami; **Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1968 (*Navlun Mukaveleleri*).

AKINTÜRK, Turgut / **ATEŞ,** Derya; **Borçlar Hukuku-Genel Hükümler Özel Borç İlişkileri,** 27. bs., Beta Yayınları: İstanbul 2018.

AKİPEK, Jale G.; **Türk Eşya Hukuku (Ayni Haklar),** 2. bs., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: Ankara 1972.

AKKURT, S. Sami / **ERDOĞAN,** Kemal / **TOKAT,** Hüseyin; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler-Özel Hükümler (Özel Borç İlişkileri),** 2. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019.

AKKURT, S. Sami; **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2014.

AKSOY, Sami; **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2015.

AKTEN, Necmettin; "Taşıyan Sorumluluğunda Ölçü: Koli, Parça veya Yükçün Başına Sorumluluk" *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 86, S. 1, 2012, s. 31-51.

AKÜNAL, Teoman; **Haksız Fiilden Doğan Zararlarda Denkleştirme Sorunu,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1977.

AKYOL, Şener; **Dürüstlük Kuralı ve Hakkın Kötüye Kullanılması Yasağı,** 2. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2006.

AL, Dursun; **Eşya Taşıma Hukukunda Süreler,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2020.

ANTALYA, Gökhan; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. V / 1, 2**, 2. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019.

ANTALYA, Gökhan / **TOPUZ,** Murat; **Medeni Hukuk Cilt I – Giriş-Temel Kavramlar-Başlangıç Hükümleri,** 3. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019.

ARAL, Fahrettin; **Türk Borçlar Hukukunda Kötü İfa,** Yetkin Yayınları: Ankara 2011.

ARKAN, Sabih; **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları: Ankara 1988 (*Demiryolu Taşımaları*).

ARKAN, Sabih; "CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk", **Prof. Dr. Yasar Karayalçın'a 65'inci Yaş Armağanı,** Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları: Ankara 1988 (*Yardımcıların Fiilleri*).

ARKAN, Sabih; **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını: Ankara 1982 (*Taşıyıcının Sorumluluğu*).

ASGAROV, Natig, "Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü", *BATİDER*, C. 28, S.21, 2012, s. 297-322.

ASTLE, W.E.; **Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities,** 3. Edition, H.F.&G. Witherby: London 1967.

ATABEK, Reşat; **Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç),** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1960.

ATAMER, Kerim; **Deniz Ticareti Hukuku, C. I,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2017 (*Deniz Ticareti*).

ATAMER, Kerim; "Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi" **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü: Ankara 2012 (*Değerlendirme*).

ATEŞ, Ebru; **Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi (1924 Lahey Kuralları),** Vedat Kitapçılık: İstanbul 2008.

AYDIN ÖZDEMİR, Elif; **Akit Dışı Sorumlulukta Maddi Zarar ve Tazmini,** Adalet Yayınevi: Ankara 2013.

BÄCKDÉN, Paula; **The Contract of Carriage: Multimodal Transport and Unimodal Regulation,** Informa: New York 2019.

BAUGHEN, Simon; **Shipping Law,** 4th Edition, Routledge-Cavendish: London-New York 2009.

BALİ, Özkan / **GÖZTEPE,** Kerim; "Tehlikeli Madde Taşımacılığında Risk Değerlendirmesi İçin Bir İndeks Geliştirilmesi" **3. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi,** 2014.

BAŞ, Büşra; "Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Unsuru" *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 92, S. 4, 2018, s. 224-235.

BAŞAR, Ömer; "COTIF-CIM Çerçevesinde Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Eşyanın Kayba veya Hasara Uğramasından ve Geç Tesliminden Doğan Zararlardan Sorumluluğu" *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 93, S. 5, 2019, s. 114-121.

BAŞOĞLU, Başak; "Sözleşme Dışı Kusursuz Sorumluluk Hukuku Ve Özellikle Tehlike Sorumluluğuna İlişkin Değerlendirmeler". *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 6, S. 2, 2015, s. 29-56.

BAYSAL, Başak; **Haksız Fiil Hukuku BK m. 49-76,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2019.

BELBEZ, Hikmet; "Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorunu" *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 3, S. 2, 1946, s. 387-402.

BİRİNCİ UZUN, Tuba; **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2012.

BLACK, H. Campbell; **Black's Law Dictionary,** Fourt Edition, West Publishing Co.: St. Paul Minn 1968.

BOYD, Stewart C. / **SCRUTTON,** Thomas; **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** 21. Edition, Sweet & Maxwell: London 2008.

BOZKURT, Tamer; **Deniz Ticareti Hukuku - Kara Taşıma Hukuku (Ticaret Hukuku C. V),** XII Levha Yayınları: İstanbul 2013.

BRADFORD DAVİS, J.D.; **The Essence Of International Trade Law: A Guide,** Lulu.com: USA 2012.

CAN, Mertol, "4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar" *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 9, S. 1-2, 2005, s. 11-65 (*Karayoluyla Yapılan Taşımalar*).

CAN, Mertol; **CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları,** İmaj Yayınevi: Ankara 2017 (*Türk Taşıma Hukuku*).

CLARKE, Malcolm A.; **International Carriage of Goods by Road: CMR,** Sixth Edition, Routledge: New York 2014.

CLARKE, Malcolm A. / **YATES,** David; **Contracts of Carriage by Land and Air,** Second Edition, Routledge: New York 2014.

COLINVAUX, Raoul; **Carver's Carriage by Sea I,** 13th Edition, Stevens & Sons: London 1982.

ÇAĞA, Tahir; ''Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair'', **Ticaret ve Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara 1988.

ÇAĞA, Tahir / **KENDER,** Rayegan; **Deniz Ticareti Hukuku –II- Navlun Sözleşmesi,** 10. bs., XII Levha Yayınları: İstanbul 2010.

ÇETİNKAYA, Nurgül; **Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi,** Adalet Yayınevi: Ankara 2016.

DEBATTİSTA, Charles; "Rights of the Controlling Party", **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation,** İnforma Law: London 2009.

DİAMOND, Anthony; "The Hague-Visby Rules" *LMCLQ*, 1978, p. 226-234.

DİEDERİKS-VERSCHOOR, I.H.Ph.; **An Introduction To Air Law,** Kluwer Law: The Hague 2001.

DURAL, Mustafa / **SARI,** Suat; **Türk Özel Hukuku Cilt I- Temel Kavramlar ve Medeni Hukukun Başlangıç Hükümleri,** 8. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 2013.

EMİNOĞLU, Cafer, "Türk Ticaret Kanunu'nun 864. Maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu" *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 19, S. 3, 2015, s. 25-53.

EREN, Fikret; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** 24. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 2019 (*Borçlar Genel*).

EREN, Fikret; **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi,** Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları: Ankara 1975 (*İlliyet Bağı*).

ERDİL, Engin; **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2020.

ERİŞ, Gönen; **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2015.

ERKUT, Erhan / **TJANDRA,** Stevanus A. / **VERTER,** Vedat; "Hazardous Materials Transportation" *Handbooks in Operations Research and Management Science,* Vol. 14, 2007, p. 539-621.

EROL, Ayşe; **Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Demiryolu İşletenin Sözleşme Dışı Sorumluluğu,** Yetkin Yayınları: Ankara 2018.

ERTAŞ, Şeref / **SERDAR,** İlknur / **GÜRPINAR,** Damla; **Eşya Hukuku,** 10. bs., Barış Yayınları: İzmir 2012.

ESENER, Turhan/ **GÜVEN,** Kudret; **Eşya Hukuku,** 4. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 2008.

FALCIOĞLU, M. Özgür; "Karayolu Taşıma Kanunu ve İkincil Mevzuat Uyarınca Taşımacının Sorumlulukları" *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 11, S. 139-140, s. 143-170.

FORCE, Robert / **YİANNAPOULOS,** A.N. / **DAVİES,** Martin; **Admiralty and Maritime Law,** Abridged Edition, Beard Books: Washington 2006.

FOX, Malcolm A.; **Glossary for the Worldwide Transportation of Dangerous Goods and Hazardous,** Springer: Verlag Berlin 1999.

FRANKO, Nisim; **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti,** Banka ve Ticaret Araştırma Hukuku Enstitüsü Yayını: Ankara 1992 (*Hatır Nakliyatı*).

FRANKO, Nisim; **Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi,** Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Ankara 1991 (*Fire Meselesi*).

GANADO, Max / **KINDRED,** Hugh M.; **Marine Cargo Delays: The Law of Delay in the Carriage of General Cargoes by Sea,** LLP: London 1990.

GASKELL, Nicholas; "Damages, Delay and Limitation of Liability under the Hamburg Rules 1978", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** Antwerpen, 1994.

GENÇTÜRK, Muharrem; **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk),** Vedat Kitapçılık: İstanbul 2006.

GOEDHUIS, Daniel; **National Air Legislations and The Warsaw Convention,** Martinus Nijhoff: The Hague 1937.

GLASS, David A. / **CASHMORE,** Chris; **Introduction to the Law of Carriage of Goods,** Sweet & Maxwell: London 1989.

GÖĞER, Erdoğan; "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler" *BATİDER,* C. 10, S. 3, 1980, s. 601-617.

GÖLCÜKLÜ, İlyas; **Hava Hukuku,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2018. (*Hava Hukuku*).

GÖLCÜKLÜ, İlyas; **Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2015. (*Montreal Sözleşmesi*).

GUTİÉRREZ, A. Martinéz; **Limitation Of Liability in International Maritime Conventions,** Routledge: New York 2011.

GÜDEN, Faysal; **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2017.

GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz; **The Carriage Of Dangerous Goods By Sea,** Springer: Berlin Heidelberg 2008.

GÜVEL, Övünç, "Roma Hukukunda Sorumluluk", *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 25, S. 2, 2017, s. 375-404.

HINKELMAN, Edward G.; **Glossary of International Trade,** 5th Edition, Laxmi: New Delhi 2010.

HİRSCH, Ernest; **Ticaret Hukuku,** İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: İstanbul 1948.

İLYASOV, Muhammetnazar; **TTK ve CMR'ye Göre Karayoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıma ve Teslim Engelleri,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019.

İMRE, Zahit; **Doktrinde ve Türk Hukukunda Kusursuz Mesuliyet Halleri,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1949.

KANER, İ. Deniz; **Deniz Ticareti Hukuku II "Navlun Sözleşmeleri",** 2. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 2014 (*Deniz Ticareti Hukuku*).

KANER, İ. Deniz; "Varsova Konvansiyonu'nda Tasiyicinin Sorumlulugu", *İÜHFM,* C. 50, S.1-4, 1984, s. 423-478 (*Taşıyıcının Sorumluluğu*).

KANETİ, Selim; "Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi", **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu,** İstanbul 1980.

KARA, Hacı; **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu,** Legal Yayıncılık: İstanbul 2018.

KARAKAŞ, F. Tülay / **SÖĞÜTLÜ ERİŞGİN,** Özlem; "Tarihsel Açıdan Malvarlığı Zararı ve Bu Zararın Belirlenmesi" *BATİDER,* C. 23, S. 3, 2006, s. 157-181.

KARAN, Hakan; **Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi,** Turhan Kitabevi: Ankara 2011 (*Eşya Taşıma Sözleşmesi*).

KARAN, Hakan; **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules,** Lewiston vd., The Edwin Mellen Press, 2004 (*The Carrier's Liability*).

KARAN, Hakan; "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki" *BATİDER,* C. C. 20, S. 4, 2000, s. 153-165 (*Konişmento*).

KARAYAZGAN, Ahmet; "Deniz Ticareti Hukuku Alanında Navlun (= Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti", *BATİDER,* C. 16, S. 2, 1991, s. 139-162.

KAVAK, Yalçın; **Medeni Hukukta Dürüstlük Kuralı ve İyiniyetin Korunması,** Legal Yayıncılık: İstanbul 2019.

KAYA, Arslan; "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları", *İÜHFM,* C. 56, S. 1-4, 1998, s. 239-267.

KAYAR, İsmail; **6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Borçlar Hukuku Genel Hükümler-Özel Borç İlişkileri,** 11. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2019.

KENDER, Rayegân; "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara 1984, s. 75-95.

KENDER, Rayegân / **ÇETİNGİL,** Ergon / **YAZICIOĞLU,** Emine; **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, C. I,** 14. bs., XII Levha Yayınları: İstanbul 2016.

KENDİGELEN, Abuzer; **Ticaret Hukuku Kürsüsünde On Beş Yıl Hukuki Mütalaalar C. I - Taşıma ve Sigorta Hukuku,** Arıkan Yayınevi: İstanbul 2001.

KILIÇOĞLU, Ahmet M.; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** Turhan Yayıncılık: Ankara 2009.

KIRAN, Süleyman; **Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıma Ücreti,** Adalet Yayınevi: Ankara 2018 (*Taşıma Ücreti*).

KIRAN, Süleyman; **Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşıması,** Adalet Yayınevi: Ankara 2015 (*Tehlikeli Eşya*).

KİNDRED, Hugh M. / **BROOKS,** Mary R.; **Multimodal Transport Rules,** Martinus Nijhoff: The Hague 1997.

KULA, Nil; **Türk Eşya Taşıma Hukuku,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2018.

KUTUR, Nihan; **Navlun Sözleşmelerinde Yüklemede ve Boşaltmada Bekleme Süresi,** Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.

KÜÇÜK, Özge; **Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Çok Tipli Bir Model Önerisi ve Bir Uygulama,** Kara Harp Okulu, Savunma Bilimleri Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015.

LANNAN, Kate; The United Nations Convention on Contracts for the International Carriege of Goods Wholly or Partly by Sea (the "Rotterdam Rules"), https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Rotterdam-Rules-General-Presentation-Kate-Lannan.pdf (Erişim: 12.05.2020).

LİBOUTON, Jacques; "Liability of the CMR Carrier in Belgian Case Law (Art.17, 18, 19, 20)", **International Carriage of Goods By Road (CMR) (**General Editor Jan Theunis), Lloyd's of London Press: London, 1987, s. 79-96.

LONGLEY, Henry N.; **Common Carriage of Cargo,** Matthew Bender New York 1967.

LOWE, David; **The Dictionary of Transport and Logistics,** Kogan Page: London 2002.

NOMER, Haluk N.; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** 16. bs., Beta Yayınları: İstanbul 2018.

OĞUZ, Arzu; COVID 19, Mücbir Sebep ve Sözleşmelere Etkisi. https://www.ankara.edu.tr/wp-content/uploads/sites/6/2020/04/Mu%CC%88cbir-sebep.pdf (Erişim: 18.05.2020).

OĞUZMAN, M. Kemal / **BARLAS,** Nami; **Medeni Hukuk,** 25. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2019.

OĞUZMAN, M. Kemal / **SELİÇİ,** Özer / **OKTAY-ÖZDEMİR,** Saibe; **Eşya Hukuku,** 16. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 2013.

OĞUZMAN, M. Kemal / **ÖZ,** M. Turgut; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. I,** 10. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2012 (*C. I*).

OĞUZMAN, M. Kemal / **ÖZ,** M. Turgut; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. II,** 10. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2012 (*C. II*).

OKAY, Sami; **Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri, C. II,** 2. bs., İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1971.

ORBAY ORTAÇ, Nurdan; "Havayolu İle Taşımalarda Bagajın Zıyaı Veya Hasara Uğraması Nedeniyle Doğan Âkdi Sorumluluk", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, C. 27, S. 114, 2014, s. 143-178.

ÖZÇELİK, Ş. Barış; COVID-19 Salgını Çerçevesinde Alınan Önlemlerin Sözleşme Hukuku ve Mücbir Sebep Kavramı Açısından Değerlendirilmesi. https://blog.lexpera.com.tr/covid-19-salgini-cercevesinde-alinan-onlemlerin-sozlesme-

hukuku-ve-mucbir-sebep-kavrami-acisindan degerlendirilmesi/#fn7 (Erişim: 18.05.2020).

ÖZDEMİR, Turkay; **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Zıya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu,** Vedat Kitapçılık: İstanbul 2006.

ÖZDİKMEN, Tayfun; **Karayolu ile Tehlikeli Madde Taşımacılığı ve Nakliye Acil Durum Yönetimi – ADR Güvenlik Metodolojileri,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2016.

ÖZTÜRK, Muammer / **GÖZÜTOK,** Zeki; **Usul ve Esaslarıyla Eser Sözleşmesi Uygulaması,** 2. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 2019.

ÖZYAĞCI, Süreyya; **Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması,** İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008.

PANESAR, Sukhninder; "The Shipment of Dangerous Goods and Strict Liability", *International Company and Commercial Law Review*, Vol. 9, Is. 5, 1998, p. 136-140.

PING-FAT, Sze; **Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules, The Hague,** Kluwer Law International: Zuidpoolsingel 2002.

POSTACIOĞLU, İlhan E.; "Eşyanın İstasyon Ardiyesine Konulması-Mukavelenin Mahiyeti-Hakkın Suiistimali" *İÜHFM,* C. 12, S.2-3,1946, s. 863-874.

PÜSKÜLLÜOĞLU, Ali; **Arkadaş Türkçe Sözlük,** 10. bs., Arkadaş Yayınevi: Ankara 2010.

REİSOĞLU, Safa; **Türk Eşya Hukuku,** 6. bs., Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: Ankara 1980.

RICHARDSON, John; **A Guide to The Hague and Hague-Visby Rules,** 3rd Edition, Lloyd's of London Press: London 1994.

ROSE, F.D.; "Cargo Risks: Dangerous Goods", *The Cambridge Law Journal*, Vol. 55, Is. 3, 1996, p. 601-613.

RUHİ, Canan / **RUHİ,** A. Cemal; **Eser Sözleşmesi ve Eser Sözleşmesinden Kaynaklanan Davalar,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2018.

SAYGILI, M. Sıtkı / **ERDAL,** Murat; "Konteyner Türleri ve Standartlar" **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği,** Beta Yayınları: İstanbul 2017.

SCHWARZ, Andreas B.; **Borçlar Hukuku Dersleri, C. 1,** çev. Bülent Davran, İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1948.

SEKMEN, Orhan; "Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 85, S. 4, 2011, s. 106-121.

SELİÇİ, Özer; **Borçlar Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1977.

SEROZAN, Rona; **Sözleşmeden Dönme,** İstanbul Üniversitesi Yayını: İstanbul 1975.

SEVEN, Vural; **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m.856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen,** Yetkin Yayınları: Ankara 2012 (*Gönderilen*).

SEVEN, Vural; **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu,** Yetkin Yayınları: Ankara 2003 (*Özen Borcu*).

SEVEN, Vural; "Taşıma Hukukunda 'Gönderilenin' Aktif Taraf Sıfatı" *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 13, S. 169-170, 2018, s. 9-29 (*Aktif Taraf Sıfatı*).

SEZER, Nil; **Ülkemizde Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşımacılığında Tarafların Sorumluluklarının Hukuki Çerçevesi,** Bilge Yayınevi: Ankara 2018.

SIMMONDS, P. Lund; **The Commercial Dictionary of Trade Products,** Routledge: London 1867.

SÖZER, Bülent; **Deniz Ticaret Hukuku I,** 3. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2014 (*Deniz Ticaret Hukuku*).

SÖZER, Bülent; "Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu" *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 87, S. 3, 2013, s. 49-67 (*Gecikme*).

SÖZER, Bülent; **Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi,** 2. bs., Vedat Kitapçılık: İstanbul 2009 (*Havayolu ile Yük Taşıma*).

SÖZER, Bülent; "Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi" *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 3, S. 1, 2006, s. 185-373 (*Yük Taşıma Sözleşmesi*).

SÖZER, Bülent; "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler Ve Görüşler- Karayolu, Denizyolu Ve

Havayolu ile Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme (Meseleler Ve Görüşler)", *BATİDER,* C. 14, S. 2, 1984, s. 89-163 (*Meseleler ve Görüşler*).

SÖZER, Bülent; "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", *BATİDER,* C. 12, S.4, 1984, s. 3- 86 (*Taşıyan*)

SÖZER, Bülent; **Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını: Ankara 1975 (*Sefere Elverişlilik*).

STURLEY, Michael F. / **FUJITA,** Tomotaka / **VAN DER ZIEL,** G. Jan; **The Rotterdam Rules,** Sweet&Maxwell: London 2010.

SUNAL ERGUVAN, Sevgi; **Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun),** Legal Yayınevi: İstanbul 2007.

SÜZEL, Cüneyt; **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2014.

ŞEKER, Esra; **Türk Eşya Taşıma Hukuku Kapsamında Demiryolu Yük Treni İşletmeciliği,** Seçkin Yayıncılık: Ankara 2020.

TAHİROĞLU, Bülent; **Roma Borçlar Hukuku,** Der Yayınları: İstanbul 2018.

TANDOĞAN, Haluk; **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku,** Turhan Kitabevi: Ankara 1981 (*Sözleşme Dışı Sorumluluk*).

TANDOĞAN, Haluk; **Türk Mesuliyet Hukuku,** Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: Ankara 1961 (*Mesuliyet*).

TAŞKIN, Melda; "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu" *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 15, S. 2, 2016, s. 681-707.

TEKİL, Fahiman; **Deniz Hukuku,** Alkım Yayınevi: İstanbul 2001.

TEKİN, S. Murat; **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu,** XII Levha Yayınları: İstanbul 2017.

TEKİNAY, S. Sulhi / **AKMAN,** Sermet / **BURCUOĞLU,** Haluk / **ALTOP,** Atilla; **Borçlar Hukuku, Genel Hükümler,** 7. bs., Filiz Kitabevi: İstanbul 1993.

TEMPERLEY, Robert, **VAUGHAN,** F. Martin; **Carriage of Goods by Sea Act, 1924: Including The Rules Relating to Bills of Lading (The Hague Rules),** Fourth edition, Stevens and Sons Ltd.: London 1932.

TESTER, Rex C.; **Aviation Practical Guides Air Cargo Claims,** LLP: London 1998.

TETLEY, William; "Some General Criticisms of the Rotterdam Rules" *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, Is. 6, 2008, s. 625-628 (*Rotterdam Rules*).

TETLEY, William; "The Hamburg Rules-A Commentary", *LMCLQ*, Is. 1, 1979 p.1-20, (*A Commentary*).

TREITEL, Guenter, **REYNOLDS,** Francis M.B., **CARVER,** T. Gilbert; **Carver on Bills of Lading,** 2. Edition, Sweet & Maxwell: London 2005.

TÜRK HUKUK LÜGATI, 4. bs., Türk Hukuk Kurumu: Ankara 1991.

TÜRKÇE SÖZLÜK, 8. bs., Türk Dil Kurumu: Ankara 1998.

TÜZÜN, Necat; **Kara ve Hava Taşıma Hukuku,** Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayını: Ankara 1981.

TÜZÜNER, Özlem; "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi" *Türkiye Barolar Birliği Dergisi,* S. 101, 2012, s. 167-196.

ÜLGEN, Hüseyin; **Hava Taşıma Sözleşmesi,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırmaları Enstitüsü Yayını: Ankara 1987.

ÜLGENER, M. Fehmi; **Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi,** 2. bs., Der Yayınları: İstanbul 2017 (*Çarter Sözleşmeleri*).

ÜLGENER, M. Fehmi; **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** Der Yayınları: İstanbul 1991 (*Sorumsuzluk*).

VELİDEDEOĞLU, H. Veldet; **Türk Medeni Hukuku Cilt I – Umumi Esaslar ve Şahsın Hukuku,** İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını: İstanbul 1956.

WILSON, John F.; **Carriage of Goods By Sea,** 7th Edition, Pearson Longman: Harlow 2010.

YAZICIOĞLU, Emine; "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan,* C. 22, S. 2, 2002, s. 1039-1055 (*Geç Teslim*).

YAZICIOĞLU, Emine; **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey / Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak,** Beta Yayınları: İstanbul 2000 (*Hamburg Kuralları*).

YETİŞ ŞAMLI, Kübra; **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu,** 2. bs., XII Levha Yayınları: İstanbul 2013 (*Taşıyanın Sorumluluğu*).

YETİŞ ŞAMLI, Kübra; "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", *İÜHFM,* C. 121, S. 2, 2013, s. 479-496 (*Sefere Elverişlilik*).

YILDIZ, Şükrü; "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu" *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* C. 2, S. 28, 2015, s. 97-109.

YÜCE, A. Alber; "CMR ve TTK'da Taşıyıcının Sorumluluğu ile Kast ve Kasta Eşdeğer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi" *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 7, S. 3-4, 2012, s. 171-195.

ZEVKLİLER, Aydın / **ACABEY,** M. Beşir / **GÖKYAYLA,** K. Emre; **Medeni Hukuk,** 6. bs., Seçkin Yayıncılık: Ankara 2000.

ZEYNELOĞLU, Ahmet; **Taşıma Hukuku,** 2. bs., Yetkin Yayınları: Ankara 1993.