T.C.

SELÇUK ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

TÜRK TİCARET KANUNU ÇERÇEVESİNDE KARAYOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA GÖNDERENİN SORUMLULUĞU

Bilal ÖZEL

DOKTORA TEZİ

Danışman

Prof. Dr. Hakan KARAN

Konya – 2020

T.C.

SELÇUK ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

TÜRK TİCARET KANUNU ÇERÇEVESİNDE KARAYOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA GÖNDERENİN SORUMLULUĞU

Bilal ÖZEL

DOKTORA TEZİ

Danışman

Prof. Dr. Hakan KARAN

Bu çalışma TUBİTAK tarafından 2214-A Yurt Dışı Araştırma Burs Programı çerçevesinde 1059B141600790 numaralı Doktora tez projesi olarak desteklenmiştir.

Konya - 2020

T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Öğrencinin		
	Adı Soyadı	Bilal ÖZEL
	Numarası	124133001004
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Özel Hukuk
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ☐ Doktora ☒
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. Hakan KARAN
	Tezin Adı	Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu ile Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu

ÖZET

Gönderen, taşıyıcı ile birlikte taşıma sözleşmesinin tarafını teşkil etmektedir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda, 6762 sayılı Kanuna göre, gönderen hakkında birçok yeni düzenleme ihdas edilmiştir. Bunlardan biri, mehaz Alman Ticaret Kanununun 417. paragrafından iktibas edilen Türk Ticaret Kanununun 864. maddesindeki "*özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu*"dur. Bu düzenleme ile taşıma faaliyeti sırasında meydana gelen zararlardan hangi durumlarda gönderenin kusuru bulunmasa dahi taşıyıcıya karşı sorumlu tutulacağı belirlenmiştir. Bunlar; "*yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden*", "*taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden*", "*tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmamaktan*" ve "*860 ıncı maddenin birinci fıkrasında belirtilen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan*" kaynaklanan taşıyıcının zararlarıdır. Kanun koyucu tarafından isabetsiz bir biçimde gönderenin kusursuz sorumluluğunda sınırlı sorumluluk ilkesi benimsenmiştir. Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan gönderenin kusursuz sorumluluk hâlleri sınırlı sayıda belirlenmiştir. Taşıma sırasında gönderen, yukarıda sayılan hâllerden ziyade başka sebeplerle de taşıyıcının veya üçüncü kişilerin zararına yol açabilir. Bu durumda, gönderenin kusur

sorumluluğunun bulunduğu muhakkaktır. Gönderenin tüketici sıfatının bulunması hâlinde ise, sorumluluk her zaman tüketici gönderenin kusurunun bulunmasına bağlanmıştır. Bu çalışmada gönderenin kusur sorumluluğu Türk Ticaret Kanununda gönderenin uhdesine bırakılan yükleme ve boşaltma yükümlülükleri çerçevesinde ele alınmıştır.

Anahtar kelimeler: Eşya taşıma, gönderenin sorumluluğu, sınırlı sorumluluk, taşıma senedi, ambalajlama, işaretleme, yükleme ve boşaltma

T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Öğrencinin		
	Adı Soyadı	Bilal ÖZEL
	Numarası	124133001004
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Özel Hukuk
	Programı	Tezli Yüksek Lisans ☐ Doktora ☒
	Tez Danışmanı	Prof. Dr. Hakan KARAN
	Tezin İngilizce Adı	The Sender's Liability Stemming From The Carriage of Goods in The Framework of TCC

ABSTRACT

The sender is the party to the contract of carriage with the carrier. In the Turkish Commercial Code No. 6102, according to Law No. 6762, many new regulations have been made about the sender. One of these is the "strict liability of the sender in special cases" in Article 864 of the Turkish Commercial Code, which is quoted from paragraph 417 of the German Commercial Code. With this regulation, it has been determined in which cases the sender will be held liable to the carrier for damages incurred during the transportation activity, even if the sender is not at fault. These; "Insufficient packaging or labeling", "Inaccuracy or incompleteness of the information included in the consignment note", "Failure to report the dangerousness of the goods" and "Absence, incompleteness or inaccuracy of the documents or information referred to in section 860 (1)" caused by the carrier damage. Limited liability principle has been adopted by the legislator in the strict liability of the sender. This choice of the legislator is inaccurate. The strict liability states of the sender are determined in a limited number listed in Article 864 (1) of the Turkish Commercial Code. During transportation, the sender may cause damage to the carrier or third parties for other reasons other than the cases listed above. In this case, it is certain that the sender has fault liability. If the sender has a consumer status, the responsibility is always bound to the fault of the

consumer sender. In this study, the strict liability of the sender is handled within the framework of the loading and unloading obligations of the sender under the Turkish Commercial Code.

Keywords: Carriage of Goods, The Sender's liability, The consignment note, Packing, Labeling, Limited liability, loading and unloading

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER v

KISALTMALAR xv

GİRİŞ 1

I. KONU VE AMAÇ 1

II. KAPSAM VE PLAN 3

III. METOD VE YAKLAŞIM 5

BİRİNCİ BÖLÜM

EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN GENEL ESASLAR

I. TANIMI, UNSURLARI VE HUKUKÎ NİTELİĞİ 6

A) TANIMI 6

B) UNSURLARI 8

1. Kara Yolu ile Eşya Taşıma Taahhüdü 9

2. Ücret Ödeme Taahhüdü 11

3. Anlaşma 14

C) HUKUKÎ NİTELİĞİ 15

1. Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme Olup Olmadığı Yönünden 15

3. Taşıma Sözleşmesinin Başka Bir Sözleşme Tipi İçinde Değerlendirilip Değerlendirilemeyeceği Yönünden 18

II. ŞEKLİ 24

A) GENEL OLARAK 24

B) TAŞIMA SENEDİ KAVRAMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ 25

C) TAŞIMA SENEDİNİN ŞEKLİ VE DÜZENLENMESİ 27

III. TARAFLARI 32

A) GÖNDEREN 32

1. Genel Olarak 32

2. Türleri 34

a. Genel Olarak 34
b. Asıl Gönderen - Alt Gönderen 35
c. Tüketici Gönderen 36
d. Hükmî Gönderen 39
e. Taşınma Eşyası Göndereni 41
3. Gönderenin Yardımcıları 42
4. Taşıma Sözleşmesinin İlgilisi Olarak Gönderilen 43
B) TAŞIYICI 45
1. Genel Olarak 45
2. Taşıyıcının Bağımsız Olması 52
IV. KONUSU 53
A) EŞYA 53
B) TAŞINMA EŞYASI 56

İKİNCİ BÖLÜM

GÖNDERENİN KUSURSUZ SORUMLULUĞU

I. GENEL ESASLAR 59
A) NORMUN GELİŞİMİ 59
B) SORUMLULUK SİSTEMİ İÇİNDEKİ YERİ 61
C) GÖNDERENİN KUSURSUZ SORUMLULUĞUNUN DAYANAĞI 62
D) SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ 63
1. Ağırlaştırılmış Olağan Sebep Sorumluluğu 63
2. Hukuki Sorumluluk 67
3. "-den Sorumluluk" 68
4. Akdî Sorumluluk 69
E) SORUMLULUĞUN ŞARTLARI 70
1. Tazminat Hakkı Veren Bir Hukuki İlişkinin Varlığı 70
2. Kanunda Öngörülen Özel Sorumluluk Sebebine İlişkin Yükümlülüğün İhlâli 72
3. Zarar 75
4. Uygun İlliyet Bağı 78

F) RİZİKO ALANI İLKESİ 80
1. Hukukî Düzenleme 80
2. Riziko Alanı Kavramı 81
3. Taşıyıcının Riziko Alanı 82
4. Gönderenin Riziko Alanı 84
5. Nötr Alan 84
6. Gönderilenin Riziko Alanı 85
G) SINIRLI SORUMLULUK İLKESİ 86
1. Alman Hukukunda İlkenin Getiriliş Amacı ve Kanun Koyucunun Yaklaşımının Eleştirisi 86
2. Türk Hukukundaki Düzenleme ve Eleştirisi 88
H) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ 90
II. GÖNDERENİN KUSURSUZ SORUMLULUĞUNU DOĞURAN HÂLLER 91
A) YETERSİZ AMBALAJLAMA VE İŞARETLEMEDEN DOĞAN SORUMLULUK 91
1. Ambalaj ve Ambalajlama Kavramları 91
a. Genel Olarak 91
b. Ambalajlama Yükümlülüğünün Amacı 94
c. Ambalajlama Yükümlülüğünün İçeriği 96
i. Eşyanın Niteliğinden Kaynaklanan Ambalajlama Gerekliliği 96
ii. Kararlaştırılan Taşıma Şeklinin Nazara Alınması Mecburiyeti 96
iii. Ambalajın Uygunluğu 97
iv. Taşıyıcının Ambalajı İnceleme Yükümlülüğü 98
2. İşaretleme Kavramı 101
a. Genel Olarak 101
b. İşaretleme Yükümlülüğünün Amacı 102
c. İşaretlemenin Konusu ve Kapsamı 102
i. İşaretlemenin Konusu 102
ii. İşaretlemenin Kapsamı 103
d. Taşıyıcının İnceleme Yükümlülüğü 103

3. Ambalajlama ve İşaretlemenin Taşıyıcı Tarafından İyileştirilmesi ve Giderlerin Gönderen Tarafından Karşılanması 104
B) TAŞIMA SENEDİNDE YER ALAN BİLGİLERİN EKSİK, YANLIŞ VE GERÇEĞE AYKIRI OLMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK 105
1. Taşıma Senedi 105
a. Taşıma Senedinin İçeriği 105
i. Genel Olarak 105
ii. Düzenlenme Yeri ve Tarihi 107
iii. Gönderenin Adı, Soyadı veya Ticaret Unvanı ve Adresi 108
iv. Taşıyıcının Adı, Soyadı veya Ticaret Unvanı ve Adresi 109
v. Eşyanın Teslim Alınacağı Yer ve Gün ile Teslim Edileceği Yer 110
vi. Gönderilenin Adı, Soyadı veya Ticaret Unvanı ve Adresi 111
vii. Gerektiğinde Bildirim Adresi 111
viii. Eşyanın Türünün Olağan İşareti ile Ambalajının Çeşidi ve Tehlikeli Mallarda Bunlara İlişkin Mevzuatta Öngörülen, Diğer Durumlarda ise Genellikle Tanınan İşaretleri 112
ix. Taşınacak Paketlerin Sayısı, İşaretleri ve Numaraları 113
x. Eşyanın Net Olmayan Ağırlığı veya Başka Şekilde Beyan Edilen Miktarı 113
xi. Taşımanın Yapılacağı Süre 114
xii. Kararlaştırılan Taşıma Ücreti ve Teslime Kadar Ortaya Çıkacak Giderler ile Taşıma Ücretinin Gönderenden Başka Biri Tarafından Ödenecek Olması Hâlinde Buna İlişkin Kayıt 115
xii. Teslimde Ödemeli Taşımalarda Teslimde Ödeme Kaydı 117
xiii. Eşyanın Gümrük ve Diğer Resmî İşlemlerine İlişkin Talimatlar 118
xiv. Varsa Taşımanın Üstü Açık ya da Örtülmemiş Bir Araçta veya Güvertede Yapılabileceğine İlişkin Sözleşme 118
xv. Taşıma Senedinin Sair İçeriği 119
b. Taşıma Senedinin İspat Gücü 120
i. Genel Olarak 120
ii. Taşıma Sözleşmesinin Yapıldığına, İçeriğine ve Eşyanın Taşıyıcıya Teslimine İlişkin İspat Gücü 121

iii. Eşyanın veya Ambalajının Dış Görünüşünün İyi Durumda Olduğuna ve Paketlerin Sayısı, İşaretleri ile Numaralarının Doğruluğuna İlişkin İspat Gücü 122
iv. Eşyanın Net Olmayan Ağırlığı veya Başka Şekilde Beyan Edilen Miktarı ya da Paketlerin İçeriğinin Doğruluğuna İlişkin İspat Gücü 123
C) TEHLİKELİ EŞYANIN NİTELİĞİ HAKKINDAKİ BİLDİRİMİN YETERSİZLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUK 123
1. Genel Olarak 123
2. Tehlikeli Eşya Kavramı 125
3. Tehlikeli Eşya ile İlgili Bildirim Yükümlülüğünün Amacı 128
4. Tehlikeli Eşyaya İlişkin Bildirim Yükümlülüğünün Şekli ve Zamanı 129
a. Bildirimin Şekli 129
b. Bildirimin Zamanı 131
5. Tehlikeli Eşya ile İlişkili Bildirim Yükümlülüğünün İçerik ve Kapsamı 131
a. Tehlikenin "Tam Niteliği" 131
b. Tehlikeye İlişkin Tedbirlerin Bildirilmesi 132
6. Taşıyıcının Gerekli Önlemleri Alması ve Alınan Önlemler Sebebiyle Gerekli Giderlerin Gönderen Tarafından Karşılanması 133
D) REFAKAT BELGE VE BİLGİLERİNDEKİ EKSİKLİKLERDEN, GERÇEĞE AYKIRILIKLARDAN, BELGE VE BİLGİLERİN YOKLUĞUNDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK 137
1. Refakat Belge ve Bilgilerindeki Eksiklik, Gerçeğe Aykırılık, Belge ve Bilgilerin Yokluğu 137
a. Genel Olarak 137
b. Refakat Belgeleri 138
i. Refakat Belgeleri Kavramı 138
ii. Belgelerin Gerekliliği 140
iii. Refakat Belgelerinin Taşıyıcının Tasarrufuna Bırakılması 142
iv. Taşıyıcının Aydınlatma Yükümlülüğü 144
v. Taşıyıcının İlave Denetim Yükümlülüğünün Bulunmaması 145
c. Refakat Bilgileri 145
i. Bilginin Gerekliliği 145

ii. Bilgi Verilmesinde Usul 147

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GÖNDERENİN KUSUR SORUMLULUĞU

I. GENEL ESASLAR 149
A) SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ 149
B) SORUMLULUĞUN ŞARTLARI 150
1. Genel Olarak 150
2. Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğünün İhlâli ile Tüketici Gönderenin Herhangi Bir Yükümlülüğünün İhlâli 151
3. Kusur 152
C) SORUMLULUĞUN SINIRI 153
1. Kişi Bakımından 154
2. Miktar Bakımından 154
II. EŞYANIN YÜKLENMESİ VE BOŞALTILMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK 156
A) GENEL OLARAK 156
B) YÜKLEME 158
1. Kavram 158
2. Yükleme Yükümlülüğünün Dağılımı 159
a. Kanunî Yükümlülük 160
b. Sözleşmeden Doğan Yükümlülük 162
c. Durumun Gerekleri 163
d. Ticarî Teamül 164
3. Taşıma Güvenliğine Uygun Yükleme 164
a. Taşıma ve İşletme Güvenliğine Uygun Yükleme Ayrımı 164
b. Taşıma Güvenliğine Uygun Yüklemenin İçeriği 167
4. Taşıma Güvenliğine Aykırı Yüklemenin Sonuçları 169
a. Tazminat ve Giderlerin Ödenmesi Yükümlülüğü 169
b. Taşıma Engeli Olarak Yükleme Yetersizliği 170
c. Taşıyıcının İfayı Reddetme Hakkı ve Sözleşmeden Dönme 170

C) BOŞALTMA 171
1. Kavram 171
2. Boşaltma Yükümlülüğünün Dağılımı 172
a. Kanunî Yükümlülük 172
i. Genel Olarak 172
ii. Taşınma Eşyası Taşımasında 174
iii. Taşıma ve Teslim Engellerinde 174
b. Sözleşmeden Doğan Yükümlülük 175
c. Durumun Gerekleri 176
d. Ticarî Teamül 176
3. Taşıyıcının Denetim Yükümlülüğünün Bulunmaması 176
4. Boşaltma İşindeki Yetersizliğin Sonuçları 177
a. Tazminat ve Giderlerin Ödenmesi Yükümlülüğü 177
b. Gönderilen ve Üçüncü Kişi Tarafından Eşyanın Reddinden Kaynaklanan Teslim Engelleri ve Giderleri Karşılama Yükümlülüğü 178

III. TÜKETİCİ GÖNDERENİN KUSUR SORUMLULUĞU 178
A) GENEL OLARAK 178
B) TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TÜKETİCİ İŞLEMİ OLMASI VE UYGULANACAK NORMUN BELİRLENMESİ 179
C) KUSUR SORUMLULUĞU 181
D) TAŞINMA EŞYASI TAŞIMASI 182

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM185

SORUMLULUĞUN KAPSAMI VE SORUMLULUK DAVASI185

I. SORUMLULUĞUN KAPSAMI 185
A) ZARARLAR VE GİDERLER BAKIMINDAN 185
1. Zarar 185
a. Kavram 185
b. Kapsam 187
c. Üçüncü Kişinin Uğradığı Zararlar 187
2. Gider 189

a. Kavram 189
b. Gider Kavramının Sınırlandırılması 190
3. İsnat Edilebilirlik 191
B) YARDIMCILARIN FİİL VE İHMALLERİNDEN SORUMLULUK 192
C) TAZMİNATIN SINIRLANDIRILMASI BAKIMINDAN 194
1. Genel Olarak 194
2. Sınırlandırmanın Konusu 197
a. Genel Olarak 197
b. Ortak Sebep 198
i. Genel Olarak 198
ii. Taşıyıcının Sorumluluğu Etkileyici Davranışları 198
iii. Oransal Bölümleme İlkesi 200
c. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı 201
i. Genel Olarak 201
ii. Şartları 202
aa. Yükümlülüklerin İhlâli 203
bb. Kast veya Pervasızca Davranış Kusurunun Varlığı 204
aaa. Kast 204
bbb. Pervasızca Davranış Kusuru 206
iii. Kast veya Pervasızca Davranış Kusurunun Hukuki Niteliği ve Sonuçları 211
aa. Hukukî Niteliği 211
bb. Sonuçları 212
aaa. Sorumluluk Sınırlandırmalarının Düşmesi Yönünden 212
bbb. Ortak Etki Yönünden 213
d. Sorumluluğu Kaldıran veya Hafifleten Anlaşmalar 214
D) SEBEPLERİN YARIŞMASI 215
II. SORUMLULUK DAVASI 219
A) DAVANIN TARAFLARI 219
1. Davacı 219
2. Davalı 221

B) ÖZEL DAVA ŞARTI OLARAK ARABULUCULUĞA BAŞVURULMASI222
C) GÖREVLİ MAHKEME 225
1. Gönderenin Tüketici Sıfatına Sahip Olmadığı Uyuşmazlıklar Bakımından Taşıma İşlerinden Doğan Davalarda 225
2. Gönderenin Tüketici Sıfatına Sahip Olduğu Uyuşmazlıklar Bakımından Taşıma İşlerinden Doğan Davalarda 226
3. Taşıma İşi Dışındaki Bir Sebepten Doğan Davalarda 230
D) YETKİLİ MAHKEME 230
E) ZAMANAŞIMI 232

SONUÇ 237

KAYNAKÇA 243

I. ASLÎ KAYNAKLAR 243
A) ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER 243
B) KANUNLAR VE KARARNAMELER 243
1. Türkiye 243
2. Yabancı 244
C) YÖNETMELİKLER VE YÖNERGELER 244
1. Türkiye 244
2. Yabancı 245

II. YARDIMCI KAYNAKLAR 245
A) DOKTRİN 245
1. Kitaplar 245
a. Yabancı Dilde 245
b. Türkçe 246
2. Tezler (Basılmamış) 251
a. Türkçe 251
3. Makaleler 251
a. Yabancı Dilde 251
b. Türkçe 252
B) MAHKEME KARARLARI 256

1. Türkiye _____ 256
2. Yabancı _____ 257
C) ELEKTRONİK VERİ TABANLARI _____ 258
D) DİĞERLERİ _____ 258

KISALTMALAR

§	:	paragraf
ADR	:	European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
Art	:	Artikel (Almanca), Article (İngilizce)
aşa	:	aşağıda
B	:	Bası
BATİDER	:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGB	:	Bürgerliches Gesetzbuch
bkz	:	bakınız
c	:	cümle
C	:	Cilt
CMR	:	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
CIM	:	Convention Internotionale concernant le transport des Merchandises par chemin de fer
CSC	:	International Convention for Safe Containers
DEÜHFD	:	Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
DIN	:	Deutsche Institut für Normung
dn	:	dipnot
EÜHFD	:	Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
FOB	:	Free on Board
GÜHFD	:	Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HGB	:	Handelsgesetzbuch
HGK	:	Hukuk Genel Kurulu
HMK	:	Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HUAK	:	Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu
ICC	:	International Chamber of Commerce

IMF	:	International Monetary Fund
INCOTERMS	:	International Rules for the Interpretation of Trade Terms
IRU	:	International Road Transport Union
İÜHFD	:	İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
İÜHFM	:	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
KTK	:	Karayolu Taşıma Kanunu
KTY	:	Karayolu Taşıma Yönetmeliği
LHD	:	Legal Hukuk Dergisi
LMUİİHD	:	Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi
m	:	madde
MHB	:	Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MÜHAD	:	Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
NJW	:	Neue Juristische Wochenschrift
OR	:	Obligationenrecht
ÖÇH	:	Özel Çekme Hakkı
p	:	paragraf
PHK	:	Posta Hizmetleri Kanunu
Rn	:	Randnummer
s	:	sayfa
S	:	Sayı
SDR	:	Special Drawing Rights
TBK	:	Türk Borçlar Kanunu
TCMB	:	Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası
TTK	:	Türk Ticaret Kanunu
TKHK	:	Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMK	:	Türk Medeni Kanunu
TranspR	:	Transportrecht

TSHK	:	Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	:	Türk Ticaret Kanunu
vd	:	ve devamı
VDI	:	Verein Deutscher Ingenieure
Vorb	:	Vorbemerkung
yuk	:	Yukarıda
YÜHFD	:	Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

GİRİŞ

I. KONU VE AMAÇ

Bu çalışmanın konusunu yukarıda zikredilen gelişmeler ışığında 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda[1] yükümlülükleri ve sorumlulukları 6762 sayılı Kanununa[2] nazaran ayrıntılı bir şekilde düzenlenen kara yolu ile eşya taşımalarında gönderenin sorumluluğu oluşturmaktadır.

Konunun seçimi bakımından kara yolunda eşya taşımanın önemine dikkat çekmekte yarar vardır. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada ülkesi olmasına rağmen yurt içi eşya taşımacılığının yaklaşık %90'ı kara yolu ile gerçekleşmektedir[3]. Keza diğer taşıma ortamlarında bulunmayan kapıdan kapıya taşıma imkânı nedeniyle neredeyse her taşımada ayrıca kara yolu ile taşımaya ihtiyaç duyulmaktadır. Bu özelliğine rağmen ülkemizde kara yolu taşımacılığına ilişkin mevzuat düzenlemeleri yıllar boyunca ihmâl edilmiştir. 2000'li yıllardan itibaren mevzuat eksiklikleri gerek ana, gerekse alt düzenlemeler ile giderilmeye çalışılmıştır. Bu minvalde gerçekleştirilen yeniliklerden biri, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma Hukukunun ayrı bir kitap hâline getirilmesidir. Böylelikle kara yolu taşımacılığının taşıma sözleşmesine ilişkin esası iç hukuk bakımından oluşturulmaya çalışılmıştır. CMR Konvansiyonu ve Alman Ticaret Kanunu temel alınarak düzenlenen Taşıma Hukuku Kitabında taşıma sözleşmesi taraflarının yükümlülükleri ve sorumluluklarına ayrıntılı bir şekilde yer verilmiştir.

Konu seçiminde etkili olan bir diğer husus ise doktrinde yer alan çalışmaların değerlendirilmesidir. Türk doktrininde taşıma sözleşmesinin tarafları veya ilgilileri olarak taşıyıcı, gönderilen, fiili taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu lisansüstü tez çalışmasına yahut doçentlik tezi çalışmasına konu olmuş ve birçok makalede ele alınmıştır. Türk doktrininde tespit edebildiğimiz kadarıyla gönderen ile ilgili yalnızca Cafer Eminoğlu'nun "Türk Ticaret Kanunu'nun 864. maddesi Kapsamında

---

1 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmî Gazete.
2 09.07.1956 tarih ve 9353 sayılı Resmî Gazete.
3 T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı, s. 40, Grafik 1.4: Ulaşım Türlerine Göre Yurt İçi Yük - Yolcu Taşıma Oranları - 2017.

Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu" isimli makalesi bulunmaktadır. Ülkemizde kara yolu ile eşya taşımalarında gönderenin sorumluluğuna ilişkin doktora tezi veya doçentlik çalışması bulunmamaktadır. Oysa Alman hukukunda Alessandro Bellardita'nın *Der Absender im frachtrechtlichen Schuldverhältnis und seine Haftung* ve Nicola Gundisch'in *Die Absenderhaftung im Land- und Seetransportrecht* isimli doktora tezleri yayımlanmıştır. Bu çalışma ile Türk doktrinindeki boşluğun bir nebze olsun doldurulması amaçlanmaktadır.

Gönderen, genel eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olabileceği gibi, taşınma eşyası taşıma sözleşmesinin tarafı da olabilir. Keza gönderen her iki taşıma sözleşmesinde de tüketici sıfatını haiz olabilir.

Kanunda düzenlenen yan yükümlülükler gönderenin uhdesine bırakılmıştır. Zira, gönderen taşıma sözleşmesinin konusu olan eşyaya hâkim konumdadır. Bu nedenle kanun koyucu yan yükümlülüklerden bazılarının ihlâlini gönderenin kusursuz sorumluluğuna bağlamıştır. Ancak tüketici gönderen açısından her hâlde kusur sorumluluğu ilkesi geçerlidir.

Gönderenin sorumluluğu bakımından getirilen bir diğer yenilik ise, taşıyıcının sorumluluğunda olduğu gibi sınırlı sorumluluk ilkesinin benimsenmesidir. Alman hukukunun bir yansıması niteliğindeki gönderenin sınırlı sorumluluğu, mehaz Kanunda terk edilmesine rağmen mevzuatımızda yerini korumaktadır.

Kanunen gönderenin uhdesinde bulunan yükleme ve boşaltma yükümlülüğüne aykırılık hâlinde gönderenin sorumluluğunun niteliği kanun koyucu tarafından tarif edilmemiştir. Ancak sorumluluk hukukunda esas olan kusur sorumluluğu olduğundan, mezkûr yükümlülüklere aykırılık bu çerçevede incelenmiştir.

Çalışmada başlıca şu soruların cevabı aranmaktadır:

- Gönderen kimdir? Göndereni farklı türlerde tanımlamak ve yükümlülükleri ile sorumluluğunu bu çerçevede belirlemek mümkün müdür?

- Gönderenin kusursuz sorumluluğunu doğuran hâller nelerdir? İhlâle konu yükümlülüklerin içeriği nedir?
- Gönderenin kusursuz sorumluluğunda neden sınırlı sorumluluk ilkesi benimsenmiştir? Bu ilkenin getirilmesi isabetli midir?
- Riziko Alanı İlkesi nedir? Taşıyıcı ve gönderenin riziko alanı dışında bir riziko alanı bulunmakta mıdır?
- Kusur sorumluluğunda sınırlı sorumluluk ilkesi geçerli midir?
- Kusursuz sorumlulukta zarar ve gider kavramı ne demektir? Bunların kapsamı nasıl belirlenir?
- Taşıyıcının davranışının tazminatın hesaplanmasına etkisi bulunmakta mıdır?
- Kast veya Pervasızca davranış kusurunun hukukî niteliği nedir? Bu kusurun sorumluluğun sınırlandırılmasında nasıl bir etkisi vardır?
- Sorumluluk davasında görevli mahkeme neresidir?
- Sorumluluk davasında zamanaşımı süresi ne kadardır?

II. KAPSAM VE PLAN

Taşıma sözleşmesinin konusunu yolcu veya eşya taşıması oluşturur. Çalışmamızın kapsamı açısından bu eserde "*yolcu taşıma*" sözleşmesi ile "*bagaj*"[4] ve "*kişisel eşya*"[5] kavramına ve bunlara bağlanan sonuçlara değinilmeyecek; yalnızca

[4] "*Bagaj*" ile ilgili Türk Ticaret Kanununda taşıyıcının sorumluluğu (TTK m. 912 (1)) ve taşıyıcının hapis hakkı (TTK m. 913) düzenlemelerinde hüküm bulunmaktadır. Ancak Kanunda bagaj tanımlanmış değildir. Doktrinde yapılan tanımlar dikkate alındığında bagaj, "*yolcunun, yanında muhafaza ettiği kişisel eşyasının dışında kalan ve taşınmak üzere taşıyıcıya teslim ettiği ayrı bir taşıma sözleşmesine konu olmayıp, yolcu taşıma sözleşmesinin içerisinde değerlendirilen eşya*" şeklinde tanımlanabilir. Bu hususta ayrıca bkz. Adıgüzel, B.: *Taşıma Hukuku – Deniz Ticareti Hariç*, Genişletilmiş ve Güncellenmiş B. 2, Ankara 2019, s. 29; Akkurt, S. S.: *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk*, Ankara 2014, s. 37; Can, M.: *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları – Taşıma Hukukuna Giriş, Eşya Taşıma İşleri*, C. I, Ankara 2017, s. 41; Seven, *V.: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Ankara 2012*, s. 26; Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987,* s. 49; Zeyneloğlu, A.: *Uygulamalı Taşıma Hukuku*, Ankara 1980, s. 228.

[5] Bagaj gibi "*kişisel eşya*"nın (TTK m. 912 (2)) da Türk Ticaret Kanununda tanımı yapılmamıştır. Kişisel eşya, "*yolcu taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıtta görevli kişilere bagaj olarak bırakılmaksızın yolcunun yanında muhafaza ettiği eşya*" şeklinde tanımlanabilir. Bu hususta ayrıca bkz. Ülgen*, Hava Taşıma,* s. 51; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 228.

"*eşya*" kavramı ele alınacaktır. Zira gönderen sıfatı yolcu taşımasında bulunmaz ve yolcu taşımacılığında gönderenin sorumluluğundan bahsolunamaz.

Taşıma hukuku mevzuatı idare hukuku, ceza hukuku ve özel hukuk niteliğinde kurallardan müteşekkildir. Çalışmanın konusu Türk Ticaret Kanunu kapsamında özel hukuk ilişkisine dayandığından, inceleme bu çerçevede gerçekleştirilmiştir. İdarî ve cezaî hukuk boyutu genel olarak inceleme kapsamı dışında tutulmuş olup, konuyla bağlantısı bulunduğu düşünülen düzenlemelere metin içerisinde veya dipnotta yer verilmeye çalışılmıştır.

Eser dört bölümden oluşmaktadır. Gönderenin sorumluluğundan bahsedebilmek için geçerli bir taşıma sözleşmesinin varlığı şarttır. Bu nedenle ilk bölümde, eşya taşıma sözleşmesine ilişkin genel esaslar inceleme konusu yapılmıştır. Gönderen kavramı, türleri ile açıklanmaya gayret edilmiştir.

İkinci bölümde, gönderenin kusursuz sorumluluğu ele alınmıştır. Sorumluluğun hukuki niteliği, şartları ve sorumluluğa ilişkin ilkeler ortaya konularak, kusursuz sorumluluğu doğuran hâllerin her biri ayrı ayrı incelenmiştir.

Üçüncü bölüm gönderenin kusur sorumluluğuna ayrılmıştır. Gönderenin kusur sorumluluğu şüphesiz geniş bir çerçevede ele alınabilir. Bu çerçevede hem sorumluluğun temeli bakımından akdî ve akit dışı sorumluluk hem de taşıyıcı, gönderilen ve üçüncü kişilere karşı sorumluluk inceleme konusu yapılabilir. Ancak bu çalışmada, gönderenin kusursuz sorumluluğuna paralel biçimde gönderenin kusur sorumluluğu akdî sorumluk ve taşıyıcıya karşı sorumluluk özelinde sınırlandırılarak ele alınmıştır.

Son bölümde ise, gönderenin sorumluluğunun kapsamı ve sorumluluk davası incelenmiştir. Bu çerçevede zarar ve gider kavramları üzerinde durularak, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin şartlar ortaya konulmuştur. Ayrıca bir tarafını tüketici gönderenin oluşturduğu taşıma sözleşmelerinde görevli mahkeme tespit edilmeye çalışılmıştır. Nihayet, bu bölüm sorumluluk davasında zamanaşımı konusu ile tamamlanmıştır.

III. METOD VE YAKLAŞIM

Konusu kara yolu ile eşya taşımasında gönderenin sorumluluğu olan bu eserin ilk bölümünde, taşıma sözleşmesinin analizi yapılarak bu sözleşmenin tarafı olan gönderen belirlenmeye çalışılmıştır. Gönderenin taşıma sözleşmesinde görünüş şekillerine farklı açılardan yaklaşılarak doktrinde daha önce yapılmayan bir sınıflandırma ile konu incelenmiştir.

Hukuki sorunların ele alınmasında taşıma mevzuatının yalnızca lafzı değil, aynı zamanda düzenlemelerin özü de nazara alınmıştır. Bu çerçevede mevzuatın gerekçesi ve komisyon raporları değerlendirilmiş, kanun koyucunun yaklaşımı anlaşılmaya çalışılmıştır.

Taşıma Hukuku Kitabına ilişkin düzenlemelerde CMR Konvansiyonunun ve Alman Ticaret Kanununun esin kaynağı olduğu, Türk Ticaret Kanununun hem genel gerekçesinde hem de madde gerekçelerinde birden fazla kez vurgulanmıştır. Bu nedenle çalışmanın konusuna ilişkin ulusal mevzuatın yanı sıra CMR Konvansiyonu ve Alman Ticaret Kanunu da karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Ulusal mevzuat ile mehaz düzenlemelerin benzer ve ayrılan yönleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

Eserin meydana gelmesinde kanunî düzenlemelerin yanı sıra gerek Türk gerekse yabancı doktrinden yararlanılmıştır. Mahkeme kararları taranarak ilgili yerlerde ilam metnine veya karar künyesine atıf yapılmıştır.

Taşıma hukukuna ilişkin mevzuat yeknesak olmayıp neredeyse her taşıma ortamı için ulusal ve uluslararası ayrı düzenlemeler mevcuttur. Bununla birlikte taşıma ortamlarının birbirini etkilediği de yadsınamaz bir gerçektir. Dolayısıyla çalışmanın konusu olan kara yolu ile eşya taşımalarına ilişkin düzenlemeler incelenir iken, diğer ortamlarda yapılan taşımalar tamamen göz ardı edilmemiştir. Diğer taşıma ortamlarına ilişkin uluslararası sözleşmeler ve ulusal mevzuat hükümleri çalışmanın bütünlüğünü bozmayacak şekilde ilgili yerlerde karşılaştırmalı olarak ele alınmaya gayret edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM
EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN GENEL ESASLAR

I. TANIMI, UNSURLARI VE HUKUKÎ NİTELİĞİ

A) TANIMI

Taşıma[6] sözcüğü birden fazla manada kullanılabilmektedir[7]. Genel olarak taşıma faaliyeti, bir yer değiştirmeyi ifade eder. Taşıma hukukunun konusunu oluşturan taşıma kavramı ise, maddî varlığa sahip canlı ya da cansız bir şeyin (eşya) veya insanın (yolcu) yer değiştirmesi[8] manasına gelir. Konusunu bir şeyin veya bir insanın yer değiştirmesini oluşturan sözleşmeler taşıma sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır.

Taşıma sözleşmesinin doğrudan bir tanımına ne mer'i 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda ne de mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda yer verilmiştir. 865 sayılı mülga Ticaret Kanununun[9] 887. maddesinde ise taşıma sözleşmesi, "*bir nakliyecinin ücret mukabilinde eşya veya eşhasın karada ve sularda nakillerini taahhüt eylemesine nakil mukavelesi ıtlak olunur*" şeklinde tanımlanmıştır[10]. Alman[11] ve İsviçre[12] mevzuatında taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmemiştir. Aynı şekilde uluslararası konvansiyonlarda da taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmadan, taşıma sözleşmesine ilişkin kurallar düzenlenmiştir. Doktrinde[13] ise, taşıma sözleşmesinin

---

6 Etimolojik açıdan Türkçe olan "*taşıma*" sözcüğü yerine mer'i ve mülga mevzuat ile doktrinde terminolojik açıdan bu kelimeye karşılık gelen ve Arapça'dan alınmış olan "*nakil*" kelimesi ile bundan türetilmiş sözcüklerin de kullanıldığı yönünde bkz. Zeyneloğlu, *Uygulama,* s. 13.

7 Taşıma sözcüğünün bilişim, biyoloji, coğrajya, iktisat, jimnastik, kimya gibi bilim ve sanat dallarında kullanımı için bkz. http://www.sozluk.gov.tr.

8 "*Yer değiştirme"*nin taşıma sözleşmesinin merkezinde yer aldığına ilişkin bkz. Basedow, J.: *Der Transportvertrag*, Tübingen 1987, s. 34.

9 Bkz. 28.05.1926 tarih ve 406 sayılı Resmî Gazete.

10 865 sayılı Ticaret Kanununda yapılan bu tanımın, taşıma sözleşmesinin en genel anlamına yakın olduğunu, ancak bu tanımın taşıma sözleşmesini, yalnız kara ve su taşıma sözleşmeleriyle sınırladığına yönelik eleştiri için bkz. Gençtürk, M.: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku - Gecikmeden Doğan Sorumluluk*, İstanbul 2006, s. 11, dn. 2.

11 Alman Ticaret Kanununun (HGB) 407. paragrafının kenar başlığı "*taşıma sözleşmesi*" (*Frachtvertrag*) olmakla birlikte, mezkûr paragrafta taşıma sözleşmesinin tanımının yapılmasından ziyade tarafların temel hak ve borçları belirtilmiştir.

12 İsviçre Borçlar Kanununun (OR) XVI. bölümünün başlığı "*taşıma sözleşmesi*" (*Der Frachtvertrag*) olup 440. paragrafının kenar başlığı "*kavram*" (*Begriff*) olmasına rağmen, mezkûr paragrafta taşıma sözleşmesinin tanımına değil, taşıyıcının tanımına yer verilmiştir.

13 Taşıma sözleşmesi hakkında yapılan çeşitli tanımlar için bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku,* s. 28; Aksoy, S.: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul 2015, s. 14; Arkan, S.: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 10; Atabek, R.: *Eşya Taşıma Hukuku - Deniz*

tanımı yapılırken genel olarak hareket noktası, Türk Ticaret Kanununun 850 (1). maddesinde (6762 sayılı TTK[14] m. 762 (1)) yapılan taşıyıcının tanımı ve Türk Ticaret Kanununun 850 (2). maddesinde yer alan tarafların aslî edimleri[15] ile Türk Ticaret Kanununun 1138. maddesinde (6762 sayılı TTK m. 1016) yer alan navlun sözleşmesi olmuştur[16].

Taşıma sözleşmesinin tanımı yapılırken yalın (alelıtlak) taşıma sözleşmesi ile nitelikli (mevsuf) taşıma sözleşmesi ayrımı yapmakta fayda vardır. Bu manada Türk Ticaret Kanunu açısından yapılacak bir tanım nitelikli taşıma sözleşmesini ifade eder[17]. Yalın taşıma sözleşmesi ise, tüm taşıma sözleşmesi tiplerini kapsayan, genel bir nitelik taşır. Yalın taşıma sözleşmesi ile taşıma faaliyetinin şekli, sözleşmeye uygulanacak hükümler ve taşımanın yapılması gereken araç gibi özel durumlardan soyutlama söz konusudur[18].

Taşıma sözleşmesini, "*taşıyıcı ile gönderen arasında öyle bir anlaşmadır ki, bununla taşıyıcı, gönderenin kendisine ödemeyi taahhüt ettiği ücret karşılığında, eşya veya yolcu taşımayı üstlenir*" şeklinde tanımlamak mümkündür. Çalışmanın konusunu

---

Hukuku Hariç, İstanbul 1960, s. 24; Basedow, *Transportvertrag*, s. 1; Can, s. 19; Franko, N.: *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Niteliği*, Ankara 1992, s. 2; Gençtürk, *Gecikme*, s. 12; Kaya, A.: *Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987, s. 9-10; Kıran, S.: *Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıma Ücreti*, Ankara 2018, s. 16; Tüzün, N.: *Hava ve Kara Taşıma Hukuku*, Ankara 1981, s. 27; Ülgen, H.: *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1988, s. 1; Ülgen, H.: "Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak, İstanbul 1985, s. 1, 5; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 19-20. Özellikle CMR Konvansiyonu kapsamında gerçekleştirilen taşımalar bakımından yapılan tanımlar için bkz. Karan, H.: *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon – CMR Şerhi*, Ankara 2011, s. 20.

[14] Çalışmamızda aksi belirtilmediği sürece "Türk Ticaret Kanunu" ifadesi ve "TTK" kısaltması, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununu ifade eder. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve 865 sayılı Türk Ticaret Kanununa yapılacak atıflarda kanun numarasına yer verilecektir.

[15] *Aksoy*, TTK m. 850 (2)'de taşıma sözleşmesinin tanımının yapıldığını, dolayısıyla TTK m. 850 kenar başlığının "*taşıyıcı*" değil, mehaz Alman Ticaret Kanununun 407. paragrafında düzenlendiği gibi "*taşıma sözleşmesi*" şeklinde olması gerektiğini ifade etmektedir (Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 11, dn. 32).

[16] Keza, TSHK m. 110 kenar başlığı "*Yük taşıma sözleşmesi – hava yük senedi*" olmasına karşın, mezkûr maddede taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmemiş, başlığın aksine yalnızca hava yük senedinin muhtevası ve hükümleri düzenlenmiştir. Bkz. TSHK m. 110. Aynı husus yolcu taşımaları bakımından TSHK m. 107 için de geçerlidir. Anılan maddenin kenar başlığı "*Yolcu taşıma sözleşmesi – hava yük senedi*" olmasına karşın, 107. madde yolcu taşıma sözleşmesinin tanımını ihtiva etmemektedir. Bkz. TSHK m. 107.

[17] Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 1-3.

[18] Gençtürk, *Gecikme*, s. 12.

oluşturan kara yolu ile eşya taşıma sözleşmesi ise, "*bir taşıyıcının gönderence kendisine ödenmesi taahhüt olunan bir ücret karşılığında kara yolu ile eşya taşımayı üstlendiği anlaşma*" olarak tanımlanabilir.

B) UNSURLARI

Kanunda taşıma sözleşmesinin açık bir tanımının yapılmamış olması, doktrinde ise yalın ve nitelikli şekilde farklı tanımlara rastlanması, taşıma sözleşmesinin unsurları hakkında doktrinde çeşitli görüşlerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır[19]. Yukarıda yaptığımız kara yolu ile eşya taşıma sözleşmesi tanımı dikkate alındığında,

[19] Doktrinde taşıma sözleşmesinin "*taşıma işinin üstlenilmesi (taşıma taahhüdü)*" ve "*ücret*" olarak iki unsurunun bulunduğunu belirten çoğunluk görüşü için bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 28 vd.; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 10 vd.; Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 20; Gençtürk, *Gecikme*, s. 13; Kaya, *Gecikme*, s. 10; Okay, S.: *Deniz Ticaret Hukuku II - Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri*, B. 2, İstanbul 1971, s. 1 vd.; Kıran, *Taşıma Ücreti*, s. 30; Seven, V.: *6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen*, Ankara 2012, s. 39-40; Yıldırım, H.: *Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat*, Ankara 2016, s. 111 vd. *Aksoy* da taşıma sözleşmesinin unsurlarını "*eşya taşıma taahhüdü*" ve "*taşıma ücreti ödeme taahhüdü*" şeklinde saymakla birlikte (Aksoy*, Fiili Taşıyıcı,* s. 15), unsurların açıklanmasında üçüncü bir başlık şeklinde "*anlaşma*" konusunu ele almıştır (Aksoy*, Fiili Taşıyıcı,* s. 21).
Taşıma sözleşmesinin unsurlarını "*taşınacak eşya*", "*taşıma ücreti*" ve "*anlaşma*" şeklinde ifade eden müellifler için bkz. Belbez, H.: "Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 2-4, s. 387, 389 vd.; Tüzüner, Ö.: "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S. 101, Ankara 2012, s. 167, 172. Taşıma sözleşmesinin "*bir taşıma işine yönelik taahhüt*", "*eşya veya yolcu taşımanın konu edinilmesi*" ve "*ivazlılık*" unsurları bulunduğu yönünde bkz. Hirş, E. E.: Ticaret Hukuku Dersleri, B. 3, İstanbul 1948, s. 747-748. Taşıma sözleşmesinin önemli unsurları olarak "*taşıyıcının kişiliği*", "*akdin ivazlı olması*" ve "*taşıyıcının taşıma taahhüdüne özen gösterme yükümlülüğü*"nün sayılmasına ilişkin bkz. Tüzün, s. 29.
Edis, taşıma sözleşmesinin unsurlarını "*maddi şeylerin nakliyesi*", "*taşıma ücreti*", "*eşyanın yer değiştirmesi*" ve "*taşıma işinin üstlenilmesi*" şeklinde dört unsurlu olarak saymaktadır bkz. Edis, A.: Die Haftung des Frachtführers nach schweizerichem Obligationen- und türkischem Handelsrecht, Bern 1975, s. 34 vd.
Zeyneloğlu ise, "*taşımacılığı meslek edinme*", "*ücret*", "*yolcu ve eşya taşıma*" ile "*araç*" ve "*yer değiştirme*" unsurlarını taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları olarak saymıştır. Bkz. Zeyneloğlu, A.: *Taşıma Hukuku*, Ankara 1993, s. 63 vd.
Taşıma sözleşmesinin "*taşıma*", "*taşımanın karada, nehir ve göllerde (iç sularda) yapılması*", "*taşıt (nakil aracı)*", "*taşıma taahhüdü*", "*eşya ve yolcu taşıma*", "*taşıyıcının yüke zilyet olması-bakım ve gözetim mükellefiyetini üstlenmesi*", "*taşıma işinin ticari işletme faaliyeti ve meslek olarak icra edilmesi*" ile "*ücret ödenmesi*"nden teşekkül sekiz unsuru olduğunu açıklayan görüş için bkz. Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 3 vd. *Atabek* de bazı unsurları *Ülgen*'in belirttiklerinden farklı olmakla birlikte taşıma sözleşmesi için sekiz unsur saymıştır: "*nakliyeciliği meslek ittihaz etmiş olmak*", "*ücret*", "*eşya*", "*nakil vasıtası*", "*taşıma müddeti*", "*yer değiştirme*", "*serbestii hareket*", "*yer değiştirme hususunun anlaşmanın özünü teşkil eylemesi*" (Atabek, s. 24 vd.).

kanaatimizce "*kara yolu ile eşya taşıma taahhüdü*", "*ücret ödeme taahhüdü*" ve "*anlaşma*" olarak taşıma sözleşmesinin üç unsuru bulunmaktadır.

1. Kara Yolu ile Eşya Taşıma Taahhüdü

Taşıma sözleşmesinin ilk unsurunu eşyanın taşınmasının taşıyıcı tarafından taahhüt edilmesi oluşturur. Taşıma taahhüdünde taşıyıcı, eşya taşımayı üstlendiğini karşı tarafa (gönderene) bildirir. Ancak, eşya taşımasının değil taşıtılmasının taahhüt edildiği, yani taşıma işinin organizasyonunun yükümlendiği ilişki taşıma sözleşmesi değil, Türk Ticaret Kanununun 917. maddesi manasında taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesidir[20] (TTK m. 917).

Taşıma taahhüdü, eşyanın "*yer değiştirmesi*"nin[21] yanı sıra "*eşyanın teslim alınması*", "*muhafazası*" ve "*eşyanın gönderilene teslimi*"ni de ihtiva eder. Sözleşme ile kararlaştırılmamış ise veya durumun gereğinden veyahut ticarî teamülden aksi anlaşılmadıkça "*eşyanın araca yüklenmesi*", "*istiflenmesi*", "*araçtan boşaltılması*" taşıma taahhüdünün kapsamında değildir[22] (TTK m. 863). Bununla birlikte taşınma eşyası, taşıma sözleşmesinde "*mobilyaların sökülmesi ve kurulması*" ile "*taşınma eşyasının araca yüklenmesi ve boşaltılması*" işleri taşıma taahhüdündendir (TTK m. 895 (1)). Gönderenin tüketici olması hâlinde Türk Ticaret Kanununun 895 (2).

---

[20] Taşıma işleri komisyonculuğu, yalnızca eşya taşıma işlerinde mümkündür (TTK m. 917 (1); KTK m. 3 (13), 10 (3)). KTK m. 10 (3) ile yolcu taşımalarında taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi yapılması açıkça yasaklanmıştır. Bu yasağa rağmen yolcu taşımalarında taraflar arasında yapılacak komisyonculuk sözleşmeleri TBK m. 27 (1) çerçevesinde batıldır. Taşıma işleri komisyoncusu hakkında bkz. Arkan, S.: "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler", AÜHFD 1980, C. 37, S. 1, s. 313 vd.; Akdeniz, U.: *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, Ankara 2013, 9 vd.; Kula Değirmenci, N.: "Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu, BATİDER 2018, C. XXXV, S. 1, s. 22 vd.; Karan¸ H.: "TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukuku'na Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk", BTHAE 2012, XXVI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2013, s. 158 vd.; Özdemir, T.: "6102 sayılı TTK (ve 4925 sayılı KTK) Hükümlerinde Taşıma İşleri Komisyoncusu – Taşıma İşleri Organizatörü – Lojistik İşletmeciliği", Taşıma Hukuku ve Sigortaları – Toplantı Notları, İstanbul 2014, s. 263 vd.

[21] Eşyanın nereye götürüleceğinin sözleşmenin kurulması sırasında belirlenmesinin gerekmediği yönünde bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 29; Edis, s. 34-35.

[22] Taşıma taahhüdünün eşyanın araca yüklenmesini, istiflenmesini, boşaltılmasını da kapsayan faaliyetler bütününü ifade ettiği yönünde bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 19; Karan, *CMR Şerhi,* s. 21. Deniz taşımaları yönünden karşılaştırmak için bkz. 1924 tarihli Lahey Kuralları m. 2; Rotterdam Kuralları m. 13. Yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün gönderene ait olmasına getirilen eleştiriler için bkz. aşa. Üçüncü Bölüm, II, C, 2, a.

maddesine göre, eşyanın ambalajlanması ve boşaltılması gibi "*taşıma ile ilgili diğer işlerin yerine getirilmesi*" de taşıyıcıya bırakılmıştır. Dolayısıyla taşınma eşyası taşıma sözleşmeleri bakımından eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı andan varma yerinde teslim edilinceye kadar taşıma işi devam etmekte ve tüm yükümlülükleri kapsayacak şekilde taşıyıcı eşya taşıma taahhüdü altına girmektedir.

Taşıma faaliyeti, herhangi bir sözleşme türünün (örneğin satım, kira, hizmet, eser sözleşmeleri gibi) ifasında da yan edim olarak taahhüt edilebilir. Fakat taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için, taşıma taahhüdünün taraflar arasındaki sözleşmede taşıma faaliyetini yerine getirecek kişi olan taşıyıcı tarafından aslî edim[23] olarak üstlenilmesi gerekir[24]. Dolayısıyla satın alınan bir buzdolabının satıcı tarafından alıcının adresine tesliminin taahhüt edildiği sözleşme, taşıma sözleşmesi niteliğinde değildir[25].

Taşıma faaliyeti sırasında taşıyıcının yan edimler[26] yüklenmiş olması sözleşmenin niteliğini değiştirmez. Örneğin, eşya taşıma sözleşmesinde gönderen adına tahsilat işlemlerinin yapılmasının yüklenilmesi[27], eşyanın gönderilene tesliminden önce kısa süreliğine taşıyıcının deposunda saklanması[28] gibi.

---

[23] Aslî edim yükümü, sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturarak sözleşmenin tipini ve niteliğini belirleyen, sözleşmenin birinci derecedeki içeriğini oluşturan, yan edim yükümlülüklerinden bağımsız, doğrudan doğruya ifası talep ve dava edilebilen asıl borç olarak tanımlanabilir. Bkz. Erdoğan, İ.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Genişletilmiş B. 4, Ankara 2019, s. 28; Eren, F.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, B. 21, Ankara 2017, s. 31-32; Kılıçoğlu, A.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Genişletilmiş B. 17, Ankara 2013, s. 27; Palandt O. / Grüneberg C.: *Bürgerliches Gesetzbuch*, B. 75, München 2016, Art 241, Rn. 5. Borç ilişkisinin varlığından bahsedebilmek için mutlaka aslî edim yükümlülüğünün bulunmasının şart olmadığı ve özellikle "*culpa in contrahendo*" çerçevesinde konunun ele alınışı açışından bkz. Kocayusufpaşaoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı: *Borçlar Hukuku Genel Bölüm, Borçlar Hukukuna Giriş – Hukuki İşlem – Sözleşme*, C. I, 6. Tıpkı Bası, İstanbul 2014, § 2, p. 8 vd.

[24] Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 14; Gençtürk, *Gecikme*, s. 13; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 6.

[25] Aynı yönde bkz. Atabek, s. 29; Franko, s. 11.

[26] Yan edim yükümlülüğünü, sözleşmenin tipini belirlememekle birlikte, sözleşme serbestiyeti ilkesi çerçevesinde aslî edime bağlı olarak ve onun yanında tarafların belirlemiş oldukları ikinci derecedeki edimler şeklinde tanımlamak mümkündür. Bu hususta bkz. Eren, s. 32 vd.; Kılıçoğlu¸ s. 27; Palandt / Grüneberg, § 241 BGB, Rn. 5.

[27] Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 14; Karan*, CMR Şerhi,* s. 21; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 6. Satım, kira gibi ivazlı bir sözleşmeye konu olan eşyanın taşıma sözleşmesi ile taşınması hâlinde, eşyanın gönderilene teslimi, ilk sözleşmede kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına bağlanabilir. TTK m. 872'de düzenlenen bu taşıma şekline "*ödemeli teslim*" denilmektedir. Yolcu taşıma sözleşmesinde yolculara yiyecek-içecek servisinin sunulmasının yan edim yükümlülüğüne örnek teşkil ettiği yönünde bkz. Gençtürk, *Gecikme*, s. 14.

[28] Clarke, M.: *International Carriage of Goods By Road: CMR*, B. 3, London 1997, p. 27.

2. Ücret Ödeme Taahhüdü

Eşya taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen ivazlı bir sözleşmedir. Türk Ticaret Kanununun 850. maddesinde yer alan taşıyıcının tanımından da anlaşıldığı üzere, taşıyıcı taşıma faaliyetini bir ücret karşılığında üstlenmektedir[29]. Ücretten anlaşılması gereken, kural olarak, bir miktar paradır. Fakat doktrinde[30] malvarlığı bakımından değer ifade eden her türlü edimin ücret yerine geçebileceği ifade edilmektedir. Bu açıdan dikkate alınacak husus, taşıma işinin karşı edimini oluşturan şeyin, taşıyıcının malvarlığı bakımından bir değer ifade etmesidir[31].

Taraflar, kural olarak, ücret miktarını serbestçe kararlaştırabilirler. Ücret miktarının kararlaştırılmamış olması taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etki etmez. Taşıma sözleşmesi açısından taşıma faaliyetinin bir ücret karşılığında yapılması konusunda taraflar arasında açık veya örtülü bir anlaşmanın bulunması yeterlidir. Taşıma ücreti eşyanın sayısı, ağırlığı veya başka bir ölçüyle gösterilen miktarına göre kararlaştırılmış olabilir. Bu hâlde Türk Ticaret Kanununun 870 (3). maddesine göre, taşıma ücretinin hesaplanmasında, bu konuda taşıma veya yük senedindeki kayıtların doğru olduğu varsayılır. Miktarının taraflarca belirlenmediği durumlarda ücret; taşınan eşyanın miktarı, mesafenin uzunluğu, güzergâh[32], kullanılan taşıt, taşıyıcıya yükletilen sorumluluk vs. dikkate alınarak hakkaniyete göre mahkeme tarafından takdir edilir[33].

---

[29] Taşıma sözleşmesinin bir ücret karşılığında yapıldığına ilişkin düzenleme sadece TTK m. 850'de yer almamakta, Kanunun farklı maddelerinde de ücrete ilişkin hükümler düzenlenmektedir. Ayrıca taşıyıcının faaliyetini bir ücret karşılığında yerine getirdiğine ilişkin TTK m. 863 (3)'de düzenlenen bekleme ücreti, TTK m. 870 çerçevesinde taşıma ücretinin hesaplanması ve ödenmesi hükümleri ile TTK m. 871 (2)'de yer alan gönderilenin eşyayı kabul etmesi hâlinde taşıma ücretini ödemekle yükümlü olduğuna dair düzenlemeler örnek gösterilebilir. Taşıma ücreti hususunda ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Kıran, Taşıma Ücreti, s. 5 vd.

[30] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 30; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15; Kaya, *Gecikme*, s. 15; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 9; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 65. Ücretin, taşıyıcıya sağlanan herhangi bir menfaat olduğu yönünde bkz. Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 20; Gençtürk, *Gecikme*, s. 18.

[31] Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 66.

[32] Taşıma sözleşmesine göre kat edilmesi gereken mesafe için belirlenen yola güzergâh denir. Bkz. Ülgen, H.: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 1987, s. 41-42. Taraflar bir güzergâh belirlememişler ise, taşıyıcı taşıma faaliyetini normal ve mutat olan güzergâhı dikkate alarak gerçekleştirir. Bu hususta bkz. Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 13, Gençtürk, *Gecikme*, s. 16; Kaya, *Gecikme*, s. 13.

[33] Gençtürk, *Gecikme*, s. 18-19; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 9, Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 66. Denizde eşya taşıma sözleşmelerinde ücret (navlun) kararlaştırılmamış ise, yükleme zamanı ve yerinde mutat olan ücretin ödeneceği hüküm altına alınmıştır (TTK m. 1195). Ücretin taraflarca kararlaştırılmamış olduğu kara yolu taşımaları bakımından TTK m. 1195'in kıyasen uygulanarak pozitif hukuka dayanılması uygun bir çözüm yolu olabilir.

Kanun koyucu bazı ihtimaller çerçevesinde ücretin hesaplanmasını düzenlemiştir. Taşıma, eşyanın eksik yüklenmesi sebebiyle kısmî olarak gerçekleştirilmiş ise, taşıma ücretinin hesaplanması bakımından Türk Ticaret Kanununun 866. maddesi uygulanır. Bir taşıma veya teslim engelinden dolayı, taşıma süresinden önce sona erdirilir ise, taşıyıcı, Türk Ticaret Kanununun 870 (2). maddesine göre, taşımanın tamamlanan kısmı nispetinde taşıma ücretine hak kazanır. Ayrıca sözleşmenin gönderen tarafından feshi durumunda taşıyıcının isteyebileceği ücret hakkı aynı Kanunun 865. maddesinde öngörülmüştür. Keza gönderen tarafından yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcının ücret hakkı ve bunun hesaplanması 867. maddede kanun koyucu tarafından düzenlenmiştir.

Taşıma ücreti bir tarifeye bağlanmış olabilir[34]. Bu durumda taraflarca ücret miktarı kararlaştırılmamış ise tarifede yazılı ücret geçerlidir. Bununla birlikte tarifeye ilişkin mevzuatın izin verdiği ölçüde indirim uygulanması yönünde taraflar ücreti serbestçe kararlaştırabilirler. Fakat tarifede yer alan ücret miktarından daha fazla bedel kararlaştırılması ve %30'dan daha fazla indirim uygulanması[35] mümkün değildir (KTY m. 57 (5))[36]. Tarifede yer alan ücret miktarını aşan taşıma sözleşmelerinde

---

[34] Karayolu Taşıma Kanunu düzenli yolcu ve eşya taşımaları için tarife düzenlenmesini öngörmüştür. KTK m. 11'e göre ücret ve zaman tarifesi olarak iki türlü tarife söz konusudur. Karayolu Taşıma Kanununun 11. maddesi düzenlemesinin Anayasanın 48. maddesi ile teminat altına alınan sözleşme özgürlüğüne aykırılık teşkil ettiği ve ücret tarifelerinin uygulanması yönünden Bakanlığa yetki verilmesinin, Anayasanın 13. maddesinde yer alan sözleşme özgürlüğünün kamu yararı ve ülke ekonomisinin korunması gerekçesi ile ancak kanunla sınırlanabileceği kuralına aykırı olduğu yönünde bkz. Karan, "Karayolu Taşıma", s. 129.
Kanun koyucu KTK m. 11'de hangi taşımaların zaman tarifesine tabi olduğunu düzenlemesine rağmen, ücret tarifesine hangi taşımaların tabi olduğunu düzenlememiştir. Bu husus, KTY m. 57 (1) ile açıklığa kavuşturulmuştur. KTY m. 57 (1)'e göre, tarifeli yolcu ve kargo taşımaları ücret tarifesine tabidir.

[35] Ancak tarifeli yolcu taşımaları bakımından taşıma bedelinin indirilmesine getirilen sınırlamalara birtakım istisnalar da getirilmiştir. Şöyle ki, tarifeli yolcu taşımacıları önceden Bakanlıktan izin almak suretiyle yılda bir kez ve 4 ayı geçmemek üzere, sefere çıkardığı taşıtın toplam koltuk sayısının %10'unu aşmayacak sayıdaki koltuk için %30 indirim sınırlamasına tabi olmaksızın özel indirim uygulayabilirler (KTY m. 57 (5)).

[36] KTK m. 11'e aykırı davranarak ücret tarifesi düzenlemeyenlere beşyüz Türk Lirası, ücret tarifelerine uymayan veya değişik ücret tarifeleri uygulayanlara beşyüz Türk Lirası, bunun dışında ikinci fıkraya aykırı davrananlara ikiyüz Türk Lirası, zaman tarifesine uymayanlara ikiyüz Türk Lirası, zaman tarifelerini görülebilecek şekilde işyeri, terminal ve bilet satış yerlerinde bulundurmayanlara yüz Türk Lirası idari para cezası verilir (KTK m. 26).

tarifede belirlenmiş sınırı aşan kısım Türk Ticaret Kanununun 1530 (1). maddesi çerçevesinde geçersiz olup, sözleşme en yüksek sınır üzerinden yapılmış sayılır[37].

Taşıma ücretinin asıl borçlusu gönderendir[38]. Zira eşya taşıma sözleşmesini taşıyıcı ile yapan kişi gönderen olup, bu sözleşme ile taşıma ücretini ödemeyi Türk Ticaret Kanununun 850 (2). maddesi kapsamında gönderen yükümlenmektedir. Bununla birlikte gönderilenin taşıma ücretinin borçlusu hâline gelmesi de mümkündür. Bunun için eşyanın teslim yerine varmasından sonra, gönderilen tarafından kendisine teslim edilmesini taşıyıcıdan istemesi gerekir (TTK m. 871 (2)). Başka bir deyişle, gönderilen ancak eşyayı kabul etmiş ise ücret ödeme borcu altına girer[39]. Ancak bu hâlde dahi Türk Ticaret Kanununun 870 (4). maddesine göre, , kendisinin ücret ödeme yükümlülüğü devam ettiğinden, gönderen "*asıl borçlu*" sıfatını haizdir.

Taşıma faaliyetinin bedelsiz (ücretsiz) yapılacağına ilişkin bir anlaşmanın bulunması hâlinde, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilemez[40]. Taşıma faaliyetinin ücretsiz gerçekleşmesi durumda "*hatır taşıması*" söz konusu olur[41]. Belirtmek gerekir ki, hatır taşıması, taşıma işinin bedelsiz olduğu konusunda tarafların iradelerinin açık veya örtülü olarak uyuştuğu hâllerde ortaya

---

37 Sınırı aşan miktarda yapılan ücret ödemeleri ise, hata ile yapılmış olmasa dahi, geri alınır (TTK m. 1530 (1)).

38 Gönderen, yalnızca eşya taşıma sözleşmelerinde bulunur (Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 69); yolcu taşımalarında gönderen bulunmamaktadır. Dolayısıyla yolcu taşımalarında asıl ücret borçlusu yolcunun kendisidir. Ancak yolcu taşıma sözleşmeleri için kişinin kendisi yerine başkasını yolcu göstererek bilet alması mümkündür (Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 47). Bu son hâlde taşıma sözleşmesinin tarafı, yolcu değil bilet alan kişi olduğundan, asıl borçlu sıfatı bu kişiye aittir.

39 Taşıyıcı ile gönderenin aralarındaki sözleşmede ücretin üçüncü bir kişi tarafından (özellikle gönderilen) ödeneceği konusunda anlaşabilecekleri yönünde bkz. Aksoy, s. 20.

40 Arkan, S.: "Taşıyıcının Ücret Hakkı", Fazıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 339; Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 20; Franko, s. 11 vd.; Kula, N.: *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, Ankara 2018, s. 58; Özsunay, E.: "Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Kullandırdığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu", İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 32, S. 1, s. 170; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 9.

41 Hatır taşımasına uygulanacak hükümler konusunda doktrinde farklı görüşler savunulmaktadır. Bu hususta bkz. Arkan, "Ücret Hakkı", s. 339; Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 20; Franko, s. 60 vd.; Özsunay, s. 181 vd.; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 9. Hatır için yapılan uluslararası eşya taşımalarına CMR Konvansiyonu hükümlerinin kıyasen uygulanabileceği yönünde bkz. Karan, *CMR Şerhi,* s. 30. Aksi yönde bkz. Arkan, S.: "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanması Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri – TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", BATİDER 1979, C. X, S. 2, s. 403; Uslu, M.: *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2010, s. 40.

çıkmaktadır. Ancak taşıyıcının tacir olduğu durumlarda ticari işletmesi ile ilgili işler bakımından örtülü hatır taşıması söz konusu olmaz. Doktrinde[42] taraflar arasında taşıma işinin ücret karşılığında yapılacağı konusunda bir anlaşma bulunmaması hâlinde, tacir taşıyıcının Türk Ticaret Kanununun 20. maddesi çerçevesinde ücret talep edebileceği ifade edilmiştir. Gerçekten de Türk Ticaret Kanununun 20. maddesine göre, "*Tacir olan veya olmayan bir kişiye, ticari işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan tacir, uygun bir ücret isteyebilir*"[43]. Tacirin kararlaştırılmadığı hâlde ücret talep etme hakkı ticarî işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olmasına bağlıdır. Taşıma işini Kanunun 851. maddesi çerçevesinde arızî olarak üstlenen tacir, bunu işletmesi dahilinde yapıyor ise ücret talep edebilir. Ancak arızî olarak üstlenilen taşıma işinin ticarî işletme faaliyeti ile ilgisi bulunmuyor ise tacir taşıyıcının Türk Ticaret Kanununun 20. maddesi kapsamında ücret talep etme hakkı bulunmamaktadır. Başka bir deyişle, kişi tacir olmakla birlikte bir defaya mahsus olarak yapmış olduğu taşıma faaliyetinin ticarî işletmesi ile ilgisi de bulunmuyor ise, Türk Ticaret Kanununun 20. maddesine göre gördüğü iş için ücret isteme hakkına dayanamaz. Bu durumda örtülü hatır taşımasının mevcudiyetinden bahsedilebilir.

3. Anlaşma

İki taraflı bir hukuki işlem niteliğinde olan eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için tarafların anlaşmalarına ihtiyaç vardır. Bu husus Türk Borçlar Kanununun[44] 1 (1). maddesinde yer alan "*Sözleşme, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur*" ifadesinin bir sonucudur.

Eşya taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi açısından eşyanın taşıyıcının zilyetliğine geçirilmiş olması şart değildir. Bu nedenle eşya taşıma sözleşmesi "*rızaî*

---

[42] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 30; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 19; Arkan, "Ücret Hakkı", s. 340; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15.

[43] Mezkûr hüküm Türk Ticaret Kanununun 15. maddesinde yapılan atıf ile esnaflara da uygulanır. Dolayısıyla işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan esnaf, karşı taraftan uygun bir ücret isteyebilir. Bu eser çerçevesinde esnaf taşıyıcının göreceği iş veya hizmet taşıma taahhüdünün yerine getirilmesidir.

[44] 04.02.2011 tarih ve 27836 sayılı Resmî Gazete.

bir sözleşme"dir[45]. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, Türk Ticaret Kanununun 856 (2). maddesi kapsamında taşıma sözleşmesinin varlığına sadece karine teşkil eder.

C) HUKUKÎ NİTELİĞİ

1. Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme Olup Olmadığı Yönünden

Taşıma sözleşmesinin "*üçüncü kişi yararına sözleşme*"[46] olup olmadığı hususu

---

[45] 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde taşıma sözleşmesinin rızaî sözleşme mi, yoksa reel (real) sözleşme mi olduğu hususunda bir tartışma olmuştur. Tartışmanın kaynağını 6762 sayılı TTK m. 768 (1)'de yer alan "*fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatlari ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur*" hükmü oluşturmuştur. 6762 sayılı TTK m. 768'in lafzından hareketle taşıma sözleşmesinin reel (real) sözleşme olduğu ileri sürülmüştür (Arkan, S.: "Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme", BATİDER 1978, C. IX, S. 4, s. 1030; Aydın, A.: *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Tıpkı B. 2, İstanbul 2006, s. 5; Hirş, s. 749; Karayalçın, Y.: "Pay Senediyle İlgili Satış Sözleşmesinin Geçerli Olması İçin Senedin Teslimi Gerekir mi? 'HGK. 22.11.1978'", BATİDER 1980, C. X, S. 3, s. 766). Buna göre, tarafların rızasının uyuşmasının yanı sıra taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılabilmesi için taşınacak eşyanın taşıyıcıya teslimi şarttır. 6762 sayılı TTK m. 768 metninde yer alan "*ve*" bağlacının "*veya*" olarak anlaşılarak taşıma sözleşmesinin rızaî sözleşme olarak kabul edilmesi görüşü de taraftar bulmuştur (Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 18; Kaya, *Gecikme*, s. 26; Topaloğlu, M.: "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara 2009, s. 394). 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun çeşitli hükümleri (m. 763, 771 gibi) göz önüne alındığında taşıma sözleşmesinin rızaî bir sözleşme olduğu yönünde aksi görüş de mevcuttur (Atabek, s. 39; Zeyneloğlu, *Taşıma*, 41 vd.). Yine 6762 sayılı Kanun döneminde eşya ve yolcu taşımaları açısından bir ayrıma giderek sözleşmenin yolcu taşımaları açısından rızaî, eşya (yük) taşımaları açısından ise reel nitelikte olduğu görüşü savunulmuştur (Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 56). Nihayet, 6762 sayılı Kanun döneminde, taşıma senedinin düzenlenmesi hâlinde eşya teslim edilmeden sözleşmenin tamamlanmış sayılacağı ancak taşıma senedi düzenlenmemiş ise, eşyanın teslimi ile sözleşmenin yapılmış sayacağına ilişkin bir görüş de ileri sürülmüştür (Tüzün, s. 30). 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ise, bu hususta tartışmalara son verecek açıklıkta düzenleme getirmiştir. Gerçekten TTK m. 856 (2)'nin düzenlemesine göre, "*Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir*". Görüldüğü üzere taşıma sözleşmesinin kurulması için tarafların iradelerinin aynı yönde uyuşması yeterlidir (CMR Konvansiyonu çerçevesinde düzenlenen taşıma sözleşmelerinin rızaî nitelikte olduğu yönünde bkz. Helm, J. G.: *Frachtrecht II CMR*, B. 2, Berlin 2002, Art. 4, Rn. 3; Karan, *CMR Şerhi,* s. 31, 123; Kaya, A.: "Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına ilişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)", Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998, s. 314. CMR Konvansiyonu kapsamındaki sözleşmelerin rızaî sözleşme niteliğinin CMR Konvansiyonunun 9 (I) ve (3) maddelerinden kaynaklandığı yönünde bkz. Aydın, A, s. 6-7).

[46] Borçlar hukukunun temel prensiplerinden biri borç ilişkisinin nispiliğidir. Temeli Roma hukukuna dayanan bu ilkenin (Akyol, Ş.: *Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme*, B. 2, İstanbul 2008, s. 1-2) anlamı, hukuki ilişkinin kural olarak yalnızca tarafları arasında hüküm ve sonuç doğurması, üçüncü kişiler hakkında olumlu ya da olumsuz bir etki doğurmamasıdır. Modern gelişmeler ile yumuşatılmış olan nispilik ilkenin istisnalarından biri de "*üçüncü kişi yararına sözleşme*"lerdir. Bkz. Akyol, s. 2 vd.; Eren, s. 1165; İnan, A. N. / Yücel, Ö.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Türk Borçlar Kanununa Göre Güncellenip Genişletilmiş B. 4, Ankara 2014, s. 509; Nomer, H. N.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Gözden Geçirilmiş B. 11, İstanbul 2012, s. 315; Oğuzman, M. K. / Öz, T.: *Borçlar*

doktrinde[47] tartışmalıdır. Üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğinin değerlendirilebilmesi açısından her şeyden önce taşıma sözleşmesinde gönderen ve taşıyıcıdan başka, bu sözleşmenin ifasını kabul edebilecek veya isteyebilecek üçüncü bir kişinin bulunması gerekir. Dolayısıyla sadece gönderen ve taşıyıcının bulunduğu, gönderilen olarak üçüncü bir kişinin gösterilmediği taşıma sözleşmelerinde "*üçüncü kişi yararına sözleşme*"den bahsetmek mümkün değildir[48]. Bu husus, gönderenin kendisini taşıma senedinde gönderilen olarak göstermesi hâlinde de söz konusudur. Zira bu durumda, Türk Borçlar Kanununun 129. maddesinde belirtilen edimin sözleşmeye yabancı konumda olan "*üçüncü kişi*"ye[49] ifası şartı gerçekleşmemektedir.

Doktrinde hâkim görüşe sahip yazarlar[50], taşıma sözleşmesinin üçlü bir ilişki ihtiva etmesi (gönderen, taşıyıcı, gönderilen) ve sözleşmenin tarafı sıfatına sahip olmayan üçüncü kişinin (gönderilenin), bu sözleşme ile birtakım hak ve yetkilere sahip olmasından hareketle taşıma sözleşmesini "*tam üçüncü kişi yararına sözleşme*"[51] olarak kabul etmektedirler. Bu görüş, gönderilenin taşıma faaliyeti sırasında her zaman değiştirilebileceği sebebine dayanılarak doktrinde[52] eleştirilmiş, kara yolu eşya taşıma sözleşmesinin "*olağan (eksik, basit) üçüncü kişi yararına sözleşme*"[53] olduğu ileri sürülmüştür. Zira, taşıma sözleşmesinde gönderilen tayin edilmiş olsa da tasarruf hakkı sözleşmede açıkça kararlaştırılmamış veya bu beyanı içeren bir taşıma senedi

---

Hukuku Genel Hükümler, C. 2, 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanununa Göre Güncellenip, Genişletilmiş B. 10, İstanbul 2012, s. 415. Üçüncü kişi yararına sözleşme TBK m. 129'da genel olarak, TBK m. 130'da ise sorumluluk sigortaları açısından düzenlenmiştir.

47 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 33; Akyol, s. 44-45; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 26; Atabek, s. 35; Basedow, *Transportvertrag*, s. 322; Belbez, s. 390; Edis, s. 31 vd.; Gençtürk, *Gecikme*, s. 23; Seven, *Gönderilen*, s. 88; Karan, *CMR Şerhi*, s. 220; Kaya, *Gecikme*, s. 22-23; Tüzün, s. 32; Tüzüner, s. 182; Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 46; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 19.

48 Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 39.

49 Hukuki işlemi kurmak bakımından anlaşanlar "*taraf*", diğerleri "*üçüncü kişi*"dir. Bu çerçevede, hukuki işlemin kurulmasına doğrudan temsil yoluyla bir temsilci ile katılan da "*taraf*"tır: Bkz. Akyol, s. 11.

50 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 33; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 26; Basedow, *Transportvertrag*, s. 322; Belbez, s. 390; Edis, s. 31 vd.; Seven, *Gönderilen*, s. 88; Seven, V.: Taşıma Hukuku, Eskişehir 2010, s. 93; Tüzün, s. 32; Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 46; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 19.

51 TBK m. 129 (2)'de düzenlenen tam üçüncü kişi yararına sözleşmede üçüncü kişi edimin ifasını talep yetkisine sahiptir.

52 Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 40; Karan, *CMR Şerhi*, s. 220.

53 Olağan üçüncü kişi yararına sözleşme TBK m. 129 (1)'de düzenlenmiştir. Buna göre, borçlunun edimin üçüncü kişiye ifa etmesini talep hakkı sözleşmenin tarafına ait olup, üçüncü kişinin sadece edimi kabul yetkisi vardır.

(sevk mektubu veya konişmento) düzenlenmemiş ise, tasarruf hakkı sahibi yalnızca gönderendir[54]. Müellifler[55], gönderilenin tasarruf hakkını içeren bir taşıma senedinin düzenlenmiş olduğu[56] durumlarda başlangıçtan itibaren tam üçüncü kişi yararına sözleşmeden bahsedilebileceğini ifade etmektedirler. Türk Ticaret Kanununun 871 (1). maddesine göre gönderilenin taşıyıcıya karşı talep haklarını ileri sürebilecek olması, gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan talep haklarını ortadan kaldırmaz. Mezkûr madde çerçevesinde taşıma sözleşmesinin "*birlikte tam üçüncü kişi yararına sözleşme*"[57] niteliğinde olduğu kabul edilmektedir[58].

Aksi görüş belirten yazarlar[59] ise, taşıma sözleşmesinin Türk Borçlar Kanununun 129. maddesi çerçevesinde üçüncü kişi yararına sözleşme olarak nitelendirilemeyeceğini savunmaktadırlar. Müellifler görüşlerini, eşya taşıma sözleşmelerinde gönderenin kendisini gönderilen olarak tayin edebileceğini, yolcu taşımalarında ise gönderilenin bulunmadığını; keza gönderilenin eşyayı kabul etmesi durumunda ücret ve sair masrafları karşılamakla yükümlü hâle gelebileceğini oysa tam üçüncü kişi yararına sözleşmelerde üçüncü kişinin borç altına girmesinin mümkün olmadığı şeklinde açıklamaktadırlar[60]. Ayrıca Türk Borçlar Kanununun 129 (2). maddesine göre, üçüncü kişi veya ona hâlef olanlar, sözleşmede yer alan ediminden faydalanma hakkını kullanmak istediklerini borçluya bildirdikten sonra, alacaklı borçluyu ibra edemeyeceği gibi, borcun nitelik ve kapsamını da değiştiremez. Oysa eşya taşıma sözleşmesinde gönderenin, sözleşmeyi feshetme, taşıyıcıyı ibra etme, taşıma işini yarıda kestirip geri dönülmesi şeklinde talimat verme yetkileri

---

54 Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 40; Karan, *CMR Şerhi*, s. 221.

55 Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 40; Karan, *CMR Şerhi*, s. 221.

56 Tasarruf hakkının gönderende olduğuna dair kaydı taşıyan taşıma senedinin (sevk mektubunun) kıymetli evrak niteliği için aranan senet ile hak arasındaki sıkı bağı yaratmaya yetmeyeceği yönünde bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 221. Taşıma senedi kavramı ve hukuki niteliği hakkında ayrıca bkz. aşa. Birinci Bölüm, II, B.

57 Tam üçüncü kişi yararına sözleşmede üçüncü kişinin sözleşmenin tarafı sıfatına sahip alacaklı ile birlikte edimin ifasını talebe yetkili ise "*birlikte tam üçüncü kişi yararına sözleşme*", sadece üçüncü kişinin talep yetkisine sahip olduğu durumda ise "*münhasır tam üçüncü kişi yararına sözleşme*"nin söz konusu olduğu yönünde bkz. Akyol, s. 11.

58 Seven, *Gönderilen*, s. 88.

59 Atabek, s. 35; Gençtürk, *Gecikme*, s. 23; Kaya, *Gecikme*, s. 22-23; Tüzüner, s. 182.

60 Gençtürk, *Gecikme*, s. 23 vd.

bulunmaktadır (TTK m. 865, 868 (1)). Dolayısıyla, gönderilen, eşyanın teslim yerine varmasından evvel yapacağı bir bildirimle, gönderenin bu yetkilerini kaldıramaz[61].

Taşıma sözleşmesini her zaman üçüncü kişi lehine sözleşme saymaya imkân yoktur. Zira yukarıda belirtildiği üzere, taşıma sözleşmesinde mutlaka gönderilen sıfatına sahip üçüncü bir kişinin bulunması gerekmemektedir. Bununla birlikte, gönderilenin belirlendiği veya daha sonra belirleneceğinin beyan edildiği[62] sözleşmeler Türk Borçlar Kanununun 129 (1). maddesi anlamında "*olağan üçüncü kişi yararına sözleşme*" niteliğindedir. Gönderilenin tasarruf hakkına sahip olduğu durumlarda ise (örneğin, taşıma senedine bu yönde bir beyanın yazılması) taşıma sözleşmesinin Türk Borçlar Kanununun 129 (3). maddesi kapsamında "*tam üçüncü kişi yararına sözleşme*" söz konusu olur. Ayrıca belirtmek gerekir ki, gönderilenin Türk Ticaret Kanununun 871. maddesine göre eşyayı teslim almayı kabul etmesi hâlinde olağan üçüncü kişi yararına sözleşme, tam üçüncü kişi yararına sözleşmeye dönüşür[63].

Gönderilenin eşyanın teslimini istemesinin karşısında taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilme borçlusu olması sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğine halel getirmez. Zira gönderilenin bu yükümlülüğü sözleşmenin taraflarının iradesinden doğmamakta, doğrudan Kanundan kaynaklanmaktadır[64].

3. Taşıma Sözleşmesinin Başka Bir Sözleşme Tipi İçinde Değerlendirilip Değerlendirilemeyeceği Yönünden

Taşıma sözleşmesinin hukukî niteliği ele alınırken yapılan değerlendirmelerden bir diğeri bu sözleşmenin başka bir sözleşme tipi içinde ele alınması ve o sözleşmenin niteliğinde kabul edilip edilmemesi ile alâkalıdır. Doktrinde yapılan hukukî nitelendirmelerin çoğunda taşıma sözleşmesi "*hizmet*", "*eser*", "*vekâlet*" gibi sözleşmelerin içinde değerlendirilmiştir. Mezkûr görüşlerden başka taşıma

---

61 Tüzüner, s. 183.
62 Üçüncü kişinin sözleşmenin kurulması sırasında belirli olması şart değildir: Bkz. Akyol, s. 99; Eren, s. 1166.
63 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 33; Aksoy, s. 39.
64 Ayrıca bkz. Akyol, s. 14.

sözleşmesinin "*depo sözleşmesi*" ve "*kira sözleşmesi*"[65] olduğuna yönelik görüşler[66] bulunmakta ise de bunlar pek taraftar bulamamıştır. Taşıma sözleşmesini bu şekilde başka bir sözleşme tipinin içerisinde değerlendiren görüşün aksine, bu sözleşmenin bağımsız bir sözleşme niteliğinde olduğu da ileri sürülmektedir.

Türk hukukunda taraftar bulmasa da doktrinde[67] taşıma sözleşmesinin hizmet sözleşmesi niteliğinde olduğu savunulmuştur. Hizmet sözleşmesinde işçi, işverenin emir ve talimatları altında ve hiyerarşik bir düzen içerisinde[68] işverene bağlı olarak çalışır[69]. Oysa taşıyıcı, gönderenden bağımsız olarak faaliyetini yerine getirir[70]. Ayrıca hizmet sözleşmesi süreli veya süresiz olarak kurulabilirken[71]; taşıma sözleşmesi açısından, süre öngörülmemiş olsa bile, taşıma faaliyetinin mâkul bir sürede yerine getirilmesi gerekir. Yine işçinin bizzat edimi yerine getirme yükümlülüğü bulunurken[72]; taşıyıcının, kural olarak, borcunu bizzat ifa etme yükümlülüğü söz konusu değildir[73].

Taşıma sözleşmesinin hukukî niteliği hakkındaki bir diğer görüş ise, taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu şeklindedir. Bu görüş özellikle İsviçre doktrininde[74] hâkimdir. Bu görüşün temelini 818 sayılı mülga Türk Borçlar Kanununun *Nakliye Mukaveleleri* başlıklı Onuncu Babının[75] 431 (2). maddesinde yer alan "*...atideki hükümler mahfuz kalmak üzere vekâlet kaideleri nakil mukavelesi için*

---

65 Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye'de taşıma işlerinin hayvan ve araba kiralama içerisinde düzenlendiği hususunda bkz. Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 29 vd. Örneğin, Mecellenin 538. madde hükmü şöyledir: "*Muayyen bir hayvan istikra eylemek sahih olduğu gibi bir mahalli muayyene kadar götürmek üzre mükâri ile mukaveleetmek dahi sahihdi*r".

66 Atabek, s. 33 ve orada dn. 29 ve 30'da yer alan yazarlar.

67 Atabek, s. 33 ve dn. 28'deki yazarlar. Görüşe yönelik tenkitler için bkz. Belbez, s. 391; Tüzün, s. 34; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 20.

68 Yavuz, C. / Acar, F. / Özen, B. : *Borçlar Hukuku Dersleri*, B. 10, İstanbul 2012, s. 391.

69 Aydoğdu, M. / Kahveci, N.: *Türk Borçlar Hukuku – Özel Borç İlişkileri (Sözleşmeler Hukuku)*, Gözden Geçirilmiş, Yenilenmiş ve Dipnotlu B. 4, Ankara 2019, s. 731.

70 Bu hususta bkz. aşa. Birinci Bölüm, III, B, 2.

71 Aydoğdu / Kahveci, s. 729.

72 Aydoğdu / Kahveci, s. 732.

73 Hizmet sözleşmesinde işçinin emeğini vermesine karşın, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının araçlarla işgörmesi ve şoförü vasıtası ile eşya veya yolcu taşıdığına ilişkin bkz. Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 20.

74 Edis, s. 30 vd.

75 818 Sayılı mülga Türk Borçlar Kanununun onuncu babında Nakliye Mukavelelerini düzenleyen 431-438. maddeleri 6763 Sayılı Türk Ticaret Kanunun Mer'iyet ve Tatbik Şekli Hakkındaki Kanunun 41 (1). maddesi ile kaldırılmıştır.

de tatbik olunur" (benzer şekilde bkz. İsviçre Borçlar Kanunu § 440 II) hükmü oluşturmaktadır.

Aksi görüşteki yazarlar[76], taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde sayılamayacağını birçok nedene dayandırmaktadırlar. İlk olarak, taşıma sözleşmesinde ücret esaslı unsur iken, vekâlet sözleşmesi ivazlı veya ivazsız olabilir[77]. İkinci olarak ise, taşıma sözleşmesinden doğan taahhüdü taşıyıcı, kural olarak, bizzat ifa yükümlülüğü altında değildir[78]. Vekâlet sözleşmesinde durum bunun tam tersi olup, vekil, kural olarak, borcunu bizzat ifa ile yükümlüdür[79]. Üçüncü neden ise, sözleşmenin bir zaman kaydına bağlanıp bağlanamayacağı bakımındandır. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamış ise makul süre içerisinde eşyayı teslim etmekle yükümlüdür (TTK m. 873). Dolayısıyla taşıma sözleşmesi bir süre mefhumunu içinde barındırmaktadır. Vekâlet sözleşmesinde ise iş görme, kural olarak, zaman kaydına bağlı olmaksızın, bir başka deyişle, süre mefhumu ile sınırlı olmaksızın borçlanılır[80]. Bir diğer neden olarak vekâletin hukuki bir sözleşmenin ifasını yerine getirme, taşımanın ise bir fiilin yerine getirilmesi şeklinde olduğu gösterilmektedir[81]. Son olarak ise, taşıma sözleşmesinde taşıyıcı eşyayı teslim aldığı hâliyle varma yerine ulaştırmayı üstlenmektedir. Başka bir ifade ile taşıyıcı, sözleşme ile bir sonucun gerçekleşmesini taahhüt etmektedir[82]. Bu sonucun belirlenen şekilde gerçekleşmemesi hâlinde taşıyıcının, duruma göre zıya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumluluğu ortaya çıkabilmektedir. Vekâlet sözleşmesinde ise vekil, üstlendiği işin başarılı bir şekilde sonuçlanmaması hâlinde ortaya çıkan zarardan sorumlu değildir. Zira vekilin işin görülmesi için gerekli özeni göstermiş olması yeterlidir, sonucun elde edilememiş olması, vekilin üstleneceği bir riziko değildir[83].

---

76 Atabek, s. 32-33; Tüzün, s. 35; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 20.

77 Akıntürk / Ateş Karaman, s. 315; Atabek, s. 32; Aydoğdu / Kahveci, s. 794; Tandoğan, H.: *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri*, C. II, 1986 Yılı Dördüncü Tıpkı Basım'dan Beşinci Tıpkı Basım, İstanbul 2010, s. 364; Tüzüner, s. 184; Yavuz / Acar / Özen, s. 522.

78 Akıncı, s. 34; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 36; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 21; Eriş, s. 814; Gençtürk, *Gecikme*, s. 26; Karan, *CMR Şerhi*, s. 104; Kaya, *Gecikme*, s. 17.

79 Aydoğdu / Kahveci, s. 801; Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, s. 356; Tüzüner, s. 186.

80 Aydoğdu / Kahveci, s. 797; Tüzüner, s. 186 Yavuz / Acar / Özen, s. 526.

81 Atabek, s. 33.

82 Aksoy, s. 35; Aydoğdu / Kahveci, s. 797.

83 Aydoğdu / Kahveci, s. 797; Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, s. 356; Tüzüner, s. 187; Yavuz / Acar / Özen, s. 526.

Özellikle Alman hukukunda taraftar bulan bir diğer görüş ise, taşıma sözleşmesinin eser (istisna) sözleşmesi niteliğinde olduğu yönündedir[84]. Müellifler görüşlerini Roma hukukuna kadar dayandırmaktadırlar. Roma hukukunda taşıma sözleşmeleri, "*locatio conductio operis*", yani eser sözleşmesi sayılmıştır[85]. Alman hukukunda yargı kararları da bu yöndedir[86].

Bu görüş müelliflerine göre, taşıma sözleşmesinde olduğu gibi eser sözleşmesinde de ücret esaslı unsurdur. Ayrıca her iki sözleşmede de bir sonuca yönelme söz konusudur ve bahse konu sonuç maddî olmak zorunda değildir. Sonuç meydana gelmez ise eser sözleşmesinde yüklenici, taşıma sözleşmesinde taşıyıcı bundan sorumlu olabilmektedir. İki sözleşmeyi birbirine yaklaştıran bir diğer özellik olarak ise, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının, eser sözleşmesinde yüklenicinin iş sahibinden bağımsız kimseler olması sayılmaktadır.

Ancak eser sözleşmesi ile taşıma sözleşmesi arasında esaslı farklılık söz konusudur. Gerçekten, eser sözleşmesi ile meydana getirilmesi üstlenen sonuç maddî varlıkta bir "*değişikliğin*" olmasıdır[87]. Bu değişim "*oluşturma*", "*değiştirme*" veya

---

[84] Basedow, *Transportvertrag*, s. 89; Bellardita A.: *Der Absender im frachtrechtlichen Schuldverhältnis und seine Haftung*, Berlin 2012, s. 10; Ebenroth, C. T. / Boujong, K. / Joost, D. / Strohn, L.: *Handelgesetzbuch*, Band 2, München 2009, § 407 HGB, Rn. 27; Koller, *Kommentar*, § 407 HGB, Rn. 35; Lammich, K. / Pöttinger, F. J. / Bracker, J.: *Gütertransportrecht – Kommentar*, 52. Aktualiserung, München 2004, § 407 HGB, Rn. 19; Ramming, K.: "Die Nicht-Zurverfügungstellung des Beförderungsmittels zur vorgesehenen Zeit", TranspR 2003, Heft 11/12, s. 420; Tunn, J.: *Rechtsstellung des Empfängers im Frachtrecht*, TranspR 1996, Heft 11/12, s. 401. Türk doktrininde taşıma sözleşmesini eser sözleşmesinin içinde değerlendiren müellifler için bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 43; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 30; Belbez, s. 391; Kıran, *Taşıma Ücreti*, s. 15; Öztan, F.: *Kıymetli Evrak Hukuku*, B. 2, Ankara 1997, s. 1463. *Atabek*, taşıma sözleşmesini başka bir sözleşme içerisinde değerlendirmenin veya başka bir sözleşmeye benzetmenin hatalı olduğunu fakat illâ bir hukuki müesseseye bağlanmak lazım geldiği takdirde, taşıma sözleşmesini eser (istisna) sözleşmesi çerçevesinde ele alan görüşten faydalanılması gerektiğini belirtmektedir. Bu hususta bkz. Atabek, s. 33.

[85] Tahiroğlu, B. / Erdoğmuş, B.: *Roma Hukuku Meseleleri*, B. 5, İstanbul 2010, s. 193; Tamer, D.: *Roma Hukuku Uygulamaları*, İstanbul 2008, s. 281. Roma hukukunda taşımaya ilişkin kurallar daha çok deniz yolu taşımasına ilişkin olup, bu kurallar Rodos Kanunlarının (*Lex Rhodia de icatu*) iktibasından meydana gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Erdoğmuş, B.: *Roma Borçlar Hukuku Dersleri*, İstanbul 2014, s. 103-104; Rado, T.: *Roma Hukuku Dersleri – Borçlar Hukuku*, İstanbul 2014, s. 109; Tahiroğlu, B.: *Roma Borçlar Hukuku*, İstanbul 2014, s. 235.

[86] Bkz. OLG Düsseldorf, Urt. v. 9.6.1994 - Az. 18 U 259/93 (TranspR 1995, s. 439, dn. 22); BGH, Urt. v. 8.5.1958-Az. II ZR 34/56 (Bellardita, *Der Absender*, s. 10, dn. 12).

[87] Aydoğdu / Kahveci, s. 749; Yavuz / Acar / Özen, s. 437. Eser kavramının maddî varlığı olan şeylere hasredilmesi görüşü ve bu görüşün tenkidi hakkında ayrıntı açıklamalar için bkz. Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, s. 3 vd.

"*yok etme*" şeklinde olabilmektedir[88]. Bir arazi üzerine ev inşa edilmesi (oluşturma), evin boyanması (değiştirme) ve evin yıkılması (yok etme) örnek olarak gösterilebilir. Yine maddî olmayan bir şeyin meydana getirilmesinde de aynı esas geçerlidir[89]. Örneğin, bir mimarın proje tasarlaması, bir sanatçının beste yapması gibi durumlarda esasen ortaya gayrı maddî de olsa bir varlık çıkmaktadır. Tüm bu hâllerde değişiklik eser olarak nitelendirilen şeyin üzerinde meydana gelmektedir ya da eser yaratılmaktadır. Başka bir deyişle "*eskisinden farklı bir hukuki varlık ortaya çıkmaktadır*"[90]. Oysa taşıma sözleşmesinde taşıma konusu eşya üzerinde herhangi bir maddî değişiklik meydana gelmemekte, fakat yalnızca eşyanın yeri değişmektedir[91]. Ancak eser sözleşmesinde bulunan yaratma unsuru, taşıma sözleşmelerinde bulunmaz[92]. Bu açıdan eşyanın sadece yer değiştirmesinin üstlenildiği sözleşmeler, eser sözleşmesi içinde mütâlaa edilmemektedir[93].

Nitekim, Alman Medeni Kanununun eser sözleşmesine ilişkin 631 II. paragrafında eser sözleşmesinin konusunun bir şeyin üretilmesinin veya değiştirilmesinin yanı sıra, sonuca yönelik olarak bir iş veya hizmetin ifası olabileceği düzenlenmiştir. Bu husus da Alman doktrininde[94] taşıma sözleşmesinin çoğunlukla eser sözleşmesinin içerisinde değerlendirilmesinin esas nedenini oluşturmaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki, Alman Medeni Kanununda eser sözleşmesinin kapsamı, Türk Borçlar Kanununun 470 vd. anlamında düzenlenen ve bir şeyin üretilmesi veya değiştirilmesi anlamına gelen meydana getirme[95] kavramından geniştir. Türk Borçlar

---

88 Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, s. 23.

89 Aydoğdu / Kahveci, s. 749; Yavuz / Acar / Özen, s. 437.

90 Aydoğdu / Kahveci, s. 749.

91 Kaldı ki, tur taşımacılığında, sözleşmenin ifa edildiği son aşamada yer değişikliği dahi sonuç olarak meydana gelmemektedir.

92 Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 18.

93 Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 18; Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, s. 24; Yavuz / Acar / Özen, s. 437. *Tandoğan*, taşımanın bütün teşkil eden bir edimin sadece bir kısmını oluşturmasından ibaret olduğu durumda (örneğin odun kesme), edimin tamamına eser sözleşmesi uygulanacağını ifade etmektedir (Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, s. 24).

94 Bellardita, *Der Absender*, s. 10; Lammich / Pöttinger / Bracker, § 407 HGB, Rn. 19; Ramming, s. 420; Tunn, s. 401.

95 "*'Bir şey imali' şeklindeki ibare yerine, 'bir eser meydana getirilme'den söz edilmesi yerinde olur. Çünkü, burada 'şey' ile 'eser' kastedilmekte, ayrıca 'imal' sözcüğü yerine, mevcut bir eser üzerinde yapılacak değişiklerin de eser sözleşmesinin konusunu oluşturabilmesi sebebiyle, 'meydana getirme' sözcüklerinin kullanılması uygun düşmektedir*" (TBK m. 470 gerekçesi).

Kanununun eser sözleşmesine ilişkin hükümlerini taşıma sözleşmesini de kapsayacak şekilde yorumlaya imkân yoktur.

Bizim de katıldığımız görüş ise, taşıma sözleşmesini tipik (isimli) bir sözleşme olarak nitelendirmektedir[96]. Zira, taşıma sözleşmesi Kanunda ismen belirtilen[97], tarafların hak ve yetkilerinin sayıldığı, sorumluluk alanlarının belirlendiği, sona ermesinin şartlarının gösterildiği, özel hükümlere tabi bir sözleşmedir[98]. Bu görüşe göre, Kanunun münhasıran ele aldığı bir sözleşmeyi, başka bir sözleşme tipi içerisinde değerlendirme gereksinimi anlaşılır değildir[99]. Taşıma sözleşmesine uygulanacak tamamlayıcı hukuk kurallarının belirlenmesi hususu ise tamamen ayrı bir konudur[100].

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde taşıma sözleşmesi Kıymetli Evrak kitabının içinde Emtia Senetleri faslında genel hatları ile düzenlenen bir ayrım olarak ele alınmıştır. Mezkûr dönemde taşıma sözleşmesinin başka bir sözleşme tipi ile incelenmeye çalışılması doğaldır. Ancak taşıma sözleşmesinin unsurları, sözleşme dolayısıyla tarafların hak ve yükümlülükleri ile sözleşmenin kurulması ve sona ermesi gibi hususlar 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Dolayısıyla taşıma sözleşmesini başka tip sözleşmelerin içerisinde değerlendirmenin bir gereği ve anlamı bulunmamaktadır.

Bununla birlikte, taşıma sözleşmesi taraflarından birinin ediminin konusunu daima bir emeğin oluşturması[101] dolayısıyla iş görme amacı güden sözleşmeler arasında yer alır. Bir iş görme amacı güden sözleşme olması hasebiyle, Türk Ticaret Kanununun 850 vd. hükümleri gereğince taşıma sözleşmesine uygulanacak özel bir hükmün bulunmaması hâlinde, uygun düştüğü ölçüde Türk Borçlar Kanununun 502

---

96 Atabek, s. 33-34; Kaya, *Gecikme*, s. 29; Tüzün, s. 36; Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 46.

97 Eren, s. 207; Tüzüner, s. 171.

98 Gençtürk, *Gecikme*, s. 22. Taşıma sözleşmesinin nevi şahsına mahsus ayrı bir sözleşme olduğu yönünde bkz. Tüzün, s. 36; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 20.

99 Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 46.

100 Tamamlayıcı hukuk kuralının uygulanması bakımından, eşya taşıma sözleşmelerine eser, yolcu taşıma sözleşmelerine ise vekâlet sözleşmelerinin uygulanması gerektiği hususunda bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 46.

101 Akıntürk, T. / Ateş Karaman D.: *Borçlar Hukuku*, Genel Hükümler, Özel Borç İlişkileri, B. 20, İstanbul 2013, s. 226.

vd. maddelerinde düzenlenen vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümler uygulanır[102] (TBK m. 502 (2)). Türk Ticaret Kanununda hüküm bulunmayan hâllerde, taşıma faaliyetine ilişkin hususlarda Türk Borçlar Kanununun 502. maddesi ve devamında düzenlenen vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması esasen kanuni bir zorunluluktur[103].

II. ŞEKLİ

A) GENEL OLARAK

Kanun koyucu taşıma sözleşmesinin kurulması açısından özel bir şekil şartı aramamıştır[104]. Taşıma sözleşmesi rızaî bir sözleşme olup, herhangi bir şekle tabi değildir. Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının bulunması taşıma sözleşmesinin kurulması için yeterlidir (TTK m. 856 (2); TBK m. 1 ve 12 (1)). Bu bakımından taşıma senedi ve yük senedinin düzenlenmiş olup olmamaları da önem teşkil etmez[105]. Zira bu senetler[106] taşıma sözleşmesinin varlığına ve içeriğine ilişkin

---

[102] Alman hukukunda HGB § 407 vd. paragraflarında hüküm bulunmaması hâlinde iş görme amacı güden sözleşmelerin hükümlerinin uygulanması yönünden bkz. Braun, T.: *Das frachtrechtliche Leistungsstörungsrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz, Eine Untersuchung der frachtrechtlichen Leistungsstörungstatbestände der §§ 407 ff HGB unter besonderer Berücksichtigung der Bezüge zum bürgerlichen Recht*, Hamburg 2002, s. 8; Tunn, s. 401.

[103] Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 17. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıma gibi maddî olmayan sonuçlara yönelmiş sözleşmelerin mahiyetleri vekâlet sözleşmesinin hükümlerine pek az uygundur (Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, s. 7).

[104] "*Davalı O. Seyahat Hizmetleri A.Ş 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, kararın bu yönden davacı lehine bozulması gerekmiştir*" 11. HD., 06.06.2018, E. 2016/13372, K. 2018/4381 (Legalbank). "*...savunma ve tüm dosya kapsamına göre, davaya konu emtianın ... Limanı'ndan ... ilçesine taşınması konusunda davacı ... Tic. Ltd. Şti. ile davalı arasında e-mail yolu ile taşıma sözleşmesi kurulduğu...*" 11. HD., 10.01.2017, E. 2016/484, K. 2017/137 (HukukTürk). Taşıma sözleşmesi şekle bağlı sözleşmelerden olmadığından taraflar arasında yazılı sözleşme bulunmamasının sözleşmenin yokluğu sonucunu doğurmayacağı yönünde bkz. 11. HD., 03.11.2011, E. 2011/1754, K. 2011/11615 (Eriş, G.: *Açıklamalı – Gerekçeli – İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku*, Ankara 2015, s. 127-128); 11. HD., 09.05.2013, E. 2013/10460, K. 2013/9465 (Eriş, s. 331-332).

[105] CMR Konvansiyonuna bağlı taşımalar açısından sevk mektubunun düzenlenmiş olmasının şart olmadığı yönünde bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 31.

[106] Taşıma senedinin ispat fonksiyonuna ilişkin açıklamalar için bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, B, 1, b.

bazı hususları belgeler nitelikte olsa da[107], bunların yokluğu sadece taşıma sözleşmesine dayanan kişinin hukukî durumunu ağırlaştırır[108]; yoksa sözleşmenin geçerliliğine bir tesiri bulunmaz.

Taşıma sözleşmesinin şekle bağlanmasını taraflar her zaman aralarında kararlaştırabilirler. Taşıma sözleşmesinin taraflarca belirli bir şekilde yapılması kararlaştırılmış ise, belirlenen şekilde yapılmayan sözleşme tarafları bağlamaz (TBK m. 17). Mamafih, belirlenen şekil şartına uyulmadan taşıma faaliyetinin gerçekleştiği ve ücretinin ödendiği bir durumda şekil eksikliği sebebiyle sözleşmenin geçersizliğinin ileri sürülmesi objektif iyi niyet kurallarına aykırı olup, mahkemece dinlenmez[109].

Taşıma sözleşmesinin kurulması kural olarak şekle bağlı olmasa da sözleşmede belirlenen ücret Hukuk Muhakemeleri Kanununun 200. maddesinde yer alan miktarı aştığı takdirde, sözleşmenin mevcudiyetinin yazılı ve diğer kesin delillerle ispat edilmesi gerekir[110]. Hukuk Muhakemeleri Kanununun 200. maddesinde yer alan hüküm, sözleşmenin kurulması açısından geçerlilik şartı taşımamakta, yalnızca ispat şartı açısından bir düzenleme ihtiva etmektedir.

B) TAŞIMA SENEDİ KAVRAMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıma senedi Türk Ticaret Kanununun 856 ile 858. maddeleri arasında düzenlenmiştir[111]. Türk Ticaret Kanununda taşıma senedinin içeriği ayrıntılı bir

---

[107] Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 27. Konişmentonun kıymetli evrak vasfını haiz olması sebebiyle bu senedin niteliği taşıma senedinden farklılık arz eder. Konişmento ile denizde eşya taşıma sözleşmesi arasında ilişki konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki, BATİDER 2000, C. XX, S. 4, s. 161.

[108] Karan, *CMR Şerhi*, s. 31. Hava taşıma sözleşmeleri açısından bilet, bagaj kuponu ve hava yük senedinin taşıma sözleşmesinin kurulmasına veya geçerliliğine etkili olmadığı, sadece bunların yokluğunun taşıyıcının sorumluluğu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerden yararlanmasını engeller nitelikte olduğu yönünde bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 129.

[109] Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 22.

[110] 11. HD., 15.10.2012, E. 2012/9222, K. 2012/16122 (Eriş, s. 338).

[111] Türk Ticaret Kanununun kara yolu ile eşya taşımalarında taşıma senedi olarak adlandırılan senet, deniz yolu ile eşya taşımalarında "*konişmento*" olarak adlandırılmaktadır. Türk Sivil Havacılık Kanununda bu senet, "*hava yük senedi*" şeklinde ele alınmıştır. Uluslararası düzenlemelerde ise taşıma senedi, CMR Konvansiyonunda "*sevk mektubu*" (uygulamadaki ismi ile "*CMR-Taşıma Senedi*"), Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname'de "*hamule senedi*", Varşova Konvansiyonu ile Montreal Konvansiyonları'nda "*hava yük senedi*" şeklinde ifade edilmektedir. Multimodal taşımalarda ise 1992 tarihli ICC Kurallarına göre oluşturulmuş

biçimde düzenlenmesine rağmen, bir tanıma yer verilmemiştir[112]. Karayolları Taşıma Yönetmeliğinin 4 (1)(tt) maddesinde taşıma senedi, "*eşya ve kargo taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu Yönetmelikle belirlenen bilgileri ihtiva eden sözleşme belgesi veya bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi hâlinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturası*" şeklinde tanımlanmıştır.

Taşıma senedinin düzenlenmesinin taşıma sözleşmesinin kurulmasında herhangi bir etkisi bulunmamaktadır. Türk Ticaret Kanununun 858. maddesinin gerekçesinde de ifade edildiği üzere taşıma senedi taraflar arasında ne taşıma sözleşmesini kurar ne de aksak olan taşıma sözleşmesini geçerli hale getirir. Bu çerçevede taşıma senedi, ihbarî nitelikte olup, taraflar arasında yapılmış olan taşıma sözleşmesini ispat fonksiyonuna sahiptir[113]. Taşıma senedinin sözleşmeyi ispat fonksiyonu Türk Ticaret Kanununun 858 (1). maddesinde açıklanmıştır[114].

Taşıma senedi 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun yürürlüğü döneminde kıymetli evrak vasfını haiz iken, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile sadece ispat senedi hâline gelmiştir[115]. Taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğinin bulunmamasının temel nedeni olarak, kara yolu taşımalarının deniz yolu taşımalarına nazaran kısa zamanda gerçekleştirilmesi ile eşyanın bu zaman aralığında ticarete konu olarak el değiştirme ihtimalinin az olması gösterilmektedir[116]. Bununla birlikte taraflar kanuni şekil şartlarını yerine getirerek taşıma senedini kıymetli evrak şeklinde düzenleyebilirler. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 831. maddesinde "*imza edenin, yer, zaman ve tutar bakımlarından belirli nakdî ödemelerde bulunmayı ve belirli*

"*Multimodal Taşıma Belgesi*" olarak adlandırılan taşıma senedi düzenlenmiştir. Multimodal taşımalarda taşıyıcının matbu olarak düzenlediği taşıma senetleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Adıgüzel, B.: Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Ankara 2015, s. 321 vd.

[112] CMR Konvansiyonunda da sevk mektubunun (taşıma senedinin) tanımı yapılmamıştır. Doktrinde yapılan bir tanıma göre sevk mektubu, "*CMR'ye tâbi bir taşıma sözleşmesini teyit ve tevsik eden, hangi eşyanın taşımacı tarafından tesellüm edildiğini gösteren bir senettir*" (Karan*, CMR Şerhi,* s. 122).

[113] CMR Konvansiyonuna tabi taşımalar bakımından "*sevk mektubu*"nun taşıma sözleşmesi bakımından geçerlilik değil, ispat fonksiyonunu taşıdığı yönünde bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 122.

[114] Taşıma senedinin ispat gücü ile ilgili ayrıntı için bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, B, 1, b.

[115] TTK m. 856 gerekçesi.

[116] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 408 HGB, Rn. 4.

miktarda misli şeyler teslim etmeyi borçlandığı senetler, açıkça emre yazılı oldukları takdîrde ciro ile devredilebilirler" düzenlemesi ile buna imkân tanınmaktadır[117]. Zira mezkûr hüküm, 6762 sayılı Kanun döneminde "*sınırlı sayı ilkesi*"ne tabi olan kıymetli evrakın bu özelliğini ortadan kaldırır mahiyettedir[118]. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin taraflarının taşıma senedinin kıymetli evrak şeklinde düzenlenmesini arzu etmeleri hâlinde Türk Ticaret Kanununun 645. maddesindeki kıymetli evrak tanımınaa uygun olarak 831. maddedeki şekil şartlarını içeren bir senet düzenlemeleri yeterlidir.

C) TAŞIMA SENEDİNİN ŞEKLİ VE DÜZENLENMESİ

Taşıma senedinin düzenlenmesi özel bir şekle bağlanmadığı gibi, Türk Ticaret Kanununun 856 (2). maddesinde yer alan "*Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile…*" ifadesinden anlaşıldığı üzere taşıma senedinin düzenlenmesi zorunluluğu da yoktur. Bununla birlikte kanun koyucu, taşıma sözleşmesinin taraflarından birinin istemesi hâlinde taşıma senedinin düzenlenmesini zorunlu kılmıştır (TTK m. 856 (1)). Bu istem neticesinde taşıma senedinin kimin tarafından düzenleneceği Kanunda açıkça gösterilmemiştir. Ancak gönderenin, taşıma senedini taşıyıcının da imzalamasını isteyebilmesinden (TTK m. 856 (1)) anlaşılacağı üzere, taşıma senedi düzenleme yükümlülüğü gönderene aittir[119]. Dolayısıyla, kanunî düzenleme nazara alındığında esasen gönderenin taşıma senedi ihdas etme istemini taşıyıcıya yöneltmesinden ziyade tek taraflı arzusu[120] ile bu senedi ihdas etmesinden bahsetmek yanlış olmayacaktır.

Üzerinde durulması gereken hususlardan biri de sadece taşıyıcının imzasının bulunduğu fakat gönderenin imzasının bulunmadığı bir belgenin taşıma senedi

---

[117] Aynı yönde, Adıgüzel, *Taşıma Hukuku,* s. 96. Aksi yönde Yeşilova Aras, E.: "Yük Senedinin (TTK m. 859) Türk Ticaret Kanununda Yeniden Yer Alması, Karayolu Taşımacılığında Kıymetli Evraka İmkân Verilmesi midir?", LHD 2013, C. 11, S. 123, s. 62-63.

[118] Poroy, R. / Tekinalp, Ü.: *Kıymetli Evrak Hukuku Esasları*, Gözden Geçirilmiş B. 23, İstanbul 2019, N. 32.

[119] Uygulamada taşıma senedi genellikle taşıyıcı tarafından hazırlanarak gönderenin imzasına sunulur. Senedin düzenlenmesi ile hazırlanması (kaleme alınması) ayrı hususlardır (Karan*, CMR Şerhi,* s. 127. Aksi yönde bkz. Erdil, E.: *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi*, B. 2, İstanbul 2015, s. 73.). Bununla birlikte taşıyıcının TTK m. 858 (2)'de düzenlenen taşıma senedine çekince koyma hakkından anlaşıldığı üzere, kanun koyucunun senedin hazırlanmasını gönderene bıraktığı söylenebilir.

[120] Yeşilova Aras, "Yük Senedi", s. 59.

niteliğine sahip olup olmadığıdır. Türk Ticaret Kanununun 856 (1)(2). maddesi taşıma senedinde gönderenin imzasının bulunmasını şart koşmaktadır. Oysa taşıyıcının imzası taşıma senedinin zorunlu değil, ihtiyarî unsuru niteliğinde olup (TTK m. 856 (1)(c. 3)), taşıyıcının imzası gönderenin de imzasının bulunduğu durumlarda senedin ispat gücü (TTK m. 858) açısından önem taşır. Dolayısıyla sadece ihtiyarî unsur olan taşıyıcının imzasını ihtiva eden fakat zorunlu unsur olan gönderenin imzasını ihtiva etmeyen bir belge, taşıma senedi niteliğine haiz olamayacaktır[121]. Böyle bir senedin tesellüm senedi niteliğinde olduğu gerekçede[122] belirtilmiştir. Hâlbuki taşıyıcı tarafından düzenlenmiş eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgi içeren bir senet Türk Ticaret Kanununun 859. maddesinde "*yük senedi*"[123] olarak düzenlenmiştir. 858. madde gerekçesinde sadece taşıyıcı tarafından imzalanmış taşıma senedinin Türk Ticaret Kanununun 859. maddesi kapsamında yük senedi olarak neden değerlendirilmemiş olduğu anlaşılamamaktadır. Nitekim pozitif düzenleme nazara alındığında sadece taşıyıcının imzasını taşıyan eşya ve taşımaya ait bilgileri içeren belge yük senedi olarak nitelendirilebilir. Bu durumda ise, uygulamada taşıyıcı tarafından "*taşıma senedi*" adı altında düzenlenmiş belgelerin hiçbiri bu niteliği taşımayacağından, hakkaniyete aykırı olarak gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(b). maddesi çerçevesinde kusursuz sorumluluğuna gidilmesi mümkün olmayacaktır.

Taşıma senedinin yalnızca gönderen tarafından düzenlenebilmesine imkân tanıyan Türk Ticaret Kanununun 856. maddesi diğer taşıma mevzuatı ile gereksiz bir ikilik yaratmaktadır. Zira deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1228

---

[121] Fremuth / Thume, § 408 HGB, Rn. 15.

[122] TTK m. 858 gerekçesi.

[123] Yük senedi, 6762 sayılı Kanun (m. 770) döneminde "*ilmühaber*" adı ile düzenlenmiştir. Hem TTK'da hem de 6762 sayılı Kanunda yük senedi (ilmühaber) taşıma senedinin düzenlenmediği durumlarda gönderenin talebine binaen taşıyıcının tanzime mecbur olduğu bir senet türüdür. Ancak eski düzenlemeden (6762 s. Kanun m. 770) farklı olarak, yük senedinin taşıma senedinde bulunması lazım gelen tüm içeriği ihtiva etmesine gerek olmaksızın, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içermesi (TTK m. 859) öngörülmüştür. Kanun koyucunun kanunî kıymetli evrak olma özelliğini de kaldırdığı taşıma senedinin yanı sıra yük senedini yeni sisteme de dâhil etmesindeki amacının ne olduğu gerekçede açıklanmamıştır. Hükmün mehazını teşkil eden Alman hukukunda biri ispat aracı olarak kullanılan "*Frachtbrief*" diğeri kıymetli evrak özelliği bulunan "*Ladeschein*" şeklinde iki ayrı senet türünün varlığının bir anlamı vardır. Oysa Türk hukuku bakımından taşıma senedinin kanunî kıymetli evrak özelliği terk edildiğinden bu ayrımı gerektirecek bir düzenleme de söz konusu değildir. Ayrıca bkz. Yeşilova Aras, "Yük Senedi", s. 50.

(2) ve 1299 (1)(k) maddelerinde konişmentonun taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişi tarafından imzalanarak düzenlenmesi yeterli görülmektedir[124]. Keza uluslararası kara yolu ile eşya taşımalarında da CMR Konvansiyonu taşıma senedinin (sevk mektubunun) gönderen ve taşıyıcı tarafından müştereken imzalanmasını öngörmektedir (CMR Konvansiyonu m. 5)[125]. Öte yandan taşıma senedinin tek başına gönderen tarafından düzenlenebilmesi (imzalanması), uygulama ile de çelişmektedir. Uygulamada taşıma senedi neredeyse tamamen taşıyıcı tarafından düzenlenmekte, bir nüshası gönderene teslim edilmektedir. Nitekim taşıyıcı mesleği gereği taşıma senedini düzenleme hususunda gönderene nazaran daha ehil konumdadır. Taşıma senedinde yer alması gereken bilgilerin gönderen tarafından sağlanıyor olması bu gerçeği değiştirmemektedir. Ayrıca, üç özgün nüsha hâlinde düzenlenecek taşıma senedinde sadece gönderenin imzasının bulunması, gönderende kalacak nüshanın işlevi bakımından haklı eleştiri konusudur[126]. Zira gönderende bulunan nüsha gönderen açısından tek başına herhangi bir anlam ifade etmeyecektir[127]. Tüm bu sorunların önüne geçebilmek ve kara yolu eşya taşıma mevzuatında yeknesaklığı sağlayabilmek için CMR Konvansiyonuna paralel bir düzenleme ile Türk Ticaret Kanununun 856. maddesinin revize edilerek taşıma senedinin taşıyıcı ve gönderenin müşterek imzalarını ihtiva etmesi şartı getirilmesi uygun olacaktır.

Türk Ticaret Kanununun 856 (1). maddesine göre taşıma senedi üç özgün nüsha hâlinde düzenlenir[128]; nüshalardan biri gönderende, diğeri taşıyıcıda kalır, üçüncü nüsha ise eşyaya eşlik eder. Bu sayede her bir nüsha tek başına taşıma senedi niteliğine

---

[124] 1924 Lahey Kurallarında (m. 3 (3) konişmentonun ve 1980 CIM protokolünde (m. 11) hamule senedinin taşımacı tarafından tek taraflı olarak düzenlenmesi yer almaktadır.

[125] Montreal Konvansiyonunda da gönderen ve taşıyıcının müşterek imzaları şart koşulmuştur (m. 7).

[126] Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 29.

[127] Böyle bir taşıma senedinin sadece taşıyıcı lehine ispat fonksiyonunun bulunduğuna ilişkin bkz. Can, *Eşya Taşıma İşleri,* s. 33.

[128] 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu döneminde taşıma senedinin iki nüsha olarak düzenlenmesi öngörülmüştür (6762 sayılı TTK m. 768). 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda, mehaz Alman Ticaret Kanunu (HGB § 408 II) ve CMR Konvansiyonuna (m. 5) uygun şekilde taşıma senedinin üç özgün nüsha şeklinde düzenlenmesi öngörülmüştür. Bkz. TTK m. 856 gerekçesi. CMR Konvansiyonuna tabi taşımalar bakımından *Milletlerarası Karayolu Taşıma Birliği* (*IRU – International Road Transport Union*) tarafından hazırlanan IRU model 2007'ye göre matbu taşıma senetleri dört nüsha hâlinde hazırlanır. 1924 Lahey Kurallarında tek nüsha (m. 3 (3)), CIM protokolünde iki nüsha (m. 11 (5)), Montreal Konvansiyonunda üç nüsha (m. 7) olarak taşıma senedi düzenleneceği belirtilmiştir.

sahip olur[129]. Taşıma senedini Kanunun 856 (1)(c. 2) maddesi gereğince esasen gönderen imzalamakla yükümlüdür[130]. Fakat kanun koyucu gönderen tarafından taşıyıcının da senedi imzalamasını isteyebileceğini belirtmiştir[131] (TTK m. 856 (1)(c. 3)). Ancak, bu istemin taşıyıcı tarafından yerine getirilmemesinin sonucu düzenlenmemiştir. Bir tarafın talepte bulunmasına rağmen, diğer taraf taşıma senedi düzenlemeye yanaşmaz ise, diğer taraf borçlunun temerrüdüne ilişkin Türk Borçlar Kanununun 117 vd. maddeleri çerçevesinde, taşıma senedinin düzenlenmesini ve gecikme tazminatı ya da müspet zararın tazminini veya sözleşmeden dönerek[132] menfi zararın tazminini talep edebilir[133].

Türk Ticaret Kanununun 856. maddesinde taşıma senedi nüshasına el yazısı ile imza atılması şart koşulmuştur[134]. Aynı maddede suretlerdeki imzanın damga veya

---

[129] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku,* s. 97.

[130] Bu nedenle taşıma senedini düzenleyen sıfatı gönderene aittir. Aynı yönde bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 97.

[131] CMR Konvansiyonunda taşıma senedinin (sevk mektubunun) gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacağı düzenlenmiştir (CMR Konvansiyonu m. 5). Dolayısıyla taşıma senedinde taşıyıcının imzasının bulunması TTK m. 856'da gönderenin talebine bağlanmasına karşın, CMR Konvansiyonu m. 5 kapsamında zorunludur. Bununla birlikte, yalnızca bir tarafın imzasının bulunduğu senedin, imzası bulunan tarafı senetteki kendi taahhüdü çerçevesinde bağlamaya devam edeceği yönünde bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 128.

[132] Sözleşmelerin konusu edim, *ânî, sürekli* ve *dönemli* olmak üzere üçe ayrılır. Bu hususta bkz. Eren, s. 107 vd.; Kuntalp, E.: *Ard Arda Teslimli Satım Akdi,* Ankara 1968, s. 18-19.
Taraf iradeleri ile ânî edimli borç ilişkisinin sona erdirilmesi sözleşmeden dönme beyanı ile gerçekleşmekte ve hükümlerini geçmişe etkili şekilde ortaya çıkarmakta iken, sürekli edimli borç ilişkisi fesih beyanı ile sona ermekte ve hükümleri ileriye etkili şekilde ortaya çıkarmaktadır. Bkz. Öz, T.: *İş Sahibinin Eser Sözleşmesinden Dönmesi – Bayındırlık İşleri Şartnamesinin İlgili Hükümleri İle Birlikte*, İstanbul 1989, s. 12-13; Seliçi, Ö.: *Borçlar Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkisinin Sona Ermesi*, İstanbul 1977, s. 118 vd.; Serozan, R.: *Sözleşmeden Dönme*, Gözden Geçirilmiş B. 2, İstanbul 2007, s. 120. Ayrımın zamanaşımı bakımından önemi hakkında ayrıca bkz. Ertaş, E.: "Sürekli Borç İlişkilerinde (Dauerschuldverhaeltnisse) Zamanaşımı", Prof. Dr. Hakan PEKCANITEZ'e Armağan, DEÜHFD 2015, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 3093 vd. Bu nedenle taşıma sözleşmesinin ânî edimli bir sözleşme mi sürekli edimli bir sözleşme mi olduğunun tespiti gerekir. Doktrinde tartışmalı olan bu hususta taşıma sözleşmesinin sürekli edimli bir sözleşme olduğu yönünde bkz. Serozan, s. 164, dn. 24. Ânî sözleşme olduğu yönündeki görüşler için bkz. Kula, s. 45; Tüzüner, s. 176.
Atabek, taşıyıcının sözleşmeyi feshedebileceğini ifade etmiştir (Atabek, s. 48). Mezkûr hükümde de "*taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir*" ifadesi kullanılarak, fesih terimi tercih edilmiştir. Ancak, her ne kadar taşıma sözleşmesinin sürekli edimli bir sözleşme olduğunu kabul etsek de, bu hâlde taşıyıcı henüz ifa aşamasına geçmediğinden burada fesih değil, teknik anlamda dönmeden bahsetmek daha doğru olacaktır. Keza Türk Borçlar Kanununun alacaklının temerrüdüne ilişkin 110. madde düzenlemesi de bu yöndedir.

[133] Karan, *CMR Şerhi,* s. 127.

[134] İmzanın, borç altına giren kişinin el yazısıyla atılması zorunluluğu Türk Borçlar Kanununun 15. maddesinde genel kural olarak düzenlenmiştir. Mezkûr maddeye göre, güvenli elektronik imza da el yazısı ile atılmış imzanın tüm hukukî sonuçlarını doğurur. İmzanın, "*bağlayıcılık*", "*teyit*", "*uyarı*", "*hüviyeti tespit*", "*aidiyet*" işlevleri hakkında bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 129.

mühür şeklinde ya da basılı olabileceği hüküm altına alınmıştır[135]. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanununun 1526 (2). maddesi uyarınca taşıma senedi, el ile imzanın yanı sıra faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araç ile de düzenlenebilir. Doktrinde *Can*[136] tarafından, Türk Ticaret Kanununun 856 (1). maddesi ile 1526. maddesinin çeliştiği, orijinal taşıma senedi nüshasının el yazısı ile imzalanmadığı durumlarda, düzenlenen senedin geçerliliği hakkında kesin bir görüş bildirmenin mümkün olmadığı ifade edilmiştir. *Adıgüzel*[137] ise, Türk Ticaret Kanununun 1526. maddesinin gerekçesinde yer alan "*İkinci fıkrada birinci fıkrada konulan kuraldan istisna edilen senetler gösterilmiştir. Konişmentonun birinci fıkradan istisna edilmesinde Comite Maritime International'in düzenleme ve tavsiyeleri rol oynamıştır. Diğerleri kıymetli evrak olmadıkları için istisnaya dahil edilmişlerdir*" şeklindeki ifadeyi dikkate alarak Türk Ticaret Kanununun 856. maddesine üstünlük tanımaktadır. Buna göre, Türk Ticaret Kanununun 1526 (2) maddesinin, nüshalar açısından açıklayıcı olarak ele alınması gerektiği ifade edilmektedir[138]. *Seven*'e[139] göre ise, Türk Ticaret Kanununun 856 (1)(c. 3) ile 1526 (2). maddesi arasında çelişki mevcut olup, 856. maddedeki düzenlemenin kaldırılması uygun olacaktır. Nihayet *Karan*[140] ise, zikredilen iki madde arasında çelişki olup olmadığına değinmeksizin, 1526. madde hükmü ile 856. maddede önemli bir değişikliğe gidilerek, ticarî örf adet hâline gelen taşıma senedinin mekanik vasıtalarla düzenlenmesi kuralının açıkça tanındığını belirtmektedir. Bu çerçevede, taşıma

---

[135] *Adıgüzel*, taşıma senedi suretinin ancak mekanik vasıta ile imzalanabileceğini belirtmektedir (Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 97-98). Bu görüşe katılmak mümkün değildir. Zira mekanik vasıta ile geçerli olan bir belgenin ıslak imza ile evleviyetle geçerli olduğu savunulabilir. Ayrıca hükmün lafzi yorumu ile taşıma senedi suretinde mekanik vasıta ile düzenlemeye imkân verildiği sonucuna ulaşılabileceği kanaatindeyiz.

[136] Can, *Eşya Taşıma İşleri,* s. 30.

[137] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 98.

[138] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 98.

[139] Seven, Gönderilen, s. 48, dn. 83. Dolayısıyla bu görüş taraftarının el ile imzanın dışında diğer araçlarla da taşıma senedinin düzenlenmesinin mümkün olması gerektiğini savunduğu söylenebilir. Müellifin, ilgili bölümde TTK m. 856 (2)'ye atıfta bulunsa da yapmış olduğu "*El yazısı ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imza, damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilir*" alıntısı ile 3. fıkrayı kastettiği anlaşılmaktadır.

[140] Karan, *CMR Şerhi,* s. 130.

senedinin imzasının el ile atılmasının yanı sıra, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik araçlarla da atılabilmesi mümkündür[141].

III. TARAFLARI

A) GÖNDEREN

1. Genel Olarak

Gönderen[142], Türk Ticaret Kanununda tanımlanmamıştır. Karayolu Taşıma Kanununun[143] 3. maddesinde yapılan tanıma göre gönderen "*eşyayı taşımacıya teslim eden, gönderileni belirleyen ve taşıma senedini imzalayan kişi*"dir. Doktrinde[144], gönderen farklı şekillerde tanımlanmıştır. Yüksek Mahkeme göndereni "*taşıma*

---

[141] Karan*, CMR Şerhi,* s. 130. *Karan*, elektronik imza yoluyla taşıma senedi düzenlenmesine imkân verilmesi suretiyle elektronik taşıma senedinin hayata geçirilmesine imkân tanınmış olduğunu, böylelikle elektronik ticaret bakımından önemli bir yeniliğin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile hukukumuza dâhil edildiğini ifade etmektedir (Karan*, CMR Şerhi,* s. 133).

[142] Gönderen kavramının iç hukuk ve uluslararası mevzuatta yeknesak şekilde isimlendirilmediği görülmektedir. Örneğin iç hukukta, Türk Ticaret Kanununun deniz ticareti kitabında "*taşıtan*", Karayolu Taşıma Kanununda "*gönderen*", Posta Kanununda hem "*gönderen*" hem de "*gönderici*", Türk Sivil Havacılık Kanununda "*yükleten*", Rumeli Demiryolları Nizamnamesi'nde ise "*mürsil*" kavramlarına yer verilmiştir. Uluslararası mevzuatın resmi çevirilerinde ise gönderen kavramının yerine CMR Konvansiyonunda "*gönderici*", Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kurallarında "*taşıtan*", Montreal Konvansiyonunda "*gönderen*", COTIF/CIM'de ise "*gönderici*" terimleri kullanılmaktadır.

[143] Bkz. 19.07.2003 tarih ve 25173 sayılı Resmî Gazete.

[144] Doktrinde gönderen "*taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafını oluşturan ve bu sözleşmeyi kendi adına yapan kişi*" (Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 19); "*taşıyıcı ile taşıma sözleşmesini kendi adına yapan ve taşıma sözleşmesinin tarafı olan şahıs*" (Gençtürk, *Gecikme*, s. 24); "*taşıma konusu eşyanın taşınması konusunda taşıyıcı ile sözleşme yapan taraf*" (Erdem, E: *CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, Ankara 2013, s. 51); "*ücret ödemesi karşılığında, eşyanın belli bir yere taşınarak teslim edilmesi hususunda, taşıyan ile eşya taşıma sözleşmesi yapan veya adına böyle bir sözleşme yapılan gerçek veya tüzel kişi*" (Asgarov, N.: *Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2012. s. 43); "*taşıma sözleşmesini kendi adına yapan ve eşyayı taşıyıcıya teslim eden kişi*" (Topsoy, F.: *Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri*, Ankara Barosu Dergisi 2014, S. 2, s. 30) şeklinde tanımlanmaktadır. Hemen belirtmek gerekir ki, *Topsoy* yaptığı tanımda taşınma eşyası taşıması sözleşmesinin tarafı olarak gönderen kavramını tanımlamıştır. Bununla birlikte, yapılan bu tanımda gönderen sıfatının kazanılması için eşyayı taşıyıcıya teslim eden kişi ile sözleşmeyi yapan kişinin aynı olması gibi bir anlam ortaya çıkmaktadır. Oysaki ne Türk Ticaret Kanununun "Taşıma İşleri"ni düzenleyen Dördüncü Kitabının Birinci ve İkinci Kısımlarında ne de özel olarak taşınma eşyası taşımasına ilişkin Üçüncü Kısmında gönderen sıfatının kazanılması bakımından eşyanın bizzat sözleşmeyi yapan kişi tarafından teslimi şartı aranmamıştır. Taşınma eşyasının taşınmasının genel karakteristiği gereği, sözleşmeyi yapan kişinin eşyayı teslim eden kişi ile aynı olmasına uygulamada çokça rastlanılabilir. Fakat bu tür sözleşmelerde pek tabiidir ki, eşyanın teslimi sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişiler (eş, alt-üst soy, iş yeri çalışanları vs.) eliyle de gerçekleştirilebilir.

sözleşmesinde taşıyıcının sözleşme yaptığı karşı taraf olup, sözleşme uyarınca eşyanın taşınması kendisine karşı taahhüt olunan ve bunun karşılığında taşıma ücreti ödemekle yükümlü olan kimsedir"[145] şeklinde tanımlamaktadır.

Gönderenin taşıyıcının zilyetliğine bıraktığı eşya üzerindeki kendi zilyetliğinin hukuki sebebi, gönderen sıfatının kazanılması açısından önemli değildir. Başka bir deyişle, gönderenin, taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın maliki olması şart değildir[146]. Örneğin, gönderen eşyayı kira sözleşmesi sebebiyle veya eser sözleşmesi çerçevesinde yüklenici sıfatıyla elinde bulunduran kişi olabileceği gibi, malikin temsilcisi de olabilir. Bu minvalde gönderenin *samanadam* (*Strohman*) olması da önem arz etmez[147].

Öte yandan gönderen taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatını haîz kişi olup, eşyayı taşıyıcıya teslim edecek olan kişidir. Eşyanın gönderen yerine üçüncü bir kişi tarafından taşıyıcıya teslim edilmesi veya araca yüklenmesi gönderen sıfatı açısından önemli değildir. Deniz eşya taşımalarında bulunan "*yükleten*"[148] kavramı kara yolu eşya taşımalarında bulunmadığından, üçüncü kişinin hak ve yükümlülükleri de kara yolu eşya taşımasının konusunu oluşturmamaktadır.

Gönderen, gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişi de olabilir[149]. Gönderen gerçek kişi ise, taşıma sözleşmesinin iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olması sebebiyle, sözleşmenin geçerliliği açısından gönderenin fiil ehliyetinin bulunması gerekir. Ancak yasal temsilcinin izni veya icazeti ile küçük veya kısıtlılar da taşıma sözleşmesinin tarafı olabilirler. Tüzel kişiler de ilgili mevzuat çerçevesinde fiil

---

145 11. HD., 17.02.2016, E. 2015/15089, K. 2016/1656 (Legalbank).

146 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 42; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 29; Asgarov, *Yükle İlgililer*, s. 37. "*Gönderen sıfatının kazanılmasında, taşınacak yükün mülkiyetine sahip olunması da şart değildir. Gönderen, taraf olduğu taşıma sözleşmesine dayanarak gerek kendisine ait bir yükü, gerekse de başkasına ait yükü taşıttırabilir*" 11. HD., 17.02.2016, E. 2015/15089, K. 2016/1656 (Legalbank).

147 BGH, Urt. v. 23.6.1955 -Az. II ZR 348/53 (Bellardita, *Der Absender*, s. 13, dn. 25).

148 Yükleten kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Silahtaroğlu, E. K.: *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi "Yükleten""*, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011, s. 33.

149 Yolcu taşımalarında, yolcu sıfatının, dolayısıyla sözleşmenin bir tarafının her zaman gerçek kişi olduğu yönünde bkz. Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 24.

ehliyetini elde ettiği andan[150] itibaren taşıma sözleşmesi kurabilirler. Belirtmek gerekir ki, adi şirketin tüzel kişiliğinin bulunmaması sebebiyle, adi şirket taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatına sahip olamaz. Adi şirket yöneticisinin sözleşme kurulurken davranışına göre, ya ortakların tümü ya da sadece işlemi yapan kişi sözleşmenin tarafı, gönderen addedilebilir.

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında gönderen "*taşıma sözleşmesinin tarafı olarak taşıyıcının eşya taşıma taahhüdü karşılığında taşıma ücreti ödemeyi üstlenen kişi*" olarak tanımlanabilir.

2. Türleri

a. Genel Olarak

Taşıma sözleşmesinin ilgilileri ile alâkalı olarak mevzuatta ve doktrinde birtakım sınıflandırmaların ve nitelendirmelerin yapıldığı görülmektedir. Yapılan sınıflandırma ve nitelendirmeler, tarafların yükümlükleri ile taraflar arasındaki işlemlere ve anlaşmazlıklara uygulanacak hükümlerin belirlenmesi açısından önemlidir[151].

Buna karşın, gönderenin taşıma sözleşmesinde görünüş şekilleri hakkında mevzuatta ve doktrinde herhangi bir sınıflandırma yer almamaktadır. Çeşitli ihtimaller

---

[150] TMK m. 49'e göre, tüzel kişiler, "*kanuna ve kuruluş belgelerine göre gerekli organlara sahip olmakla, fiil ehliyetini kazanırlar*".

[151] Bunlara taşıyıcı yönünden taşıyıcı (TTK m. 850 (1)) – fiili taşıyıcı (TTK m. 888) – alt taşıyıcı – kısmi taşıyıcı – müteakip (ardışık) taşıyıcı (CMR m. 34, CIM m. 26) ayrımları (Bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 31 vd.; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 110 vd.; Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 24 vd.; Seven, *Taşıma Hukuku*, s. 38 vd.; Yetiş Şamlı, K.: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul 2013, s. 16 vd.); gönderilen yönünden gönderilen – şeklî ve gerçek gönderilen – üçüncü kişi gönderilen – ilk ve son gönderilen ayrımı (Bkz. Seven, *Gönderilen*, s. 30 vd.); taşıma işleri komisyoncusu açısından taşıma işleri komisyoncusu – sonraki komisyoncu (TTK m. 924) – nakliyat ambarı işletmecisi (KTK m. 3) – kargo işletmecisi (KTK m. 3) – taşıma işleri organizatörü (KTY m. 4 (2)(ss)) – lojistik işletmecisi (KTY m. 4 (1)(u)) – taşıma işleri tellâllığı ayrımı (Bkz. Battal, A.: "Yeni Karayolu Taşıma Kanunu ve TTK Kapsamında, Taşıma İşleri Tellallığı Mümkün müdür?", BTHAE XX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2004; Can, M.: "4952 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukukî Esaslar", GÜHFD 2005, C. IX, S. 12, s. 22 vd.; Karan, H.: "Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği", BATİDER 2004, C. XXII, S. 3, sa. 99-129, s. 103 vd.; Özdemir, Komisyoncu, s. 264 vd.; Ülgen, H. / Helvacı, M. / Kendigelen, A. / Kaya, A. / Nomer Ertan, N. F.: *Ticari İşletme Hukuku*, Güncellenmiş B. 4, İstanbul 2015, p. 1633-1634) örnek olarak gösterilebilir.

nazara alındığında, aşağıda yapılan sınıflandırmalar çerçevesinde gönderen sıfatının belirlenmesi mümkün olabilir.

b. Asıl Gönderen - Alt Gönderen

Taşıma sözleşmesi alt taşıma sözleşmesine konu olabilir. Bu hâlde "*asıl taşıma sözleşmesi*" ve "*alt taşıma sözleşmesi*" olarak birden fazla taşıma sözleşmesi ortaya çıkmaktadır. Asıl taşıma sözleşmesi yukarıda[152] tanımına yer verilen gönderen ile taşıyıcı arasındaki ilk taşıma sözleşmesini ifade eder. Alt taşıma sözleşmesi ise "*(asıl) taşıma sözleşmesi ile üstlenilen eşyayı bir yerden başka bir yere taşıma ediminin ifasının üstlenildiği diğer taşıma sözleşmesi*" olarak tanımlanabilir[153]. Bu durumda ilk taşıma sözleşmesinin göndereni "*asıl gönderen*", taşıyıcısı ise, alt taşıma sözleşmesinde "*alt gönderen*" sıfatını kazanır. Alt gönderenin bu sıfatı kazanması açısından yeni taşıma sözleşmesini yaparken yetkisinin bulunup bulunmadığı önem taşımaz.

Alt gönderen, kendisinin taraf olduğu ilk taşıma sözleşmesinde "*taşıyıcı*" sıfatına sahip iken, herhangi bir nedenle, bir üçüncü kişi ile eşya taşıma sözleşmesi kurmaktadır. Böylelikle alt gönderenin iki farklı sıfatı aynı anda taşıdığı görülmektedir: Asıl gönderene karşı "*taşıyıcı*", alt taşıyıcıya karşı "*alt gönderen*". Dolayısıyla alt gönderenin hak ve yükümlülükleri her iki taşıma sözleşmesinde taşıdığı sıfata bağlı olarak ayrı ayrı doğmaktadır. Alt gönderen, asıl gönderenin kendisine asıl taşıma sözleşmesinde sağlamış olduğu bilgiler ile vermiş olduğu belgeler çerçevesinde alt taşıma sözleşmesindeki yükümlülüklerini yerine getirmektedir. Ancak aşağıda[154] inceleneceği üzere Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderenin sorumluluğunda kusur unsuru aranmadığından, alt gönderenin alt taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğunda asıl gönderenin kendisine bu bilgi ve belgeleri sağlamamasına dayanması mümkün değildir.

---

[152] Bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, A.

[153] Doktrinde yapılan alt taşıma sözleşmesi tanımları için bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 59; Karan, H.: *Law on International Carriage of Goods*, B. 3, Ankara 2013, s. 39; Seven, *Gönderilen*, s. 35.

[154] Bkz. aşağıda İkinci Bölüm, I, E.

c. Tüketici Gönderen

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunundan farklı olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, mehaz Alman Ticaret Kanununu da dikkate alarak gönderenin tüketici sıfatına sahip olmasına sonuç bağlamıştır. Gönderen, sözleşmeyi ticari veya mesleki faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapıyorsa "*tüketici*" sıfatını kazanır (TTK m. 864 (4), m. 901 (1); TKHK m. 3 (1)(k)). Gönderen hem genel eşya taşıma sözleşmelerinde hem de taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde söz konusu olabilir.

Taşıma sözleşmesinin bir tarafı tüketici gönderen ise, bu kişi taşıyıcıya karşı ancak kusuru hâlinde Türk Ticaret Kanununun 864 (1) ve (2). maddelerine göre, zarar ve giderlerden sınırlı olarak sorumlu olur (TTK m. 864 (4)). Dolayısıyla gönderenin tüketici sıfatının belirlenmesi, onun sorumluluğunun hukukî niteliği ve sınırı bakımından önem arz eder.

Türk Ticaret Kanununun 864 (5). maddesinde tüketici, "*sözleşmeyi ticari veya meslekî faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapan bir gerçek veya tüzel kişi*" şeklinde tanımlanmıştır[155]. 6102 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği dönemde yürürlükte olan 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun[156] 3 (1)(e) maddesinde tüketici, "*bir mal veya hizmeti ticari veya mesleki olmayan amaçlarla edinen, kullanan veya yararlanan gerçek ya da tüzel kişi*" olarak tanımlanmıştır. 07.11.2013 tarih ve 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun[157] ile düzenlenmiş ve 3 (k) maddesinde tanımlanmıştır. Mezkûr hükümde yer alan tanımda tüketici "*ticari veya meslekî olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiyi*" ifade etmektedir. Gerek mülga 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun tanımı gerekse mer'i 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun tanımı, Türk Ticaret Kanununda verilen tanımla uyum içerisindedir[158]. Hâl böyle iken, Türk Ticaret

---

[155] TTK m. 864'ün mehazını teşkil eden § 414 HGB'nin ilk hâlinde sadece gerçek kişileri tüketici sayan bir tüketici tanımına yer verilmiştir. Ancak 29.06.2000 tarihinde bu tanımı içeren 4. fıkra § 414 HGB'den çıkarılmıştır. Böylelikle Alman hukukunda tüketici tanımı § 13 BGB çerçevesinde tespit edilmektedir.

[156] 08.03.1995 tarih ve 22221 sayılı Resmî Gazete.

[157] 28.11.2013 tarih ve 28835 sayılı Resmî Gazete.

[158] 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun ile Türk Ticaret Kanununun ahenk içinde olduğu (Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 50-51) ve iki hüküm arasında bir farkın bulunmadığı (Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 87) doktrinde ifade edilmiştir. *Adıgüzel*, iki hüküm arasında fark olmadığını

Kanununun 864 (5). maddesinde Tüketicinin Korunması Hakkında Kanundan ayrık bir düzenlemeye yer vermeksizin tüketici tanımının yapılmış olmasının gereksiz bir tekrar olduğu ifade edilebilir[159].

Gönderenin tüketici sıfatından bahsedebilmek için, gerçek veya tüzel kişinin[160] taşıma sözleşmesini ticarî veya meslekî olmayan amaçlarla yapmış olması gerekir. Bu bakımından, Türk Ticaret Kanununun 19 (1)(c. 2). maddesi çerçevesinde, ticari işletmesi ile ilgili olmayan bir taşıma sözleşmesinde gönderen sıfatını haiz gerçek kişi tacir, 864 (5). maddesi anlamında[161] tüketici sayılır. Örneğin, üniversitede öğrenim gören çocuğuna kargo ile hediye kıyafet gönderen tacirin bu işlemi ticari işletmesi ile ilgili olmadığından, gönderen konumundaki tacirin bu işlem bakımından tüketici sıfatı bulunmaktadır. İspat yükü, tüketici sıfatıyla taşıma sözleşmesinin tarafı olduğunu iddia eden tacirin üzerindedir[162]. Bununla birlikte, Kanunda yalnızca gerçek kişi tacirler istisna tuttulduğundan, adi iş sahası bulunmadığı kabul edilen tüzel kişi tacir olan ticaret şirketlerinin taşıma sözleşmelerinde gönderenin tüketici sıfatını haiz

belirtmekle birlikte, tüketici kavramının özel kanun olan TKHK m. 3 (1)(k) çerçevesinde anlaşılması gerektiğini ifade etmektedir (Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 87).

159 Kaldı ki, ileride Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda tüketici tanımının değişmesi hâlinde, Türk Ticaret Kanununda yapılan tanım ile farklılıkların oluşmasına sebebiyet verilebilir. Bu durum da hükümler arasında ikilik yaratabilir. Bu nedenle mehaz Alman Ticaret Kanununda olduğu gibi, tüketici tanımının Türk Ticaret Kanunundan çıkartılması ve bu hususun tüketici mevzuatına bırakılması faydalı olur.

160 Mehaz Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafının ilk hâlinde olduğu gibi, Türk Ticaret Kanununun tasarı aşamasında da 864 (5). maddesinde tüketici tanımı sadece gerçek kişileri kapsamaktaydı. Adalet Komisyonunda 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun tüketici tanımı ile birlik sağlanması ve taşıma hukukunda gönderenin tüketici olabileceği hususları göz önünde bulundurularak tanımda tüzel kişiye de yer verilmiştir (TTK m. 864 gerekçesi). Alman hukukunda yalnızca "*gerçek kişiler*" (*natürliche Person*) tüketici kabul edilmiştir, "*tüzel kişiler*" (*juristische Person*) tüketici tanımının kapsamına alınmamıştır. Gerçekten, § 13 BGB'ye göre, "*tüketici*" (Verbraucher), "*ticarî ve bağımsız meslekî faaliyeti şeklinde değerlendirilemeyecek bir amaçla hukuki işlemde bulunan her gerçek kişi*" olarak tanımlanmıştır. 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun tasarı aşamasında da Alman Medeni Kanununda olduğu gibi tüzel kişilerin tüketici kapsamı dışında tutulduğu yönünde bkz. Akçaal, M. / Uyumaz, A.: "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Bazı Hükümlerine (m. 1-16) İlişkin Bir İnceleme", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C. 4, S. 2, s. 244. Mezkûr Kanunun kamu ve özel hukuk tüm tüzel kişileri kapsayacak nitelikte düzenleme getirmesinin yerinde olmadığı, sadece kazanç paylaşma amacı gütmeyen özel hukuk tüzel kişilerinin tüketici olarak belirtilmesi gerektiği yönünde değerlendirme için ayrıca bkz. Akçaal / Uyumaz, s. 245-247.

161 Aynı zamanda TKHK m. 3 (1)(k) anlamında.

162 Koller, *Kommentar*, § 414 HGB, Rn. 21.

olmaları mümkün değildir[163]. Ticaret şirketi dışında kalan tüzel kişi tacirlerin tüketici sıfatını haiz olup olmadıkları hususu ise doktrinde[164] tartışmalıdır.

Taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde gönderen çoğunlukla tüketici sıfatını haizdir. Ancak, gerçek kişi tacirin işyerinin taşınması amacıyla yapılan taşınma eşyası taşıma sözleşmesinde tacirin yaptığı sözleşme ticarî işletmesi ile ilgili bulunduğundan (TTK m. 19 (1)(c. 2)), bu kişi tüketici sıfatını haiz değildir. Keza tüzel kişi tacirin taşınma eşyası taşıma sözleşmesinde gönderen konumunda bulunduğu durumlarda yine gönderenin tüketici sıfatı söz konusu olmayacaktır (TTK m. 19 (1), 864 (5); TKHK m. 3 (1)(k)). Tüketici sıfatını haiz gönderenin sorumluluğu ile ilgili hususlar aşağıda[165] ayrı bir başlık altında ele alınacaktır.

---

[163] Ticaret şirketlerinin tüketici sıfatının bulunmadığı yönünde ayrıca bkz. Biçer, L.: *6502 sayılı TKHK'nın Ticari İşe ve Ticari Davaya Etkisi (I)*, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım, Ankara 2016, s. 45; Zevkliler, A. / Aydoğdu, M.: Tüketicinin Korunması Hukuku – Açıklamalı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, B. 3, Ankara 2004, s. 81. Tüzel kişi tacirlerin bütün faaliyetlerinin tüketiciye ilişkin koruma faaliyetleri dışında bırakılamayacağı doktrinde ifade edilmiştir. Bu görüşe göre, tüzel kişi tacirin ticarî işletmesi ile ilgili ancak ticaretinin aslî gereklerinden olmayan, başka bir deyişle arızî nitelikteki ilişkilerinde tacir sıfatı bir kenara bırakılarak, tüketici korumasından yararlandırılmalıdır. Bu hususta bkz. Battal, A.: *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Yönünden Tacirlerin Tüketici Sıfatı*, Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, Ankara 1998, s. 322.

[164] *Bozer / Göle*, bir ayrıma gitmeksizin tüzel kişi tacirlerin yaptıkları bütün fiil veya işlemlerin ticari iş niteliğinde olduğunu belirtmiştir. Müelliflere göre, "*…ikinci ölçüt değerlendirilirken Türk Ticaret Kanununun 19/1. Fıkrasında yer alan tacirin borçlarının ticari nitelikte olduğuna ilişkin 'Ticari İş Karinesi' de göz önünde bulundurulmalıdır. Söz konusu 1. Fıkraya göre, bir tacirin borçlarının ticari olması asıldır. Bu husus, tüzel kişi tacirler açısından 'kesin karine' niteliğindedir*" (Bozer / Göle, s. 55), "*…tüzel kişi tacirlerin özel hayatları olmadığından ve olamayacağından bu tüzel kişilerin adi nitelikte bir işlem veya fiilleri söz konusu olamaz; yaptıkları bütün fiil veya işlemleri ticari iş niteliğindedir*" (Bozer / Göle, s. 89). *Karayalçın* ise, özel hukuk tüzel kişisi ve kamu hukuku tüzel kişisi şeklinde bir ayrım yapmaktadır. Müellife göre, "*tacir hükmî şahısların muameleleri ticarî iş sayılır. Ancak amme hükmî şahısları tarafından kurulan ve tacir sayılan işletmelerin idare hukuku hükümlerine tâbi faaliyetleri tabiatiyle müstesnadır*". Dolayısıyla ticari işletme işleten kamu tüzel kişilerinin tüm hukuki işlemleri ticarî nitelikte değildir (Karayalçın, Y.: Ticaret Hukuku – I. Giriş ve Ticarî İşletme, B. 3, Ankara 1968, s. 218). *Birsel*, "*yapılan muamele örneğin, ticarî işletme işleten derneğin, ticarî işletmesi ile ilgisi ise ticarîdir. Bizzat dernek faaliyeti ile ilgili ise adî niteliktedir*" diyerek, Türk Ticaret Kanununun 3. maddesindeki ticarî iş, adî iş ayrımına dönmek gerektiğini belirtmektedir (Birsel, M. T.: Ticari İşletme Hukuku, C. I, İzmir 1970, s. 155). *Battal*, *Birsel*'in görüşünü bir adım öteye taşıyarak, yapılan işlemin işletmeyle ilgisine değil, amacına bakılmasını ifade etmektedir. Müellife göre, "*Tüzel kişi tacirlerin taraf oldukları ilişkilerin ticari işletmeleri veya ticarî faaliyetleri ile ilgili olduğu hâllerde de bir ayrıma gitmek gerekecektir. Bu ayrımda TÜKETİMİN AMACININ İKTİSADÎ FAALİYET İLE İLGİSİ bir ölçü olarak kullanılmalıdır*". Dolayısıyla müellife göre, bir inşaat şirketinin işletmesi için bilgisayar satın alması, işletmesi için arızî bir ihtiyaç sonucu olup, rutin bir işlem sayılmayacağından, bu işlem için inşaat şirketi tüketici sayılmalıdır (Battal, Tüketici, s. 329).

[165] Bkz. aşağıda Üçüncü Bölüm, III.

d. Hükmî Gönderen

Gönderenin taşıyıcıya karşı emir, talimat ve tasarruf hakları Türk Ticaret Kanununun 868. maddesinde düzenlenmiştir. Bu haklardan biri "*eşyanın başka bir gönderilene teslim edilmesini isteme*" şeklinde tasarrufta bulunmadır (TTK m. 868 (1)). Gönderenin bu hakkını kullanmasından sonra, taşıma veya teslim engeli ortaya çıkarsa, Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesinin uygulanmasında, gönderilen gönderenin, üçüncü kişi de gönderilenin yerini alır (TTK m. 869 (2)). Bu ihtimalde gönderenin yerini alan gönderileni "*hükmî gönderen*" şeklinde adlandırmak mümkündür.

Hükmî gönderen, gönderenin tüm hak ve yükümlülüklerine sahip değildir. Türk Ticaret Kanununun 869 (2). maddesinde sadece özel bir hâlin gerçekleşmesi durumunda, bu hâle özgü olmak üzere talimat hakkının hükmî gönderende bulunduğu düzenlenmektedir[166]. Bahse konu özel hâl ise, gönderenin, 868. madde gereğince sahip olduğu tasarruf yetkisine dayanarak eşyanın üçüncü bir kişiye teslim edilmesi talimatını vermesinden sonra, taşıma veya teslim engeli ortaya çıkarsa, 869 (1). maddenin uygulamasında, gönderilen gönderenin, üçüncü kişi de gönderilenin yerini almasıdır. Görüldüğü üzere, hükmî gönderene ilişkin Türk Ticaret Kanunundaki bu düzenleme birden fazla ihtimalin ortaya çıktığı istisnaî bir durumu düzenlemektedir.

Hükmî gönderenin sadece talimat hakkının kullanılması bakımından yetkisinin bulunması sebebiyle, asıl gönderenin bu ânâ kadar gereği gibi yerine getirmemiş olduğu yükümlülükler nedeniyle Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi çerçevesinde sorumlu tutulması mümkün değildir. Bir başka deyişle, her ne kadar Kanunun 869 (2). maddesinde gönderilen gönderenin yerini alır dese de, buradaki sıfat değişikliği yalnızca taşıma veya teslim engelinin ortaya çıkması sebebiyle verilmesi gereken talimatın yerine getirilmesi ile alâkalı olup, mezkûr hüküm ile asıl gönderenin taşıma veya teslim engelinden önceki davranışlarından hükmî gönderen sorumluluk altına girmemektedir. Bununla birlikte, hükmî gönderenin 869 (1). maddenin uygulanması bakımından vermiş olduğu talimatların Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi

[166] TTK m. 869 gerekçesi.

kapsamında değerlendirilebileceğini söylemek mümkündür. Örneğin, ortaya çıkan taşıma engeli neticesinde hükmî gönderenin taşıyıcıya vermiş olduğu refakat belgelerinin yanlış olması sebebiyle meydana gelen zarardan hükmî gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864. maddesine göre sorumlu tutulması söz konusu olabilir. Keza, hükmî gönderenin taşıyıcıya karşı kusur sorumluluğunu ortaya çıkaracak bir talimat vermiş olması da pekâlâ mümkündür.

Gönderenin hükmî olarak belirlendiği bir başka durum ise, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye dayanılarak çıkarılan Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelikte[167] düzenlenmiştir. Mezkûr Yönetmelik, uluslararası taşımalarda kara yolunda seyreden yabancı plakalı araçların yüklenmesine ilişkin ölçü ve usullere uyulmadığı takdirde aracı "*işleten*"in[168] gönderen sayılacağından bahsetmiştir. Gerçekten de Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmeliğin 6 (9). maddesine göre, "*Uluslararası taşımalarda yabancı plakalı araçların birinci fıkrada[169] belirtilen kuralları ihlal etmeleri hâlinde;*

[167] Mezkûr Yönetmelik çalışmamızın bundan sonraki kısımlarında Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmelik kısaltması ile anılacaktır.

[168] Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmeliğin 4 (1)(ı) maddesine göre işleten, "*Denetlenen araç 11/6/2009 tarihli ve 27255 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında bir yetki belgesine kayıtlı ise yetki belgesi sahibi olan; kayıtlı değilse araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan gerçek veya tüzel kişiyi veya başka bir kişinin aracını kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat eden kişiyi*" ifade eder.

[169] Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmeliğin 6 (1) maddesi şöyledir: "*Karayollarında seyreden araçların yüklenmesine ilişkin ölçü ve usuller aşağıda belirtilmiştir. a) Taşıma sınırı üstünde yolcu taşınamaz. b) Taşıtların tescil belgelerinde belirtilen azami yüklü ağırlıklar aşılamaz, bu ağırlıklar aşılmamış olsa bile azami dingil ağırlıkları aşılacak şekilde yükleme yapılamaz. c) Karayolu yapısı ve kapasitesi ile trafik güvenliği bakımından tehlikeli olabilecek tarzda yükleme yapılamaz. ç) Tehlikeli ve zararlı maddeler, gerekli izin ve tedbirler alınmadan taşınamaz. d) Ağırlık ve boyutları bakımından taşınması özel izne bağlı olan eşyalar gerekli izin alınmadan taşınamaz. e) Gabari dışı yük yüklenemez, taşınan yük üzerine veya araç dışına yolcu bindirilemez. f) Karayoluna değecek, düşecek, dökülecek, saçılacak, sızacak, akacak, kayacak, gürültü çıkaracak şekilde yükleme yapılamaz. g) Her çeşit yolda ve yolun her eğiminde, aracın ve yükün dengesini bozacak, yoldaki bir şeye takılacak ve sivri çıkıntılar hasıl edecek şekilde yükleme yapılamaz. ğ) Sürücünün görüşüne engel olacak, aracın sürme güvenliğini bozacak ve tescil plakaları, ayırım işaretleri, dur ve dönüş ışıkları ile yansıtıcıları örtecek şekilde yükleme yapılamaz. h) Aracın boyunu önden 1 metre, arkadan 2 metre aşacak, kasanın sağ ve sol yanından taşacak şekilde yükleme yapılamaz. ı) Çeken ve çekilen araçlarla ilgili şartlar ve tedbirler yerine getirilmeden araçlar çekilemez. i) Ağırlık ve boyut kontrol mahallerinde işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına uyulması zorunludur*".

aracın işleteni aynı zamanda gönderen kabul edilerek idari para cezası karar tutanağı buna göre düzenlenir ve verilen idari para cezalarının ilgili mercilere ödenmesi sağlandıktan sonra bu araçların yola devam etmelerine izin verilir". Belirtmek gerekir ki, hüküm idare hukuku alanında bir düzenleme getirmektedir. Mezkûr hükmün özel hukuk taşıma sözleşmesi ve taraflarına bir etkisi bulunmadığından, Türk Ticaret Kanununun gönderenin sorumluluğuna ilişkin hükümlerini bu çerçevede uygulama imkânı da yoktur.

e. Taşınma Eşyası Göndereni

Gönderen, genel eşya taşımasının tarafı olabileceği gibi, taşınma eşyası taşıma sözleşmesinin tarafı da olabilir. Taşınma eşyası taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderenin hak ve yükümlülükleri, genel eşya taşımasından farklıdır. Bu farklılık gönderenin sorumluluk hâllerinin değişmesine ve ayrıca sorumluluk sınırının hesaplanması yöntemine de etki etmektedir.

Gönderenin yükümlülüklerinden bazıları taşınma eşyası göndereni için öngörülmemiş veya hafifletilmiştir. Bunlara gönderenin taşıma senedi düzenleme yükümlülüğünün (TTK m. 856, 857) taşınma eşyası göndereni için öngörülmemiş olması (TTK m. 896 (1)) ve gönderenin tehlikeli eşya hakkında ayrıntılı ve yazılı bildirimde bulunma yükümlülüğünün (TTK m. 861 (1)) taşınma eşyası göndereninin tehlikeli eşya hakkında genel ve şekle bağlı olmayan bildirim yükümlülüğünün bulunması (TTK m. 896 (2)) örnek olarak gösterilebilir.

Taşınma eşyası göndereni tüketici sıfatına sahip olabilir. Bu durum, genel eşya taşıma sözleşmesinden farklı yükümlülükler ortaya çıkarmaktadır. Örneğin eşyanın ambalajlanması ve işaretlenmesi yükümlülüğü, kural olarak, taşınma eşyası taşımalarında da genel eşya taşımasında olduğu gibi gönderene ait iken (TTK m. 862), tüketici sıfatını haiz gönderenin böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır (TTK m. 895 (2)).

3. Gönderenin Yardımcıları

Gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini bizzat yerine getirmesi şart değildir. Hatta çoğu defa bu husus mümkün de değildir. Gerçek kişi gönderenin onlarca veya yüzlerce paketten mütevellit bir eşya topluluğunu tek başına paketlemesi ve taşıma aracına yüklemesi hayatın olağan akışına aykırıdır. Bu nedenle gönderenin yükümlülüklerini yerine getirirken üçüncü kişilerin yardımından yararlanması söz konusudur. Keza, tüzel kişi gönderen de her zaman bir gerçek kişi eliyle yükümlülüklerini yerine getirecektir. Bu olasılık kanun koyucu tarafından sadece taşıyıcı bakımından ele alınarak Türk Ticaret Kanununun 879. maddesinde[170] taşıyıcının yardımcıların kusurundan sorumlu olması şeklinde düzenlenmiştir. Ancak Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinin 885 ilâ 887. maddelerine yaptığı yollama ve 886. maddesinin de atfı ile Kanunun 879. maddesinin kıyas yoluyla gönderen hakkında uygulanmasına imkân tanımıştır.

Türk Ticaret Kanununun 879. maddesinde yardımcı kişiler iki grupta düzenlenmiştir. Bunlardan ilki, gönderenin (ve taşıyıcının) kendi adamlarıdır. Gönderenin kendi adamları kavramına öncelikle gönderene bir hizmet sözleşmesine dayanarak sürekli biçimde bağlı olarak çalışan kişiler (*servants*) girer[171]. Bunun yanı sıra, Türk Borçlar Kanununun 40. maddesi veya özel hükümler[172] çerçevesinde akdî temsilci[173] olan kişi (*agents*) de gönderenin adamıdır. İkinci grubu ise gönderenin (ve

---

[170] Madde gerekçesinde hükmün kaynağının CMR Konvansiyonunun 3. maddesi olduğu belirtilmiştir: "*Yardımcıların kusurundan doğan sorumluluğu düzenleyen bu madde, CMR'nin 3 üncü maddesinden aynen alınmıştır; hükme tekabül eden bir düzenleme 1998 tarihli Reform Kanunu ile değişik Alm.TK.'nın 428 inci paragrafında yer almaktadır. Bu hüküm, çağdaş taşıma hukukunu düzenleyen milletlerarası sözleşmelerde kabul edilen genel ilkelerle uyumludur ve Tasarının 929 uncu maddesinde, taşıma işleri yüklenicisinin sorumluluğu bakımından da aynen kabul edilmiştir*" (TTK m. 879 gerekçesi). Her ne kadar gerekçede maddenin CMR Konvansiyonunun 3. maddesinden aynen alındığından bahsedilse de yardımcıların sayımı konusunda biçimsel bir farklılık olduğu görülmektedir. CMR Konvansiyonunun 3. maddesinde, taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu üç grup sayılmaktadır: "*servants*" (*taşıyıcının çalıştırdığı kişiler*), "*agents*" (taşıyıcının temsilcisi) ve "*any other persons of whose serviceses he makes us efor the performence of the carriage*" (taşımanın gerçekleştirilmesi için hizmetlerinden yararlandığı kişiler). Bu hususta bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 105. Buna karşılık Türk Ticaret Kanununda "*servants* ve "*agents*" kavramlarını karşılayacak şekilde "*taşıyıcının adamları*" kavramının kullanıldığı görülmektedir.

[171] Taşıyıcı bakımından bkz. Adıgüzel, *Sorumluluk*, s. 131; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 96; Karan*, CMR Şerhi,* s. 105.

[172] Örneğin ticari temsilciye ilişkin TBK m. 547 vd.

[173] Adıgüzel, *Sorumluluk*, s. 132.

taşıyıcının) taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler oluşturur. Bu kişiler, gönderenle sürekli bir ilişki içinde olmaksızın yapılan taşıma özelinde münferiden yardımından yararlanılan kişilerdir[174]. Örneğin eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınacağı yer gönderene ait olmayan bir depo ise, depo sahibi ve onun çalışanları gönderenin yararlandığı kişiler olarak telakki olunur[175].

4. Taşıma Sözleşmesinin İlgilisi Olarak Gönderilen

Taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olmakla birlikte, genellikle, üçlü bir ilişkiye vücut verir: Gönderen, taşıyıcı ve gönderilen. Ancak, gönderilen bir taşıma sözleşmesinde taraf sıfatını haiz değildir. Gönderilen, taşıma sözleşmesinin ilgilisi konumundadır. Buna göre, gönderilen doğrudan taşıma sözleşmesinden doğan hak ve borçlara sahip olmamakta, sözleşmede aksi kararlaştırıldığı takdirde ya da varma yerine ulaşan eşyanın teslimini talep etmekle birtakım hak ve borçlara sahip olmaktadır (TTK m. 871).

Gönderilen[176], Türk Ticaret Kanununda tanımlanmamıştır. Karayolu Taşıma Kanununun 3. maddesinde ise gönderilen, "*sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi ve taşıma senedinde belirtilen eşyanın teslim edileceği kişi*" şeklinde tanımlanmıştır. Uluslararası mevzuatta da gönderilenin tanımına yer verilmiştir. Rotterdam Kurallarının 1 (11). maddesine göre gönderilen (alıcı), "*bir taşıma sözleşmesi veya bir taşıma belgesi yahut da bir elektronik nakliye kaydı çerçevesinde yükleri teslim almaya yetkili kişi*" anlamına gelir. Hamburg Kurallarının 1 (4). maddesinde ise gönderilen, "*eşyayı teslim almaya yetkili kişi*" olarak tanımlanmıştır.

Doktrinde de Hamburg Kurallarındaki tanımlamanın benimsendiği[177] veya benzer tanımların[178] yapıldığı görülmektedir. Gönderilen, "*varma yerinde eşyayı*

---

[174] Adıgüzel, *Sorumluluk*, s. 133; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 97; Karan, *CMR Şerhi,* s. 105.
[175] Adıgüzel, *Sorumluluk*, s. 133; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 97.
[176] Türk Ticaret Kanununda "*gönderilen*" yerine "*alıcı*" kavramına da yer verilmiştir (Örneğin TTK m. 868 (1)). Yine Rotterdam Kurallarında "*alıcı*" kavramı tercih edilmiştir (Örneğin Rotterdam Kuralları m. 1 (11)).
[177] Gençtürk, *Gecikme*, s. 34.
[178] Seven, *Gönderilen*, s. 29.

kendi adına teslim alacak olan gerçek veya tüzel kişi" şeklinde tanımlanmaktadır[179]. Eşyanın teslimini talep hakkı gönderilenin belirlenmesinden ziyade, taşıma sözleşmesinin tam üçüncü kişi lehine sözleşme niteliğiyle alakalıdır. Bu nedenle doktrinde yapılan tanımların gönderileni tanımlamak için yeterli olmadığı söylenebilir. Gönderilenin tespitinde, taşıyıcının eşyayı teslimi ile borcundan kurtulması esas unsurdur. Gönderileni "*taşıyıcının taşıma sözleşmesi uyarınca eşyayı teslim ederek taşıma borcundan kurtulduğu üçüncü kişi*" olarak tanımlamak mümkündür[180].

Gönderilen, taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları arasında yer almadığından[181], taşıma sözleşmesinde gönderilen tayin edilmeyebilir. Keza taşıma işinin somut özelliği gereği eşyayı teslim alacak kişi de gösterilmeyebilir. Örneğin, bazı maddelerin atık olarak bir yere bırakılmasını içeren taşıma sözleşmeleri bu şekildedir[182]. Gönderilen taşıma sözleşmesinin kurulması veya ifası sırasında da tayin edilebilir[183]. Ayrıca gönderen, taşıma sözleşmesi ile belirlediği gönderileni değiştirme yetkisine de sahiptir[184] (TTK m. 868 (1)). Keza gönderilen de tasarruf yetkisine dayanarak, bir başkasını gönderilen[185] olarak belirleyebilir; ancak bu kişi başka bir kimseyi gönderilen olarak tayin edemez (TTK m. 868 (3))[186].

---

[179] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 41; Seven, *Gönderilen*, s. 29. Gönderilenin farklı açılardan tabi tutulduğu ayrımlar bakımından açıklamalar için ayrıca bkz. Seven, *Gönderilen*, s. 30 vd.

[180] Ayrıca bkz. Karan, *International Carriage*, s. 59.

[181] Seven, *Gönderilen*, s. 40.

[182] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 41; Gençtürk, *Gecikme*, s. 34; Seven, *Gönderilen*, s. 40.

[183] Gönderilenin sözleşmeyle veya sonradan emir, talimat ve tasarruf ile belirlenmediği durumlarda, bir görüşe göre, gönderen aynı zamanda gönderilen sıfatına sahip olur (Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 26; Ülgen, *Uluslararası Taşıma,* s. 13). Diğer bir görüşe göre ise, gönderilen taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları arasında yer almadığından, taşıma sözleşmesinde gönderilenin belirlenmemiş olması hâlinde, gönderenin farazî olarak gönderilen sıfatına sahip olmasına lüzum yoktur (Seven, *Gönderilen,* s. 41).

[184] Ancak bu yetki sınırsız değildir. Gönderenin, gönderileni değiştirme yetkisi TTK m. 868'de gönderenin emir, talimat ve tasarrufları arasında düzenlenmiştir. Gönderenin emir, talimat ve tasarruf yetkisi TTK m. 868 (2)'ne göre, eşyanın teslim yerine ulaşması ile sona erer. Bu andan itibaren emir, talimat ve tasarruf yetkisi (hükümde açıkça belirtmemiş olsa da gönderilenin eşyayı kabul etmiş olması hâlinde) gönderilene ait olur.

[185] Bu şekilde tayin olunan gönderilen doktrinde "*son gönderilen*" (Seven, *Gönderilen,* s. 35) ve "*şeklen gönderilen*" (Adıgüzel, *Taşıma Hukuku,* s. 41) olarak isimlendirilmektedir.

[186] *Karan*, TTK m. 868 (3)'ün kaynağını teşkil eden CMR Konvansiyonu m. 12 (4)'deki benzer hükmün düzenlenmesindeki en önemli sebebin, taşıma senedine (sevk mektubuna) kıymetli evrak niteliği kazandırmak istenmemesi olduğunu belirtmektedir (Karan, *CMR Şerhi*, s. 222).

B) TAŞIYICI

1. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanununun 850 (1). maddesine göre taşıyıcı[187] (*Frachtführer*), "*taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir*". Karayolu Taşıma Kanununda ise taşıyıcı (taşımacı), "*yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişi*" olarak tanımlanmıştır. Gönderen ile eşya taşıma sözleşmesini yapmış ve sözleşmenin tarafı konumunda yer alan bu taşıyıcıya "*akdî taşıyıcıyı*" (*vertragliche Befördер, contracting carrier*)[188] denir.

Türk Ticaret Kanununun 850 (3).[189] maddesinde taşıma işlerinin ticarî işletme faaliyeti olduğu düzenlenmiştir[190]. Keza Türk Ticaret Kanununun 863 (1), 865 (3) ve 868 (1). maddelerinde taşıyıcının işletmesinin güvenliğine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Buna karşın Türk Ticaret Kanununun 851. maddesinde, taşıma işlerine ilişkin hükümlerin, eşya veya yolcu taşımayı arızî şekilde üstlenen kişilere de uygun düştüğü ölçüde uygulanacağı düzenlenmiştir. 6762 sayılı Kanun döneminde ise, "*Eşya ve yolcu taşımayı arızî olarak taahhüt eden kimse hakkında bu kısım hükümleri tatbik olunur*" (m. 763) ifadesi ile arızî taşımalara taşıma hukukuna ilişkin hükümlerin bir şart aranmadan uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler, taşıyıcı sıfatının kazanılması açısından ticarî işletmenin varlığı, dolayısıyla da tacir sıfatının

---

[187] Gönderen kavramında olduğu gibi taşıyıcı hakkında da mevzuatta bir kavram birliği bulunmamaktadır. Gerçekten taşıyıcı, iç hukuk bakımından Türk Ticaret Kanununun deniz ticareti kitabında "*taşıyan*", Karayolu Taşıma Kanununda ise "*taşımacı*" olarak karşımıza çıkmaktadır. CMR Konvansiyonunun resmi çevirisinde taşıyıcının yerine "*taşımacı*" terimi tercih edilirken, Birleşmiş Milletler Yüklerin (Eşyaların) Uluslararası Karma Taşınmasına Dair Konvansiyonda ise, multimodal "*taşıma operatörü*" tercih edilmiştir.

[188] Akkurt, s. 113; Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 24; Karan, *International Carriage*, s. 47.

[189] Madde gerekçesinde, fıkranın Alman Ticaret Kanununun § 857 III paragrafından esinlenerek kaleme alındığı belirtilmiştir.

[190] Doktrinde TTK m. 850 (3)'ün neyi ifade etmek istediğini belirlemenin mümkün olmadığı yönünde eleştiri için bkz. Arkan, S.: *Ticarî İşletme Hukuku*, Son Değişiklere Göre Hazırlanmış ve Genişletilmiş B. 24, Ankara 2018, s. 20. Benzer bir hüküm TTK m. 917 (2)'de taşıma işleri komisyonculuğu hakkında da düzenlenmiştir. CMR Konvansiyonuna tabi taşımaların ticari işletme faaliyeti çerçevesinde taşıma işini üstlenen taşıyıcılarla sınırlandırılması yönünde teklifin reddedildiğine ilişkin bkz. Clarke, p. 10, dn. 36.

bulunmasının şart olup olmadığı sorusunu akla getirmektedir. Doktrinde ise bu hususta farklı görüşler ileri sürülmüştür.

Bir görüşe[191] göre, devamlılık söz konusu fakat faaliyet ticarî işletme hacim ve kapsamında değilse, yine de taşıma işlerine ilişkin Dördüncü Kitap hükümleri uygulanır. Bu durumda bir ticarî işletme mevcut olmadığı için taşıma işini yerine getiren kişi tacir sıfatını kazanamaz[192]. Türk Ticaret Kanununun 850 (3). maddesinin düzenlenme gayesi, taşıma faaliyetini gerçekleştiren ancak ticarî işletme kapasitesine sahip olmayan işletme bakımından, taşıma hukukuna ilişkin hükümleri doğrudan uygulamaktır[193].

İkinci görüşe[194] göre ise, Türk Ticaret Kanununun 850 (3). maddesi karşısında taşıma işini ancak tacir kişiler yapabilir. Türk Ticaret Kanununun 851. madde düzenlemesinde yer alan istisna ise taşıma işinin meslek edinilmesi[195] yönündedir. Başka bir deyişle 851. madde ticarî işletmenin varlığına değil, taşıma işinin bir işletme dâhilinde sürekli gerçekleştirilmesine istisna getirmektedir. Bu bakımdan taşıyıcı yine ticarî işletme işleten bir tacir sıfatına sahip olacak, fakat taşıma işini arızî olarak yapmış bulunacaktır. Örneğin, koltuk takımı satan tacirin, satım konusu eşyayı ücret karşılığında alıcının evine taşıma işini üstlenmesi hâlinde Türk Ticaret Kanununun 851. maddesi uygulama alanı bulacaktır[196].

Üçüncü görüşe[197] göre, Türk Ticaret Kanununun 850 vd. maddeleri, arızî şekilde taşıma işi ile uğraşan kişilere uygun düştüğü ölçüde, devamlı şekilde taşıma işi ile uğraşan kişilere ise doğrudan uygulanır. Müellife göre, ticarî işletme faaliyetine ilişkin Türk Ticaret Kanununun 850 (3). maddesinin düzenlenme gayesi, Türk Ticaret

---

191 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 34; Tekinalp, Ü. / Çamoğlu, E.: *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu ve Ticari Mevzuat*, Güncelleştirilmiş B. 14, İstanbul 2012, s. 396, TTK m. 850 altında 3 nolu not.

192 Tekinalp, Ü.; "Türk Ticaret Hukukunu Ticari İşletme Bağlamında Yeniden Düşünmek", BATİDER 2008, C. XXIV, S. 31, s. 13.

193 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 34.

194 Ülgen / Helvacı / Kendigelen / Kaya / Nomer Ertan, p. 79.

195 Karayolu Taşıma Kanunu yalnızca yetki belgesi sahiplerini taşıyıcı olarak nitelendirdiğinden (KTK m. 3), mezkûr Kanunun sadece taşıma işini meslekî faaliyet olarak icra eden taşıyıcılar hakkında uygulanacağı yönünde bkz. Can, "Karayolu Taşıma Kanunu", s. 23, dn. 21.

196 Ülgen / Helvacı / Kendigelen / Kaya / Nomer Ertan, p. 79.

197 Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 22.

Kanununun 3. maddesindeki ticarî işin taşıma işi bakımından da ortaya konulması olup, böyle bir düzenlemenin malumun ilanından başka bir fonksiyonu bulunmamaktadır[198]. Taşıma işine ilişkin hükümler yalnızca ticarî işletme niteliğini haiz işletmelerin faaliyetlerine değil, aynı zamanda esnaf işletmesi faaliyetlerine de uygulanır[199]. Bu nedenle, taşıma işiyle uğraşan kişilerin, diğer şartlar aranmaksızın doğrudan tacir sıfatını kazandıkları söylenemez[200].

Nihayet dördüncü görüşe[201] göre ise, Türk Ticaret Kanununun 850 (3) ile 851. maddeleri çelişmektedir. Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine ilişkin hükümlerinin uygulanabilmesi açısından ticarî işletme ya da esnaf işletmesinin varlığı şart değildir. Hâl böyle iken, Türk Ticaret Kanununun 850 (3). maddesinin mevcudiyeti anlam ifade etmemektedir. Müellife göre, bu hükmün Kanundan kaldırılması uygun düşmektedir[202]. Bir gerçek kişinin taşıyıcı sayılabilmesi için, bir kez de olsa taşıma taahhüdünde bulunmuş olması yeterlidir[203].

Esasen Türk Ticaret Kanununun 850 (3). maddesi yeni bir düzenleme değildir. Benzer bir düzenleme "*Ticarethane ve fabrika*" başlıklı 6762 sayılı Kanunun 12 (1). maddesinde 12 bent hâlinde zikredilen ticarethane sayılan işletmelerden (müesseselerden) biri şeklinde yer almıştır. Buna göre, "*Kara, deniz ve havada, nehir ve göllerde yolcu ve eşya taşımak*" işiyle uğraşan işletme ticarî işletme (ticarethane) sayılır (6762 sayılı TTK m. 12 (1)(10)). Ancak 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde doktrinde[204] ve uygulamada[205] taşıma işi örneği ele alınarak, esnaf faaliyeti

---

198 Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 23.
199 Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 1.
200 Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 1.
201 Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 24-25.
202 Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 26.
203 Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, s. 24.
204 Arkan, S.: *Ticari İşletme Hukuku*, Tıpkı B. 14, Ankara 2010, s. 26.
205 "*TTK 12'de ise, hangi tür işlerle uğraşan müesseselerin, ticarethane sayılacağı gösterilmiştir. Acaba, TTK 12'de sayılan işlerden biriyle uğraşan işletmenin, sırf bu nedenle, ticarethane ve dolayısıyla ticarî işletme niteliğinde olacağını söylemek mümkün müdür? Bu soruyu, bir örnekle açmakta yarar vardır: TTK 12/I'e göre ticarethane sayılan müesseseler arasında, yolcu ve eşya taşımacılığı yapan işletmeler de yer almıştır (bkz. 10 no.lu bent). Acaba, TTK 12/10'da gösterildiği için, sahip olduğu at arabası ile taşıma yapan kişiyi, başkaca hiçbir koşul aramadan tacir, işletmesini de ticarî işletme saymak doğru olur mu? 11. Hukuk Dairesi bu konuda… diyerek, sırf TTK 12'de sayılan faaliyetlerden biriyle uğraşılmasının, işletmeye ticarî işletme niteliğini kazandırmaya yetmeyeceğini vurgulamıştır. Bu itibarla, TTK'nın 12. Maddesinde sayılan işlerden biriyle uğraşan kişi de, yerine göre faaliyetinin esnaf düzeyini aşmadığını ve dolayısıyla işletmesinin*

sınırını aşmayan işletmelerin bu faaliyetlerle uğraşsalar dahi, ticarî işletme niteliğini kazanamayacakları haklı olarak ifade edilmiştir. 6102 sayılı Kanunun 850 (3). maddesinin gerekçesinde 6762 sayılı Kanunun 12 (1)(10). maddesinin muhafaza edildiği dikkate alındığında iki düzenleme arasında bir fark olmadığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede doktrinde ileri sürülen önceki görüşü ve uygulamayı değiştirecek haklı bir gerekçe bulunmamaktadır[206]. Belirtmek gerekir ki, 850 (3). maddesinin ticarî işletmenin unsurlarını düzenleyen 11. maddeye bir istisna teşkil ettiğine ilişkin yaklaşım da hakkaniyete aykırıdır. Öte yandan hükmün mehazını oluşturan Alman Ticaret Kanununun § 407 III. paragrafında taşıma işlerinin ticarî işletme faaliyeti olduğu belirtildikten sonra, çeşidi ve kapsamı bakımından ticari işletme niteliğinde olmayan veya ticaret siciline tescil edilmemiş işletmelere de taşıma işine ilişkin hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir. Dolayısıyla taşıma işi ile devamlı şekilde uğraşan, fakat Türk Ticaret Kanununun 11. maddesindeki diğer şartları taşımayan bir işletmenin doğrudan ticarî işletme sayılması ve böyle bir yer sahibinin tacir sıfatını haiz olmasını gerektirecek bir durum söz konusu değildir[207].

---

ticarî işletme niteliğinde olmadığını kanıtlama hakkına sahiptir" (Arkan, *Ticarî İşletme 2010*, s. 26); "*TTK.nun 12. md.sinin 10. bendi gereğince yolcu ve eşya taşımak üzere kurulan müesseseler ticarethane sayılır ise de, bunun bir koşulu da ticari muhasebeyi gerektiren hacim ve önemi haiz bulunmasıdır. Aksi takdirde, eşya taşıdığı için at arabası sahibi gibi hamalın da tacir sayılması iktiza eder*" 11. HD., 03.02.1975, E. 1975/563, K. 1975/700 (Arkan, S.: "Kararlar", BATİDER 1975, C. VIII, S. 1, s. 186).

[206] Kaldı ki, TTK m. 11'in gerekçesinde "*Öte yandan, ticarethane ile fabrikanın 6762 sayılı Kanunda düzenleniş ve tanımlanış şekli tereddütleri ve tartışmaları davet etmiştir. Çünkü, 6762 sayılı Kanunun 12'nci maddesinde sayılan faaliyetlerle uğraşan ve fabrikacılık tanımına uyan "müesseseler"in, ticari işletmenin tanım unsurlarını taşımasalar bile kanunen ticari işletme sayılıp sayılmayacakları görüş aykırılıklarına sebep olmuştur. Tartışma tatmin edici bir sonuca da ulaşmamıştır… 6762 sayılı Kanunun elli yılı aşan uygulamasında ticarethaneye, fabrikaya ve bu tür müesseselere ilişkin birikim oluşturan bir uygulamaya da rastlanmamıştır… bu gerekçelerle 6762 sayılı Kanunun 12'inci ve 13'üncü maddeleri Tasarıya alınmayarak ticari işletmeye gelişmeler açık geniş ve çağdaş bir boyut verilmiştir*" şeklinde ifadelerle mülga 12. maddenin tartışmalara yol açmasından bahisle kaldırıldığı kabul edilmiştir. Hâl böyle iken, tartışmalı olması sebebiyle kaldırılan hükmün bir kısmının neden 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa alındığının tatmin edici bir izahı bulunmamaktadır.

[207] Aynı yönde bkz. Akçaal, M.: *İşletmenin Devri*, Ankara 2013, s. 29, dn. 42; Aker, H.: *Ticari İşletme Kirası*, Ankara 2012, s. 38, dn. 90. Türk Ticaret Kanununun ticarî işletmenin unsurlarını taşımamasına rağmen özel hükümler ile bir işletmeye bu niteliği tanıyabileceği ve 850 (3). maddesinin bu nitelikte olduğu, dolayısıyla 850 (3). maddesi karşısında artık ticarî işletme unsurlarının varlığının tartışmaya lüzum bulunmadığı yönünde aksi görüş için bkz. Çelikboya, K.: *Ticari İşletmenin Devri*, İstanbul 2017, s. 10, dn. 20.
Ancak uygulamada triportör gibi küçük araçlarla yapılanlar haricinde, taşıma işi ekseriyetle bir ticarî işletme faaliyeti şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle taşıyıcıların hemen hemen tamamının

Taşıma işinin arızî olarak gerçekleştirilmesi bakımından bir değerlendirmede bulunmak gerekir ise, 6762 sayılı Kanun ile 6102 sayılı Kanunun konuyu düzenleme biçimlerinin farklı olduğu görülmektedir. Bu husus gerekçede "*6762 sayılı Kanun metni eşya ve yolcu taşımanın arızî yapılması hâlinde ikinci kısım hükümlerinin doğrudan uygulanacağını öngörmüştür. 851. madde ise kıyas yolu ile uygulama hükmünü getirerek yargıca sınırlı da olsa bir takdir hakkı vermiştir*" (TTK m. 851 gerekçesi) şeklinde ifade edilmiştir. Gerekçede hâkime getirilen takdir yetkisinin neye ilişkin olduğu hususu açık değildir. Kanaatimizce, arızî şekilde gerçekleştirilen taşımalar da taşıma işlerine ilişkin hükümlere tabidir. Bununla birlikte getirilen yenilik ile bu hükümlerin ancak "*uygun düştükleri ölçüde*" uygulanması mümkündür. Bu bakımdan, arızî taşıma faaliyetinin taraflarının her zaman gönderen ve taşıyıcı olacağı açıktır. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının ayrıca bir işletmesinin bulunmaması hâlinde Türk Ticaret Kanununun 863 (1), 865 (3) ve 868 (1). maddelerinde taşıyıcının işletmesinin güvenliğine ilişkin hükümlerinin kıyas yoluyla uygulanıp uygulanmayacağı Türk Medeni Kanununun 4. maddesi çerçevesinde hâkimin takdirindedir[208].

Taşıyıcı, taşıma faaliyetini bir araç[209] vasıtası[210] ile yerine getirebileceği gibi,

---

tacir sıfatını haiz kişiler olması sebebiyle bu çalışmada yukarıda bahsedilen teorik tartışma bir yana bırakılarak, taşıyıcının tacir olması varsayımı çerçevesinde konular ele alınmıştır.

[208] Mezkûr hükümler, güvenlik ve sakınca bakımından taşıyıcının aracı ile sınırlandırma yapmamış, işletme şeklinde geniş bir çerçeve çizmiştir. İşletmeden anlaşılması gerekenin ne olduğu hususu esasen belirsizdir. İşletme ile kastedilen TTK m. 850 (3)'de zikredilen ticari işletme midir yoksa soyut manada girişim midir veyahut daha dar anlamda araç mıdır? Doğrusu bu husus Kanunda açık değildir. Bu çerçevede yapılacak bir belirme, mezkûr hükümlerin arızî taşımalara da uygulanması noktasında yol gösterici olacaktır.

[209] Terim olarak araç ve taşıt kavramlarının doktrinde ve mevzuatta birbirinin yerine geçecek şekilde kullanıldığı görülmektedir. Öyle ki, örneğin TTK m. 877'nin kenar başlığı "*Araç arızası ve kiraya verenin kusuru*" iken, madde metninde "*Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz*" denilerek, her iki kavram aynı anda dahi kullanılmıştır. Biz ise hangi kavramın tercihe şayan olduğunu tartışmaksızın Türk Ticaret Kanununun genel olarak tercih ettiği araç kavramını (bkz. TTK m. 853, 857, 877, 902, 905, 907, 814, 916, 918) çalışmamızda kullanmayı uygun görüyoruz.

[210] CMR Konvansiyonunun uygulanabilmesi için taşımanın bir araç vasıtasıyla yapılması zorunludur (CMR Konvansiyonu m. 1 (1)). CMR Konvansiyonu m. 1 (2)'e göre "*taşıt*" sözcüğünden 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşmasının 4. maddesinde tanımlandığı gibi, "*motorlu taşıtlar*", "*dizi hâlinde taşıtlar*", "*römorklar*" ve "*yarı römorklar*" anlaşılması gerekir.
Karayolu Taşıma Kanunun kapsamında yapılan taşımaların da bir araç vasıtasıyla yapılması şarttır. Bu husus KTK m. 2 (1)'de yer alan "*Bu Kanun kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacıları, taşıma acentelerini, taşıma işleri komisyoncularını, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerini, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerlerini kapsar*" ifadesinde açıkça düzenlenmiştir.

vasıtasız olarak beden gücüyle dahi yerine getirebilir[211]. Taşıma işini bir araç ile yerine getirmesi hâlinde taşıyıcının taşıma işinde kullandığı aracın mülkiyetinin kime ait olduğu hususunun bir önemi yoktur[212]. Kanun koyucu, Türk Ticaret Kanununun 877. maddesinde taşıyıcının, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağını hükme bağlayarak, taşıyıcının taşıma vasıtası araca kiracı olarak zilyet olma ihtimalini göz önünde bulundurduğu söylenebilir. Bununla birlikte, taşıma taahhüdünde bulunmak ve taşıyıcı sıfatını kazanmak açısından araç üzerinde taşıyıcının zilyet olmasına dahi gerek yoktur.

Taşıyıcıdan bahsedebilmek için, gönderene karşı eşya taşıma taahhüdünde bulunulmuş olması gerekir. Yoksa eşya taşıma işinin yükümlenmediği, ancak üçüncü bir kişi (taşıyıcı) bularak eşyanın gönderen hesabına taşınmasına aracılık edinilmesinin üstlenildiği ilişkide Türk Ticaret Kanununun 917 vd. kapsamında "*taşıma işleri komisyonculuğu*" söz konusu olur. Bununla birlikte taşıma işleri komisyoncusu[213],

---

[211] Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 12. Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine ilişkin Dördüncü Kitabında yer alan düzenlemelerin, taşıma faaliyetinin genellikle bir araç vasıtasıyla yapılması göz önünde bulundurularak getirildiği görülmektedir. Örneğin; TTK m. 863'de *"...gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak...*", TTK m. 866'de "*Taşıyıcı, taşınması kararlaştırılan eşyanın tamamı yüklenmiş olmasa bile...*", TTK m. 867'de *yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcının hakları*nın düzenlenmesi, TTK m. 869 (3)'de "*...eşyanın boşaltılmasından sonra taşıma sona ermiş sayılır*", 877. maddesinde *araç arızası ve kiraya verenin kusuru*nun düzenlenmiş olması. Bununla birlikte TTK m. 850'deki taşıyıcının tanımında, taşıyıcının taahhüdünün bir araçla yerine getirileceğine ilişkin şartın bulunmaması ile özellikle taşıma senedinin içeriğini düzenleyen TTK m. 857 (1)'de yer alan "*Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme*" hükmünden taşıma işinde bir aracın varlığının zorunlu olmadığı sonucuna varılabilir.
Doktrinde taşıma faaliyetinin mutlaka bir dış güçle (nakil vasıtası ile) gerçekleştirilmesi şeklinde görüş de mevcuttur. Bu görüşe göre, taşıyıcının beden gücü ile taşıma faaliyetinde bulunduğu durumlar Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıma sözleşmesine vücut vermemektedir. Bu görüş için bkz. Kaya, *Gecikme*, s. 13.

[212] Ancak, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin "*taşıtların özmal veya sözleşmeli olarak kullanılması*" başlıklı 25. maddesinde Karayolu Taşıma Kanununda öngörülmemiş olmasına rağmen hem eşya hem de yolcu taşımalarında bazı taşıma faaliyetlerinin sadece "*özmal taşıt*"larla yapılabileceği düzenlenmiştir. "*Özmal taşıt*", araç tescil belgesinde yetki belgesi sahibi adına kayıtlı taşıtı ifade eder (KTY m. 4 (1)(ff)). Mülga Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde bulunan benzer bir hükmün eleştirisi için bkz. Karan, "Karayolu Taşıma", s. 120.

[213] Adalet Bakanlığı Türk Ticaret Kanunu Komisyonu tarafından taslak metinde mehaz Alman Ticaret Kanununa uygun olarak "*Taşıma İşleri Yüklenicisi*" şeklinde kaleme alınan düzenlemenin TBMM Adalet Komisyonu tarafından yerinde olmayan bir müdahale ile "*Taşıma İşleri Komisyoncusu*" şeklinde değiştirildiğine yönelik eleştiri ve inceleme için bkz. Karan, "Komisyoncu", s. 158 vd.

taşıma işini üzerine alabilir[214]. Zira Türk Ticaret Kanununun 926. maddesine göre, "*taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır*". Dolayısıyla, esasen eşyanın taşıtılması işini üstlenen kişi, bu işi bizzat görmüş ise, kanunen taşıyıcı sıfatını da haiz olur[215].

Taşıyıcının eşyayı taşıma taahhüdünü bizzat yerine getirmesi gerekmemektedir. Taşıyıcı, taşıma işini bizzat ifa etmek yerine, yardımcılarına yahut başka (alt) taşıyıcılara da gördürebilir[216]. Bu durumda ilk taşıma sözleşmesine asıl taşıma, taşıyıcının başkaları ile yaptığı taşıma sözleşmesine ise alt taşıma sözleşmesi denir[217]. Alt taşıyıcının fiilen taşıma faaliyetinde bulunması hâlinde ise "*fiili taşıyıcı*"[218] söz konusu olur. Fiili taşıyıcı, *asıl taşıma sözleşmesine yabancı olan,* "*fakat bu taşıma sözleşmesi ile asıl taşıyıcıya bırakılmış eşyayı kısmen veya tamamen taşıyan kişi*"dir. Fiili taşıyıcı, kısmen veya tamamen taşıma faaliyetini yerine getirdiğinde, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi çerçevesinde kendisi tarafından gerçekleştirilen taşıma sırasında eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle ortaya çıkan zararlardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olur.

---

[214] KTK m. 10'da taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üzerine alması sınırlandırılmıştır. Mezkûr hükme göre, taşıma işleri komisyonculuğu yetki belgesine sahip olanlar taşımacı yetki belgesi almadan kendi nam ve hesaplarına taşıma yapamaz ve yaptıramazlar. Yine taşıma işleri komisyoncularının, kendi namlarına eşya taşıtabilmeleri için bu taşımaları bir müvekkil hesabına yapmaları zorunludur. Ancak KTK m. 10'da yer alan bu düzenlemeye aykırılık Türk Ticaret Kanununa göre taşıma işleri komisyoncusuna ilişkin hükümlerin uygulanmasına engel teşkil etmez. Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üstlenmesi hakkında bkz. Akdeniz, U.: "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C. IV, S. 2, s. 181; Karan, "Komisyoncu", s. 166.

[215] TTK m. 926'nın gerekçesinde 6762 sayılı Kanun m. 814 (1)'de komisyoncunun taşıma işini bizzat üstlenebilmesi için tarafların bu hususta anlaşmalarının şart olması gerektiği hâlde, yeni düzenleme ile komisyoncunun (yüklenicinin) taşıma işini üzerine alması hakkının her hâlde bulunduğu ve gönderene yapılacak bir bildirim ile taşıyıcı sıfatını kazanacağı ifade edilmiştir. *Karan* da aynı görüşte olmakla birlikte, komisyoncu ile gönderenin menfaatlerinin çatıştığı durumlarda, gönderenin onayının alınarak taşıma işinin üstlenilmesinin, aksi takdirde bundan kaçınılması gerektiğinin tavsiyeye şayan olduğunu belirtmektedir (Karan, "Komisyoncu", s. 166-167).

[216] Ancak taşıyıcı, taşıma işini bu kişilere bırakmış olsa da, bunların görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olur (TTK m. 879). Asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcı ortaya çıkan zarardan müteselsilen sorumludur (TTK m. 888 (3)).

[217] Bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2, b.

[218] Fiili taşıyıcı kavramı hakkında bkz. Adıgüzel, B.: "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu", İÜHFM 2013, C. LXXI, S. 2, s. 3; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı,* s. 71 vd.

Karayolu Taşıma Kanununun 3. maddesinde taşıyıcı, yetki belgesi sahibi olan kişi olarak tanımlanmıştır. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 6. maddesine göre, uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilerin (KTY m. 6 (3)) ticarî amaçla eşya taşımacılığı yapabilmesi için C2 (KTY m. 6 (3)(a)) ve ticarî amaçla ev ve büro taşımacılığı[219] yapabilmesi için C3 (KTY m. 6 (3)(b)); sadece yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilerin (KTY m. 6 (8)) ticari amaçla eşya taşımacılığı yapabilmesi için K1 (KTY m. 6 (8)(a)) ve ticarî amaçla ev ve büro taşımacılığı yapabilmesi için K3 (KTY m. 6 (8)(c)) yetki belgelerine sahip olması gerekir. Belirtmek gerekir ki, Karayolu Taşıma Kanununa ve Karayolu Taşıma Yönetmeliğine aykırı hareket edilmesi idarî yaptırıma sebebiyet verir. Türk Ticaret Kanunu kapsamında taşıyıcıdan bahsedebilmek için ise, taşıyıcının yetki belgesi sahibi olmasına gerek yoktur.

2. Taşıyıcının Bağımsız Olması

Bir taşıyıcıdan bahsedebilmek için taşıyıcının bağımsız (serbest hareket eden) olması gerekir. Bağımsızlık niteliği taşıyıcı ile gönderen arasında taşıma faaliyetinin gerçekleştirilmesine yönelik hizmet sözleşmesi gibi bir ilişkinin bulunmamasını ifade eder. Örneğin, bir tacirin işletmesine ait kamyonu kullanmak üzere şoför olarak istihdam ettiği kişi ile arasındaki ilişki ücret karşılığında taşıma faaliyetinin yerine getirilmesine yönelik de olsa, aralarında bir hizmet ilişkisi bulunması dolayısıyla taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemez.

Taşıma işinin meslek olarak (işletme faaliyeti çerçevesinde) icra edilmesini unsur niteliğinde sayan görüş müelliflerinin[220] dolaylı olarak bağımsız olmayı da unsurlar içerisinde saydığı söylenebilir. Zira, Türk Ticaret Kanununun 11 (1). maddesine göre, ticarî işletmenin unsurlarından biri de bağımsızlıktır. Ancak, taşıyıcının bağımsız olması, taşıma işinin meslek olarak icra edilmesinden daha geniş anlam ifade etmektedir.

---

[219] Yönetmelikte belirtilen "*Ev ve büro taşımacılığı*" kavramı, esasen TTK m. 894-901'de düzenlenen "*Taşınma Eşyası Taşıması*"dır.

[220] Atabek, 25; Ülgen, *Uluslararası Taşıma*, s. 8; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 64.

Taşıma sözleşmesi ile gönderenin taşıyıcıya karşı emir, talimat verme ve tasarrufta bulunma hakları mevcuttur (TTK m. 868). Fakat gönderenin sahip olduğu bu haklar taşıyıcının bağımsızlığına halel getirecek şekilde hizmet sözleşmesinde olduğu kadar sıkı değildir. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 868 (1). maddesine göre gönderen, taşımanın yapılması için taşıyıcıya emir ve talimat verebileceği gibi, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde emir, talimat ve tasarruflarda da bulunabilir. Bununla birlikte, mezkûr fıkranın 2. cümlesine göre, gönderenin bu tür emir, talimat ve tasarrufları, taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve alıcıların (gönderilenlerin) gönderileri (eşyası) için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir.

Belirtmek gerekir ki, gönderen ile taşıyıcı arasındaki işin sürekliliği de taşıyıcının bağımsız olmasına halel getirmez. Yıl boyunca gönderenin tüm eşya taşımalarının aynı taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğine ilişkin taşıyıcı ile gönderen arasında yapılan bir anlaşma tek başına hizmet sözleşmesine vücut vermez.

IV. KONUSU

A) EŞYA

Türk Ticaret Kanununda eşya taşıma sözleşmesinin konusunu teşkil eden eşya kavramının tanımına yer verilmemiştir. Karayolu Taşıma Kanununun 3. maddesinde ise eşya, "*İnsandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesne*" olarak tarif edilmiştir. Eşya hukuku doktrininde[221] eşya, "*üzerinde kişisel hâkimiyet kurulabilen, ekonomik bir değer taşıyan, şahıs dışı maddi varlıklar*" şeklinde tanımlanmaktadır. Taşıma hukuku doktrininde[222] ise Karayolu Taşıma Kanunundaki tarife benzer biçimde eşyadan bahsedebilmek için taşınması mümkün ve maddî varlığa sahip bir şey

[221] Erman, H.: Eşya Hukuku Dersleri, İstanbul 2011, s. 3; Oğuzman, M. K. / Seliçi, Ö. / Oktay Özdemir, S.: Eşya Hukuku, B. 10, İstanbul 2004, s. 6. Eşya kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Aksoy Dursun, S.: *Eşya Kavramı*, İstanbul 2012, s. 6 vd.

[222] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 29-30; Gençtürk, Gecikme, s. 14-15; Ülgen*, Uluslararası Taşıma,* s. 6. Taşıma işinin konusunun miktarı ve madde olarak hâli nasıl olursa olsun, canlı insan dışındaki her şeyden teşekkül olduğu hususunda bkz. Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 20.

olması yeterli görülmektedir. Dolayısıyla taşımaya konu eşyanın ekonomik değer ifade etmesi gerekmez. Bu çerçevede bir ceset[223] de (örneğin cenaze taşıması olarak) sanayi atıkları da eşya taşımanın konusunu teşkil edebilir. Aynı şekilde taşıma konusu şeyin ticarî değer taşıyıp taşımaması da önemli değildir. Örneğin, para, kıymetli evrak, petrol gibi ticarî değer taşıyan şeylerin yanı sıra; mektup, belge gibi ticarî nitelikte olmayan şeyler de taşımanın konusunu teşkil eder[224]. Ayrıca canlı veya cansız hayvanlar da eşya taşımaya dâhildir.

Kanun koyucu taşımanın konusu olarak "*eşya*" terimini tercih etmiştir. Ancak terim konusunda yeknesaklığın sağlanmadığı, muhtelif hükümlerde eşya kavramı yerine "*yük*" kavramının kullanıldığı görülmektedir (örneğin TTK m. 866 (2), 909 (2), 919 (1), 919 (2))[225]. Yük ancak eşyanın araca yüklenmesinden sonra söz konusu olur[226]. Bu nedenle yük terimi eşyaya nazaran daha dar bir anlam ifade eder. Keza, eşyanın geniş anlam ifade ettiği Türk Ticaret Kanununun 850 (1). maddesinde "*eşya her türlü yükü de kapsar*" şeklindeki düzenlemeden de anlaşılmaktadır.

Bununla birlikte boru hattı (*pipe-line*) ile yapılan sıvı ve gaz sevkiyatlarının eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturup oluşturmayacağı hususu doktrinde tartışmalıdır. Buradaki tartışma taşımanın konusundan ziyade yerine getiriliş biçiminden (taşımanın gerçekleştiriliş şeklinden) kaynaklanmaktadır. Bir görüşe[227] göre, bu taşıma faaliyetinde de bir eşyanın yer değiştirmesi söz konusu olduğundan,

---

[223] Cenaze taşımaları CMR Konvansiyonu kapsamının dışında bırakılmıştır (CMR m. 1 (4)(b)). Cenaze taşımalarına, cenaze işlemlerine (defnedilmek, yakılmak gibi) tabi tutulmak üzere taşınan insan veya hayvan cesedi ile bunlarla birlikte taşınan şeyler dâhildir (Clarke, p. 12a). Bununla birlikte, ceset cenaze işlemleri haricinde bir nedenle (örneğin ticarî veya akademik amaçla) taşınıyor ise CMR Konvansiyonunun 1 (4)(b) maddesi uygulanmayabilir (Karan*, CMR Şerhi,* s. 34).

[224] Gençtürk, Gecikme, s. 14-15; Ülgen, *Uluslararası Taşıma,* s. 6.

[225] Bazı ulusal mevzuatta ve uluslararası mevzuatın Türkçe metinlerinde "*yük*", "*mal*", "*emtia*" ve "*madde*" kavramlarının da kullanıldığı görülmektedir (örneğin TTK m. 861 (2), 864 (1)(c); KTK m. 3, 5; KTY m. 3, 11; Karayolu Trafik Kanunu m. 65 (1)(e), 80; Karayolu Trafik Yönetmeliği m. 132; CMR Konvansiyonu m. 1, Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname İkinci Bab Birinci Fasıl m. 1, 2, 3; Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi İle İlgili Bazı Kâidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme m. 1; Konişmentoya Mütaallik Bâzı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme m. 1, 2, 3).
Yük, mal ve emtia (hatta bazen kargo) kavramlarının yerine eşya kavramının kullanılmasının değerlendirilmesi hakkında bkz. Aksoy*, Fiili Taşıyıcı,* s. 16; Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 1; Doğanay, İ.: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. 2, Ankara 1981, s. 1715, dn. 606; Karan*, CMR Şerhi,* s. 23.

[226] Karan, *CMR Şerhi*, s. 23.

[227] Atabek, s. 27; Zeyneloğlu, *Uygulama*, s. 74.

boruyla sıvı sevkiyatları taşıma sözleşmesine vücut verir. Diğer bir görüşe[228] göre ise, bu nevi sevkiyatlar esas olarak bir araç ile değil, bir yol (boru hattı) ile gerçekleştirildiğinden, bu taşımalar klasik taşıma içinde mütalaa edilmez.

Maddî varlığa sahip olmayan şeyler[229], eşya taşımasının konusunu oluşturmazlar. Örneğin, haber, bilgi, fikir taşıması bu minvaldedir[230]. Ancak taşınan haber, bilgi vs.; mektup[231], gazete, dergi gibi maddî varlığa sahip bir şeyin üzerine derç edilmiş ve bunlar taşınıyor ise taşıma işinden bahsedilir.

Taşıma sözleşmesine konu eşyanın, sözleşmenin yapıldığı sırada mevcut olması şart değildir[232]. Henüz üretilmemiş eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşme geçerlidir. Örneğin bir marangoza sipariş verilen koltuk takımının henüz üretimine başlanmaması veya üretiminin tamamlanmamış olmasına rağmen, taşıma sözleşmesine konu olması mümkündür. Bu durumda taşıma sözleşmesine göre eşyanın taşınmak üzere teslim edilmesi gereken zamanda eşyanın üretilmemiş olması (taşıyıcıya teslim için hazır olmaması) hâlinde[233], taşıyıcı Türk Ticaret Kanununun 867 (2). maddesinin vermiş olduğu imkân çerçevesinde sözleşmeyi feshederek, gönderenin taşıma sözleşmesini feshetmesinde sahip olduğu 865 (2). maddedeki haklarını kullanabilir[234].

---

[228] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 30.

[229] Doktrinde, bir şeyin eşya sayılabilmesi için "*cismanilik unsuru*" olarak da anılan "*maddi malvarlığı unsuru*"nun bulunması gerektiği ifade edilmektedir. Buna göre eşya üç boyutu bulunan cismanî varlıklardan mütevellittir. Bu hususta bkz. Aksoy Dursun, s. 24.

[230] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 30; Atabek, s. 27; Ülgen*, Uluslararası Taşıma,* s. 6.

[231] Posta taşımalarında Türk Ticaret Kanunu değil, 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu hükümleri uygulanır (TTK m. 852). Posta taşımaları Posta Hizmetleri Kanununda "*posta gönderisi*" ve "*posta kolisi veya kargosu*" şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Posta gönderisi, "*gönderenin bizzat kendisi veya talimatıyla, üzerinde belirtilen yer ve adrese, gönderi türüne ve özel hizmetine göre teslim edilen haberleşme gönderileri ile kitap, katalog, gazete ve süreli yayınları, görme engellilere özgü yazıları, ticari değeri olsun veya olmasın eşya içeren en fazla beş kilogram ağırlığa veya elli desimetreküp hacme sahip posta maddesi ile posta kolisi veya kargosu*"dur (PHK m. 3 (1)(u)). Posta kolisi veya kargosu ise "*Hizmet sağlayıcısı aracılığıyla yollanan ve kapsamında haberleşme niteliği taşıyan yazılar bulunmayan en fazla otuz kilogram ağırlığa veya üç yüz desimetreküp hacme sahip her türlü madde*"dir (PHK m. 3 (1)(v)).

[232] Ülgen*, Uluslararası Taşıma,* s. 6.

[233] Doktrinde, eşyanın taşıyıcıya teslim edilmemesinin gönderen açısından borçlunun temerrüdü sonucunu doğurmayacağı; zira bu işlemin, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması borcunun hazırlık hareketi niteliğinde olması sebebiyle gönderen tarafından alacaklının temerrüdü sonucunu doğurduğu yönünde görüş için bkz. Seven*, Taşıma Hukuku,* s. 89.

[234] Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 43-44.

Ambalajın taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan eşya kavramına dâhil olup olmadığı hususuna ayrıca değinmek gerekir[235]. Bir görüşe göre, taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile eşyanın kendisinin yanında ayrıca ambalajı da taşıma taahhüdü altına girdiğinden, ambalaj eşya kavramına dâhildir[236]. Bu husus özellikle tamamlanan taşımadan sonra yeniden başka bir taşımada kullanılmaya veya başka bir amaçla kullanılmaya müsait ambalajlar için önem arz eder[237].

B) TAŞINMA EŞYASI

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen yeniliklerden biri de taşıma işlerinde taşınma eşyası taşıması sözleşmesine yer verilmesidir[238]. Bu düzenleme, eşya taşımalarında özel bir eşya kavramını ortaya çıkarmaktadır. Türk Ticaret Kanununun 894. maddesine göre, taşınma eşyası "*bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınacak eşya*"dır. Görüldüğü üzere, taşınma eşyası taşımalarında, yukarıda bahsettiğimiz eşya kavramından daha dar kapsamda bir eşya kavramı söz konusudur. Taşınma eşyası, taşıma hukukunun konusunu oluşturan eşya kavramından iki yönden ayrılarak belirlenir: "*eşya taşımasının yapılacağı noktalar*" ve "*eşyanın kullanım amacı*".

Taşınma eşyasına konu olan eşyanın öncelikle bir "*ev*", "*büro*" veya "*benzeri bir yer*" arasında taşınmasının yapılması gerekir. Tanımda geçen "*benzeri bir yer*"den ne anlaşılması gerektiği açık değildir. Türk Ticaret Kanununun 894. maddesinde yer alan benzeri yer ifadesine; uygulamada ve doktrinde olası dar kapsamlı ev ve büro tanımlamalarının önüne geçilmesi amacıyla tanımda yer verilmiştir. Böylelikle

---

235 Ambalajlama kavramı ve gönderenin yetersiz ambalajlamadan doğan sorumluluğu hakkında ayrıca bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, A.

236 Karan*, CMR Şerhi,* s. 24.

237 Bu çerçevede özellikle konteynerin hukuki niteliği doktrinde tartışmalıdır. Bu hususta bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, A, 1, a.

238 Taşınma eşyası taşıma sözleşmesinin tanımına Kanunda yer verilmemiştir. Doktrinde taşınma eşyası taşıma sözleşmesi; taşıyıcının bir ev, büro veya benzeri bir yerden aldığı eşyayı, benzeri bir yere taşımayı üstlendiği ve buna karşılık gönderenin de taşıma ücretini borçlandığı sözleşme şeklinde tanımlanmıştır. Bkz. Topsoy, s. 27. Doktrinde yapılan bir diğer tanım ise şu şekildedir: "*Taşıyıcıya kanunda belirlenmiş hususlarda mesleki bilgi ve becerileri zorunlu kılan, (genellikle) gönderici ve alıcının aynı kişide birleşmesine imkân veren, göndericiye eşyaya ilişkin belgeleri taşıyıcıya vermeden, ücret karşılığında; bir evden, bürodan veya bu gibi yerlerden alınan gayri ticari ve kişisel niteliği olan taşınma eşyalarının benzeri bir yere taşınmasıdır*" (Çetinkaya, N.: T*aşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2016, s. 29).

oturmak amacıyla mesken olarak kullanılan her yer ev kavramına; çalışmak amacıyla işyeri olarak kullanılan her yer büro kavramına dâhildir. Türk Ticaret Kanununun 894. maddesinin gerekçesinde de bu husus "*bir evden, bir işyerinden, üretim biriminden ve bu gibi yerlerden alınıp bir diğer yere taşınacak olan eşya 'taşınma eşyasıdır'*" şeklinde açıklanmaktadır. Gerekçede üretim birimlerinin de Türk Ticaret Kanununun 894. maddesi kapsamında olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla bir eşyanın taşınma eşyası niteliğinde olması için taşıma işinin ev veya büro olarak tabir edilebilecek iki nokta arasında gerçekleşmesi gerekir. Türk Ticaret Kanununun 894. madde kapsamına girmeyen iki nokta arasında yapılacak bir taşımanın konusunu oluşturan eşya, taşınma eşyası olarak nitelendirilemeyecektir[239].

Taşınma eşyasından söz edebilmek için ikinci olarak eşyanın büro veya evde kullanılmaya tahsis edilmiş bir eşya olması gerekir. Dolayısıyla depodan ticarî işletmeye taşınan emtia taşınma eşyası sayılmayacaktır. Bununla birlikte ticarî işletmenin adres değiştirmesi sebebiyle, işletmeye ait demirbaşlar ile birlikte ticarî eşyanın taşınmasının bu kapsamda olup olmadığı tartışılabilir. Türk Ticaret Kanununun 894. maddenin lafzî yorumu yapıldığında "*...bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya*"dan bahsedilmesi sebebiyle, ticari malların da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği savunulabilir. Ancak hükmün gerekçesinde "*tanımda 'oturulmakta, kullanılmakta ve benzer şekilde hizmet veren eşya' denilerek eşyanın niteliği somutlaştırıldığı*" belirtilmiştir. Gerekçede belirtilen söz konusu ifade Türk Ticaret Kanununun 894. maddesindeki tanımda yer almamaktadır; fakat kanun koyucunun amacını yansıtmaktadır. Buna göre, ev veya büroda bulunan her türlü eşya, taşınma eşyası kavramına dâhil olmayacak, yalnızca *'oturulmakta, kullanılmakta ve benzer şekilde hizmet veren eşya'* bu kapsamda değerlendirilecektir. Dolayısıyla bir ticarî işletmenin adres değiştirmesi sırasında taşınan ticarî malları (emtia) genel eşya taşıma sözleşmesine tabi olacaktır. Bu

[239] Bu minvalde, taşınma eşyası taşımasından bahsedebilmek için, söz konusu iki noktanın evden eve, bürodan büroya şeklinde mi olması gerekiyor, yoksa evden büroya, bürodan eve taşımalar da bu kapsamda mı değerlendirileceği hususu açık değildir. Kanaatimizce eşya büroda veya evde kullanıma tahsis edilecek nitelikte ise; bürodan eve, evden büroya taşımalar da taşınma eşyası taşımaya vücut verir. Örneğin, evde kullanılan TV, masa, sandalye gibi eşyanın büroya taşınması durumu böyledir. Ayrıca taşınma eşyası taşıma sözleşmesinden bahsetmek için küllî bir taşımanın varlığı şart değildir. Ev veya büroda bulunan eşyadan bir kısmının taşınması da taşınma eşyası taşımaya imkân verir. Aynı yönde bkz. Topsoy, s. 28.

çerçevede taşınma eşyası taşımasından bahsedebilmek için taşınan eşyanın ticarî bir menfaate konu olmaması gerekir[240]. Örneğin[241], "*oturmak ve kullanmak amacıyla*" bir mobilya mağazasından satın alınan ev eşyasının mağazadan eve nakli taşınma eşyası taşımasına vücut vermez.

Taşınma eşyasının önceden kullanılmış olmasının ya da yeni bir eşya olmasının önemi yoktur. Yeni evlenen bir çiftin çeyizinin taşınması veya murisin eşyasının mirasçıların evlerine taşınması durumunda da taşınma eşyası söz konusudur[242]. Eğer eşya önceki kullanım amacının dışında bir amaçla taşınıyor ise taşınma eşyasından bahsedilemez. Örneğin, haczedilen eşyanın yediemin deposuna saklanmak üzere taşınması hâlinde eşyanın taşınma eşyası niteliği bulunmamaktadır[243]. Verilen örneğin aksi durumunda, yani yediemin deposunda saklanan eşyanın üzerinde haczin kaldırılarak geri taşınması hâlinde ise, taşınma eşyası taşıma sözleşmesinin varlığı kabul edilebilir. Zira bu hâlde taşıma faaliyeti eşyanın kullanımı amacına hizmet etmektedir.

Taşınma eşyası taşımasına ilişkin düzenlemede özel hukuk kişisi veya kamu tüzel kişisi eşyası ayrımı yapılmamıştır. Dolayısıyla kamu tüzel kişisine ait bürolar arasında yapılacak eşya taşıması, Türk Ticaret Kanununun 894. maddesi çerçevesinde taşınma eşyası taşıma sözleşmesi niteliğindedir[244].

---

[240] Karan, *CMR Şerhi*, s. 34.
[241] Örnek için bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 34.
[242] TTK m. 894 gerekçesi.
[243] Topsoy, s. 29.
[244] Topsoy, s. 28. Kanada 1989 tarihli Kullanılmış Ev Eşyaları Yönetmeliğinin (*The Highway Traffic Act, used Household Goods Regultion*) 1. maddesine göre, "*müze*", "*hastane*" veya "*kamu kurumları*" eşyasının bir parçası olan mobilya ve ekipmanların taşınmalarının ev eşyası taşımaları kapsamına dahil edildiği yönünde bkz. Topsoy, s. 28, dn. 21.

İKİNCİ BÖLÜM
GÖNDERENİN KUSURSUZ SORUMLULUĞU

I. GENEL ESASLAR

A) NORMUN GELİŞİMİ

Gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin kurallar ilk kez 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenmiş değildir. 865 sayılı Ticaret Kanunu ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun yürürlükte olduğu dönemlerde de gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin bazı düzenlemeler yapılmıştır. Ancak mezkûr düzenlemeler hem gönderenin yükümlülüklerinin düzenlenmesi bakımından hem de kusursuz sorumluluğu doğuran hâller bakımından dar kapsamlı olmuştur.

Her şeyden önce 865 sayılı Ticaret Kanunu ve 6762 sayılı Kanun dönemlerinde gönderenin kusursuz sorumluluğunu düzenleyen özel bir hükme yer verilmemiş, sorumluluk bazı yükümlülüklerin içerisinde düzenlenmiştir. Her iki Kanunun da gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler bakımından benzer oldukları söylenebilir.

865 sayılı Ticaret Kanununda gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler şu şekildedir: "*Nakliye senedi*"nde[245] yer alan kayıtlar hakkında "*Bu mevattan birinin sehven dercedilmemesinden veya muhalifi hakikat olarak dercedilmesinden mütevellit zarar ve ziyan*"ın *mürsile* (gönderene) ait olduğu (865 sayılı TK m. 891 (2)), tehlikeli eşya hakkında "*Naklolunacak eşya barut ve mevaddı infilâkiye gibi tehlikeli şeylerden ise bunu bildirmeyen mürsil bundan mütevellit zarar ve ziyanı*" ödemekle yükümlü olduğu (865 sayılı TK m. 891 (3)), refakat belgeleri hakkında "*evrak ve vesaikin muntazam ve hakikata muvafık ve kâfi olmamalarından* " gönderenin sorumlu olduğu (865 sayılı TK m. 892).

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda ise gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler şöyledir: Taşıyıcının muhtaç olduğu "*kağıt ve vesikaların şekle*

---

[245] 6762 Türk Ticaret Kanunu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda "*nakliye senedi*" yerine "*taşıma senedi*" kavramı tercih edilmiştir.

ve hakikata uygun ve kafi olmamalarından" gönderenin sorumlu olduğu (6762 sayılı TTK m. 768 (2)), taşıma senedinde yer alan kayıtlardan "*birinin sehven yazılmamasından veya yanlış yahut hakikata aykırı olarak yazılmasından doğan zarar ve ziyan*"ın gönderene ait olduğu (6762 sayılı TK m. 769 (2)(c. 1)) ve "*taşınacak eşya barut ve infilâk maddeleri gibi tehlikeli eşyalardan ise bunu bildirmeyen ve ambalaj üzerine etiket ve işaret koymıyan gönderen[in], bundan doğan zarar ve ziyanı da ödemekle*" mükellef olduğu (6762 sayılı TK m. 769 (2)(c. 2)) şeklinde dağınık bir biçimde sorumluluk düzenlenmiştir. Gönderenin yetersiz ambalajlama ve işaretlemeden sorumluluğu ile taşıma senedine yazılan bilgilerden sorumluluğu 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda düzenlenmemiştir. Ayrıca gönderenin sayılan hâllerde sorumluluğunun sınırlandırılması ve taşıyıcının müterafik kusuru ve gönderenin tüketici olmasına 865 sayılı Kanunda ve 6762 sayılı Kanununda yer verilmemiş idi.

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda gönderenin ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü düzenlenmemiştir. Mezkûr Kanunun 769 (2). maddesinde tehlikeli eşyanın ambalajının üzerine konulması gereken etiket ve işaretten bahsedilmiştir. Ayrıca tehlikeli eşya hakkında gönderenin bildirimde bulunma yükümlülüğünün şekli ve içeriği hakkında suskun kalınmıştır. Taşıma senedinin içeriğinin kapsamı 6762 sayılı Kanunda dar olarak belirlenmiştir (6762 sayılı TTK m. 769 (1)). Yine refakat belgelerinin kural olarak ne zaman taşıyıcıya teslim edilmesi gerektiğine de Kanunda yer verilmemiştir (6762 sayılı TTK m. 768 (1)). Nitekim gönderenin yükümlülük ve sorumlulukları ile doğrudan alakalı olarak uygulanabilecek konular arasında sayılabilecek gönderen tarafından sözleşmenin feshi, yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcının hakları, gönderenin sorumsuzluğunun doğumunda önemli olabilecek bu hususlar 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunda düzenlenerek, birtakım boşluklar doldurulmuştur.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun Taşıma İşleri adlı Dördüncü Kitabında gönderenin kusursuz sorumluluğunu doğuran hâller tek madde altında toplanmıştır (TTK m. 864). Böylelikle 6762 sayılı Kanun dönemindeki dağınık yapı ortadan kaldırılmıştır. Gerekçede diğer maddelerin aksine Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin esin kaynağı gösterilmemiştir. Mezkûr düzenlemenin 1998 yılında Taşıma

Hukuku Reformu Kanunu (*Trasportsreformgesetz - TRG*) ile Alman Ticaret Kanununda düzenlenen 414. paragrafın esas alındığı görülmektedir. Keza Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi, birtakım farklılıklar taşımakla birlikte Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafının yakın bir çevirisidir[246]. CMR Konvansiyonunda gönderenin kusursuz sorumluluğu 6762 sayılı Kanunda olduğu gibi dağınık bir yapı içerisindedir. Ancak hem kusursuz sorumluluğa ilişkin kuralların hem de gönderenin yükümlülüklerinin düzenlenmesinde CMR Konvansiyonun etkisi büyüktür. Bu husus Türk Ticaret Kanununun genel gerekçesinde şöyle ifade edilmiştir: "*... esas itibarıyla sınır aşan taşımalar hakkında öngörülmüş olmakla beraber hem iç hem dış kara taşımacılığında, uluslararası uygulamada geniş kabul gören CMR kısaltmasıyla anılan Karayollarında Eşya Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme hükümlerinin Tasarıya yansıtılması bir gereklilik olarak 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*". Türk Ticaret Kanununun 864. maddesine Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafının yanı sıra CMR Konvansiyonunun 7 (1), 10, 11 (2), 22 (2) hükümlerinin kaynak oluşturduğu söylenebilir.

B) SORUMLULUK SİSTEMİ İÇİNDEKİ YERİ

Sorumluluk kavramının doktrinde iki[247] (geniş anlamda sorumluluk, dar anlamda sorumluluk) ve üç[248] (geniş anlamda sorumluluk, dar anlamda sorumluluk, en dar anlamda sorumluluk) farklı anlamda kullanıldığı görülmektedir. Özellikle Fransız hukukunda kullanıldığı şekliyle "*geniş anlamda sorumluluk*", sözleşmeden

---

[246] Eminoğlu, C.: "Türk Ticaret Kanunu'nun 864. maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu", GÜHFD 2015, C. XIX, S. 3, s. 29.

[247] Saraç, S.: *Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu*, İstanbul 2013, s. 9; Yücel, Ö.: *Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu*, Ankara 2014, s. 28. *Yücel*, sorumluluk kavramının ikiye ayrıldığını belirtmekle birlikte, geniş, dar ve en dar anlamda olmak üzere üç ayrımın tanımına yer vermiştir (Yücel, s. 28).

[248] Deschenaux, H. / Tercier, P. (Çeviren: Özdemir, S): *Sorumluluk Hukuku*, Ankara 1983, s. 2; Eren, s. 508.

doğan yükümlülüklerin ihlâli ile haksız fiil veya hukuka uygun fiilden doğan zararın hakkaniyet gereği denkleştirilmesine ilişkin sözleşme dışı sorumluluğu kapsamaktadır[249]. "*Dar anlamda sorumluluk*", bir sözleşmenin icrasından doğan sorumluluklar ayrık olmak üzere, sözleşme dışı sorumluluğu ifade etmektedir[250]. "*En (Çok) dar anlamda sorumluluk*" ise, genel hükümlere dayanmayan, yalnızca özel kanunlarda düzenlenmiş olan sebep ve tehlike sorumluluklarını kapsamaktadır[251]. Gönderenin kusursuz sorumluluğu genel hükümlere dayanmamakta, Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi ile özel hüküm şeklinde öngörülmektedir. Aşağıda[252] inceleneceği üzere bu sorumluluğun bir sebep sorumluluğu olduğu söylenebilir. Dolayısıyla gönderenin kusursuz sorumluluğunun "*en (çok) dar anlamda sorumluluk*" içerisinde telakki edilmesi lâzım gelir.

C) GÖNDERENİN KUSURSUZ SORUMLULUĞUNUN DAYANAĞI

Sorumluluk hukukunun temel kuralı, zarar görenin uğradığı maddî veya manevî zarara kendisinin katlanması (*casum sentit dominus*) gerektiğidir[253]. Bu kuralın mutlak olarak uygulanması adalete ve hakkaniyete aykırı düşer[254]. Kuralın istisnasını, kamu vicdanını rahatlatan[255] haklı bir sebebe dayanılarak zararın başka bir kişiye atfedilebilir olması teşkil eder[256]. Dolayısıyla başkasına zarar veren kişinin, kendi fiilinden sorumlu olması gerekir. Bu sorumluluk için kural olarak zarar verenin fiilinin kusurlu olması gerekir[257]. Kusur ilkesi birtakım eleştirilere uğramış ve kusursuz sorumluluğa ilişkin "*sebep sorumluluğu*" ve "*tehlike sorumluluğu*" gibi ilkeler ortaya çıkmıştır[258].

---

[249] Deschenaux / Tercier, s. 2; Eren, s. 509; Tandoğan, H.: *Türk Mesuliyet Hukuku – Akit Dışı ve Akdî Mesuliyet*, 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul 2010, s. 3; Yücel, s. 28.

[250] Deschenaux / Tercier, s. 2; Eren, s. 509; Yücel, s. 28-29.

[251] Deschenaux / Tercier, s. 2; Eren, s. 509; Yücel, s. 29.

[252] Bkz. aşa. İkinci Bölüm, I, D, 1.

[253] Bellardita, *Der Absender*, s. 232; Deschenaux / Tercier, s. 4; Karan*, CMR Şerhi,* s. 294; Karan, H.: "Taşımacının Sorumluluğunun Hukukî Mahiyeti", Yıldırım Uler'e Armağan, s. 349; Karan, H.: *The Carrier's Liability Under International Maritime Convintions – The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*, New York 2004, s. 81; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 89.

[254] Karan, *Liability,* s. 81; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 90.

[255] Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 349.

[256] Bellardita, *Der Absender*, s. 232; Deschenaux / Tercier, s. 4; Karan*, CMR Şerhi,* s. 294.

[257] Roma hukukunda da sorumluluk bakımından asıl olanın kişinin kusurunun varlığı olduğu yönünde bkz. Çekin, M. S.: *6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 71 Çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu*, İstanbul 2016, s. 8.

[258] Kusur ilkesinin eleştirisi bakımından ayrıca bkz. Tandoğan, *Mesuliyet*, s. 90 vd. Tehlike sorumluluğu ilkesinin tarihsel gelişimi açısından ayrıca bkz. Çekin, s. 7 vd.; Yücel, s. 27 vd.

Böylelikle kişinin fiili kusurlu olmasa dahi, giriştiği iş veya yaptığı işlem sebebiyle kusursuz olarak sorumlu tutulmasına imkân sağlanmıştır.

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde "*yetersiz ambalajlama ve işaretlemeden*", "*taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlar ve eksikliklerden*", "*tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmamaktan*" ve "*860'ıncı maddenin birinci fıkrasında belirtilen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan*" doğan taşıyıcının zararlarında gönderenin kusursuz sorumluluğu düzenlenmiştir. Böylelikle Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin sorumluluk hukukunun genel kuralından sapan kusur ilkesinin istisnasını oluşturan özel bir kanun hükmü olduğu söylenebilir. Gönderenin 864. maddede sayılan hâllerde zarardan sorumlu tutulmasının temel nedenini (haklı sebebini), zarara sebebiyet veren durumların gönderenin eşyaya hâkim olması, diğer bir deyişle eşyanın uzmanı kabul edilmesi oluşturur. Keza, gönderenin eşyayı başkasından devraldığı durumlarda, isnat problemleri nedeniyle doğabilecek sorumluluk boşluğunun kapatılması da amaçlanmaktadır[259]. Eşyaya yabancı konumda bulunan taşıyıcının uğradığı zararın giderilmesi için açıklanan nedenle gönderenin sorumlu tutulması hakkaniyete[260] uygun düşmektedir.

D) SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ

1. Ağırlaştırılmış Olağan Sebep Sorumluluğu

Türk hukukunda hakkaniyet esasına dayalı genel bir sorumluluk kuralı düzenlenmemiştir[261]. Türk Borçlar Kanununda ve diğer bazı kanunlarda özel hükümler[262] ile zarar verenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin kurallar getirilmiştir.

---

[259] Braun, s. 154-155.

[260] Belirtmek gerekir ki, burada zikredilen hakkaniyet esası, aşağıda ele alınacak olan TBK m. 65'te düzenlenen hakkaniyet sorumluluğundan farklı ve daha geniş bir anlam ifade etmektedir.

[261] Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 7. Türk Borçlar Kanunu Tasarısının ilk hâlinde hakkaniyet sorumluluğunun genel ilke olarak düzenlenmesine rağmen, daha sonra bu hususun Tasarıdan çıkarılmasına ilişkin eleştiri için bkz. Hatemi, H. / Gökyayla, E.: *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, B, 2, İstanbul 2012, s. 142. Bununla birlikte bir kusursuz sorumluluk hâli olan tehlike sorumluluğu hakkında TBK m. 71'de genel bir düzenlemeye yer verilmiştir.

[262] Örnek olarak şu hükümler gösterilebilir: Türk Medeni Kanununda düzenlenen "*ev başkanının sorumluluğu*" (m. 369), "*taşınmaz malikinin sorumluğu*" (m. 730), "*tapu sicilinin tutulmasından devletin sorumluluğu*" (m. 1007); Türk Ticaret Kanununda düzenlenen "*Devlet ve ilgili odanın ticaret sicilinin tutulmasından sorumluluğu*" (m. 25), "*ödemeli teslimde taşıyıcının kusursuz*

Türk Ticaret Kanununda düzenlenen gönderenin kusursuz sorumluluk hâlleri de bu özel hükümlerden biridir.

Kusursuz sorumluluk hâlleri Türk Borçlar Kanununda "*hakkaniyet sorumluluğu*" (TBK m. 65), "*özen sorumluluğu*" (TBK m. 66-70) ve "*tehlike sorumluluğu*" (TBK m. 71) şeklinde üçe ayrılmıştır[263]. Gönderenin kusursuz sorumluluğunun Türk Borçlar Kanununda düzenlenen kusursuz sorumluluk hâllerinden birinin özel bir türü mü yoksa bunların dışında kendine has bir kusursuz sorumluluk türü mü olduğunun değerlendirilmesi gerekir.

Hakkaniyet sorumluluğu, Türk Borçlar Kanununun 65. maddesinde, "*Hakkaniyet gerektiriyorsa; hâkim, ayırt etme gücü bulunmayan kişinin verdiği zararın, tamamen veya kısmen giderilmesine karar verir*" şeklinde düzenlenmiştir. Mezkûr madde, ayırt etme gücü bulunmayan kişinin haksız fiilinden doğan zarardan sorumlu tutulmayacağına ilişkin kuralın (TMK m. 16 (2)) bir istisnası niteliğindedir[264]. Bu sorumluluk türünde, özellikle zarara sebebiyet veren fail ile zarara uğrayan mağdurun karşılıklı malî durumları göz önüne alınmaktadır[265]. Türk Ticaret Kanununda gönderenin kusursuz sorumlu tutulması açısından ne gönderenin ayırt etme gücünün bulunmaması göz önünde tutulmuştur, ne de tarafların malî durumunu dikkate alacak bir hakkaniyet ölçüsü getirilmiştir. Bu sebeple, gönderenin sorumluluğunun Türk Borçlar Kanunu anlamında bir hakkaniyet sorumluluğu olmadığı söylenebilir.

Türk Borçlar Kanununun 71 (1). maddesinde tehlike sorumluluğu, "*Önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdîrde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işleten müteselsilen sorumludur*" şeklinde

---

sorumluluğu" (m. 872), "*taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu*" (m. 875, 879); Karayolları Trafik Kanununda düzenlenen "*motorlu araç işletenin sorumluluğu*" (m. 85); 2872 sayılı Çevre Kanunda düzenlenen "*çevreyi kirletenin sorumluluğu*" (m. 28). Örnekler için bkz. Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 9-10; Reisoğlu, S.: *Türk Borçlar Hukuku – Genel Hükümler*, B. 23, İstanbul 2012, s. 179.

[263] Bununla birlikte doktrinde çoğunlukla kusursuz sorumluluk hâlleri, "*olağan sebep sorumluğu*" (*yalın objektif sorumluluk*) ve "*tehlike sorumluluğu*" (*ağırlaştırılmış objektif sorumluluk*) olmak üzere iki başlık altında incelenmektedir. Yapılan farklı ayrımlar için bkz. Deschenaux / Tercier, s. 16-17; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 7, dn. 25; Saraç, s. 9.

[264] Reisoğlu, s. 180.

[265] Eren, s. 515; Tandoğan, *Mesuliyet*, s. 94.

düzenlenmiştir. Doktrinde "*ağırlaştırılmış objektif sorumluluk*"[266] olarak da anılan bu sorumluluk türünde, giriştiği faaliyetle önemli ölçüde tehlike ve zarar olasılığı meydana getiren kişinin, bu faaliyetin sonucu olan zarara katlanması söz konusudur[267]. Tehlike sorumluluğu bakımından "*neyin*" tehlike kavramına kaynaklık ettiği konusunda doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe[268] göre, Türk Borçlar Kanununun 71. maddesinde düzenlenen tehlike sorumluluğu, "*herhangi bir tehlikeli ürün (mahsul) veya eşya yahut faaliyet için değil; sadece işletmeler için*" öngörülmüştür. Dolayısıyla tehlikenin işletmenin niteliğinden kaynaklanması gerekir. Diğer bir görüşe göre[269] ise, Türk Borçlar Kanununun 71. maddesinde yer alan zararın kaynağının işletme faaliyeti olmasıdır. Her iki görüş ve mezkûr maddenin düzenlemesi göz önüne alındığında, kural olarak, bir işletmenin[270] (dolayısıyla işletme faaliyetinin) bulunması[271] ve bundan kaynaklanan bir zararın meydana gelmesi gerekmektedir[272]. Nihayet işletme sahibi ve varsa işleten (TBK m. 71 (1)) bu zarardan müteselsilen sorumlu tutulmaktadır. Taşıma sözleşmesinin tarafını oluşturan gönderenin kusursuz sorumluluğu bakımından bir işletmenin varlığı veya işletme faaliyeti şart olmadığı gibi gönderenin bir işletmenin sahibi veya işleteni olması da gerekmemektedir. Ayrıca tehlikeli eşya taşıtmanın dışında kalan diğer kusursuz sorumluluk hâllerinde tehlikeli bir durumdan dâhi bahsetmek mümkün değildir. Kaldı ki, tehlikeli eşyanın bu niteliğini bildirmemekten doğan sorumlulukta, tehlike kavramının kaynağı işletme ve

---

[266] Deschenaux / Tercier, s. 17. Müellifler ağırlaştırılmış objektif sorumluluk kavramının tercih edilme sebebi olarak, "*bazı yeni yasalarda, uğraşı alanının tehlikeli olup olmadığına bakılmadın, ağırlaştırılmış sorumluluğun*" kabul edilmiş olmasını göstermektedirler (Deschenaux / Tercier, s. 17). *Eren* de tehlike sorumluluğunu, sorumluluğu ortaya çıkaran kaynak bakımından "*işletme sorumluluğu*" ve "*işletme dışı sorumluluk*" olarak ikiye ayırmaktadır. Demiryolu, motorlu araç, elektrik üreten tesis ve işletmeler sebebiyle bunların sahiplerinin veya işletenlerinin sorumluluklarının işletme sorumluluğuna, avcıların avlanmalarından, devletin askerî tatbikatlarından doğan sorumluluğun ise işletme dışı sorumluluğa örnek teşkil ettiği yönünde bkz. Eren, s. 689.

[267] Tandoğan, *Mesuliyet*, s. 93-94.

[268] Oğuzman / Öz, C. 2, s. 185-186; Saraç, s. 27. TBK m. 71'e değinmeksizin, tehlike sorumluluğuna ilişkin genel bir açıklamasında "*Burada bir işletmeye özgü tipik tehlikenin gerçekleşmesiyle sorumluluk doğar*" (Eren, s. 689) ifadesiyle *Eren*'in de bu görüşte olduğu ifade edilebilir.

[269] Çekin, s. 156; Yücel, s. 114.

[270] Sorumluluğun işletme kavramına dayandırılması ve işletme kavramının belirsizliğine ilişkin eleştiriler hakkında bkz. Çekin, s. 184 vd.; Saraç, s. 29 vd.; Yücel, s. 114 vd.

[271] Tehlike sorumluluğunda işletmenin varlığının şart olmadığı yönünde bkz. Deschenaux / Tercier, s. 17; Eren, s. 689.

[272] İşletme dışı sorumluluk açısından bkz. Deschenaux / Tercier, s. 17; Eren, s. 689.

işletme faaliyeti değil, bizâtihi eşyanın kendisidir. Dolayısıyla tehlikeli eşya taşıtmanın da Türk Borçlar Kanunu anlamında tehlike sorumluluğuna girmediği söylenebilir.

Özen sorumluluğu kapsamında Türk Borçlar Kanununda "*adam çalıştıranın sorumluluğu*" (TBK m. 66), "*hayvan bulunduranın sorumluluğu*" (TBK m. 67-68), ve "*yapı malikinin sorumluluğu*" (TBK m. 69-70) ayrı ayrı düzenlenmiştir[273]. Sayılan sorumlulukların ortak tarafı bir özen yükümlülüğünün ihlâl edilmiş olmasıdır[274]. "*Yalın objektif sorumluluk*"[275] veya "*olağan sebep sorumluluğu*"[276] olarak da anılan özen sorumluluğunda, hâkimiyeti altında bulunan kişiler veya eşya hakkında kanunun kendisine yüklemiş olduğu objektif özen gösterme yükümlülüğünü yerine getirmemesi sebebiyle, zarar veren kusuru olmasa da meydana gelen zarardan sorumlu tutulmaktadır[277]. Zira özen yükümlülüğünün ihlâli, asıl borç ilişkisinin de ihlâli sonucunu doğurmaktadır[278].

Gönderenin kusursuz sorumluluğunda gönderen eşyaya hâkim konumda olup, gönderenin eşyayla ilgili sahip olduğu bilgileri yükümlülüklerinin yerine getirilmesinde kullanması kendisinden beklenmektedir. Her ne kadar zarar, kural olarak, eşyanın gönderenin hâkimiyet alanından çıktığı, taşıyıcının hâkimiyet alanında bulunduğu bir sırada meydana gelmiş olsa da zararı ortaya çıkaran "*sebep*" eşyanın gönderenin hâkimiyet alanında bulunduğu bir âna tekabül etmektedir. Dolayısıyla özen sorumluluğunda hâkimiyet ilkesinin gönderenin kusursuz sorumluluğuna uygulanabileceği söylenebilir. Bununla birlikte terminolojik açıdan, özen yerine sebep kavramının tercih edilmesi doğru olur. Zira, özen kavramı daha ziyade gözetim ve denetim yükümlülüğünü ifade etmektedir[279]. Gönderenin kusursuz sorumluluğunu

---

[273] Ancak özen sorumluluğu konusunda *numerus clausus* ilkesi geçerli değildir. Özen sorumluluğu Türk Borçlar Kanununda sayılan hâller ile sınırlı olmayıp, örnek niteliğindedir. Başka kanunlarda da özen sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin bulunması mümkündür. Bu hususta bkz. Eren, s. 517.

[274] Deschenaux / Tercier, s. 17.

[275] Deschenaux / Tercier, s. 17.

[276] Eren, s. 517, 638; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 9.

[277] Deschenaux / Tercier, s. 17; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 8; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 94. Özen sorumluluğunun hâkimiyet alanı ve hukuka aykırılık düşüncelerinin özel bir şekli olduğu yönünde bkz. Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 94.

[278] Erdoğan, s. 29.

[279] Eren, s. 638. Gerekçede "*Kusursuz sorumluluk türlerinden biri olan olağan sebep sorumluluğuna ilişkin 818 sayılı Borçlar Kanununun 55'inci maddesi iki fıkra, Tasarının 65'inci maddesi ise, dört fıkra hâlinde düzenlenmiştir*" şeklinde TBK m. 66'nın "*olağan sebep sorumluluğu*" olduğu ifade

doğuran hâller ise gözetim ve denetim yükümlülüğünden daha geniş bir yükümlülük ihtiva etmektedir. Örneğin, gönderenin tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında taşıyıcıya bildirimde bulunmamış olmasından doğan sorumluluğu gözetim ve denetim yükümlülüğünü ihlâl ile tam olarak açıklanamaz niteliktedir. Burada daha ziyade bir davranışta bulunma yükümlülüğünün ihlâli söz konusu olup, bunun yerine getirilmemesi zararın sebebini (dayanağını) oluşturmaktadır. Bu nedenle gönderenin kusursuz sorumluluğu açısından sebep sorumluluğu nitelendirmesi daha yerindedir.

Özen sorumluluğunda zarar veren kurtuluş beyyinesi getirme imkânına sahip ise, "*olağan özen sorumluluğundan*", zarar verenin böyle bir imkânı bulunmuyor ise "*ağırlaştırılmış özen sorumluluğundan*"[280] bahsedilir[281]. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderenin sorumluluktan kurtulabilmesi için bir kurtuluş beyyinesi öngörülmemiştir. Bu nedenle gönderenin sorumluluğunun ağırlaştırılmış sebep (özen) sorumluluğu olduğu söylenebilir. Belirtmek gerekir ki, bu özelliği gönderenin kusursuz sorumluluğunu tehlike sorumluluğuna yaklaştırmaktır[282].

2. Hukuki Sorumluluk

Sorumluluk doktrinde[283] cezaî, idarî ve hukukî sorumluluk olmak üzere üçlü bir ayrıma tabi tutulmamaktadır. Hukukî sorumlulukta başkasına zarar veren kişi, zarara uğrayanın zararını tazmin ile yükümlüdür[284]. Taşıma sözleşmesi, özel hukuk karakterli bir sözleşme olup, gönderenin sorumluluğu sözleşmenin diğer tarafını oluşturan taşıyıcıya karşıdır. Dolayısıyla gönderenin kusursuz sorumluluğu, "*hukukî sorumluluk*" içerisinde telakki edilir[285].

Belirtmek gerekir ki, gönderenin fiili diğer sorumluluk türlerinden birinin doğmasına da sebebiyet verebilir. Örneğin, tehlikeli eşyanın niteliği hakkında

---

edilmiş fakat "*olağan sebep sorumluluğu*" kavramı yerine "*özen sorumluluğu*" kavramının tercih edilme nedenine ilişkin bir açıklamaya yer verilmemiştir.

[280] Doktrinde tehlike sorumluluğunun karşılığı olarak "*ağırlaştırılmış objektif sorumluluk*" kavramı kullanılmaktadır (Deschenaux / Tercier, s. 17). Bu kapsamda "*ağırlaştırılmış özen sorumluluğu*" ile "*ağırlaştırılmış objektif sorumluluğun*" aynı şeyi ifade etmediğini belirtmek gerekir.

[281] Eren, s. 518.

[282] Eren, s. 518.

[283] Deschenaux / Tercier, s. 2-3.

[284] Deschenaux / Tercier, s. 2; Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 349.

[285] Taşıyıcının sorumluluğu bakımından aynı yönde bkz. Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 349.

taşıyıcıyı bilgilendirme yükümlülüğünü ihlâl eden gönderenin meydana gelen patlama sebebiyle, cezaî veya idarî sorumluluğu söz konusu olabilir. Gönderenin cezaî veya idarî sorumluluğunun bulunması, taşıyıcıya karşı sorumluluğunun niteliğini değiştirmez. Gönderenin cezaî veya idarî sorumluluğunda ihlâlin konusu kamu hukukuna ilişkin düzenlemeler olduğundan, inceleme konumuzun dışında yer alır.

3. "-den Sorumluluk"

Özel hukukta sorumluluk kavramı, "*... ile sorumluluk*" ve "*...-den sorumluluk*" şeklinde iki anlamda[286] sınıflandırılarak kullanılmaktadır[287]. "… ile sorumluluk", borcunu ifa etmeyen borçlunun alacaklıya karşı malvarlığı ile sorumluluğunu ifade eder[288]. Bu durumda borçlunun kural olarak sınırsız şahsî sorumluluğundan bahsedilir[289]. "…-den sorumluluk" ise, bir kişinin haksız fiilinden veya borca aykırı davranışından dolayı alacaklıya karşı tazminat ödeme yükümlülüğü altına girmesidir[290]. Bu sorumluluk bir tazminat borcunu içerir ve bu borcun muhtevası, tarafların anlaşması ile veya hâkimin kararı ile belirli duruma gelir[291]. Bu çerçevede yapılan tazminat ödemesi, ifası gerçekleşmeyen asıl borcun yerini alan, ona bağlı fer'i bir borç niteliğindedir[292]. Gönderenin sorumluğunun taşıma sözleşmesi sebebiyle yüklendiği birtakım yükümlülükleri ihlâlinden doğması ve ayrıca Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde gönderenin taşıyıcının zararlarının ve giderlerinin

---

[286] "*... ile sorumluluk*" ve "*...-den sorumluluk*" kavramlarının Türk dili gramer kurallarına aykırı olduğu yönünde eleştiri için bkz. Karan, H. / Var Türk, K.: "Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları", Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan, İstanbul 2019, s. 618.

[287] Eren, s. 508; İnan / Yücel, s. 376; Karan, *CMR Şerhi,* s. 295; Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 351; Karan / Var Türk, s. 619; Kocayusufpaşaoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı, p. 44; Nomer, s. 18; Oğuzman, K. / Öz, T.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 1, 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanununa Göre Güncellenip, Genişletilmiş B. 10, İstanbul 2012, s. 16-17; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 3 ve s. 3, dn. 1.

[288] Eren, s. 508; Karan, *CMR Şerhi,* s. 295; Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 351; Karan / Var Türk, s. 619; Kocayusufpaşaoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı, p. 44; Nomer, s. 18; Oğuzman / Öz, *C. 1,* s. 16; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 3, dn. 1.

[289] Borçlunun sınırsız sorumlu olması ve bunun istisnaları hakkında ayrıca bkz. Oğuzman / Öz, *C. 1,* s. 16.

[290] Eren, s. 508; Karan, *CMR Şerhi,* s. 295; Karan / Var Türk, s. 618; Kocayusufpaşaoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı, p. 44; Nomer, s.18; Oğuzman / Öz, *C. 1,* s. 17; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 3.

[291] Oğuzman / Öz, *C. 1,* s. 17.

[292] Karan / Var Türk, s. 618.

tazminle giderilmesinin amaçlanması sebebiyle, bu sorumluluk *"...-den sorumluluk*"tur[293].

4. Akdî Sorumluluk

"…-den sorumluluk" hukuk düzeninin koymuş olduğu genel davranış kurallarına aykırılıktan, başka bir deyişle "*haksız fiilden*" veya "*hukukî bir ilişkiden*", başka bir deyişle "*borca aykırılıktan*" doğar[294]. "*Haksız fiil sorumluluğu*" (*sözleşme / akit dışı sorumluluk*) dar ve teknik anlamda sorumluluk olup, hukuk düzeninin onaylamadığı fiilleri yerine getiren kişilerin bundan doğan zarardan sorumlu olmalarını ifade eder[295]. "*Akdî sorumluluk*" ise, belli kişilerin yararına ve ancak kendisine düşen bir yükümlülüğün ihlâli durumunda söz konusu olur[296]. Akdî sorumlulukta, zarar meydana gelmeden önce zarar veren ile mağdur arasında nispî (özel) bir hukukî ilişki mevcuttur[297]. Gönderen ile taşıyıcı arasındaki bu nispî ilişki taşıma sözleşmesidir. Gönderenin zararı meydana getiren yükümlülük ihlâlleri "*hukuk düzeninin herkese yüklediği genel ve objektif bir ödevin*" ihlâlinden[298] değil, bilakis, taşıma sözleşmesinden kaynaklanmaktadır. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde sayılan kusursuz sorumluluğu doğuran dört hâlde, gönderen taşıma sözleşmesi sebebiyle yükümlendiği yükümlülüklerini ihlâl neticesinde sözleşmenin diğer tarafında bulunan taşıyıcının zararını tazminle yükümlü tutulmaktadır. Dolayısıyla gönderenin sorumluluğunun temeli sözleşmeye (hukuki ilişkiye) dayandığından gönderenin akdî sorumluluğu söz konusudur[299].

Akdî sorumluluğu tarafların anlaşması sonucu kusursuz sorumluluk ile karıştırmamak gerekir. Şöyle ki, borçlunun kusuru olmaksızın sorumlu sayılması,

---

[293] Taşıyıcının sorumluluğu bakımından aynı yönde bkz. Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 351.

[294] Eren, s. 508; Karan*, CMR Şerhi,* s. 295; Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 351; Karan / Var Türk, s. 619; Oğuzman / Öz*, C. 1*, s. 17.

[295] Deschenaux / Tercier, s. 3, 218; Eren, s. 508; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 3. Akdî sorumluluğun "*başkasının uğradığı zararı gidermek üzere bir kişinin sözleşme ile bir başkasına karşı taahhüdünü*" ifade etmesi şeklinde anlamı da mevcuttur. Sigortacının riziko gerçekleştikten sonra sigortalının zararını karşılamayı üstlenmesi bu duruma örnektir. Bu hususta bkz. Deschenaux / Tercier, s. 218.

[296] Deschenaux / Tercier, s. 3; Eren, s. 508.

[297] Eren, s. 530.

[298] "*hukuk düzeninin herkese yüklediği genel ve objektif bir ödevin*" ihlâlinden doğan zararların akit dışı sorumluluk olduğu yönünde bkz. Eren, s. 530.

[299] Taşıyıcının sorumluluğu bakımından aynı yönde bkz. Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 351.

"*kanun gereği*" veya "*tarafların bu konuda anlaşmaları*" ile söz konusu olabilir[300]. Borçlunun kusursuz sorumluluğunun kanunda düzenlenmiş olması hâlinde "*kanun gereği*", borcun ifa edilmemesi durumunda borçlunun kusuru olmaksızın dâhi sorumlu tutulacağına ilişkin sözleşmede hüküm bulunması hâlinde "*tarafların anlaşması*" sonucu kusursuz sorumluluk söz konusudur[301]. Gönderenin kusursuz sorumluluğunun akdî nitelikte olduğunun belirlenmesi, onun taraflar arasındaki bir sözleşme ile öngörüldüğü anlamına gelmemektedir. Gönderenin kusursuz sorumluluğu kanun gereği olup (TTK m. 864), sorumluluğu ortaya çıkaran yükümlülük ihlâli akdî bir ilişki temeline dayanmaktadır.

E) SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

1. Tazminat Hakkı Veren Bir Hukuki İlişkinin Varlığı

Gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesi çerçevesinde sorumlu tutabilmesi için, öncelikle gönderen ile taşıyıcı arasında kendisine tazminat hakkı veren bir hukuki ilişkinin varlığı gerekir[302]. Gönderen ile taşıyıcı arasındaki bu ilişki kara yolu ile eşya taşıma sözleşmesine dayanmaktadır.

Hukuki ilişkinin varlığını ispat yükü taşıyıcıya aittir. Zira Hukuk Muhakemeleri Kanununun 190 (1). maddesine göre, ispat yükü, "*kanunda özel bir düzenleme bulunmadıkça, iddia edilen vakıaya bağlanan hukuki sonuçtan kendi lehine hak çıkaran tarafa*" ait olup, taşıyıcı taşıma sözleşmesinin varlığından kendi lehine hak çıkaran kişi konumundadır[303]. Taşıma sözleşmesinin varlığının ispatı, Hukuk Muhakemeleri Kanununun 200. maddesine göre, senetle ispat zorunluluğu için belirlenen bedeli aşan taşımalar için taşıyıcı hukukî ilişkiyi bir senetle ispat etmelidir. Türk Ticaret Kanununun 858 (1). maddesine göre iki tarafça imzalanan taşıma senedi,

---

[300] Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 458.
[301] Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 458-459.
[302] Karan, *CMR Şerhi,* s. 192.
[303] "*Somut olayda davacı, icra takibine konu faturalarda yazılı işlerin yapıldığını ve davalıya teslim edildiğini ileri sürmüş, davalı ise akdî ilişkiyi ve borcu inkâr etmiştir. Bu durumda, taraflar arasındaki akdî ilişkinin varlığını ispat yükü davacı tarafta olup, dosya içeriğinde davacı tarafından davalıya taşıma hizmeti verildiğine ilişkin bir delil bulunmamaktadır*" HGK, 12.10.2016, E. 2014/11-1159, K. 2016/967 (Kazancı).

taşıma sözleşmesinin yapıldığına kanıt oluşturur[304]. Dolayısıyla taşıyıcı iki tarafça imzalanmış bir taşıma senedine dayanarak iddiasını ispat edebilir. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyıcı başka birtakım yazılı belgelerle de iddiasını ispatlama yoluna gidebilir[305].

Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d) maddesinde yer alan özel hâllere ilişkin yükümlülükleri ihlâl eden kişi gönderen olduğundan, bu ihlâlden sorumlu olan kişi de yine kendisidir[306]. Taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatı bulunmayan gönderilen veya diğer eşya ile ilgili kişilerin Türk Ticaret Kanununun 864. madde kapsamında sorumlu tutulması söz konusu değildir. Hükümde de "*gönderen, kusuru olmasa da, …tazminle yükümlüdür*" (TTK m. 864 (1)) ifadesi ile Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde düzenlenen yükümlülüğün ihlâlinden kimin sorumlu olduğu açıkça düzenlenmiştir. Kanunun 864. maddesi gereği zarar sebebiyle tazminat isteminde bulunabilecek kişi ise sözleşmenin diğer tarafını oluşturan taşıyıcıdır. Nitekim mezkûr maddede gönderenin "*taşıyıcının zararları ile giderlerini tazminle*" (TTK m. 864 (1)) yükümlü olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla alt taşıyıcı, fiili taşıyıcı, taşıyıcının adamı, aynı araçta eşya taşıtan diğer gönderen ile taşıma dışındaki üçüncü kişilerin[307] bu madde çerçevesinde gönderenin sorumluluğuna gitmeleri mümkün değildir[308]. Zira akdî sorumlulukta sorumlu tutulan kişi, belli kişilerin yararına ve ancak kendisine düşen bir yükümlülüğün ihlâli durumunda, akdîn diğer tarafına verdiği zarardan dolayı sorumlu tutulur[309]. Taşıma sözleşmesine yabancı üçüncü kişiler ancak şartları var ise, Türk Borçlar Kanununun 49 vd. maddeleri çerçevesinde gönderene karşı haksız fiil sorumluluğuna başvurabilirler[310].

---

[304] Taşıma senedinin ispat gücü hakkında açıklamalar için bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, B, 1, b.

[305] Örneğin tesellüm makbuzu veya faturanın taşıyıcı tarafından ispat aracı olarak kullanılabileceğine ilişkin bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 192.

[306] Karan*, CMR Şerhi,* s. 192.

[307] Örneğin, ambalajlamanın yetersiz olması sebebiyle, meydana gelen sızıntı sebebiyle zarar gören kişi.

[308] Karan*, CMR Şerhi,* s. 193.

[309] Deschenaux / Tercier, s. 3.

[310] CMR Konvansiyonuna tabi taşımalarda taşıyıcının sorumluluğu bakımından aynı yönde Karan, *CMR Şerhi,* s. 193. Aksi yönde Akıncı, Z.: *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara 1999, s. 62.

2. Kanunda Öngörülen Özel Sorumluluk Sebebine İlişkin Yükümlülüğün İhlâli

Borç ilişkisinden doğan yükümlülükler doktrinde[311] "*aslî edim*", "*yan edim*" ve "*yan yüküm*" olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Aslî edim yükümlülükleri, sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturan ve bu nedenle de sözleşmenin türü ve niteliğini tayin eden edimlerdir. Aslî edimler, ayrı bir talep ve dava konusunu teşkil edebilir[312]. Gönderenin ücret ödeme yükümlülüğü aslî edim yükümlülüğünü oluşturmaktadır. Zira ücret, taşıma sözleşmesinin esaslı unsuru olup, ücretsiz (bedelsiz) olarak gerçekleştirilen bir taşıma faaliyeti sözleşmelerine Türk Ticaret Kanununun taşımaya ilişkin hükümleri uygulanmaz[313]. Yan edim yükümlülükleri, sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturmayıp, sözleşme serbestisi ilkesi çerçevesinde taraflarca kararlaştırılan veya kanunda öngörülen yahut dürüstlük kurallarından doğan edimlerdir. Yan edim yükümlülükleri, tek başlarına ayrı bir talep ve dava konusunu teşkil edebilirler[314]. Yan yükümlülükler ise, ayrı bir dava ve talep konusu teşkil etmezler, ancak yükümlülüğün ifa edilmemesi sebebiyle uğranılan zarar neticesinde tazminat davasına konu olurlar. Yan yükümlülüklerin "*ifaya yardımcı*" ve "*korucuyu*" yan yükümlülükler şeklinde iki türü vardır[315].

Gönderen Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesine göre, "*yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden, taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden, Tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmamaktan, 860 ıncı maddenin birinci fıkrasında belirtilen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan, kaynaklanan, taşıyıcının zararları ve giderlerini tazminle*" sorumludur. Gönderenin kusursuz sorumluluğunu doğuran hâller nazara alındığında Kanunda öngörülen birtakım yükümlülüklerin ihlâlinin sorumluluğa yol açtığı görülmektedir. Bunlar "*taşıma senedi düzenleme yükümlülüğü*" (TTK m. 858), "*refakat belge ve bilgisi sağlama yükümlülüğü*" (TTK m. 860), "*tehlikeli eşya hakkında bildirimde bulunma*

311 Eren, s. 29; Kılıçoğlu, A, s. 42.
312 Ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, s. 31-32; Kılıçoğlu, A, s. 42.
313 Bu hususta bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, B, 2.
314 Ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, s. 32 vd.; Kılıçoğlu, A, s. 43-44.
315 Ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, s. 37 vd.; Kılıçoğlu, A, s. 43-44.

yükümlülüğü" (TTK m. 861) ile "*ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü*"dür (TTK m. 862). Kusursuz sorumluluğu doğuran bu yükümlülükler taraflar arasındaki sözleşmenin türünü belirleyici nitelikte olmadığından aslî edim niteliğinde değillerdir. Diğer yandan, mezkûr yükümlülüklerin yerine getirilmesi ayrı bir talep ve dava konusunu da oluşturmaz. Bu yükümlülüklerin ihlâli hâlinde taşıyıcı, kendisinin bir zarara uğradığı iddiasıyla gönderenden ancak tazminat talep edebilir. Dolayısıyla sorumluluğa sebebiyet veren bu yükümlülükleri yan edim yükümlülüğü şeklinde değerlendirme imkânı da bulunmamaktadır. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde sayılan dört yükümlülüğün ihlâli hâlinde taşıyıcıya tazminat hakkının tanınması, bu yükümlülüklerin ihlâlinin taşıyıcıya münferit bir talep ve dava hakkını vermemesi dikkate alındığında, mezkûr yükümlülüklerin yan yükümlülük olduğu söylenebilir.

Neticeten gönderenin kusursuz sorumluluğunun sebebi yan yükümlülüklerin ihlâlidir. Ancak belirtmek gerekir ki, kanun koyucu tüm yan yükümlülüklerin ihlâli hâlinde değil, yalnızca Kanunun 864. maddesinde tahdîdi şekilde sayılan dört yan yükümlülüğün ihlâli hâlinde gönderenin kusursuz sorumluluğunu öngörmüştür. Yukarıda yapılan değerlendirme kapsamında yan yükümlülük olarak nitelendirilebilecek olan gönderenin eşyayı yükleme ve boşaltma yükümlülükleri (TTK m. 863) gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin düzenlemenin dışında bırakılmıştır[316].

Gönderen, Türk Ticaret Kanununun 862. maddesine göre "*eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde*" ambalajlamak[317] ve "*eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu işaretleri de koymakla*"[318] yükümlüdür. Zira, gönderenin 862. madde kapsamındaki yükümlülüğünü ihlâl etmesi, eşyanın kendisine, diğer kişilerin eşyasına ve hatta cismanî olarak bizatihi kişilere dahi zarar verebilir[319]. Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinin gerekçesinde hükmün kaynağının Alman Ticaret

[316] Bu hususta bkz. aşa. Üçüncü Bölüm, I, A.
[317] Ambalajlama yükümlülüğü hakkında bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, A, 1.
[318] İşaretleme yükümlülüğü hakkında bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, A, 2.
[319] Karan*, CMR Şerhi,* s. 192.

Kanununun 411. paragrafından esinlenerek kaleme alındığı, esas kaynağın ise CMR Konvansiyonunun 17 (4)(b) ve 17 (4)(e) maddesi olduğunun söylenebileceği ifade edilmiştir. Ancak belirtmek gerek ki, CMR Konvansiyonunun 17 (4)(b) maddesinin karşılığı Türk Ticaret Kanununun 862. maddesi değil, 864 (1). maddesidir. Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinin CMR Konvansiyonunda karşılığını 10. madde oluşturmaktadır. Türk Ticaret Kanununun 862. maddesindeki gibi bir işaretleme yükümlüğüne ilişkin açık düzenlemeye CMR Konvansiyonunda yer verilmemiştir. Bununla birlikte doktrinde *Karan*[320] tarafından işaretleme yükümlülüğünün ambalajlama yükümlülüğünün alt unsuru olduğu ifade edilmektedir. Kanaatimizce, Türk Ticaret Kanununa tabi taşımalar bakımından ambalajlama ile işaretleme yükümlülükleri ayrı birer unsur şeklinde ele alınmış olup, biri diğerinin alt unsurunu oluşturmamaktadır.

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderen, "*taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden*" dolayı kusursuz olarak sorumlu tutulmuştur. Zira, gönderenin eşyaya hakimiyeti sebebiyle taşıma senedine yazılan hususlardan bazıları hakkında yalnızca gönderen bilgi sahibidir[321]. Taşıyıcı, çoğunlukla gönderen tarafından sağlanan bilgilerin doğruluğuna inanarak hareket etmektedir[322]. Taşıma senedinde yer alması gereken kayıtlar Türk Ticaret Kanununun 857. maddesinde sayılmıştır. Taşıma senedinin içeriğine ilişkin mezkûr hükmün mehazını ise CMR Konvansiyonunun 6. maddesi ile Alman Ticaret Kanununun 408. paragrafının[323] oluşturduğu Türk Ticaret Kanununun 857. maddesinin gerekçesinde ifade edilmiştir. Mezkûr hükmün ihlâli hâlinde gönderenin sorumluluğu Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(b) maddesinde düzenlenmiş olup, maddenin mehazını CMR Konvansiyonunun 7. maddesi ile Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafı oluşturmaktadır.

---

[320] Karan*, CMR Şerhi,* s. 196-197.
[321] Karan*, CMR Şerhi,* s. 156.
[322] Clarke, p. 26a.
[323] Hükmün gerekçesinde Alman Ticaret Kanununun 857. paragrafının esas alındığı ifade edilmiştir. TTK m. 857 numarasının gerekçeye sehven yazıldığı anlaşılmaktadır. Hükmün Alman Ticaret Kanunundaki karşılığı 408. paragraftır.

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderen, "*tehlikeli eşyanın"*[324] bu niteliği hakkındaki bildirimin yetersizliğinden dolayı kusursuz olarak sorumlu tutulmuştur. Söz konusu bildirime ilişkin düzenlemeye Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinde yer verilmiştir. Madde gerekçesinde hükmün kaynağının CMR Konvansiyonunun 22. maddesi olduğu ve Alman Ticaret Kanununun 410. paragrafının da hükmün kaleme alınmasında göz önünde tutulduğu ifade edilmiştir[325].

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderen, 860 (1). maddesinde belirtilen "*belge ve bilgilerdeki eksikliklerden*", "*gerçeğe aykırılıklardan*", "*belge ve bilgilerin yokluğundan*" dolayı kusursuz olarak sorumlu tutulmuştur. Zira bu belge ve bilgilerin gerçeğe aykırı veya eksik olması, taşıma faaliyetinin duraklamasına ve taşıyıcının ticaretinin sekteye uğramasına sebebiyet verebilir[326]. Söz konusu belge ve bilgilere ilişkin düzenlemeye Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinde yer verilmiştir. Madde gerekçesinde hükmün kaynağının CMR Konvansiyonunun 11. maddesi olduğu ve Alman Ticaret Kanununun 413. paragrafının da hükmün sınırlarının çizilmesinde dikkate alındığı ifade edilmiştir[327].

3. Zarar

Gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d) maddesinde yer alan özel hâllere ilişkin yükümlülükleri ihlâl etmesi tek başına sorumluluğun doğumu için yeterli değildir. Ayrıca taşıyıcının da bu ihlâller neticesinde bir zarara uğramış olması gerekir. "*Zarar*" (*Schaden*), doktrinde[328] bir kişinin malvarlığında veya şahısvarlığında isteği dışında meydana gelen azalma olarak tanımlanmaktadır.

---

[324] TTK m. 864'te esasen "*tehlikeli mal*" kavramı kullanılmış olup gönderenin bildirim yükümlülüğünün düzenlendiği 861. maddenin kenar başlığı "*tehlikeli eşya*" olmasına rağmen, aynı maddenin ikinci fıkrasında yine "*tehlikeli mal*" kavramı kullanılmıştır. Kanaatimizce bu kavram farklılığı bilinçli bir tercihin sonucu olmadığından biz "*tehlikeli eşya*" terimini kullanmayı tercih edeceğiz. Tehlikeli eşya hakkında bildirim yükümlülüğü ile ilgili bkz. aşa. İkinci bölüm, II, C.

[325] TTK m. 861 gerekçesi.

[326] Karan*, CMR Şerhi,* s. 202.

[327] TTK m. 860 gerekçesi.

[328] Deschenaux / Tercier, s. 19; Eren, s. 542; Kılıçoğlu, A, s. 396; Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 428.

Malvarlığında meydana gelen azalma taşıyıcının aktifinin azalması şeklinde olabileceği gibi, pasifinin artması şeklinde de olabilir[329]. Örneğin taşıyıcının aracında yetersiz ambalajlama sebebi ile hasar meydana gelmesi veya taşıyıcının taşıma senedinde yer alan yanlışlık sebebi ile trafik cezası alması[330] hâlinde, taşıyıcının aktifinde bir azalma söz konusudur. Taşıyıcının araçta taşıdığı diğer gönderenlerin eşyasının, yetersiz ambalajlama sebebiyle hasara uğraması hâlinde ise diğerlerine karşı tazminat sorumluluğunun doğması taşıyıcının pasifinde bir artışa neden olur[331]. Gönderenin sorumluluğu için bunlardan herhangi birinin gerçekleşmesi yeterli iken, her ikisi aynı anda gerçekleşmiş de olabilir. Gönderen taşıyıcının malvarlığında meydana gelen tüm azalmadan sorumludur. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderenin sorumluluğunun kapsamı taşıyıcının uğradığı zararla birlikte giderleri[332] de kapsayacak şekilde gösterilmiştir. Teknik anlamda taşıyıcının yapmış olduğu giderler de maddî zarar kavramının içerisindedir. Zira giderler, taşıyıcının aktifinde azalmaya sebebiyet vermektedir.

Şahısvarlığında meydana gelen zarar çoğunlukla taşıyıcının itibarının zedelenmesi şeklinde ortaya çıkacaktır. Manevî zararın Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamına dahil olup olmadığı hususunda kanun koyucu suskun kalmıştır. Bununla birlikte taşıyıcının tazmin olunacak zararından bahsedilirken manevî zararın tazminini kapsam dışında bırakacak bir düzenleme yoluna da gidilmemiş, yalnızca taşıyıcının zararından bahsetmiştir. Yüksek Mahkemenin[333] birçok kararında

---

329 Deschenaux / Tercier, s. 20; Eren, s. 542 vd.; Kılıçoğlu, A, s. 396 vd.; Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 429 vd.

330 Clarke, p. 26a.

331 Karan, *CMR Şerhi,* s. 194.

332 Gider kavramı için bkz. aşa. Dördüncü Bölüm, I, A, 2.

333 "*Dava taşıma sözleşmesinden kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Uyuşmazlık hükmedilen manevi tazminatın olayın meydana geliş şekli, tarihi, tarafların sosyal konumları, davacının gördüğü zararın boyutu nazara alındığında hakkaniyete uygun olup olmadığı noktasındadır. Tüm Dosya kapsamından, davalının %100 kusurlu olarak sebebiyet verdiği kaza sonucu davacının %12,1 nispetinde malûl kaldığı ve davacının SSK emeklisi olup 400,00YTL. emekli maaşı aldığı dikkate alındığında takdir edilen 10.000,00 YTL manevi tazminatın hakkaniyete uygun olduğu sonucuna varılmış olup delillerin değerlendirilmesinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre, usul ve yasaya uygun bulunan direnme kararının onanması gerekir*" HGK, 17.03.2010, E. 2010/11-104, K. 2010/151 (Legalbank); "*Somut olayda, davalı hava yolu şirketi ile davacı arasında hava yolu ile taşıma sözleşmesi yapılmış olup; davalıya ait uçak ile seyahat ve aktarmalar sırasında, bilette yazılı Dorvalulaf-Paris dönüş saatinde yapılan değişikliğe bağlı olarak seferde gecikme yaşandığı tartışmasızdır. Davacı, bu gecikme ve aktarmalar sırasında kendisinin ve ailesinin yaşadığı zorlukların, davalı şirket çalışanlarının ilgisizliği ve gerekli tedbirleri almamalarından*

taşıyıcının sorumluluğu bakımından manevî zarar tazminini kabul ettiği görülmektedir. Gönderenin sorumluluğuna ilişkin ise Yüksek Mahkemenin manevî zarar sorumluluğu yönünden bir uygulamasına rastlanılmamıştır. Sorumlulukların dengelenmesi açısından aynı hususun gönderenin sorumluluğunda da prensip olarak kabul edilmesi lazım gelir. Keza Türk Borçlar Kanununun 114 (2). maddesinin "*Haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler, kıyas yoluyla sözleşmeye aykırılık hâllerine de uygulanır*" şeklindeki akdî sorumluluğa ilişkin atfı nedeniyledoktrinde[334] manevî zararların tazmini için de uygulama alanı bulacağı kabul edilmektedir. Nitekim Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan hâllerin ihlâli bedensel bütünlüğün zedelenmesine veya ölüme yol açarsa, Türk Borçlar Kanununun 56. maddesi kapsamında manevî zararın tazmin edilmesi gerekir[335]. Örneğin, tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında yanlış veya eksik bilgi verilmesi neticesinde meydana gelen patlama ile taşıyıcının cismanî zarara uğradığı durumda, manevî zararının tazmini söz konusu olur[336]. Belirtmek gerekir ki Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinin yaptığı yollama ile sözleşme dışı istemlere ilişkin 885. madde uygulama alanı bulacağından sözleşme dışı bir istem niteliğinde olan manevî zararın tazmininde de sınırlı sorumluluk ilkesi geçerli olacaktır. Manevî zarar talebinin taşıma faaliyetine dayanması sebebiyle, dava zamanaşımının da taşıma işlerine ilişkin 855. madde kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir[337].

---

kaynaklandığını ileri sürerek, manevi tazminat talep etmiştir. Bu durumda, davacının iddiası araştırılarak, az yukarıda açıklanan Varşova-Lahey Konvansiyonu 'nun 19. ve özellikle 20. maddeleri ve B. Kanunu 'nun 98. maddesi hükmü delaletiyle aynı kanunun 49. maddesi hükmüne tevfikan manevi tazminat şartlarının oluşup oluşmadığının belirlenmesi gerektiği kuşku ve duraksamadan uzaktır" HGK, 28.06.2006, E. 2006/11-452, K. 2006/481 (HukukTürk); 11. HD., 18.07.2011, E. 2011/6014, K. 2011/8990 (Legelbank), 11. HD., 31.03.2005, E. 2004/6264, K. 2005/3047 (Kazancı); 11. HD., 15.02.2010, E. 2008/10742, K. 2010/1694 (HukukTürk); 11. HD., 21.09.2012, E. 2011/6920, K. 2012/ 14013 (Kazancı).

334 Asgarov, *Yükle İlgililer*, s. 143.

335 "*Somut olayda, davacıların murisi 28.12.1999 tarihinde meydana gelen kaza sonucu, 15 yaşında hayatını kaybetmiştir. Ankara Asliye 4.Ticaret Mahkemesi'nin 2004/239 esas sayılı kararı ile ölene %80, davalı TCDD'na %20 kusur izafe edilerek, anneye 1.296.709.409-TL'sı maddi tazminat verilmiştir. Mahkemece, anne ve babaya ayrı ayrı 10.000.000.000-TL.sı ve kardeşlere ayrı ayrı 3.000.000.000-TL'sı manevi tazminat verilmiş olup, kaza tarihi gözetildiğinde fazla görülmüştür. Bu durumda mahkemece, yukarıdaki ilkeler ve somut olayda gözetilerek ılımlı bir tazminata karar vermek gerekmekte iken yazılı şekilde fazla manevi tazminata karar verilmesi bozmayı gerektirmiştir*" 11. HD., 05.10.2006, E. 2005/8994, K. 2006/9857 (Legalbank).

336 Benzer örnek için bkz. Asgarov, *Yükle İlgililer*, s. 144.

337 Dava zamanaşımı ile ilgili bkz. aşa. Dördüncü Bölüm, II, E.

Manevî zarar gerçek veya tüzel kişi[338] taşıyıcı tarafından talep edilebilir. Belirtmek gerekir ki, gönderenin salt sözleşmeye aykırı davranışta bulunmuş olması taşıyıcının manevî zarar tazminatı istemesi için yeterli değildir, ayrıca gönderenin yükümlülüğünü ihlâl etmiş olması sebebiyle uğramış olduğu manevî zararın da taşıyıcı tarafından Türk Borçlar Kanununun 50. maddesi gereği ispat edilmesi gerekir[339].

Maddi ve manevî zarar bakımından, zararın miktarı tam olarak ispat edilemiyor ise, Türk Borçlar Kanununun 50 (2). maddesine göre, hâkim zararın miktarını hakkaniyete uygun olarak belirler. Dolayısıyla, zararın ispatlanmış olması hâlinde, zararın miktarı, hâkim tarafından dikkate alınması gereken bir sorumluluk şartı niteliğindedir[340].

4. Uygun İlliyet Bağı

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderenin sorumluluğu bakımından kusur şartı öngörülmemiştir. Burada bir "*sebep sorumluluğu*" söz konusudur. Dolayısıyla gönderenin sorumluluğundan bahsedebilmek için, taşıyıcının uğradığı zarar ile gönderenin eşyayı kararlaştırılan taşıma dikkate alarak ambalajlama yükümlülüğünü ihlâl etmesi arasında sebep sonuç ilişkisini kuracak bir bağın

---

338 "*Hukuk düzeni tüzel kişileri hukuk sujesi olarak tanıdığına ve onlara ad, şeref, onur ve itibar gibi kişisel varlıklar bahşedilmiş olduğuna göre tüzel kişilerin de manevi tazminat talep edebileceklerini kabul etmek gerekir. Zaten manevi zarar, salt üzüntünün varlığı hâlinde değil, kişinin kişilik değerlerinin saldırıya uğraması durumunda gerçekleşen bir zarardır*" HGK, 01.02.2012, E. 2011/4-687, K. 2012/26 (Kazancı); "*Dava, davacı taşıma şirketi çalışanlarının şirketin yolcusuna yönelik darp eylemi neticesinde taşıma şirketi tarafından çalışanlar aleyhine açılan manevi tazminat istemine ilişkin olup, mahkemece, davalıların eylemlerinin davacıya karşı değil, üçüncü kişilere yönelik olduğu gerekçesiyle davanın reddine karar verilmişse de, değinilen husus davacının da kabulünde olup, davacının iddiası söz konusu eylem sebebiyle itibarının zedelendiği, noktasındadır. Bu durumda mahkemece iddianın geliş biçimine göre değerlendirme yapılarak sonuca gidilmesi gerekirken eksik inceleme ve değerlendirme ile red hükmü kurulması doğru görülmemiş, kararın bu sebeple bozulması gerekmiştir*" 11. HD., 18.07.2011, E. 2011/8172, K. 2011/9006 (Legalbank). Tüzel kişilerin manevî tazminat hakkı doktrinde tartışmalıdır. Bu hususta ayrıca bkz. Taşkın, A.: "Tüzel Kişilerin Kişilik Haklarının Korunması", AÜHFD 1992, C. 42, S. 1, s. 239 vd.

339 "*Manevi tazminatın dayanağı TMK'nın 24 ve 25. maddeleri ile TBK'nın 56. maddesi (BK'nın 49. md.) olup, kural olarak tüzel kişiler de manevi tazminat isteyebilirlerse de, salt sözleşmenin ihlâli ya da sözleşmeye aykırı davranış manevi tazminatın verilmesi için yeterli değildir. Ayrıca tüzel kişiliğin şahsiyet haklarının da zedelenmesi gerekir. Bu husus kanıtlanamadığı hâlde davacı yararına manevi tazminata hükmedilmesi hatalı olmuştur*" 15. HD., 12.03.2018, E. 2017/2682, K. 2018/882 (Kazancı).

340 Karan*, CMR Şerhi,* s. 194; Seven, V.: "Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları", LMUİİHD 2005, C. I, S. 1, s. 51.

bulunması yeterlidir. Gönderenin yükümlülüğünün ihlâli ile taşıyıcının zararı arasındaki bu bağ "*uygun illiyet bağı*" olarak adlandırılır[341].

Kusursuz sorumluluk hâllerinde illiyet bağının sorumluluğun oluşması amacıyla uygulanıp uygulanmayacağı hususu doktrinde[342] tartışmalıdır. Özellikle tehlike sorumlulukları bakımından mevcut bu tartışmada, uygun illiyet bağı teorisinin gelişen bilim ve tekniğin yarattığı yeni olgular karşısında insan bilgisinin yetersiz kalacağı ileri sürülmektedir[343]. Bu nedenle her hukuk kuralının bir koruma çevresinin bulunduğunu savunan "*normun koruma amacı teorisi*" geliştirilmiştir[344]. Buna göre, normun koruma alanına giren her zarar tazmin edilebilir niteliktedir[345]. Türk hukukunda uygun illiyet bağı teorisi genel olarak kabul edilen görüştür[346]. Gönderenin kusursuz sorumluluğu bakımından uygun illiyet bağı teorisinin benimsenmesi gerekir[347]. Zira, burada gönderen kendisine ait bir yükümlülüğü ihlâl etmektedir. Bu ihlâl neticesinde oluşan zararın tazmini söz konusu olmaktadır. Bu anlamda failin (gönderenin) eylemi (veya eylemsizliği) ile mağdurun (taşıyıcının) uğradığı zarar arasında bir illiyet bağının mevcudiyeti gerekir[348]. İlliyet bağının varlığını ispat yükü taşıyıcının üstündedir[349]. İlliyet bağını kesen genel sebeplerin (mücbir sebep, zarar görenin hukuka aykırı davranışı ve üçüncü kişinin ağır kusuru) varlığı hâlinde ise gönderen, Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamında sorumlu tutulmayacaktır.

---

341 Atamer, Y. M.: *Haksız Fillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması – Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları*, İstanbul 1996, s. 42 vd.; Deschenaux / Tercier, s. 31; Eren, s. 558; Erişgin, N.: "Tehlike Bağı", AÜHFD 2000, C. 49, S. 1, s. 137.

342 Tartışma için bkz. Atamer, s. 62 vd.; Erişgin, s. 141 vd.

343 Erişgin, s. 142.

344 Bu konu hakkında geniş bilgi için bkz. Atamer, s. 70; Erişgin, s. 142.

345 Erişgin, s. 143.

346 Atamer, s. 41; Uyumaz, A. / Tokat, H.: "Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığından Doğan Akit Dışı Hukukî Sorumluluk", AÜHFD 2016, C. 65, S. 3, s. 997.

347 Tehlike sorumluluklarında, sorumluluğun sınırlarının daha iyi belirlenebildiği gerekçesiyle normun koruma alanı teorisinin üstün tutulması gerektiği yönünde bkz. Uyumaz / Tokat, s. 998.

348 Deschenaux / Tercier, s. 15.

349 "*Eşyanın ziya ve hasarının, ambalajın fena yapılmasından kaynaklandığını ispat edemeyen taşıyıcı, gönderilenin uğradığı zarardan sorumlu olur*" 11. HD., 1.5.1995, E. 1995/3029, K. 1995/3937 (Kazancı).

F) RİZİKO ALANI İLKESİ

1. Hukukî Düzenleme

"*Riziko alanı*" (Risikobereich), Alman taşıma hukukunda önceden beri kullanılagelen bir kavram olmakla birlikte[350], mehaz Alman Ticaret Kanununda yapılan Taşıma Hukuku Reformu ile birlikte kanunlaşmıştır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun taşıma hukukunda sorumluluğa ilişkin hükümleri mehaz Alman Ticaret Kanunu göz önünde bulundurularak riziko alanı ilkesi çerçevesinde tasarlanmıştır[351]. Gerçekten de makul yükleme veya boşaltma süresinin aşılması (m. 863 (3)), taşıma sözleşmenin feshi (m. 865 (2)), eksik yükleme (m. 866 (2)), yükleme süresine uyulmaması (m. 867 (4)), teslim engeli (m. 869 (1), 869 (4)), taşıma ücretinin hesaplanması ve ödenmesi (m. 870 (2), 870 (3)) hususlarında riziko alanı menfaat dengelerinin kurulmasında temel enstrümanlardan birini teşkil etmektedir[352].

Ne mehaz Alman Ticaret Kanununda[353] ne de Türk Ticaret Kanununda riziko alanı kavramının ne anlama geldiği ve bu alanın belirlenmesinde hangi ölçütlerin esas alınması gerektiği düzenlenmiştir. Mevzuattaki bu boşluk ilkenin içeriği bakımından doktrinde[354] tartışmalara yol açmıştır. Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinin gerekçesinde riziko alanı ilkesine ilişkin sadece "*Üçüncü fıkra taşıma hukukuna hakim*

---

350 Braun, s. 89.

351 6102 sayılı Kanun öncesinde hukukumuzda riziko alanı kavramının kullanımına ilişkin tespit edebildiğimiz bir mevzuat hükmü yoktur. Bununla birlikte hem 6762 sayılı TTK döneminde hem de 6102 sayılı Kanunun Deniz Ticareti Kitabında "*faaliyet alanı (faaliyet sahası)*" kavramı TTK m. 1156, 1172 (6762 sayılı TTK m. 1036, 1055) kullanılmıştır. Taşıma hukukunda faaliyet alanı ve riziko alanı şeklinde iki kavramın bulunması eş anlamlılık ve kapsam gibi tartışmaları da beraberinde getirecektir.
Riziko alanı ilkesi kavramının kullanılmasına ilişkin uygulamada tespitimizYargıtay Hukuk Genel Kurulunun eser sözleşmesine ilişkin bir uyuşmazlıkta kullandığı "*iş sahibinin şahsını veya riziko alanını ilgilendiren imkansızlık nedeniyle eserin tamamlanmaması hâlinde BK. 370. maddesi yükleniciye tam kar değil, uygun bir karşılık ödenmesini, ancak iş sahibinin kusuru hâlinde tam karın tazminini öngörmektedir*" şeklindeki ifadeyi içeren kararıdır (HGK, 06.10.1982, E. 1982/15-356, K. 1982/817 (HukukTürk).

352 Braun, s. 88; Fremuth, F. / Thume, K. H.: *Kommentar zum Transportrecht,* Heidelberg 2000, § 412 HGB, Rn. 16; Seven, *Gönderilen*, s. 213.

353 Bkz. Canaris, C-W.: *Handelsrecht*, B. 24, München 2006, § HGB 31 II, Rn. 52.

354 Doktrinde yer alan tartışmalar için bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 24 vd.; Braun, s. 88 vd.; Canaris, § 31 II HGB, Rn. 52; Didier, T.: *Risikorechnung Bei Leistungsstörungen im Gütertransportrecht*, Mannheim 2001, s. 16 vd.; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 37; Fremuth / Thume, § 412 HGB, Rn. 16; Kıran*, Taşıma Ücreti,* s. 73 vd.; Koller, İ.: "Der „Risikobereich" im HGB-Frachtrecht", VersR 2012, s. 949 vd.; Koller*, Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53 vd.; Schmidt, § 412 HGB, Rn. 40; Seven, *Gönderilen*, s. 213 vd.

Alman öğretisinde geliştirilmiş "riziko alanı" teorisine dayanır. Bu kavram – Alman öğretisine göre – borçlar hukuku anlamında isnat edilebilirliği aşan, ondan geniş bir anlamı haizdir: İşletme güvenliğini etkileyebilecek yetersiz bilgi, ilgili araçların sağlanması dolayısıyla yükleme ve boşaltmanın gecikmesi gibi" şeklinde bir açıklama yer almaktadır[355]. Mezkûr açıklama riziko alanına içeriği ve ölçütleri hakkında bilgi vermekten uzaktır.

2. Riziko Alanı Kavramı

Riziko alanı kavramı, borçlar hukukuna hâkim olan kusur ilkesinden farklı olarak, "*taşıma sözleşmesinin tarafları arasında tehlike alanına göre dağıtılan sözleşme risklerini*" ifade eder[356]. Bunun ötesinde, riziko alanı, taşıma sözleşmesinin tarafları arasında *menfaat dengesinin sağlanmasına yönelik* temel bir ilke olarak Türk Ticaret Kanununda öngörülmüştür[357]. Bu denge, taşıyıcının veya gönderenin sorumluluk alanına "*giren*"[358] olumsuz bir etkinin kişinin kendisi tarafından buna katlanması şeklinde sağlanmaktadır. Böylelikle, örneğin taraflardan birinin organizasyon alanı içerisinde meydana gelen zarar, esasen diğer tarafın organizasyon alanına giren bir sebebe dayanıyor ise, kendi alanında zarara sebebiyet vermiş olan taraf bu zarara katlanacak ve sorumlu olacaktır.

---

[355] Riziko alanına ilişkin Kanunda yer alan diğer hükümlerin gerekçelerinde de bir açıklamaya yer verilmemiş, yalnızca 865, 869 ve 870. maddelerin gerekçelerinde 863. maddenin gerekçesine atıf yapmakla yetinilmiştir.

[356] Didier, s. 31-32.

[357] Seven, *Gönderilen*, s. 213.

[358] TTK m. 865, 866 (2), 867 (4), 869, 870 (2) ve 870 (3)'te "riziko alanına *giren*" ifadesi kullanılmış iken, TTK m. 863 (3)'te "risk alanından *kaynaklanmayan*" ifadesi kullanılmıştır. Mehaz Alman Ticaret Kanununun konuyu düzenleyen paragrafları arasında böyle bir farklılık bulunmamaktadır. Türk Ticaret Kanununda yaratılan farklılığın bilinçli bir tercih olduğuna ilişkin mezkûr hükümlerin gerekçesinde bir açıklamaya yer verilmemiştir. Dolayısıyla burada bir çeviri yanlışlığının bulunduğunu, TTK m. 863 (3)'ü "*riziko alanına giren*" şeklinde anlamak gerektiğini kabul etmek gerekir. Bu hususun önemi, dışarıdan kaynaklanan bir sebebin, kişinin organizasyon alanına girmesi hâlinde meydana gelen zarara katlanması gerektiğinde ortaya çıkar. Bu hususta bkz. Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53a; Seven, Gönderilen, s. 217-218.

Riziko alanı ilkesinin temelini "*alan düşüncesi*"[359] oluşturmaktadır[360]. Normatif olarak alan düşüncesi "*taşıyıcının riziko alanı*" ve "*gönderenin riziko alanı*" olmak üzere iki alan[361] şeklinde düzenlenmiştir[362]. Ancak doktrinde[363] bu düşünce "*nötr alan*"ı da içerecek şekilde geliştirilmiştir. Ayrıca, "*gönderilenin rizoko alanı*"nın bulunup bulunmadığı da değerlendirilmiştir[364]. Alan düşüncesine göre, sözleşmenin ifasını engelleyen sebepler taşıma sözleşmesinin taraflarından birinin alanında veya nötr alanda yer alır.

Riziko alanının hesaplanması açısından doktrinde birtakım temellendirme ölçütleri getirilmiştir. Bunlar, "*zarar görenin zarara katlanması*" (*casum sentit dominus*)[365] "*kontrol edilebilirlik*"[366], "*öngörülebilirlik*"[367], "*risk artışı*"[368], "*soğurma ve işbölümünden kaynaklanan sebep olma*"[369] ve "*organizasyon alanı*"[370] şeklinde ifade edilmektedir.

3. Taşıyıcının Riziko Alanı

Taşıma sözleşmesinin taraflarının riziko alanının belirlenmesinde dikkate alınacak hususlarla birlikte alanın çizgilerinin belirlenmesi yoluna gidilebilecektir. Kanaatimizce bu hususlar birbirine alternatif olmayıp, her bir somut olay bakımından ayrıca değerlendirilebilecek durumlardır. Bu bakımından taraflardan birinin yerine getirmesi gereken bir edimi ihlâl etmesi veya gereği gibi yerine getirmemiş

---

[359] *Braun*, eserinde "*Risikobereich*" (riziko alanı), "*Risikosphäre*" (riziko alanı) ve "*Sphärengedanke*" (alan düşüncesi) kavramlarını eş anlamlı olarak kullanmaktadır (Braun, s. 87, dn. 1). *Koller* ise, "*Risikobereich*" ile "*Sphärengedanke*" kavramlarının eş anlamlı olmadıklarını, "*Risikobereich*" kavramının daha açık bir ifade olduğunu belirtmektedir (Koller, *Risikobereich*, s. 952).

[360] Braun, s. 87; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 34; Fremuth / Thume, § 412 HGB, Rn. 16; Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53.

[361] Bellardita, *Der Absender*, s. 25.

[362] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 34; Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53.

[363] Bellardita, *Der Absender,* s. 27; Braun, s. 89; Didier, s. 164; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 34; Kıran*, Taşıma Ücreti,* s. 78; Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53; Seven, *Gönderilen*, s. 213.

[364] Didier, s. 28 vd.

[365] Braun, s. 108.

[366] Bellardita, *Der Absender,* s. 29; Braun, s. 109.

[367] Bellardita, *Der Absender,* s. 32, Seven, *Gönderilen*, s. 220.

[368] Bellardita, *Der Absender,* s. 33; Braun, s. 115.

[369] Bellardita, *Der Absender,* s. 31; Braun, s. 111.

[370] Braun, s. 113, Seven, *Gönderilen*, s. 218.

olmasından kaynaklanan sebepler, o tarafın riziko alanında yer alır[371]. Taşıyıcının riziko alanı, taşıyıcının organizasyonuna giren tüm aksaklıkları içerir[372]. Taşıyıcının kusurlu hareketi riziko alanına her zaman dâhildir, ancak bu husus bir ön koşul değildir[373]. Zira organizasyon alanından kaynaklanan bir sebebin varlığı hâlinde, kusurun mevcudiyetinin bir önemi bulunmamaktadır[374]. Örneğin taşıyıcının işyerinde gerçekleştirilen bir grevde[375], taşıyıcıya isnat edilebilecek bir kusur söz konusu olmamakla birlikte, onun organizasyon alanından kaynaklanan bir sebep, taşıma faaliyetinde aksaklığa yol açmış olabilir.

Taşıyıcının organizasyon alanından kaynaklanmamakla birlikte onun riziko alanına girebilecek bazı sebepler taşıma faaliyetinde aksaklığa yol açabilir. Bu durumda "*öngörülebilirlik*" ve "*kontrol edilebilirlik*" kriterleri çerçevesinde yapılacak bir değerlendirme ile taşıyıcının riziko alanına giren sebebin varlığı sonucuna ulaşılabilir. Örneğin, hava koşullarının önceden incelenerek, taşımanın yapılacağı güzergâhta yolların durumu hakkında bir değerlendirme yapılabilir ve taşımanın öngörülen zamanda gerçekleştirilip gerçekleştirilemeyeceği sonucuna varılabilir. Burada bahsedilen öngörülebilirlik "*basiretli iş adamı gibi hareket etme yükümlülüğü*"nü[376] aşar nitelikte[377] Türk Ticaret Kanununun 876. maddesinde "*en yüksek özeni gösterme*"[378] şeklinde gösterilmiştir.

---

371 Seven, *Gönderilen*, s. 218.
372 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 56.
373 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 56.
374 Seven, *Gönderilen*, s. 218.
375 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53a; Seven, *Gönderilen*, s. 218.
376 Basiretli iş adamı gibi hareket etme yükümlülüğü TTK m. 18 (2)'de tacir olmanın bir sonucu olarak düzenlenmiştir. Bu yükümlülüğün anlamı, tacirin ticarî işletmesi ile ilgili faaliyetlerinde, aynı ticaret dalında faaliyet gösteren tedbirli, öngörülü bir tacirden beklenen özeni göstermesidir. Bu şekilde tacirin faaliyetleri açısından objektif bir özen ölçüsü ortaya konulmaktadır. Tacirin basiretli davranma yükümlülüğü hakkında bkz. Arkan, *Ticari İşletme 2018*, s. 151 vd.
377 Tekinalp / Çamoğlu, s. 409, TTK m. 876 altındaki not. Daha önce de belirttiğimiz gibi (bkz. yuk. Birinci bölüm, III, B, 1) taşıyıcının tacir sıfatının bulunması için esnaf faaliyeti sınırını aşan düzeyde bir ticarî işletme bünyesinde taşıma faaliyetini gerçekleştirmesi gerekir. TTK m. 876'daki "*en yüksek özeni gösterme*" yükümlülüğü (özen ölçütünün yerindeliğinden bağımsız olarak) düzenlenmemiş olsa idi, tacir sıfatını haiz taşıyıcı TTK m. 18 (2) gereğince "*basiretli iş adamı gibi hareket etme*" derecesinde özen yükümlülüğüne sahip olacak idi. Ancak bu hâlde tacir olmayan taşıyıcının özen yükümlülüğünün ölçüsü düzenlenmemiş olacak ve tartışma konusu teşkil edecek idi.
378 TTK m. 876'nın metninde "*en yüksek özen*" kavramı kullanılmış olsa da madde gerekçesinde "*tedbirli taşıyıcının özeni*"nin tercih edildiği ifade edilmiştir. TTK m. 876'nın gerekçesinde "*"Tedbirli taşıyıcının özeni" ibaresi kaynak Alm TK 426 ncı paragrafında "büyük bir özen*

4. Gönderenin Riziko Alanı

Taşıyıcıda olduğu gibi gönderenin de organizasyon alanından kaynaklanan taşıma faaliyetine olumsuz etkileyen sebepler, onun riziko alanına girer[379]. Esasen aksaklık gönderenin organizasyon alanından kaynaklanan bir sebebe dayanmakla birlikte, kusursuz sorumluluğun öngörülmüş olması sebebiyle ayrıca bir değerlendirme yapmaksızın, aksaklık ile sebep arasında illiyet bağının kurulmuş olması gönderenin riziko alanına aksaklığın girmesi bakımından yeterlidir. Ancak gönderenin kusursuz sorumluluğuna yol açmamakla birlikte bir yükümlülüğün ihlâlinden kaynaklanan sebebe dayanılması hâlinde riziko alanı değerlendirmesinin yapılması gerekir. Bu açıdan, örneğin gönderenin eşyayı yükleme ve boşaltma yükümlülüğünden kaynaklanan bir sebebe dayanan aksaklıklar gönderenin riziko alanına girer. Gönderenin öngörebileceği veya kontrol edebileceği sebepler de onun riziko alanına dahildir.

5. Nötr Alan

Kanun koyucu nötr alanın varlığına işaret etmemiş, yalnızca taşıyıcının riziko alanından (örneğin, TTK m. 865 (1)) ve gönderenin riziko alanından (örneğin, TTK m. 870 (3)) söz etmiştir. Böylelikle normatif düzenlemenin lafzî yorumu göz önünde

---

gösterilmesi" şeklinde ifade edilmiştir. Bu ölçünün kanunumuzdaki ölçüden daha sert olduğu söylenebilir. "Büyük özen" hukukumuzda da kullanılmayan, hatta bilinmeyen bir ölçüdür. Bu sebeple anılan ölçünün kanunumuza yansıtılması uygun görülmemiştir. "Tedbirli" yerine "çok tedbirli" ibaresi kullanılabilirdi. Ancak "en üstün"ün (superlative) kullanılmasından kaçınılmış, böyle bir ibarenin hükmü uygulanmaz hale getireceğinden endişe edilmiştir. Yargıcın "tedbirli" kavramını titiz bir anlayışla yorumlaması hükmün amacına uygun düşer" ifadesi ile kavram tercihi açıklanmaya çalışılmıştır. Görüldüğü üzere, gerekçede belirtilen "*tedbirli taşıyıcının özenin*"nin aksine Kanun metninde "*en üstün*" (*superlative*) kullanımında bulunularak taşıyıcının sorumluluğu "*en yüksek özen*"e bağlanmıştır. Doktrinde "*en yüksek özen*" tercihinin taşıyıcının özen yükümlülüğünün ağırlığını işaret etmesi bakımından olumlu yönde yorumlayan görüşün (Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 90) aksine, bu şekilde aranan bir özen yükümlülüğünün anlamsızlığına işaret eden görüş (Karan, *CMR Şerhi*, s. 321) de mevcuttur. *Karan*¸ "*en yüksek özen*" ölçütünün, TTK m. 18 (2)'ye ve Yargıtay'ın yerleşik ihtiyaçlarına aykırı olduğuna ilişkin eleştiri getirmektedir. Keza, en yüksek özen ölçütü, taşıyıcının normalde alması gereken önlemlerden daha fazlasını almasını ve dolayısıyla azamî masrafa katlanması şeklinde yorumlanabilir. Müellif bu durumda taşıyıcının sorumluluğu göze alarak, yüksek masraf gerektiren önlemleri almaktan kaçınabileceğini ileri sürmektedir. Nihayet *Karan*, taşıyıcının en yüksek özen sorumluluğunun 1178. maddede olduğu gibi "*tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özen*" şeklinde anlaşılması gerektiğini ve ancak bu şekilde ticaret hayatında "*uygulanabilir*" bir yükümlülüğün söz konusu olacağını ifade etmektedir (Karan*, CMR Şerhi*, s. 321).

[379] Kıran*, Taşıma Ücreti,* s. 77.

bulundurulduğunda üçüncü bir alanın varlığından bahsedilemeyecektir. Bu da her koşul ve şartta meydana gelen aksaklığın gönderen veya taşıyıcının riziko alanına dahil edilmesine neden olacaktır. Ancak bu düzenleme şekli doktrinde[380] haklı olarak eleştirilerek, menfaatler dengesi çerçevesinde tenkit edilmiş ve nötr alanın varlığı kabul edilmiştir. Zira mücbir sebebin varlığı hâlinde taşıma faaliyetinde ortaya çıkan olumsuz etkinin taraflardan birinin riziko alanına dâhil edilmesi âdil bir yaklaşım değildir[381]. Doktrindeki bu eleştiriler Alman hukukunda uygulamayı da etkilemiş ve Alman Federal Mahkemesi tarafından nötr alanın varlığı kabul edilmiştir[382]. Mezkûr kararda taşıma sözleşmesinin taraflarının öngöremeyeceği ve kontrol edemeyeceği buzlanma ve fırtına gibi sebeplerin nötr sebepler olduğu ve bunun ne taşıyıcıya ne de gönderene isnat edilemeyeceği ifade edilmiştir.

6. Gönderilenin Riziko Alanı

Nötr alanda olduğu gibi gönderilenin bir riziko alanının bulunup bulunmadığı hususunda da kanunî düzenleme bulunmamaktadır[383]. Gönderilenin riziko alanının varlığı doktrinde[384] ele alınmıştır. Taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatını haiz olmayan gönderilenin riziko alanının gönderenin riziko alanı içerisinde değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir[385]. Gönderilen Türk Borçlar Kanununun 116. maddesi (Alman Medeni Kanununun 278. paragrafı) çerçevesinde gönderenin yardımcı kişisi konumunda olup, onun fiilleri gönderenin riziko alanına giren sebep olarak telakki edilir[386]. Örneğin, gönderilenin teslim yerine ulaşan eşyayı boşaltırken gönderenin ifa yardımcı sıfatıyla bunu yerine getirdiği kabul edilmektedir[387]. Dolayısıyla boşaltma

---

[380] Bellardita, *Der Absender,* s. 27; Braun, s. 89; Didier, s. 164; Canaris, § 31 II HGB, Rn. 52; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 34; Kıran*, Taşıma Ücreti,* s. 78; Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53; Seven, *Gönderilen,* s. 213.

[381] Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 53.

[382] BGH, 22.06.2011, VersR 2012, 125 (Kararın değerlendirmesi için bkz. Koller, "Risikobereich", s. 950 vd.).

[383] Navlun sözleşmeleri bakımından düzenleme TTK m. 1172'de "*gönderilenin faaliyet alanı*" şeklinde olup, gönderilenin faaliyet alanına değinilmiş ve "*Gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiden karaya çıkarılması mümkün olmayan günler de boşaltma süresinin hesabında dikkate alınır*" (TTK m. 1172 (1)) şeklinde sonuç bağlanmıştır.

[384] Didier, s. 30 vd.

[385] Didier, s. 30.

[386] Didier, s. 30.

[387] Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 25. Bu hususta bkz. aşa. Üçüncü Bölüm, II, D, 2, a.

sırasında meydana gelen bir aksaklık, gönderilen tarafından sebep olunmuşsa da gönderenin riziko alanına girer.

Gönderilenin riziko alanının mevcudiyetinden bir istisna hâlinde bahsedilebilir[388] ki, bu hâlde de esasen yine gönderen sıfatına bağlı bir durum söz konusudur. Gerçekten de taşıma veya teslim engeli ortaya çıktığı hâllerde, Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesinin uygulanmasında, gönderilen gönderenin yerini alarak (TTK m. 869 (2)) hükmî gönderen sıfatını taşır[389]. Bu durumda artık gönderilenin sıfat değişikliğine bağlı olarak riziko alanının da olduğu kabul edilmelidir.

G) SINIRLI SORUMLULUK İLKESİ

1. Alman Hukukunda İlkenin Getiriliş Amacı ve Kanun Koyucunun Yaklaşımının Eleştirisi

Alman hukukunda yapılan Taşıma Hukuku Reformunun kanunlaşma aşamasında Alman Ticaret Kanununun genel taşıma hukukuna ilişkin metnine birtakım önemli değişiklikler eklenmiştir[390]. Bu değişikliklerden biri de Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafında gönderenin sorumluluğuna ilişkin bir sınırlandırmanın getirilmesidir. Mezkûr paragrafın (1). fıkrasına eklenen (2). cümle ile Alman taşıma hukukunda daha önce tanınmayan bir sorumluluk sınırlandırması düzenlenmiştir[391]. Buna göre, gönderen, taşıyıcıya vermiş olduğu zararlardan dolayı gönderinin brüt ağırlığının her kilosu için 8,33 Özel Çekme Hakkı-ÖÇH[392] (*Special Drawing Rights*-

[388] Didier, s. 31.
[389] Bu hususta bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2, d.
[390] Bellardita, *Der Absender*, s. 236.
[391] Bellardita, *Der Absender*, s. 236; Braun, s. 169.
[392] Özel Çekme Hakkı, Bretton Woods sabit kur rejimini desteklemek amacıyla IMF tarafından 1969 yılında oluşturulmuştur. Özel Çekme Hakkı 2016 yılına kadar Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşan bir döviz sepeti olarak tanımlanmıştır. 2016 yılından itibaren Çin Renminbisi (Yuan) de sepete dahil edilmiştir. 1 Ekim 2016 tarihi itibarıyla ilgili para birimlerinin sepet içerisindeki ağırlıkları ABD Doları %41,73, Avro %30,93, Çin Renminbisi (Yuan) %10,92, Japon Yeni %8.33 ve İngiliz Sterlini %8,09 şeklindedir. ÖÇH'nin Amerikan Doları cinsinden değeri IMF'nin web sitesinde günlük olarak yayımlanmaktadır. Bu değer, söz konusu beş para biriminin ilgili miktarlarının Amerikan Doları cinsinden değerlerinin toplamına eşittir ve bu hesaplamada Londra piyasasında o gün öğlen saatinde geçerli olan döviz kurları kullanılmaktadır. Ayrıca ülkemizde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ÖÇH'nin Türk Lirası cinsinden değerini günlük

SDR, Sonderziehungsrecht-SZR) ile sınırlı olarak sorumlu olacaktır. Böylelikle, gönderenin kusursuz sorumluluğunun üst sınırı Alman hukukunda çizilmiştir[393].

Gönderenin sınırlı sorumluluğu ilkesi, hükmün mehazını oluşturan Alman Ticaret Kanununun taslak metninde yer almamıştır. Alman Federal Konsey'in (*Bundesrat*) hükümet tasarısı hakkındaki görüşünün ardından, ilgili dernek ve kurumlarla yenilenen istişare ile Federal Meclis'te yoğun görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler neticesinde, Federal Konsey taslağında yer alan gönderenin yükümlülüklerine ek olarak sınırlı sorumluluk ilkesi getirilmiştir[394].

Getirilen bu sınırlamanın gerekçesi "*taşıyıcı ile gönderenin sorumlulukları arasında dengenin kurulması*"dır[395]. Alman kanun koyucunun taşıyıcı ile gönderen arasında bir sorumluluk dengesi oluşturmaya çalıştığı komisyon raporundaki şu ifadeden anlaşılmaktadır: "*Gönderenin – kusursuz - sorumluluğunu taşıyıcının sorumluluğuyla dengelemek için, gönderene karşı talepleri kümülatif bir sorumluluk sınırlamasına tabi tutan 1. paragraf 1 cümle eklenmiştir. (414) I 2'nin 2. cümlesi, 434 ila 436 arasında aynı zamanda taşıyıcının sorumluluğuyla bir uyum sağlamayı amaçlamaktadır*". Hukukî düzenlemeler de nazara alındığında sınırlı sorumluluk ilkesinin gönderen açısından da öngörülmesinde kanun koyucunun temel amacının taşıyıcının sorumluluğu ile gönderenin sorumluluğu arasındaki tutarsızlığı gidermeye çalışmak olduğu ifade edilebilir[396].

Alman kanun koyucusunun bu yaklaşımı doktrinde eleştirilmiştir. *Canaris*[397], Alman Federal Anayasasının 3 I paragrafında düzenlenen kanun önünde eşitlik ilkesi karşısında hem gönderenin (§ 414 I 2 HGB) hem de taşıyıcının (§ 431 I HGB) sınırlı sorumluluğuna şüphe ile yaklaşmaktadır. Müellif[398] ayrıca sınırlı sorumluluğa ilişkin hükmün, eşyanın ağırlığı ile eşyanın değeri arasında anlaşılır bir ilişkiyi ortaya

olarak yayınlamaktadır. Bu hususta bkz. https://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt. pdf; https://m.hazine.gov.tr/g20-ve-imf-sikca-sorulan-sorular

393 Bellardita, *Der Absender,* s. 236.

394 Ayrıntılı bilgi için bkz. Gündisch, s. 228; Herber, R.: "Die Neuregelung des deutschen Transportrechts", NJW 1998, Heft 45, s. 3297.

395 Bellardita, *Der Absender,* s. 236.

396 Bellardita, *Der Absender,* s. 275; Braun, s. 169.

397 Canaris, § 33 Rn. 23.

398 Canaris, § 33 Rn. 23.

koyamadığından sorumluluk sınırlamasının ikna edici olmadığını savunmaktadır. Bu bakımdan, hurda demir veya patatesin yüksek kalitede elektronik veya optik cihazlarla eşit olması gibi garip bir durum ortaya çıkmaktadır[399].

Hükmün bir başka açıdan eleştirisi ise tehlikeli eşya gönderimi ile normal eşya gönderiminin aynı sorumluluğa tabi tutulmasıdır. *Bellardita*[400], eşyanın ağırlığının gönderenin sorumluluğunun kapsamı hakkında ipucu vereceğini ancak, küçük ve hafif tehlikeli bir eşyanın, potansiyel olarak büyük bir hasara yol açabileceğini, dolayısıyla sınırlı sorumluluğun bu potansiyel zararı karşılayamayacağını belirtmektedir. Bu nedenle bazı müellifler[401], özellikle tehlikeli eşya taşınması konusunda sorumluluk sınırlamasının uygun olmadığına ve bu nedenle gönderenin ağır kusuru durumunda bile bir sorumluluk sınırlamasının meydana geleceğinden dolayı hükmün yerinde olmadığını savunmaktadır.

Nitekim bu eleştiriler ve hükmün uluslararası taşıma hukukuna ilişkin sözleşmelerde (özellikle CMR Konvansiyonunda) karşılığının bulunmaması sebebiyle[402] Alman hukukunda Deniz Ticareti Hukuku Reform Kanunu ile 24.04.2013 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır. Böylelikle Alman hukuku bakımından gönderenin sorumluluğunun miktar yönünden sınırlandırılması uygulamasına son verilmiştir.

2. Türk Hukukundaki Düzenleme ve Eleştirisi

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler bulunmakla birlikte bu sorumluluğu sınırlandıran bir hükme Kanunda yer verilmemiştir. Böylelikle gönderen, taşıyıcıya vermiş olduğu tüm zararları karşılamakla yükümlü tutulmuştur. Aynı şekilde CMR Konvansiyonunda da gönderenin sorumluluğunu sınırlandırıcı bir hüküm bulunmamaktadır. Buna rağmen, Alman Ticaret Kanununun Taşıma Hukuku Reformu ile değiştirilen ilk hâlinde olduğu gibi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinde gönderenin kusursuz

---

399 Canaris, § 33 Rn. 23, 58.
400 Bellardita, *Der Absender*, s. 276.
401 Canaris, § 33 Rn. 58; Schindler, A.: "Zivilrechtliche Verantwortlichkeit beim Gefahrguttransport auf der Straße", Transport- und Vertriebsrecht 2000, Luchterhand 1999, s. 124.
402 Baumbach, A. / Hopt, K. J. / Kumpan, C. / Merkt, H. / Roth, M.: Handelsgesetzbuch, Band 9, B. 38, München 2018, § 414 HGB, Rn. 3.

sorumluluğunun sınırlandırılmasına yer verilmiştir. Mezkûr hükme göre, gönderenin kusursuz olarak sorumlu olduğu tazminat miktarı, "*gönderinin net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır*". Maddenin gerekçesinde bu sorumluluk sınırlandırmasının nedeni ise açıklanmanmamıştır.

Taşıma hukukunda hemen hemen tüm taşıma türleri açısından taşıyıcının sınırlı sorumluluğu ilkesinin benimsenmesi yoluna gidilmiştir[403]. Bu ilkenin kabul edilme sebebi doktrinde[404], taşıma faaliyetinin temelde büyük bir rizikoyu bünyesinde taşımasından dolayı, sınırsız sorumluluk hâlinde bu faaliyeti yerine getirecek kişilerin sayısının azalacak olması, sigorta primlerinin artacak olması, taşıma maliyetlerinin gönderen aleyhine artacak olması ve taşıma konusu eşyanın piyasa fiyatlarının artacak olması şeklinde gösterilmektedir. Ayrıca, taşıma faaliyetini üzerine alan taşıyıcının taşıma ücreti olarak elde edeceği menfaat ile herhangi bir zarar hâlinde ödemek durumunda kalacağı tazminat arasında dengenin sağlanması hakkaniyetin de bir gereğidir.

Gönderen açısından sınırlı sorumluluk ilkesinin kabul edilmesinin sebebi gönderenin kusursuz sorumlu tutulması ve taşıyıcıya sağlanan sınırlı sorumluluk imkânının menfaatler dengesi gözetilerek gönderene de sağlanması olarak ifade edilebilir[405]. Belirtmek gerekir ki, gönderenin sınırsız sorumluluğu ne taşıma maliyetine genel olarak etki eden ne de gönderenin taşıma faaliyetine katılması iradesini etkileyen bir husustur. Ayrıca taşıyıcının aksine, gönderenin eşyanın taşıtılmasındaki menfaati ile kusursuz sorumluluğu sebebiyle ortaya çıkması muhtemel zarar arasında sağlanması gereken dengenin mevcudiyeti de söz konusu değildir. Son olarak, gönderenin sınırlı sorumluluğu CMR Konvansiyonunun iç hukuka yansıtılma ve kurallar bütünlüğü oluşturma çabasının uzağında kalmaktadır.

---

[403] Örneğin, 6762 sayılı TTK m. 1112; 6102 sayılı TTK m. 1186; CMR Konvansiyonu m. 23; TSHK m. 124; CIM m. 30; CIV m. 30; Varşova Konvansiyonu m. 22; Hamburg Kuralları m. 6. Örnekler için bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 24; Seven, *Taşıma Hukuku*, s. 18.

[404] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 24; Karan, *CMR Şerhi*, s. 579; Seven, *Taşıma Hukuku*, s. 18. Taşıyıcının sorumluluğu bakımından sınırlı sorumluluk ilkesinin benimsenmesinin temelinde taşıyıcıyı korumaktan ziyade bu türden "*zincirleme bir reaksiyon*" şeklinde ortaya çıkacak maliyet büyümesinin önlenerek nihayetinde tüketiciyi koruyacağı yönünde bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 579.

[405] Lammich / Pöttinger / Bracker, § 414 HGB, Rn. 16.

Dolayısıyla Alman hukukunda olduğu gibi, gönderenin sınırlı sorumluluğunun mezkûr düzenlemeden kaldırılmasının yerinde olacağı ifade edilebilir.

H) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ

Taşıyıcının sorumluluğu bakımından Türk Ticaret Kanununun 876-878. maddelerinde genel ve özel sorumluluktan kurtuluş sebepleri öngörülmüştür. Ancak Türk Ticaret Kanunu gönderene, zararın meydana gelmemesi için hâl ve koşulların gerektirdiği her türlü özeni gösterdiğini ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulma olanağı tanımamıştır. Başka bir deyişle, gönderenin kurtuluş beyyinesi ileri sürerek sorumluluktan kurtulması imkânı Kanunda özel olarak tanınmamıştır[406]. Dolayısıyla gönderen tüm dikkat ve özeni göstermiş olsa dâhi, Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde sayılı hâllerden biri sebebiyle taşıyıcının maruz kaldığı zararı tazmin etme yükümlülüğü altındadır.

Bu durumda gönderenin sorumluluktan kurtulması için genel kurallara başvurmak lâzım gelir. Bir sebep sorumluluğu türü olan gönderenin kusursuz sorumluluğunda zarar ile ihlâl edilen yükümlülük arasındaki illiyet bağının varlığı sorumluluğun kurucu şartlarından biri olduğundan[407], bu bağın kesilmesi göndereni sorumluluktan kurtarır. İlliyet bağını kesen sebepler "*mücbir sebep*", "*zarar görenin hukuka aykırı davranışı*" ve "*üçüncü kişinin ağır kusuru*"dur[408].

Belirtmek gerekir ki, Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesinde tazminatın kapsamının belirlenmesinde taşıyıcının davranışlarının etkisinin de dikkate alınacağı belirtilmiştir. Burada düzenlenen husus illiyet bağını kesen sebeplerden olan zarar görenin ağır kusurundan farklıdır. Madde gerekçesinde belirtildiği üzere, hükümde yer alan taşıyıcının davranışı ortak kusuru ifade etmemektedir (TTK m. 684 gerekçesi). Taşıyıcının zararın ve giderlerin oluşmasında veya büyümesinde ortak bir etkisine ilişkin bir davranışının bulunması, göndereni sorumluluktan tamamen kurtarmamaktadır. Bu nedenle gönderenin sorumluluğuna kısmî bir etkide bulunan

---

[406] Kurtuluş beyyinesine ilişkin bir düzenleme mehaz Alman Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonunda da bulunmamaktadır.
[407] Eren, s. 579.
[408] Eren, s. 579.

taşıyıcının davranışını gönderenin sorumluluktan kurtuluş hâlleri arasında saymak mümkün değildir[409].

II. GÖNDERENİN KUSURSUZ SORUMLULUĞUNU DOĞURAN HÂLLER

A) YETERSİZ AMBALAJLAMA VE İŞARETLEMEDEN DOĞAN SORUMLULUK

1. Ambalaj ve Ambalajlama Kavramları

a. Genel Olarak

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda düzenlenmemiş olan gönderenin eşyayı ambalajlama yükümlülüğü, Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde düzenlenmiştir. Hükmün gerekçesinde düzenlemenin esin kaynağının Alman Ticaret Kanununun 411. paragrafı olduğu belirtilmiş, esas kaynağının ise CMR Konvansiyonunun 17 (4)(b)(e) maddesinin olduğu vurgulanmıştır[410].

Türk Ticaret Kanununun 862. maddesine göre, "*gönderen, eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde*" ambalajlamak zorundadır[411]. Mezkûr madde ana hatları ile ambalajlamanın hangi amaçla yapılması

---

[409] Taşıyıcının davranışının tazminat miktarına etkisi aşağıda ele alınacaktır. Bkz. Dördüncü Bölüm, I, C, 2, b.

[410] TTK m. 862 gerekçesi.

[411] *Erdem*, ambalajlama yükümlülüğünün gönderen veya gönderilene ait olduğunu ifade etmektedir (Erdem, s. 311-312). Oysa mezkûr düzenleme karşısında gönderilenin ambalajlama yükümlülüğünden bahsetmek mümkün değildir. Zira TTK m. 871 hükmü çerçevesinde gönderilenin yükümlülüğü taşıma ücreti ile taşıyıcının diğer alacak haklarını ödemek ve TTK m. 891'e binaen taşıyıcının hapis hakkını kullanmasına katlanma yükümlülüğüdür. Bu anlamda gönderilenin yükümlülüğü malî ve aynî yükümlülükler şeklinde sınıflandırılabilir. Bir edim yükümlülüğü olan ambalajlama yükümlülüğü ise gönderilene yüklenmemiştir. Gönderilenin yükümlülükleri hakkında ayrıca bkz. Seven, *Gönderilen*, s. 177 vd.
Genel eşya taşıma sözleşmelerinde ve gönderenin tüketici olmadığı taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde ambalajlama gönderenin kanunî yükümlülüğü iken, gönderenin tüketici sıfatını haiz olduğu taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde bu yükümlülük taşıyıcıdadır (TTK m. 895 (2), 862).
Bununla birlikte genel eşya taşıma sözleşmeleri ve gönderenin tüketici sıfatına sahip olmadığı taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde tarafların anlaşması ile ambalajlama yükümlülüğü taşıyıcıya bırakılabilir. Bu durumda taşıyıcının TTK m. 875 (2) çerçevesinde sağlamış olduğu imkândan yararlanmasının mümkün olmadığı yönünde bkz. Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 117, dn. 29.

gerektiğini düzenlemekle birlikte, ambalajın ne olduğu konusunda sessiz kalmıştır[412]. Ambalaj, "*eşyayı sarmaya yarayan, içindeki eşyayı dış etkilerden koruyarak bir arada tutan; mukavva, kâğıt, tahta, plastik vb. çeşitli maddelerden üretilmiş sargı, kutu veya kaplar*" şeklinde tanımlanabilir[413].

Konteyner[414] ile yapılan taşımalar bakımından konteynerin hukukî niteliğinin ne olduğu hususu tartışmalıdır[415]. Gönderenin kullandığı konteyner, taşınan eşyanın ambalajı olarak değerlendirilirse, kusurlu bir konteynerin neden olduğu zararın gönderenin sorumluluğunda olduğu kabul edilmelidir. Dolayısıyla bu sorunun cevabı, konteynerin ambalaj olarak mı yoksa sadece bir taşıma vasıtası[416] olarak mı görüleceğine bağlıdır. Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşmesinin 1.. maddesinde konteyner kavramının kural olarak ambalajı içermediği, bununla

---

412 Türkiye'nin de taraf devlet sıfatına sahip olduğu European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road – ADR (Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması) ambalaj hakkında ayrıntılı hükümler ihtiva etmektedir. ADR'ye göre ambalaj, "*büyük ambalaj veya IBC ve sevkiyat için hazırlanmış elemanlarını içeren, ambalajlama işlemi sonucunda ortaya çıkan tamamlanmış ürünü anlamına gelir*" (ADR m. 1.2.1 (c. 1)). Yine aynı maddede ambalajın kapsamına da değinilmiştir: "*Bu terim işbu başlıkta tanımlanan gaz kaplarının yanı sıra büyüklükleri, kütleleri veya yapılarından ötürü ambalajlanmadan taşınabilen veya kafeslerde, sandıklarda veya elleçleme cihazlarıyla taşınabilen nesneleri kapsar. Radyoaktif malzemelerin taşınması haricinde, bu terim, dökme hâlinde taşınan maddeler veya tanklarda taşınan maddelere uygulanmaz*" (ADR m. 1.2.1 (c. 2, 3)).

413 http://www.sozluk.gov.tr (Türkçe Batı Kökenlik Kelimeler Sözlüğü); Acar, S.: "TTK: Ambalajlama, Yükleme, İstif ve Boşaltma", Taşıma Hukuku ve Sigortaları – Toplantı Notları, İstanbul 2014, s. 255; Eminoğlu, s. 32; Karan*, CMR Şerhi,* s. 24-25, 193.

414 Türkiye'nin taraf olduğu International Convention for Safe Containers - CSC (Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme)'de konteyner tanımlanmıştır. Buna göre konteyner, "*kalıcı nitelikte ve bundan dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam; yeniden ara yükleme olmaksızın, bir veya daha fazla taşıma yöntemiyle malların taşınmasını kolaylaştırmak için özel tasarlanmış; bağlanmak ve/veya kolaylıkla elleçlenmek için özel olarak tasarlanmış taşıma, bu amaçlar için köşe tertibatlarına sahip; dört dış taban köşenin kapladığı alanın büyüklüğü en az 14 metrekare (150 fit kare) veya eğer üst köşe tertibatları yerleştirilmişse, en az 7 metrekare (75 fit kare) olan bir taşıma ekipmanı parçasıdır*" (CSC m. 2 (1)). Rotterdam Kurallarında ise konteyner "*yüklerin bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim yük veya bu birim yüke yardımcı herhangi bir ekipman*" şeklinde tanımlanmıştır (m. 1 (26)).

415 Kendi başına hareket kabiliyeti olmaması nedeniyle konteynere benzeyen treyler veya römork ise, taşıma aracı veya aracın bir ekipmanı niteliğinde olup, ambalaj niteliğinde değildir. Bu hususta bkz. Görçün, Ö. F.: *Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı*, Genişletilmiş ve Güncellenmiş B. 2, İstanbul 2010, s. 3 vd.; Helm, *CMR*, Art. 17, Rn. 39.

416 Konteynerin sabit bir şekilde araca bağlanmış olması hâlinde taşıma aracının bir ekipmanı olduğu ve bundan doğan eksikliklerin aracın eksikliği ve ayıbı olduğu yönünde bkz. Helm, *CMR*, Art. 17, Rn. 39; Thume, K. H.: "Haftungsprobleme beim Containerverkehr", TranspR 1990, Heft 2, s. 46. Ro ro (roll on / roll off) taşıma sisteminde, ro-ro gemisine yüklenen vagonların ve römorkların konteyner niteliğinin bulunduğu yönünde bkz. Karan, *Liability*, s. 131.

birlikte, konteynerin şasi üzerinde taşınması hâlinde konteynerin ambalaj kavramını da içereceği düzenlenmiştir.

Bir kısım müellifler[417] tarafından konteynerin ambalaj niteliğine sahip olduğu savunulmaktadır. Bizim de katıldığımız bu görüş müellifleri konteyneri doğrudan ambalaj olarak kabul etmemekte, konteynerin işlevlerini ortaya koyan birtakım şartların varlığı hâlinde (*işlevsel yaklaşım*[418]) konteynerin ambalaj niteliğinden bahsedilebileceğini ileri sürmektedirler. Buna göre, konteynerin çift fonksiyonu ve doğası olup, konteynerin gönderen ve taşıyıcının bakış açısına göre değerlendirilmesi gerekir[419]. Konteynerin ambalaj niteliğinden bahsedebilmenin bir şartı gönderen tarafından sağlanmış olmasıdır[420]. Konteynerin taşıyıcı tarafından kira sözleşmesi ile gönderene sağlanması durumunda, konteynerin yine ambalaj niteliğinden bahsedilir[421]. Bu durumda konteynerin kusurlu olması hâlinde, gönderenin yetersiz ambalajlama sebebiyle sorumluluğu devam eder. Gönderen ancak kira sözleşmesi sebebiyle taşıyıcıya başvurabilir[422]. Bir diğer şart ise, konteynerin kullanımının ambalajlama amacına yönelik olmasıdır[423]. Bu şart konteynerin özgülendiği amacı dikkate almaktadır. Buna göre, konteyner içindeki eşyanın ambalajı olmaya

---

[417] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 75; Aksoy, S.: "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı", BATİDER 2017, C. XXXIII, S. 1, s. 147; Bellardita, *Der Absender*, s. 182-183; Helm, *CMR*, Art. 17, Rn. 39; Karan, *CMR Şerhi,* 37, s. 194; Karan, *Liability*, s. 131; Kıran, S.: *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşıması*, Ankara 2015, s. 70; Thume, "Containerverkehr", s. 46; Yürük Yeniocak, D: *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*, Ankara 2019, s. 68.

[418] Karan, *CMR Şerhi*, s. 36; Karan, *Liability*, s. 131.

[419] Karan, *Liability*, s. 130-131.

[420] Aksoy, Konteyner, s. 47; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 118; Helm, *CMR*, Art. 17, Rn. 39; Karan, *CMR Şerhi,* s. 37, 194; Karan, *Liability*, s. 131; Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 70; Thume, "Containerverkehr", s. 46.

[421] Konteynerin kiralama gibi bir ilişki olmaksızın taşıyıcı tarafından sağlanarak gönderenin kullanımına bırakılması hâlinde taşıyıcı taşıma süresini ve bunun getireceği masrafları azaltmayı amaçlamaktadır. Böyle bir durumda ise konteynerin ambalajlama fonksiyonu bulunmayıp, eklendiği taşıtın "*kasa*"sı niteliğindedir. Bu hususta bkz. Karan, *CMR Şerhi,* s. 36-37.

[422] Bu hususta ayrıca bkz. Helm, *CMR*, Art. 17, Rn. 39; Thume, "Containerverkehr", s. 46. Ancak, konteyneri taşıyıcının sağlaması sebebiyle gönderenin sadece daha fazla taşıma ücreti ödediği fakat kira ilişkisinin bulunmadığı durumlarda, gönderenin konteynerde bulunan kusur neticesinde ambalajlama yetersizliğinden sorumlu tutulması söz konusu olmadığı yönünde bkz. Bellardita, *Der Absender*, s. 183.

[423] Bellardita, *Der Absender*, s. 184.

özgülenmiş olmalıdır. Buradaki amaç, eşyayı ambalajda olduğu gibi dış risklerden koruyarak, ambalajlama için yapılması muhtemel masraflardan tasarruf etmektir[424].

Aksi yöndeki müelliflere[425] göre ise konteyner bir ambalaj malzemesi değildir. Müellifler, konteynerin taşıma amacına yardımcı olan bir yükleme kabı[426] veya taşıma gereci[427] olduğunu savunmaktadırlar. Bu görüş müelliflerine itibar edilmesi hâlinde, gönderen tarafından sağlanan konteynerin kusurlu olması sebebiyle zarar gören taşıyıcının Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a) maddesi çerçevesinde gönderenin kusursuz sorumluluğuna başvurabilmesine imkân bulunmamaktadır. Bu yaklaşım, hakkaniyete aykırılık teşkil etmektedir.

b. Ambalajlama Yükümlülüğünün Amacı

Ambalajlamanın amaçsal bakımdan dört fonksiyonunun olduğu söylenebilir. Bu fonksiyonlardan ilki, eşyanın dış etkenlerden korunmasını sağlamaktır. Bu sayede eşyanın mümkün olduğunca zıya ve hasara uğrama riskini en aza indirmek amaçlanmaktadır.

Dış etkenin ne olduğu ise kural olarak önemli değildir. Eşyanın zıyaına veya hasarına sebep olabilecek, eşyanın doğası dışında kalan her şey dış etken olarak nitelendirilebilir. Bu anlamda dış etkenin maddi varlığa sahip bir şey olmasına dahi gerek yoktur. Örneğin bir sarsıntı dış etken olarak mütalaa edilebilir.

Eşyanın hırsızlığa uğraması da bir dış etkendir. Bununla birlikte, gönderenin eşyayı hırsızlık riskini ortadan kaldıracak nitelikte ambalajlama yükümlülüğünün bulunup bulunmadığının belirlenmesi gerekir. Durumu ekonomik bir bakış açısı ile ele alan görüşe göre[428], hırsızlık riskine karşı yapılacak ambalajlamanın maliyeti ile eşyanın değerinin birlikte değerlendirilmesi gerekir. Başka bir deyişle, gönderenin

---

424 Karan, *CMR Şerhi*, s. 37.

425 Deniz, İ.: *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar*, İstanbul 1982, s. 4; Yavaş, A.: *Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, İstanbul 2016, s. 19; Zeyneloğlu, *Taşıma*, s. 140.

426 Deniz, s. 4; Zeyneloğlu, *Taşıma*, s. 140.

427 Yavaş, *Konteyner*, s. 24.

428 Koller, İ.: "Die Unzulänglichkeit der Verpackung im Transport- und Transportversicherungs-recht", VersR 1993, s. 523.

ambalajlama yükümlülüğünden bahsedilebilmesi için değer-maliyet dengesinin nazara alınması gerekir.

Ambalajlamanın ikinci fonksiyonu ise, eşyanın "*dış dünyaya*" zarar vermesini önlemektir. Bu husus Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde "*taşıyıcıya zarar vermemek*" şeklinde düzenlendiği görülmektedir. Taşıyıcı, doğrudan veya dolaylı olarak zarara uğrayabilir. Dolaylı zarar, taşıyıcının başkalarına karşı sorumlu tutulduğu durumlarda, ambalajlamanın yapılmaması veya yetersiz yapılması hâlinde üçüncü kişilerin zararının karşılanmasını ifade eder. Sonuç olarak ambalajlama, maddî anlamda üçüncü kişilere verilecek zararı da önlemeye yönelik olacağından, ambalajlama ile esasen dış dünyaya verilecek zararın önlenmesi amaçlanmaktadır.

İlk iki fonksiyonun Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde açıkça düzenlendiği görülmektedir. Bu iki fonksiyonu bir arada ifade etmek amacıyla "*ambalajlamanın önleyici fonksiyonu*" şeklinde adlandırmak mümkündür.

Ambalajlamanın üçüncü fonksiyonu ise, yükleme ve boşaltmada kolaylık sağlamadır. Bu husus özellikle birden çok parçadan oluşan eşya taşımalarında, eşyanın tek bir kutu, kap gibi bir şey ile taşınması durumlarında görülür. Fakat, tek parçadan oluşan eşya bakımından da bu fonksiyonun varlığından bahsedilebilir. Zira, eşyanın yüklerken veya boşaltılırken kavranması konusunda ambalaj kolaylık sağlayabilir.

Dördüncü ve son fonksiyon olarak, ambalajlamanın ayırt ediciliği sağlaması belirtilebilir. Bu fonksiyon ile ambalaj, eşyanın gönderenin diğer eşyasından veya üçüncü kişilerin eşyasından yahut taşıyıcının kendi eşyasından ayırt edilmesini sağlar.

Son iki fonksiyon yükleme, boşaltma ve diğer eşyadan ayırt etme yönünden kolaylık sağladığından, bu iki fonksiyonu birlikte ifade etmek üzere "*ambalajlamanın kolaylaştırıcı fonksiyonu*" kavramını kullanmanın yerinde olacağı düşüncesindeyiz.

Gönderenin ambalajlama yükümlülüğünden bahsedebilmek için Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde öngörülen sebeplerin gerçekleşmesi gerekir. Bu sebepler gerçekleşmese dahi, gönderen taşıma konusu eşyayı ambalajlama hakkına sahiptir. Fakat Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde yer alan sebeplerin bulunması hâlinde

ise, gönderenin bu hakkı bir yükümlülüğe tahvil edilmiş olmaktadır. Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde yer alan sebepler; eşyanın niteliğinin ambalajlamayı gerektirmesi ve kararlaştırılan taşımanın özelliğinin ambalajlamayı gerektirmesidir.

c. Ambalajlama Yükümlülüğünün İçeriği

i. Eşyanın Niteliğinden Kaynaklanan Ambalajlama Gerekliliği

Kanun koyucu taşıma konusu her eşyanın ambalajlanması konusunda bir zorunluluk getirmemiştir. Eşyanın niteliği gerektirmiyor ise, gönderen eşyayı ambalajlamayabilir. Örneğin konusu kereste, otomobil, hafriyat olan taşımalar bu şekildedir[429]. Bu durumda gönderenin Türk Ticaret Kanununun 862. maddesi anlamında ambalajlama yükümlülüğü bulunmadığından, Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a) maddesi çerçevesinde gönderenin kusursuz sorumluluğu da söz konusu olmaz.

ii. Kararlaştırılan Taşıma Şeklinin Nazara Alınması Mecburiyeti

Eşyanın taşıma sırasında farklı araçlara aktarılması söz konusu ise veya kombine bir taşıma öngörülmüş ise, gönderenin eşyanın araçlara aktarılmasında ortaya çıkabilecek tehlikeleri nazara alarak eşyayı ambalajlaması gerekir[430]. Gönderenin bu derece özen yükümlülüğünden bahsedebilmek için taşımanın aktarmalı bir şekilde yapılacağı onun tarafından bilinmeli veya bilinebilecek durumda olmalıdır. Örneğin, kargo taşımasında bir eşya, genel olarak, teslim alındığı yerden varış yerine kadar hemen hemen dört araç değiştirmektedir. Bu da eşyanın normal bir taşımadan daha fazla şekilde aktarma sebebiyle dış etkenlere maruz kalacağını gösterdiğinden gönderenin durumu nazara alarak ambalajlama yapması lazım gelir.

Kararlaştırılan taşıma şekli aracın türüne veya taşımanın yapılış biçimine yönelik de olabilir. Örneğin, taşıma üstü kapalı yahut açık bir araç ile gerçekleştirilebilir. Taraflar eşyanın üstü açık araç ile taşınmasını kararlaştırmışlarsa,

[429] Örnekler için bkz. Karan, *CMR Şerhi,* s. 194.
[430] Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 118.

gönderenin eşyayı hava koşullarından zarar görmeyecek şekilde ambalajlaması gerekir.

iii. Ambalajın Uygunluğu

Gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a) maddesi çerçevesinde yetersiz ambalajlama sebebiyle kusursuz sorumluluğunun oluşmaması için, eşyanın ambalajlanması konusunda ne ölçüde bir çabaya girmesi gerektiği sorusunun cevabı aranmalıdır. Ancak, hemen belirtmek gerekir ki, ambalajlamanın uygun olup olmadığı, izafi bir hususture[431]. Bir taşıma için uygun olan ambalajlama, başka bir taşımada uygun olmayabilir[432]. Bu sebeple ambalajlamanın eşyanın niteliğine ve taşıma türüne uygun olup olmadığını belirler iken, taşımanın yapıldığı güzergâh, taşıma süresi, mevsim şartları gibi değişkenler göz önüne alınmalıdır. Bu kapsamda Türk Ticaret Kanununda ambalajın türü ve özellikleri ile ilgili biçimsel ve sınırlayıcı düzenlemenin getirilmemiş olması yerindedir. Türk Ticaret Kanununun 862. maddesindeki "*eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak*" ifadesi ise genel çerçeveyi çizmektedir.

Yalnızca ticarî nedenle yapılan ambalajlama her zaman yeterli olmayabilir[433]. Ambalajlamanın eşyanın olağan tehlikelere karşı zarar görmeyecek şekilde yapılmış olması gerekir. Olağan (taşıma sırasında sık sık karşılaşılan) tehlikelere örnek olarak, bozuk yollar sebebiyle aracın sarsılması, sert fren yapma zorunluluğunda kalınması, hava koşulları gibi haller gösterilebilir[434]. Bu anlamda trafik kazaları taşımadan doğan olağan tehlike kavramına dâhil değildir[435]. Dolayısıyla gönderenden eşyayı, kaza neticesinde ortaya çıkabilecek hasara karşı koruyacak biçimde ambalajlaması beklenemez.

---

431 Karan*, CMR Şerhi,* s. 194.

432 Acar, S.: "6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıma İşleri", Taşıma Hukuku ve Sigortaları – Toplantı Notları, İstanbul 2014, s. 196.

433 Arkan*, Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 118; Dubischar, R.: *Grundriß des gesamten Gütertransports*, Frankfurt am Main 1987, s. 23; Helm, *CMR,* Art. 10, Rn. 6.

434 Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 118.

435 Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 118, dn. 32; Kaya, A.: "Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına ilişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)", İHFM, C. LVI, S. 1-4, İstanbul 1998, s. 257.

Eşyanın ambalajlanması gönderen açısından bir maliyet de oluşturmaktadır. Bu ambalajlama maliyetine gönderenin ne ölçüde katlanması gerekeceği de bir başka sorundur. Teknik açıdan bakıldığında neredeyse tüm taşıma riskleri yüksek maliyetli paketlemeler ile ortadan kaldırılabilir. Ancak, ambalajlama masrafı ile korunmaya çalışılan risk arasında bir orantı bulunması ve ambalajlama masrafına sınır getirilmesi gerektiği kabul edilmektedir[436]. Bu bakımdan uygun ambalajın gönderenden katlanmasını beklenmeyecek yüksek maliyette bulunmaması gerekir.

iv. Taşıyıcının Ambalajı İnceleme Yükümlülüğü

Taşıyıcının ambalajı inceleme yükümlülüğüne ilişkin açık bir hüküm Türk Ticaret Kanununda düzenlenmemiştir[437]. Ancak doktrin[438] ve uygulamada[439] taşıyıcının bu yükümlülüğünün bulunduğu kabul edilmektedir. Taşıma senedinin eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, "*dış görünüşü*" (*görünür durumu*)[440] bakımından iyi durumda bulunduğuna karine oluşturduğu yönündeki Türk Ticaret Kanununun 858. maddesinin 2. fıkrası taşıyıcının ambalajı inceleme yükümlülüğüne işaret ettiği söylenebilir[441]. Keza taşıyıcının açık ambalajlama eksikliklerini gönderene bildirmesi Türk Medeni Kanununun 2.

---

436 Helm, *CMR*, Art. 10, Rn. 6; Koller, *Kommentar*, § 411 HGB, Rn. 6.

437 CMR Konvansiyonuna tabi taşımalar açısından taşıyıcının ambalajın görünürdeki durumunu kontrol etme yükümlülüğü Konvansiyonun 8. maddesinde açıkça düzenlenmiştir. *Kaya*, CMR Konvansiyonunun 8. maddesindeki kontrol etme kaydının genel anlamda taşıyıcının bir yükümlülüğü olarak kabul edilemeyeceğini savunmaktadır (Kaya, "CMR – II", s. 257).

438 Bellardita, *Der Absender*, s. 184; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 411 HGB, Rn. 10; Erdem, s. 312; Fremuth / Thume, § 411 HGB, Rn. 12; Karan, *CMR Şerhi*, s. 171; Kaya, "CMR – II", s. 257; Koller, *Kommentar*, § 411 HGB, Rn. 17; Widmann, H.: *Kommentar zur Transportrecht, §§ 407-475 h HGB und weitere fracht- und speditionsrechtliche Bestimmungen*, B. 3, Darmstad 1999, § 411 HGB, Rn. 5. İncelemenin bir yükümlülük değil, bir hak olduğu yönünde bkz. Zapp, M.: "Rechtprobleme im Zusammenhang mit der Verpackung in der CMR und im deutschen Handelsgesetzbuch", TranspR 2004, Heft 9, s. 336.

439 "*Kural olarak, eşyanın ambalajlanması gönderene ait olsa da, kargo taşımasının niteliği gereği, davalının da eşyanın ambalajı hususunda nezaret yükümlülüğü olduğunun kabulü gerekir*" 11. HD., 10.01.2018, E. 2016/4798, K. 2018/130 (Lexpera).

440 Dış görünüş (görünür durum), eşyanın veya ambalajının beş duyu organı ile yapılan ve basit bir gözlem ile saptanabilen dış hâlini ifade eder. Bu hususta bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 171.

441 6762 sayılı TTK m. 772 çerçevesinde aynı yönde bkz. Kaya, *Gecikme*, s. 99. Mehaz Alman Ticaret Kanununun 411. paragrafı yönünden bkz. Widmann, § 411 HGB, Rn. 5. *Kıran* ise TTK m. 858'den değil, m. 857 (1)(g)'den ve 863'ten hareketle aynı sonuca varmaktadır. *Kıran*'a göre, TTK m. 863'te düzenlenen taşıyıcının yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlama yükümlülüğünün, ambalajlamayı da kapsayacak şekilde anlaşılması gerekir (Kıran, *Tehlikeli Eşya*, s. 70).

maddesinde düzenlenen dürüstlük ilkesinin de bir gereğidir[442]. Taşıyıcının eşyanın ambalajlanmasında bulunan eksiklikleri ve hataları gönderene bildirmesi ve bu eksiklik veya hataların gönderen tarafından giderilmemesi hâlinde durumu taşıma senedine şerh düşmesi[443] hem kendi sorumsuzluğunu ileri sürmesi[444] hem de gönderenin sorumluluğuna başvurabilmesi bakımından ispat kolaylığı sağlar[445].

Eşyanın ambalajlanmasında taşıyıcının inceleme yükümlülüğünün sadece dış görünüş bakımından olağan inceleme ile sınırlı olduğu, ilave bir yükümlülüğünün bulunmadığı ifade edilmektedir[446]. Olağan incelemeden anlaşılması gereken,

---

442 "*Hemen belirtilmelidir ki, somut olaya uygulanması gereken ve ülkemizin de 02.12.1994 tarihli ve 94/6322 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile katıldığı 04.01.1995 tarihli ve 22161 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Karayolu ve Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi İle İlgili Anlaşma (CMR)'nin 17/1. maddesi gereğince kural olarak taşıyıcı malları teslim aldığı andan teslim edilinceye kadar, bunların tamamen veya kısmen kaybından ve vuku bulacak hasardan sorumlu ise de, aynı Konvansiyon'un 17/4-b bendinde malların hatalı ambalajlanmış olması, "c" bendinde ise malların gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden şahıslar tarafından taşınması, yüklenmesi, istif edilmesi veya boşaltılması, hâllerinde oluşan hasarlardan taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır.*
Ne var ki, ambalajın hatalı olması veya yükleme ve boşaltmanın hatalı yapılması hâllerinde bile taşıyıcının, malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere gereken her türlü tedbiri alması, anılan işlemlere nezaret etmesi, varsa hatalı ambalaja, yüklemeye ve boşaltmaya karşı çıkması, 4721 sayılı Türk Medeni Kanununun (TMK) dürüstlük kuralına işaret eden 2. maddesi gereği olduğu gibi 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun (6762 sayılı TTK) 20. maddesi gereğince, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışı göstermeli ve durumu gönderene veya alıcıya bildirerek gereken uyarıda bulunmalıdır" HGK, 06.12.2018, E. 2017/109, K. 2018/1870 (Yargıtay Karar Arama).
"*ambalaj hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği hâllerde, taşıyıcının durumu gönderene duyurarak onu uyarması T.M.K.nın 2. maddesinde yer alan dürüstlük ilkesinin de bir gereğidir. Nitekim, CMR'nin 8/1-b hükmünde, yükü teslim aldığı sırada, taşıyıcının, yükün ve bunların ambalajının görünürdeki durumunu kontrol yükümlülüğü altında olduğu, 2. fıkrada, buna dair çekincelerini gerekçeleriyle birlikte belirtmesi gerektiği, 9/2. maddede ise, çekince koymamış ise, yükün ve ambalajların görünüş itibariyle iyi durumda olduğunun varsayılacağı öngörülmüştür*" 11. HD., 12.1.2015, E. 2014/14730, K. 2015/36 (Kazancı).

443 Taşıma senedinin düzenlenmediği taşımalar için, yük senedinde durumun belirtilmesi ya da ayrı bir belge ile durumun açıklanmasının gerektiği yönünde bkz. Atabek, s. 48.

444 "*TTK'nin 854. maddesine göre, Kanunun, taşıyıcıya yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Buna göre, davalının, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı ve eşyanın ambalajı hususunda nezaret yükümlülüğü bulunduğu, işbu kargo taşımasında gönderenin yetersiz ambalajlamadan kaynaklı kusursuz sorumluluğuna ilişkin TTK 864. madde hükmünün uygulanamayacağı gözetilerek, ambalajın kargo taşımasına elverişli olup olmadığı hususunda taşıyıcı davalının nezaret yükümlülüğünü ihlal edip etmediğinin değerlendirilerek TTK 864/3. maddesi anlamında müterafik kusurunun bulunup bulunmadığının araştırılması gerekirken eksik inceleme ve yanılgılı değerlendirme ile sonuca varılması doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir*" 11. HD., 04.04.2018, E. 2016/9813, K. 2018/2379 (Lexpera).

445 Karan, *CMR Şerhi*, s. 172; Kaya, "CMR – II", s. 257.

446 Bellardita, *Der Absender*, s. 184; Erdem, s. 312; Koller, *Kommentar*, § 411 HGB, Rn. 17. Bunun bir yükümlülük değil, bir hak olduğu yönünde bkz. Zapp, s. 336.

ambalajın dış görünüş itibariyle hasarlı olup olmadığının kontrol edilmesi ve ambalajın türünün taşıma işine uygunluğunun değerlendirilmesidir[447].

Bunun yanı sıra taşıyıcının tanımlanabilir[448] ve bariz[449] ambalajlama hatalarına dikkat etme ve bunlar konusunda göndereni ikaz etme yükümlülüğü altında olduğu da savunulmaktadır. Keza tacir taşıyıcının, basiretli iş adamı gibi davranma yükümlülüğünün bir sonucu olarak da ambalajı inceleme ve göndereni ikaz etme yükümlülüğü bulunmaktadır[450].

Kanaatimizce taşıyıcının ambalajı kontrol yükümlülüğünün derecesi açısından ikili bir ayrım yapmakta fayda vardır. Şöyle ki, ambalajlamanın eşyanın niteliğine uygunluğu yönünden kontrol yükümlülüğü ile ambalajlamanın kararlaştırılan taşıma türüne uygunluğu yönünden taşıyıcıya yüklenecek inceleme yükümlülüğünün derecesi aynı olmamalıdır. Zira eşyaya vakıf olan gönderen, güzergâha vakıf olan ise taşıyıcıdır. Bu çerçevede eşyanın niteliğinin gerektirdiği ambalajlamayı bilmesi gereken kişinin gönderen olması beklenir iken; kararlaştırılan taşıma neticesinde oluşacak risklere karşı yapılması gereken ambalajlamayı bilmesi gereken kişinin taşıyıcı olması beklenir.

Taşıyıcı, ambalajı incelemek için gerekli araçlardan yoksun bulunduğu durumlarda, buna dair çekincesini taşıma senedine koyarak ambalajın dış görünüşü

---

447 "*hasarın press makinesinin altında bulunan takozun kırılması sebebiyle meydana geldiği, press makinasının 20.500 kg ağırlığında olduğu ve altında ahşap paletin bulunduğu, sabitleme takozunun ise bu işlevi görmeye yeterli olmadığı ve bunun sonucunda kırıldığı ve hasarın meydana geldiği, ambalajlamanın yeterli olmadığı, ambalajlamanın davacı şirketin sigortalısı tarafından yapıldığı ve yüklemenin ambalajlı olarak yapılması sebebiyle davalının orjinal ambalajı denetleyerek yetersizliğini tespit etmesinin mümkün olmadığı, bu sebeple meydana gelen hasarda davalının kusurunun bulunmadığı, bu sebeplerle davanın reddine karar verilmiştir*" 11. HD., 28.02.2017, E. 2016/1929, K. 2017/1182 (Kazancı).

448 Fremuth / Thume, § 411 HGB, Rn. 12.

449 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 411 HGB, Rn. 10; Kaya, "CMR – II", s. 257.

450 Karan, *CMR Şerhi*, s. 171. "*6102 Sayılı TTK'nun 862. maddesinde gönderenin, eşyayı ziya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorunda olduğu, 878. maddesinde ise gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlamanın taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağı hususları düzenlenmiş olmakla birlikte, ambalajlama gönderene ait olsa bile taşıyıcının malın sağlam ve tam olarak teslimi sorumluluğu çerçevesinde gerek istifleme gerekse ambalaj itibariyle taşımaya uygunluğu noktasında denetleme görevi mevcuttur. Ambalaj itibariyle taşımaya uygunluk genel görünüş itibariyle yapılacaktır*" 11. HD., 19.12.2014, E. 2014/13668, K. 2014/20084 (Lexpera); 11. HD., 10.01.2018, E. 2016/4798, K. 2018/130 (Lexpera).

hakkında beyanda bulunma yükümlülüğünden kurtulabilir[451]. Böylelikle taşıyıcı Türk Ticaret Kanununun 858 (2). maddesindeki taşıma senedinin ispat gücünden gönderenin yararlanma imkânını bertaraf etmiş olur.

Taşıyıcının ambalajı inceleme yükümlülüğünün yanında, ambalajlı şekilde teslim edilmiş eşyanın ambalajını açtırma hakkının bulunduğu söylenebilir[452]. Bu hak Türk Ticaret Kanununda açıkça düzenlenmemiştir[453]. Bu hakkın temel amacı eşyanın türü hakkında gönderen tarafından yapılan beyanın gerçeğe uygun olup olmadığının tespit edilmesidir. Bu yolla taşıyıcı hem taşıma güvenliğini tehlikeye atabilecek eşyanın taşınıp taşınmadığın kontrol edebilmiş olacak hem de farklı ücret tarifesine tabi eşya söz konusu ise, gerçek taşıma ücretinin belirlenmesi sağlanabilecektir.

2. İşaretleme Kavramı

a. Genel Olarak

Kanun koyucu, Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde gönderenin "*işaretleme*" yükümlülüğünden 864. maddesinde "*yetersiz işaretleme*" nedeniyle gönderenin kusursuz sorumluluğundan bahsetmekte iken, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin özel hâllerin düzenlendiği 878 (1)(e) maddesinde yetersiz "*etiketlemeden*" bahsetmiştir. Kanunda terim birliğinin bulunmadığı görülmektedir. Kanaatimizce kanun koyucunun Türk Ticaret Kanununun 878 (1)(e) maddesinde etiketleme kavramını işaretleme şeklinde anlamak gerekir[454].

İşaretleme[455], Türk Ticaret Kanununun 862. maddesine göre taşıyıcının eşyayı sözleşme hükümlerine uygun olarak işleme tabi tutabilmesine yönelik olarak gönderenin uhdesinde bulunan bir yükümlülüktür[456]. İşaretleme, taşıyıcının taşıma

---

[451] Karan*, CMR Şerhi,* s. 196.
[452] Atabek, s. 50. Aksi yönde görüş için bkz. Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 71, dn. 222.
[453] Rumeli Demiryolları Nizamnamesi'nin 5. maddesinde taşıyıcının ambalajlı eşyayı açma hakkı açıkça düzenlenmiştir. Aynı şekilde CIM'in 7. maddesinde de gönderenin beyanının gerçeğe uygunluğunun kontrol edilmesi hakkı taşıyıcıya tanınmıştır.
[454] Keza mehaz Alman Ticaret Kanununda işaretleme kavramının karşılığı olarak "*kennzeichnung*" terimi hem 411, hem 414 hem de 427. paragraflarda kullanılmıştır. Bu çerçevede Alman Ticaret Kanununda terim birliğinin bulunduğunu söylemek mümkündür.
[455] İşaretlemenin, ambalajlamanın alt unsuru olduğu yönünde bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 197.
[456] İşaretleme yükümlülüğünün gönderene yükletilmesinde esasen gönderenin eşyayı tanıması etkilidir. Bu yönde bkz. Lammich / Pöttinger / Bracker, § 411 HGB, Rn. 7.

faaliyeti sırasında eşyayı nasıl ele alması gerektiğini gösteren *çıkartma, etiket* vs. ifade eder[457].

b. İşaretleme Yükümlülüğünün Amacı

İşaretleme yükümlülüğü birden fazla amaca hizmet etmektedir. Eşya, başka gönderenlerin eşyası ile birlikte taşınacak ise, diğer kişilerin eşyası ile karışmasını önlemek amacıyla işaretlenmelidir[458]. İşaretlemenin bir diğer amacı eşyanın niteliğinden dolayı kendisinin zarar görmesini önlemektir. Örneğin, sıvı eşyanın şişesinin ters taşınması sebebiyle sızıntı yapılmasının işaretleme yoluyla önlenmeye çalışılması gibi. Yine eşya, tehlikeli eşya niteliğine haiz ise, Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(g) maddesine göre bu niteliğini belirten bir işaret eşyanın üzerine konulmalıdır. İşaretleme amaçlarından bir diğerinin, ambalajlanmış eşyanın içeriğinin bilinebilir hâle gelmesi olarak gösterilebilir[459].

Eşyanın varma yerinden başka bir yere taşınmasını, kaybolmasını ve gönderilenden başka bir kişiye eşyanın teslim edilmesini önleme amaçlarının bulunduğu ifade edilmektedir[460]. Doktrinde[461] ayrıca eşyanın doğru işaretlenmesinin daha hızlı taşıma ve iş süreçlerini sağlayacağı da vurgulanmaktadır.

c. İşaretlemenin Konusu ve Kapsamı

i. İşaretlemenin Konusu

Türk Ticaret Kanununun 862. maddesinde "*eşyanın*" işaretleme işlemine tabi tutulması düzenlenmektedir. Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(h) maddesinde ise, taşınacak "*paketlerin*" işaret ve numaralarından bahsedilmektedir[462]. Bahse konu iki hükümde yer alan kavramlar farklı olsa da, her ikisinin de esaslı olarak farklı konuları düzenlediğine ilişkin bir açıklama gerekçede yer almamaktadır. Düzenlemenin amacı

---

457 Lammich / Pöttinger / Bracker, § 411 HGB, Rn. 7.
458 Acar, Taşıma İşleri, s. 196; Atabek, s. 53, Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 411 HGB, Rn. 11; Karan*, CMR Şerhi,* s. 197 ve 345.
459 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 102.
460 Acar, Taşıma İşleri, s. 196; Atabek, s. 53.
461 Bellardita, *Der Absender,* s. 188.
462 CMR Konvansiyonu m. 8 (1) ve 17 (4)(e)'de "*koli*" üzerindeki işaret ve numaralardan bahsedilmektedir.

göz önünde bulundurulduğunda "*eşya*" ve "*paket*" kavramlarının aynı hususu ifade etmek üzere kullanıldığını kabul etmek gerekir. Dolayısıyla taşımanın konusunu oluşturan eşya ambalajlanmış (paketlenmiş) ise işaretleme ambalajın üzerine, böyle bir işleme tabi tutulmamış ise işaretleme doğrudan eşyanın üzerine yapılmalıdır.

ii. İşaretlemenin Kapsamı

İşaretlemenin kapsamı öncelikle taraflar arasındaki sözleşmeye göre belirlenir. Taraflar arasında işaretlemeye ilişkin bir hüküm bulunmaması hâlinde, eşyanın taşıma sözleşmesine uygun bir şekilde taşınması ve işleme tabi tutulması bu kapsamı belirler (TTK m. 862). Bu çerçevede işaretlemenin taşıyıcı açısından karışıklığa yol açmayacak şekilde yapılması gerekir[463].

İşaretlemenin okunabilir, anlaşılabilir, kalıcı ve gönderen ile gönderileni tanımlayabilir nitelikte olması gerekir[464]. Eşyanın birden fazla parça şeklinde taşınması hâlinde, her bir parça ayrı ayrı işaretlenmeli ve toplam parça miktarı ayrıca gösterilmelidir[465].

Uyarı işaretleri, uygulamada eşyanın özel niteliğine göre, istifleme veya taşınma sırasında ortaya çıkabilecek zararları önlemek amacıyla yararlanılan işaretlerdir. Uygulamada sıkça karşılaşılan örneklerine *kırılganlık, azami istif sayısı*, *paketin üste gelecek kısmı*, *sıcaklık koşulu* ve *nem* gösterilebilir.

d. Taşıyıcının İnceleme Yükümlülüğü

İşaretleme yükümlülüğü gönderenin kanunî bir yükümlülüğüdür[466]. Gönderen bu yükümlülüğünü bizzat yerine getirebileceği gibi yardımcıları vasıtası ile de yerine getirebilir. Bu yükümlülük sözleşme ile taşıyıcıya bırakılabilir[467]. İşaretleme yükümlülüğünün taşıyıcıya bırakılmadığı durumlarda, gönderenin işaretleme

---

463 Fremuth / Thume, § 411 HGB, Rn. 4; Koller, *Kommentar,* § 411 HGB, Rn. 19.
464 Müglich, A.; "Informationsrechtliche Aspekte der elektronischen Sendungsverfolgung", TranspR 2003, Heft 7/8, s. 281.
465 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 411 HGB, Rn. 11.
466 Tekinalp / Çamoğlu, s. 402, TTK m. 862 altında 1 nolu not.
467 Bellardita, *Der Absender,* s. 192, dn. 692; Tekinalp / Çamoğlu, s. 402, TTK m. 862 altında 1 nolu not.

yükümlülüğünü yerine getirilip getirilmediğinin Türk Ticaret Kanununun 858 (2). maddesi gereğince taşıyıcı tarafından incelenmesi gerekir[468].

Taşıyıcı eşyayı yalnızca dış görünüş itibariyle incelemekle yükümlüdür; yoksa eşya ambalajlanmış ise, ambalajın üzerinde yer alan işaretlemenin, ambalajın içerisinde bulunan eşya ile uyumlu olup olmadığını kontrol etme yükümlülüğü altında değildir[469].

3. Ambalajlama ve İşaretlemenin Taşıyıcı Tarafından İyileştirilmesi ve Giderlerin Gönderen Tarafından Karşılanması

Taşıyıcının yetersiz ambalajlamayı ve işaretlemeyi iyileştirme yükümlülüğüne ilişkin özel bir düzenlemeye Kanunda yer verilmemiştir. Bununla birlikte yetersiz ambalajlama ve işaretleme sebebiyle, taşıma faaliyetine devam edilemiyor veya eşya teslim edilemiyor ise, Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesi anlamında bir taşıma engeli söz konusudur. Taşıyıcı böyle bir engelle karşılaşırsa, nasıl hareket etmesi gerektiği ile ilgili öncelikle tasarruf hakkı sahibinden talimat almalıdır. Taşıyıcının talimatları uygun bir süre içinde alamaması hâlinde, taşıyıcı Türk Ticaret Kanununun 869 (3). maddesi kapsamında en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür.

Türk Ticaret Kanununun 869 (3). maddesinde zikredilen en iyi görünen tedbir somut olaya göre değerlendirilecektir. Somut olayda taşıyıcı tarafından ambalajlamanın ve işaretlemenin yapılmasının mümkün olması[470] ve bu tedbirin diğer alınabilecek tedbirlere nazaran makul olması hâlinde, taşıyıcıdan eşyadaki ambalajlamayı ve işaretlemeyi iyileştirmesi beklenir[471].

---

[468] Aksi yönde bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 192.

[469] Aydın, A., s. 91.

[470] Taşıyıcının işaretleme tedbiri alma yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için, özellikle ambalajlanmış eşyanın içeriğini bilmesi ile mümkündür. Bu durum özellikle uyarı işaretlerinin konulması açısından önem arz eder. Dolayısıyla eşyanın niteliğine vakıf olmayan taşıyıcının alacağı işaretleme tedbirinin ne kadar başarılı olabileceği ayrı bir uygulama sorunudur.

[471] Taşıyıcının ambalajı iyileştirmeye yönelik kanunî bir yükümlülüğünün olmadığı yönünde bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 187. *Koller,* herhangi bir gerekçe göstermeden, ambalaj yetersizliğinin iyileştirilmesi yükümlülüğünü kabul etmemekte ve taşıyıcının kendiliğinden ambalajı iyileştirmesini reddetmektedir. Bu hususta bkz. Koller, *Kommentar*, § 411 HGB, Rn. 13.

Türk Ticaret Kanununun 869 (4). maddesinde ambalajlama ve işaretlemeyi iyileştiren taşıyıcı için iki talep hakkı öngörülmüştür. Taşıyıcı, ambalajlama ve işaretleme yapmış ya da ambalaj ve işaretlemedeki yetersizliği gidermiş ise, almış olduğu bu tedbirler için gerekli giderlerin tazminini isteyebilir ve bu faaliyeti sebebiyle uygun bir ücret talep edebilir (TTK m. 869 (4)). Doğaldır ki, taşıyıcının gider tazmini ve ücret taleplerini ileri sürebilmesi için, taşıma engelinin kendi riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olması gerekir (TTK m. 869 (4)). Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının Türk Ticaret Kanununun 869 (3). maddesi kapsamında almış olduğu tedbirler yetersiz ambalajlama ve işaretlemeden kaynaklandığından, taşıyıcı dilerse 864. madde çerçevesinde gönderenin kusursuz sorumluluğuna başvurarak zararını bu yolla tazmin edebilir[472].

B) TAŞIMA SENEDİNDE YER ALAN BİLGİLERİN EKSİK, YANLIŞ VE GERÇEĞE AYKIRI OLMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK

1. Taşıma Senedi

a. Taşıma Senedinin İçeriği

i. Genel Olarak

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde de ana hatları ile düzenlenmiş bulunan taşıma senedinin içeriğine ilişkin düzenleme CMR Konvansiyonunun 6. maddesi ve Alman Ticaret Kanununun 857. paragrafı esas alınarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda yeniden kaleme alınmıştır[473]. Taşıma senedinde yer alması gereken hususlar Türk Ticaret Kanununun 857 (1). maddesinde on dört bent şeklinde sayılmıştır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise, taşıma sözleşmesinin taraflarının birinci fıkrada sayılan kayıtların dışında, uygun gördükleri kayıtları da taşıma senedine koyabilecekleri belirtilmiştir. Böylelikle birinci fıkrada sayılan hususların tahdidi olmadığı açıklığa kavuşturulmuştur.

---

[472] Taşıyıcının aynı zarar için birden fazla sebebin varlığında gönderenin sorumluluğuna başvurması hakkında bkz. aşa Dördüncü Bölüm, I, D.

[473] TTK m. 857 gerekçesi.

Türk Ticaret Kanununun 857. maddesinde sayılan kayıtların tamamının taşıma senedinde bulunmasının zorunlu olup olmadığı hususu doktrinde tartışmalıdır. *Fremuth / Thume*'a[474] göre, Türk Ticaret Kanununun 857. maddesinde (§ 408 HGB) sayılan hususlar taşıma senedinin asgari zorunlu kayıtlarını içerdiğinden, bunlardan herhangi birinin eksik olması, belgenin taşıma senedi niteliğine sahip olmasını engeller. Böyle bir belgenin ancak teslim notu niteliğinde olduğu ifade edilmektedir. *Koller*'e[475] göre ise, bir belgenin taşıma senedi olarak nitelendirilebilmesi için Kanunda yer alan hususlardan en az birini barındırması yeterlidir. Türk Ticaret Kanununun 857. maddesinde yer alan kayıtların tamamının zorunlu unsur olmadığını savunan *Adıgüzel*'e[476] göre, işin niteliği gereği taşıma senedinde bulunması gereken bazı kayıtlar yer alırken bazı kayıtların yer almaması belgenin taşıma senedi niteliği kazanmasını engellemez.

Türk Ticaret Kanununun 857. maddesinin gerekçesinde yer alan "*Birinci fıkra, taşıma senedinin asgarî mecburi içeriğini göstermektedir*" ifadesi kanun koyucunun birinci görüşü benimsediği izlenimini yaratmaktadır. Ancak, konuyu taşıma senedinin ispat gücü yönüyle düzenleyen Türk Ticaret Kanununun 858. maddesinin gerekçesinde ise, taşıma senedinin her şeyden önce imzayı içermesi gerektiği vurgulanmış, diğer kayıtlardaki eksikliklerin senedin ispat gücünü tümüyle mi ortadan kaldıracağı yoksa eksik olan kayıtla ilgili olarak mı gücünü yitireceği sorununun çözümünün doktrine ve yargı kararlarına bırakıldığı ifade edilmiştir. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanununun 857. maddesinin gerekçesinde yer alan mecburi içerik terimi, 858. maddesinin gerekçesi ile havada bırakılmıştır. Kanaatimizce, kıymetli evrak niteliği bulunmayan ve ispat senedi niteliğinde olan bir senedin sıkı şekil şartına bağlanmasında herhangi bir yarar yoktur. Taşıma senedinin niteliğini ortaya çıkartabilecek birtakım kayıtları bulundurması, belgenin taşıma senedi olarak kabul edilebilmesi için yeterlidir.

---

474 Fremuth / Thume, § 408 HGB, Rn. 15.

475 Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 3.

476 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 98-99. CMR Konvansiyonuna tabi taşımalarda kıymetli evrak niteliği bulunmayan sevk mektubunun (taşıma senedinin) bir ya da birkaç unsurunun bulunmamasının sevk mektubunun geçersizliğine yol açmayacağı ve böyle bir senedin mevcut hâli ile tarafları bağlayarak delil teşkil edeceği veya diğer tarafın unsurları eksik sevk mektubunu kabulden kaçınarak diğer tarafı temerrüde düşürebileceği yönünde bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 141.

Türk Ticaret Kanununun 857 (1). maddesine göre taşıma senedi aşağıdaki kayıtları içerir:

> *" a) Düzenlenme yeri ve tarihi.*
> *b) Gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi.*
> *c) Taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi.*
> *d) Eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer.*
> *e) Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi.*
> *f) Gerektiğinde bildirim adresi.*
> *g) Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşiti ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri.*
> *h) Taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları.*
> *i) Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı.*
> *j) Taşımanın yapılacağı süre.*
> *k) Kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslime kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kayıt.*
> *l) Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar.*
> *m) Eşyanın gümrük ve diğer resmî işlemlerine ilişkin talimatlar.*
> *n) Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme".*

Maddede sayılan bu kayıtların ne anlama geldiği ve bu kayıtların senette nasıl yer alması gerektiğine ilişkin bir düzenlemeye Kanunda yer verilmemiştir. Gönderen, kusuru olmasa da taşıma senedinde yer alan bilgilerdeki gerçeğe aykırılık, yanlışlık ve eksikliklerden doğan zarardan sorumlu olduğundan, bu kayıtların her birinin neyi ifade ettiğinin incelenmesi gerekir.

ii. Düzenlenme Yeri ve Tarihi

Taşıma senedinin düzenlenme yeri ve özellikle tarihi önemli kayıtlardır. Taşıma senedinin düzenlenme yerinin açık adres şeklinde yazılması faydalı olmakla birlikte, açık adres şeklinde yazılması şart değildir. Düzenlenme yerinin mülki idari birim

şeklinde gösterilmesi yeterli olacaktır[477]. Düzenlenme yerinin fiili olarak senedin düzenlendiği yer olup olmaması senedin geçerliliği bakımından önemli değildir.

Birden fazla aynı isme sahip idari birimler açısından, yerin duraksamaya yer vermeyecek şekilde gösterilmesi gerekir. Örneğin "*Ereğli*" şeklinde bir kayıt duraksamaya yol açacaktır. Zira Ereğli ülkemizde birden fazla idari birimin adıdır. Bu açıdan Konya'da düzenlenen bir taşıma senedi için "*Ereğli/Konya*" şeklinde bir kayıt uygun olacaktır. Yine düzenlenme yerinin kısaltma şeklinde yazılması iradesi varsa, bu kısaltmanın da duraksamaya yol açmayacak açıklıkta olması lazım gelir. Örneğin "*Çnk*" şeklindeki kısaltama Çanakkale ve Çankırı olarak birden fazla vilayete teşmil edilebileceğinden uygun değildir.

Düzenlenme tarihi birkaç açıdan önem arz eder. Öncelikle düzenlenme tarihi, taraflar arasında yazılı yapılmayan taşıma sözleşmesinin veya yazılı yapıldığı hâlde tarih içermeyen sözleşmenin, en geç düzenlenme tarihinde yapıldığına karine teşkil eder[478]. Düzenlenme tarihinin diğer bir önemi ise, tarafların senedin düzenlenme anında ehliyetlerinin bulunup bulunmadığının veya temsilci sıfatı ile imza atılmış ise, temsilcilerin yetkisinin tespitinde rol almasıdır[479].

Düzenlenme tarihinin gerçeği yansıtmaması senedin geçerliliğine etki etmez. Fakat senedin ispat gücü açısından özellikle eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği ve taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu zaman bakımından karineler oluşturması (TTK m. 858 (1)) nedeniyle düzenlenme tarihinin gerçeği yansıtması özel önem arz eder. Ülkemizde mutat uygulama şekli olan düzenlenme tarihinin gün/ay/yıl olarak gösterilmesi, duraksamaya yer verilmemesi açısından uygun olacaktır.

iii. Gönderenin Adı, Soyadı veya Ticaret Unvanı ve Adresi

Taşıma sözleşmesinin taraflarından biri olan gönderenin gerçek kişi olması hâlinde bu kişinin ad ve soyadının, tacir gerçek kişi ise ticaret unvanının senede

---

[477] Karan, *CMR Şerhi,* s. 141.
[478] Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 4.
[479] Karan, *CMR Şerhi,* s. 141.

yazılması gerekir. Böylelikle gönderenin kim olduğu taşıma senedinden anlaşılır[480]. Bu kayıt Türk Ticaret Kanununu 868 (4). maddesi çerçevesinde gönderenin tasarruf yetkisini kullanmasına olanak sağlar. Aynı zamanda bu kayıt, 864 (1). maddedeki hâllerden sorumlu olan kişiyi de göstermektedir. Zira taşıyıcıya karşı sorumlu olan kişi mezkûr maddede "*Gönderen…. taşıyıcının zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür*" şeklinde gösterilmiştir. Özellikle ayrı bir taşıma sözleşmesinin düzenlenmediği durumlarda, taşıma senedinin bu kaydı hem tasarruf hakkı sahibinin hem de tazminat sorumlusunun belirlenmesi açısından önem arz eder.

Gönderen, tüzel kişi tacir de olabilir. Ayrıca gönderen kamu tüzel kişisi olabileceği gibi (örneğin bir üniversite), tacir sıfatına sahip olmayan özel hukuk tüzel kişisi (örneğin kamu yararına çalışan bir dernek) de olabilir. Gönderenin tüzel kişi tacir olması hâlinde ticaret unvanı, diğer tüzel kişilerden olması hâlinde ise adının yazılması gerekir.

Gönderenin adresi de adı veya unvanıyla birlikte yazılmalıdır. Eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ile gönderenin adresi farklı yerler olabileceği gibi, adresten teslim gönderilerde aynı yer de olabilir. Gönderen tacir ise, ticarî işletme merkez veya şube adresinin yazılması yerinde gerekir.

iv. Taşıyıcının Adı, Soyadı veya Ticaret Unvanı ve Adresi

Taşıyıcının ad, soyad ve adresinin de gönderen de olduğu gibi taşıma senedinde yazılması gerekir. Gerçek kişi tacir olmayan taşıyıcılar için ad ve soyadının, gerçek veya tüzel kişi taşıyıcılar için ticaret unvanının taşıma senedine yazılması gerekir. Tacir sıfatına sahip olmayan tüzel kişiler ise, tüzel kişi adları ile taşıma senedinde gösterilmelidirler.

Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(c) maddesi çerçevesinde adı veya unvanı yazılacak olan taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişidir. Dolayısıyla alt taşıma sözleşmesinin tarafı olan alt taşıyıcının ya da asıl taşıma sözleşmesinde taşıyıcı yardımcılığı yapan kişilerin adı veya unvanına taşıma senedinde yer verilemez[481]. Bu

[480] Karan, *CMR Şerhi,* s. 142.
[481] Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 6.

husus, gönderilenin üçüncü kişi olması durumunda, alt taşıma yoluyla gerçekleştirilen sözleşmelerde gönderilenin asıl taşıyıcıyı öğrenmesine ve emir talimatlarını bu kişiye yöneltebilmesine olanak sağlar[482].

v. Eşyanın Teslim Alınacağı Yer ve Gün ile Teslim Edileceği Yer

Taşıma faaliyetinin nerede ve ne zaman başlayacağı ile nerede sona ereceğine ilişkin bilgilerin taşıma senedine yazılması lazım gelir. Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınacağı yerin açık adres şeklinde gösterilmesi beklenir. Bununla birlikte eşyanın teslim alınacağı yerin duraksamaya yer vermeyecek şekilde gösterilmesi de mümkündür. Bu anlamda özellikle liman, tren istasyonu, otobüs terminali veya yaş sebze hali gibi yerler tesellüm veya teslim yeri olarak yazılabilir[483]. Örneğin, Konya otogarı karşısı BP petrol yanı X işletmesi veya Mersin Limanı X işletmesi gibi[484].

Eşyanın teslim edileceği yer bakımından da aynı hususlar geçerlidir. Hem teslim alma yeri hem teslim etme yeri olarak en azından mülki idari birimin gösterilmesi gerektiği doktrinde[485] ifade edilmektedir. Eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği yerler özellikle taşıyıcının sorumluluğu bakımından eşyanın zıyaı ve hasarında tazminata esas alınacak değerin hesaplanması açısından ve yetkili mahkemenin belirlenmesi yönünden önem arz etmektedir.

Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınacağı gün, gerçek tarihi ifade etmelidir; umulan tarih şeklinde gösterilmemelidir[486]. Teslim alınma günü özellikle taşıyıcının sorumluluğunun başlama anı, taşıma süresinin hesaplanması, taşıyıcının sorumluluğunda tazminatın hesaplanması gibi hususların tespiti açısından önemlidir. Eşyanın teslim edileceği gün ise bilhassa zamanaşımının hesaplanması bakımından önem arz eder.

Bu kaydın yeterli ve doğru bilgiyi bulundurmaması taşıyıcının çoğunlukla yükleme ve boşaltma safhalarına geçmeden önce bir süre beklemesine neden olabilir.

---

[482] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 100.
[483] Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 7.
[484] Benzer örnekler için bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku,* s. 100.
[485] Karan, *CMR Şerhi,* s. 143.
[486] Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 7.

Yükleme ve boşaltma sırasında taşıyıcının bekleme ücreti talep etmesi taşıma senedindeki kaydın eksik veya hatalı olmasına dayandığından gönderenin de kusuruz sorumluluğu söz konusu olur.

vi. Gönderilenin Adı, Soyadı veya Ticaret Unvanı ve Adresi

Gönderilen, kendisine eşyanın teslim edileceği kişidir. Gönderilen, gönderenle aynı kişi olabileceği gibi, üçüncü bir kişi de olabilir. Gönderenin gönderilen sıfatına sahip olduğu durumlarda, bu durumu belirten bir kaydın konulması yeterli olacaktır. Zira gönderene ilişkin bilgiler hâli hazırda taşıma senedinde (TTK m. 858 (1)(b)) yer almaktadır. Ancak tüzel kişi tacirin şubesi gönderilen sıfatını haiz ise bu durum belirtilmelidir.

Gönderilen gerçek kişi ise, adı ve soyadı tüzel kişi ise adı, tacir ise ticaret unvanının yazılması lazımdır. Ayrıca gönderilenin adres bilgilerinin de taşıma senedinde gösterilmesi gerekir. Gönderilenin adresi eşyanın teslim edileceği yer ile aynı olabileceği gibi, farklı bir yer de olabilir.

Gönderilenin bu kayıt ile yer alması hem taşıma ve teslim engelinin ortaya çıktığı durumlarda "*hükmî gönderen*"[487] olarak tayin edilecek kişinin hem de eşyanın teslim yerine varması ile tasarruf hakkı sahibinin belirlenmesi açısından önemlidir. Bu kaydın doğru olmaması sebebiyle taşıyıcının eşyayı teslim edecek muhatap bulamadığı durumlarda yapacağı masraflar veya yeni bir kişinin bildirilmesi gibi nedenlerle bekleme süresinin geçirilmesi nedeniyle gönderenin sorumluluğuna gitmesi muhtemeldir.

vii. Gerektiğinde Bildirim Adresi

Bildirim adresi, taşıyıcının gerektiğinde boşaltama yeri, boşaltma zamanı ve teslim usulleri hakkında daha fazla bilgi edinmek veya boşaltma için hazır bulunduğunu iletmek amacıyla irtibat kurması gereken kişinin adresidir[488].

[487] Hükmî gönderen hakkında açıklamalar için bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2, d.
[488] Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 8.

Bildirim adresi daha çok iç su yolu taşımaları ve deniz yolu taşımalarında kullanılan bir kayıttır[489]. Bu kayıt ile, taşıma sözleşmesinin yapıldığı sırada veya taşıma senedinin düzenlendiği anda kesin olmayan hususların sonradan detaylandırılmasına olanak sağlayarak, sözleşmede esneklik yaratılmaktadır[490].

viii. Eşyanın Türünün Olağan İşareti ile Ambalajının Çeşidi ve Tehlikeli Mallarda Bunlara İlişkin Mevzuatta Öngörülen, Diğer Durumlarda ise Genellikle Tanınan İşaretleri

Eşyanın türü (cinsi) ve eğer eşya ambalajlanmış ise bu ambalajın çeşidinin taşıma senedinde belirtilmesi gerekir. Bu kayıt özellikle taşıma senedinin Türk Ticaret Kanununun 858 (2). maddesi anlamında ispat fonksiyonunu yerine getirmesi bakımından önemlidir.

Eşyanın türünün belirtilmesi ile ilgili kanun koyucu özel bir işaretleme usulü öngörmemiştir. Kanunda ifade edildiği üzere "*genellikle tanınan işaret*" olması yeterli görülmüştür. Fakat genellikle tanınmanın kime yönelik olduğu belirtilmemiştir. Yapılacak olan işaretlemelerin taşıma faaliyetine yönelik ve taşımada tanınabilen işaretler olması gerekir[491]. Bu anlamda sadece gönderen (veya satıcı) veya sadece gönderilen (veya müşteri) tarafından anlaşılabilecek işaretlemeler uygun değildir[492].

Tehlikeli eşya için kanun koyucu, tehlikeli eşyaya ilişkin mevzuata atıf yapmıştır. Dolayısıyla tehlikeli eşyanın işaretinin taşıma senedinde gösterilmesinde öncelikle bunlara ilişkin mevzuat dikkate alınacaktır. Tehlikeli eşyanın işaretlenmesinde dikkate alınacak olan mevzuat ADR'dir[493]. Belirtmek gerekir ki, bu işaretlerin yanında, uygulamada genellikle tanınmış işaretlerin yer almasında da bir beis yoktur.

---

489 Lammich / Pöttinger / Bracker, § 408 HGB, Rn. 14.
490 Fremuth / Thume, § 408 HGB, p 17.
491 Lammich / Pöttinger / Bracker, § 408 HGB, Rn. 15.
492 Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 8.
493 Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 116.

Eşya ile ilgili bu kayıtlar gönderenin beyanı esası ile düzenlenir. Ancak gönderenin istemi üzerine taşıyıcı bu beyanların uygunluğunu denetlemek ile yükümlüdür (TTK m. 858 (4)).

ix. Taşınacak Paketlerin Sayısı, İşaretleri ve Numaraları

Taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları taşıma senedine yazılması gerekli unsurlardandır. Bu sayede eşya bireyselleştirilmekte[494], taşıma faaliyetinin daha pratik ve eşyanın kaybolma ile karışma risklerine karşı daha tedbirli şekilde teslim edilmesi sağlanmaktadır. Bu kayıt ayrıca, taşıma senedine yazıldığında doğruluğu yönünde karine teşkil etmesi (TTK m. 858 (2)) hasebiyle önemlidir.

x. Eşyanın Net Olmayan Ağırlığı veya Başka Şekilde Beyan Edilen Miktarı

Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka bir deyişle eşyanın brüt ağırlığı, eşyanın öz ağırlığına, ambalaj ile taşıma aracına yükleme ve boşaltmada yardımcı olan gönderene ait palet, konteyner gibi malzeme veya araçların ağırlığının eklenmesi ile ortaya çıkan toplam ağırlıktır[495]. Taşıma senedine ağırlık dışında miktar belirten bir ölçü birimi ile de kayıt düşülebilir. Örneğin eşyanın hacimsel ölçüsü taşıma senedine yazılabilir.

Eşyanın net olmayan ağırlığı, hem gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesi çerçevesinde hem de taşıyıcının 882 (1) ve 882 (2)(b) maddeleri çerçevesinde sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde hesaplama kalemi olarak kullanılır. Bu sebeple eşyanın net olmayan ağırlığının taşıma senedinde doğru bir şekilde belirtilmesi özel önem arz eder. Zira gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan hâllerden sorumluluğunun ortaya çıktığı durumlarda, tazminatın hesaplanmasında eşyanın net olmayan ağırlığı bir çarpan kalemi olmaktadır.

---

494 Lammich / Pöttinger / Bracker, § 408 HGB, Rn. 17.

495 Benzer tanımlar için bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 103; Koller, *Kommentar,* § 408 HGB, Rn. 11.

Eşyanın net olmayan ağırlığının belirlenmesi ve taşıma senedine yazılmasının önem arz ettiği bir diğer nokta, aracın istiap haddinin aşılıp aşılmayacağının taşıyıcı tarafından tespit edilmesini sağlamasıdır[496]. Bu şekilde taşıyıcı, eşyayı bir veya daha fazla araçla ya da kapasitesi daha büyük araçla taşıma yöntemini seçebilecektir. Eşyanın net olmayan ağırlığı hakkında taşıyıcının yanıltılması durumunda, taşıyıcı hakkında Karayolu Trafik Kanunu kapsamında idari para cezası uygulaması söz konusu olabilir. Bu hâlde taşıyıcı kendisine yanlış bilgi vererek zarara uğramasına neden olan gönderenin sorumluluğu yoluna gidebilir. Ayrıca belirtmek gerekir ki Karayolu Trafik Kanununun 65. maddesinin "*Azami yüklü ağırlığın % 20'den fazla aşılması halinde fazla yük, birinci fıkranın (b) bendine uygun hale getirilmeden yola devam etmesine izin verilmez*" şeklindeki amir hükmü nedeniyle idarî makamlar tarafından denetim yerinden hareketine izin verilmeyen taşıt için Türk Ticaret Kanununun 869. maddesi kapsamında bir taşıma engeli ortaya çıkar. Bu hâlde taşıyıcı tasarruf hakkı sahibinden talimat alarak hareket etmek durumundadır. Bu talimatlar çerçevesinde veya talimat alamadığı durumda re'sen taşıyıcının ikinci bir araç tahsis ederek fazla eşyayı iki araçla taşıması, fazla kısmı depo ederek taşımayı iki seferde gerçekleştirmesi, daha büyük bir araç tahsis ederek tüm eşyayı yeni araca aktarması gibi tedbirlere başvurması gerekebilir. Taşıyıcı ödediği idarî para cezasının yanı sıra aldığı tedbirler ve uğradığı zarar için gönderenin sorumluluğuna başvurabilir. Taşıyıcı bu işlemler sebebiyle taşıma süresini aşmış ise saklama ücreti üzerinden hesaplanacak bir bekleme ücretine hak kazanır[497].

xi. Taşımanın Yapılacağı Süre

Taşımanın gerçekleştirileceği süre taraflarca kararlaştırılabilir. Bu durumda, kararlaştırılan sürenin taşıma senedine yazılması lazım gelir. Zira taşımanın yapılacağı süre, özellikle taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu (TTK m. 875) tutulabilmesi açısından önemlidir. Taşıma süresi, taşıma faaliyetinin tamamlanmasını imkânsız hâle

[496] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 408 HGB, Rn. 20.

[497] Taşıma ve teslim engelinin ortaya çıktığı durumlarda bekleme ücretinin taşıma ücreti üzerinden değil, saklama ücreti üzerinden hesaplanmasının hakkaniyete uygun düşeceği yönündeki değerlendirme için bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 276.

getirecek kadar kısa veya gecikmeyi imkânsız hale getirecek kadar uzun olacak şekilde kararlaştırılamaz[498].

Taşıma süresi saat, gün, hafta vs. olarak kararlaştırılmış ve taşıma senedine bu şekilde yazılmış olabilir[499]. Böyle bir durumda taşıma senedine taşımanın başlayacağı tarih ayrıca yazılmamış ise, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarih itibariyle, taşımanın yapılacağı süre hesaplanır. Bununla birlikte iki tarafça düzenlenmiş bir taşıma senedi mevcut fakat eşyanın teslim tarihi bu senette yer almıyorsa, Türk Ticaret Kanununun 858 (1). maddesi çerçevesinde taşıma senedinin düzenlediği tarih eşyanın teslim tarihi kabul edilecek ve süre bu tarihten itibaren hesaplanacaktır. Taşıma süresi iki tarih aralığı şeklinde yazılmış da olabilir. Bu durumda taşıma süresinin başlaması anlamında eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarih önemli değildir[500]. Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun bulunup bulunmadığı, taşıma süresi olarak belirlenen tarih aralığı nazara alınarak belirlenir[501].

Taraflar taşıma süresinin belirlenmesi konusunda sessiz kalmış olabilirler. Bu hâlde taşıma senedine bir süre kaydı yazılmayacaktır. Taşıma süresi, taşıma faaliyetine ilişkin şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcının gerçekleştirebileceği makul bir süre içinde eşyayı teslim etmesi gereken süre olarak hesaplanacaktır (TTK m. 873).

xii. Kararlaştırılan Taşıma Ücreti ve Teslime Kadar Ortaya Çıkacak Giderler ile Taşıma Ücretinin Gönderenden Başka Biri Tarafından Ödenecek Olması Hâlinde Buna İlişkin Kayıt

Gönderenin aslî borcu niteliğinde bulunan taşıma ücretinin[502] (TTK m. 850 (2)) taşıma senedine yazılması, bu hususta iki tarafça imzalanmış taşıma senedinin ispat gücünden (TTK m. 858 (1)) yararlanılması bakımından önem arz eder. Taşıma

---

498 Karan, *CMR Şerhi,* s. 148.
499 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 104.
500 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 104.
501 Bununla birlikte taşıyıcı, henüz taşımaya başlamamış olsa bile, taşıma süresinden önce teslim aldığı eşyanın zıya veya hasarından sorumlu olacaktır.
502 Taşıma ücreti hakkında açıklamalar için bkz. aşa. Birinci Bölüm, I, B. 2.

ücretinin taşıma senedine yazılması, gönderilenin eşyayı kabul etmesi durumunda ödemekle yükümlü hâle geleceği ücreti öğrenebilmesi açısından da elzemdir.

Taşıma faaliyeti, taşıma sözleşmesinin kurulmasından eşyanın gönderilene teslim edilmesi anına kadar birtakım giderlerin doğmasına sebebiyet verebilir. Taşıyıcının yapacağı bu giderler Türk Ticaret Kanununun 870 (1). maddesinde, *taşıma ücretinden başka, eşya için yapılan, duruma ve şartlara göre gerekli olan giderler*" şeklinde tarif edilmiştir. Dolayısıyla taşıyıcının kendi faaliyetini gerçekleştirmek için yapacağı giderler, Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(k) maddesinde düzenlenen "*teslime kadar ortaya çıkacak giderler*" çerçevesinde taşıma senedine yazılamayacaktır. Bunlara örnek olarak, taşıyıcının eşyayı taşımak üzere kiraladığı aracın kira bedeli, taşıma senedine yazılabilecek giderlerden değildir. Bununla birlikte, zaten gönderenin ödemesi gereken gümrük vergisinin veya antrepo ücretinin taşıyıcı tarafından ödenmesi hâlinde bunların taşıma senedine gider olarak yazılması gerekir.

Taraflar taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödeneceği konusunda anlaşmışlarsa, buna ilişkin kaydın da taşıma senedine yazılması gerekir. Üçüncü kişi taşıma ücretini gönderenin temsilcisi sıfatıyla ödeyecek kişi olabileceği gibi bu sıfata sahip olmadan borcu üstlenecek bir kişi de olabilir. İlk hâlde üçüncü kişi ücret borçlusu olmazken, ikinci hâlde böyle bir olasılık söz konusudur. Hemen belirtmek gerekir ki, tarafların bu iradelerini taşıma senedine yansıtmaları senette gösterilen üçüncü kişiyi kendiliğinden taşıma ücreti borçlusu haline getirmez. O hâlde üçüncü kişinin taşıma ücreti borçlusu sıfatını kazanabilmesi açısından burada iki olasılıktan bahsetmek mümkündür. Birincisi, gönderen ile üçüncü kişi taşıma ücretinin üçüncü kişi tarafından ödeneceği konusunda anlaşmışlardır. Bu, Türk Borçlar Kanununun 195 (1). maddesi anlamında borcun "*iç üstlenme sözleşmesi*"dir[503]. Daha sonra alacaklı konumundaki taşıyıcı ile üçüncü kişi arasında taşıma ücretinin üçüncü kişi tarafından ödenmesi hususunda bir anlaşmaya varılmıştır. Bu durum da Türk Borçlar Kanununun 196 (1). maddesi anlamında borcun "*dış üstlenme sözleşmesi*"dir. Bu olasılıkta üçüncü kişi taşıma senedinde yazılı taşıma ücretinin borçlusu

[503] Borcun iç üstlenmesi sözleşmesi, alacaklı ile borçlu arasında yapılacak olan borcun dış üstlenilmesi sözleşmesinin yapılması ve ifası için zorunlu bir aşama değildir. Bu hususta bkz. Oğuzman, M. K. / Öz, T.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. 2, Gözden Geçirilmiş B. 10, İstanbul 2013, s. 592-593.

durumundadır ve taşıma senedi gerçek durumu yansıtmaktadır. İkinci olasılık ise, üçüncü kişinin haberi olmaksızın taşıma sözleşmesinin taraflarının taşıma senedinde üçüncü kişinin taşıma ücretini ödeyeceğini yazmalarıdır. Bu durum üçüncü kişi açısından borcun dış üstlenilmesine yönelik bir öneriden başka bir anlam ifade etmez[504]. Üçüncü kişi ancak taşıma senedine derç edilmiş bu öneriyi kabul ederse, taşıma ücretinin borçlusu hâline gelir. Gerek taşıma senedinin düzenlenmesinden önce, gerekse sonrasında taşıma ücretinin borcun üstlenilmesi yoluyla üçüncü kişiye geçmiş olması, ayrıca kararlaştırılmamış ise giderlerin de kendiliğinden bu kişiye geçtiği anlamına gelmez.

xii. Teslimde Ödemeli Taşımalarda Teslimde Ödeme Kaydı

Taşıma sözleşmelerinin arka planında çoğunlukla satım, eser gibi sözleşmelerin mevcudiyeti söz konusudur. Bu sözleşmelerde kararlaştırılan bedelin ifa yöntemlerinden biri de eşyanın taşıma sözleşmesinde gönderilen sıfatına sahip olan alıcıya teslim edilmesi sırasında taşıyıcı tarafından gönderen hesabına bedelin tahsil edilmesi şeklindedir. Türk Ticaret Kanununun 872. maddesinde "*ödemeli teslim*" kenar başlığı ile düzenlenen bu yöntemin geçerli olması için eşya için kararlaştırılan bu bedelin nakden veya nakde eş değer bir ödeme aracı[505] ile yapılması gerekir.

Bu tür taşımalarda taşıyıcının eşya için kararlaştırılan bedeli tahsil edememesi hâlinde, eşyanın gönderilene tesliminden kaçınması gerekir (TTK m. 872 (1)). Aksi takdirde taşıyıcı, bundan doğan zarardan dolayı gönderene karşı, kusuru bulunmasa dahi sorumlu olur (TTK m. 872 (3)). Taşıyıcının bu zarar dolayısıyla sorumluluğu

---

[504] Borcun dış üstlenilmesi sözleşmelerinde genellikle öneri borcu üstlenecek kişi tarafından alacaklıya karşı yapılır. TBK m. 196 ve 197'nin de bu olasılığın nazara alınarak kaleme alındığı görülmektedir. Ancak bu sözleşmenin kurulmasına yönelik önerinin, alacaklı tarafından üçüncü kişiye karşı yapılmasında bir beis de yoktur. Bu hususta bkz. Oğuzman / Öz, C. 2, s. 595.

[505] Nakde eş değer ödeme aracından ne anlaşılması gerektiğine hükümde yer verilmemiştir. Kambiyo senetlerinden çek veya elektronik banka kartları ile yapılan ödemeler bu çerçevede nakde eş değer ödeme aracı olarak düşünülebilir. Hükmün mehazını teşkil eden CMR Konvansiyonunun 21. maddesinin uygulanması bakımından; Alman hukukunda, taşıyıcının kabul ettiği çekin gönderene yeterli güvenceyi vermesi gerektiği, Belçika hukukunda karşılığı bulunmayan çek dolayısıyla taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 21'den dolayı sorumlu olacağı, Fransız hukukunda ise taşıyıcının çekin karşılığının olup olmamasına bakılmaksızın taşıyıcının 21. maddeden doğan yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılacağına ilişkin kararlar için bkz. Yeşilova Aras, E.: *Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21),* Ankara 2010, s. 71.

sınırlı olup, gönderilenin eşyanın tesliminde ödemesi gereken tutar kadardır (TTK m. 872 (3)).

Taşıyıcı gönderilenden bedeli gönderen hesabına tahsil etmektedir. Bu nedenle kanun koyucu Türk Ticaret Kanununun 872 (2). maddesinde tahsil edilen bedelin, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılacağını düzenlemiştir. Bu sayede tahsil olunan bedel, taşıyıcının alacaklılarının yapacakları olası haciz ve sair el koyma işlemlerine karşı korunmuş olmaktadır.

xiii. Eşyanın Gümrük ve Diğer Resmî İşlemlerine İlişkin Talimatlar

Uluslararası taşımaya konu olan eşyanın gümrük işlemlerine ilişkin talimatlarının gönderen tarafından taşıyıcıya iletilmesi ve durumun taşıma senedine de derç edilmesi gerekir. Eşya herhangi bir sebeple ulusal veya uluslararası taşımada resmî bir işleme konu olacak ise, taşıyıcının bu işlemlere ilişkin talimatları da gönderenden alması lazım gelir[506]. Bu kaydın eksikliği Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(b)'nin yanı sıra (d) bendi çerçevesinde gönderenin sorumluluğuna sebebiyet verebilir. Zira bu kayıtların taşıma senedinde yer alması aynı zamanda refakat belge ve bilgilerinin taşıyıcının tasarrufuna bırakılmasıdır. Ancak taşıyıcının zararında sorumluluk tek olacağından ve her iki hüküm de kusursuz ve sınırlı sorumluluğu düzenlediğinden, gönderenin sorumluluğu bakımından herhangi bir değişikliğe sebep olmaz.

xiv. Varsa Taşımanın Üstü Açık ya da Örtülmemiş Bir Araçta veya Güvertede Yapılabileceğine İlişkin Sözleşme

Taşıma bir araçla yapılacak ise, eşyanın dış etkenlerden korunmasını sağlamak için, üstü örtülü araç içerisinde taşımanın yapılması gerekir[507]. Bu husus Türk Ticaret Kanununun 878 (1)(a) maddesinin mefhum-u muhalifinden de anlaşılmaktadır. Mezkûr hükme göre, taşıyıcı sözleşme veya teamüle uygun olarak eşyayı üstü açık bir

---

[506] TTK m. 857 (1)(m)'de öngörülen talimatların esasen TTK m. 868'de belirtilen talimatlardan bir farkının bulunmadığı ve taşıyıcının taşıma senedine yazılan bu talimatları 868. madde çerçevesinde yerine getirmek zorunda olduğu yönünde bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 106.

[507] Karan*, CMR Şerhi,* s. 337.

araçla taşıyabilir. Sözleşmede bu yönde bir hüküm yoksa veya teamül bulunmuyorsa aracın eşyayı taşımak amacıyla kullanılan kısmının dört tarafının örtülü olması şarttır[508].

Taraflar arasında taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçla veya güvertede[509] gerçekleştirilmesine dair bir anlaşmanın varlığı hâlinde bu durumun taşıma senedine yazılması, taşıyıcının buna ilişkin bir sözleşme hükmünün bulunduğunu taşıma senedindeki kayıtla ispat etmesine olanak sağlar[510]. Bu husus taşıyıcının, zıya, hasar ve teslimdeki gecikmenin taşımanın üstü açık araç kullanılmasından kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmesi bakımından önemlidir (TTK m. 878 (1)(a)).

xv. Taşıma Senedinin Sair İçeriği

Tarafların taşıma senedine yazabilecekleri hususlar Türk Ticaret Kanununun 857 (1). maddesi ile sınırlandırılmış değildir. Gerçekten mezkûr maddenin (2). fıkrasına göre, taşıma sözleşmesinin tarafları birinci fıkrada bulunanların dışında yazılmasında fayda gördüğü hususları da taşıma senedine koyabilirler. Türk Ticaret Kanununun 857 (1). maddesinde yer alan hususların dışında taraflar özellikle eşyanın somutlaştırılması, gönderenin taşıyıcıya talimatları ve taşıma güzergâhına ilişkin bilgileri yazabilirler.

Taşıma ücreti taşıma senedine yazılacak kayıtlardandır (TTK m. 857 (1)(k)). Fakat taşıma ücretinin tamamının veya bir kısmının peşin ödenmiş olması hâlinde, ödenen kısmın ve kalan kısmın taşıma senedinde sair içerik olarak gösterilmesi mümkündür. Böylelikle gönderenin borcunun ne miktarda yerine getirildiği hususunda taraflarca delil tesis edilmiş olur.

---

[508] Karan*, CMR Şerhi,* s. 337.

[509] Hükümde taşımanın güvertede yapılabilme olasılığının düzenlenmesi iç su taşımalarının nazara alındığını göstermektedir. Ne var ki, ülkemizde iç su taşımaları coğrafî faktörlerin de etkisiyle yok denecek kadar azdır. Dolayısıyla hükmün uygulama alanı bulma olasılığı düşüktür. Bu hususta bkz. Adıgüzel, B.: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Sorumluluğu Üzerine Hükümler", Legal Mali Hukuk Dergisi 2007, S. 32, s. 9. Ayrıca bkz. *İç Sularda Çalışan Gemi ve İç Su Araçları Yönetmeliği* (31.10.2010 tarih ve 27745 sayılı Resmî Gazete).

[510] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 107.

Taşınan eşyanın değerinin taşıma senedinde gösterilmesi de önemli bir husustur. Zira özellikle taşıyıcının eşyanın zıyaı ve hasarında sorumlu tutulacağı miktar bu değere göre tespit edilecektir (TTK m. 880). Bu açıdan eşyanın değerinin taşıma senedine yazılması, değerin ispatı açısından önem arz eder.

Kanun koyucu, gönderenin, taşıyıcının ve gönderilenin ad, soyad veya ticaret unvanları ve adreslerinin taşıma senedine yazılmasını öngörmüş (TTK m. 857 (1)(b), (c), (e)) fakat bu kişilerin diğer iletişim bilgilerinin yazılması konusunda sessiz kalmıştır. Gerektiğinde taşıma sözleşmesinin tarafları ve gönderilenin birbirleri ile süratle iletişime geçebilmelerini kolaylaştırmak için bu kişilerin telefon[511], elektronik posta adresi gibi bilgilerinin de taşıma senedinde yazılmasında fayda vardır.

b. Taşıma Senedinin İspat Gücü

i. Genel Olarak

Daha önce "*ihtirazi kayıt*" kenar başlığı ile 6762 sayılı Kanunun 772. maddesinde tek fıkra şeklinde yer alan taşıma senedinin ispat gücü, kapsamlı bir değişiklik ile Türk Ticaret Kanununun 858. maddesinde düzenlenmiştir. Hükmün gerekçesinde düzenlemenin Alman Ticaret Kanununun 409. paragrafından alındığı ifade edilmiştir[512].

Taşıma senedinin taşıma sözleşmesine, eşyaya, ambalaja ve ölçülere ilişkin ispat gücüne ayrı bir önem atfedilerek özel düzenlemeye yer verilmiştir. Kanun koyucu, taşıma senedinin düzenlenmesini zorunlu tutmamakla birlikte, iki tarafça imzalanmış taşıma senetlerine özel bir ispat fonksiyonu yüklemiştir[513]. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 858. maddesinde farklı yönlerden taşıma senedinin ispat gücü ele alınmıştır. Türk Ticaret Kanununun 858 (1), (2) ve (3). maddesi uyarınca taşıma senedinin ispat gücünü kazanabilmesi için her şeyden önce hem gönderen hem de taşıyıcı tarafından imzalanmış olması gerekir. Dolayısıyla yalnızca gönderenin

---

511 Atabek, s. 67-68.
512 TTK m. 858 gerekçesi.
513 CMR Konvansiyonu kapsamında düzenlenen taşıma senedinin ispat gücü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Yeşilova, E.: "CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti", DEÜHFD 2005, C. 7, S. 1, s. 243 vd.

imzasının bulunduğu taşıma senedine dayanılarak Türk Ticaret Kanununun 858. maddesinin verdiği imkândan yararlanılamayacaktır[514].

ii. Taşıma Sözleşmesinin Yapıldığına, İçeriğine ve Eşyanın Taşıyıcıya Teslimine İlişkin İspat Gücü

Türk Ticaret Kanununun 858. maddesi taşıma senedinin ispat gücünü düzenlemektedir. Anılan maddenin birinci fıkrasına göre, her iki tarafın imzaladığı taşıma senedi, *taşıma sözleşmesinin yapıldığına*, *içeriğine* ve *eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına* kanıt oluşturur (TTK m. 858 (1)).

Ancak Türk Ticaret Kanununun 858. maddesinde düzenlenen ispat gücünün, Hukuk Muhakemeleri Kanunu çerçevesinde bir ispat senedini mi yoksa bir karine durumunu mu ele aldığı açık değildir. Nitekim, Türk Ticaret Kanununun 858 (1). maddesinde taşıma senedi bakımından "*kanıt oluşturur*" denilmiş iken, (2). ve (3). fıkralarında "*karinedir*" ifadesine yer verilmiştir. Kanunun bu düzenleme şekli doktrinde[515] eleştirilmiştir. Zira, hem mehaz Alman Ticaret Kanununun 409 I. paragrafında hem de CMR Konvansiyonunun 9 (1). maddesinde hüküm "*aksi ispat edilinceye kadar delil*" şeklinde olup[516], Türk Ticaret Kanununun 858 (2). ve (3). maddesindeki düzenleme gibidir. Türk Ticaret Kanununun 850 (1). maddesinde yer alan "*kanıt oluşturur*" ifadesini taşıma senedinin ispat belgesi olarak ele alındığında, hüküm Hukuk Muhakemeleri Kanunu çerçevesinde bir ispat belgesine ilişkin düzenlemeden başka bir anlam taşımayacağı, dolayısıyla hükmün varlığı veya yokluğunun bir sonuç doğurmayacağı ifade edilmektedir[517]. Maddenin gerekçesine bakıldığında da esasen düzenlemenin amacının karineye ilişkin olduğu anlaşılmaktadır: "*Şekle uygun olan bir senedin ispat gücü tam bir karine oluşturur*"[518]. Bu nedenle, hükmün mehazına ve amacına uygun yorumuyla ele alındığında, taşıma

[514] Sadece gönderen tarafından imzalanmış bir taşıma senedinin ispat gücünün sınırlı olduğu ve böyle bir senedin taşıyıcı lehine ispat gücünün bulunduğu yönünde bkz. Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 33.
[515] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku,* s. 109; Seven, Gönderilen, s. 57 vd.
[516] Koller, *Kommentar,* § 409 HGB, Rn. 2 vd.; Yeşilova, s. 251 vd.
[517] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku,* s. 109; Seven, Gönderilen, s. 59.
[518] TTK m. 858 gerekçesi.

senedinin "*aksi ispat edilinceye kadar delil*" niteliğine sahip olduğu kabul edilmelidir[519].

iii. Eşyanın veya Ambalajının Dış Görünüşünün İyi Durumda Olduğuna ve Paketlerin Sayısı, İşaretleri ile Numaralarının Doğruluğuna İlişkin İspat Gücü

Türk Ticaret Kanununun 858 (2). maddesine göre, taşıma sözleşmesinin iki tarafının imzası bulunan taşıma senedi, eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, *dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğuna* ve *taşınan paketlerin sayısının*, *işaretleri* ile *numaralarının*, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil eder. Bu bakımdan taşıyıcı kendisine teslim edilen taşıma senedindeki bilgileri kontrol etmeli, burada yer alan eksiklikleri ve hataları gönderene bildirerek durumun düzeltilmesini istemelidir. Aksi taktirde, özellikle basiretli bir tacirin kolayca fark edebileceği eksiklik ve hataları gönderene bildirmemesi sebebiyle Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesi çerçevesinde taşıyıcının tazminat hakkı yitebilir[520].

Taşıyıcının taşıma senedine haklı bir çekince koymasıyla, çekince konulan hususta taşıma senedinin ispat gücü Türk Ticaret Kanununun 858 (2). maddesi çerçevesinde bertaraf edilebilir[521]. Çekincenin bu fonksiyonunun kullanılabilmesi için taşıyıcının çekinceyi üçüncü kişilerin açıkça anlayabileceği şekilde koyması

---

[519] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 109; Seven, Gönderilen, s. 59, dn. 120. *Can*, kanunî düzenlemeye bağlı kalarak, TTK m. 858 (1) kapsamında taşıma senedinin kanıt oluşturacağını, (2). ve (3). fıkrası kapsamında ise karine teşkil edeceğini ifade etmektedir. Bu hususta bkz. Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 33.

[520] 6762 sayılı Kanunun döneminde 772 (1). maddesi çerçevesinde gönderenin sorumsuz olacağı veya taşıyıcının tazminat hakkının sınırlandırılacağına ilişkin bkz. Arkan, *Taşıma Senetleri*, s. 1029.

[521] "*...mahkemece uyulan Dairemiz bozma ilamında belirtildiği üzere, taşımanın Hadımköy Antrepo/Çorlu arası kesimini gerçekleştiren davalı gerçek kişiler, eşyayı teslim aldıkları sırada ihtirazi kayıt öne sürmemiş ve teslim sırasında hasara dair tutanak araç şoförü olan davalı tarafından imzalanmıştır. Ayrıca mahkemece, hasarın davalıların taşıdığı kesitte meydana geldiği kabul edilmiş ve bu gerekçe yönünden davalılar kararı temyiz etmemişler ve mahkemece verilen ilk kararın bozulmasından sonra da sorumluluktan kurtaracak bir halin varlığını ispat edememişlerdir. Bu durumda hasarın gerçek kişilerin taşıdığı kesitte meydana geldiğinin kabulü gerekir*" 11. HD., 02.05.2011, E. 2009/12168, K. 2011/5275 (Kazancı).

gerekir[522]. Sadece taşıyıcı tarafından anlam yüklenebilecek kayıtların çekince olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Çekince, taşıyıcının yapmış olduğu denetim sonucuna veya eşyanın ambalajının dış görünüşü itibariyle açık olan uygunsuzluklarına dayanabilir. Bununla birlikte, taşıyıcı taşıma senedinde yer alan kayıtların gerçeğe uygunluğunu denetleyecek araçlara sahip olmadığı durumlarda, Türk Ticaret Kanununun 858 (2)(c. 2) maddesinin verdiği imkandan yararlanarak çekincesini bu duruma dayandırabilir.

iv. Eşyanın Net Olmayan Ağırlığı veya Başka Şekilde Beyan Edilen Miktarı ya da Paketlerin İçeriğinin Doğruluğuna İlişkin İspat Gücü

Türk Ticaret Kanununun 858 (3). maddesine göre, eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı ya da paketlerin içeriği, taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve denetlemenin sonucu her iki tarafça imzalanan taşıma senedine yazılmışsa, bu yazı, *ağırlığın*, *miktarın* ve *içeriğin*, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil eder. Mezkûr hükümden anlaşıldığı üzere taşıma senedinin bu ispat fonksiyonu ancak ispata konu hususların taşıyıcı tarafından denetlenmiş olması ve durumun senede yazılması hâlinde söz konusudur. Taşıyıcının denetimine ilişkin kayıt soyut olmamalıdır.

C) TEHLİKELİ EŞYANIN NİTELİĞİ HAKKINDAKİ BİLDİRİMİN YETERSİZLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

1. Genel Olarak

Kanun koyucu tehlikeli eşya taşımalarına niteliği gereği özel önem atfetmektedir. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinde tehlikeli eşya taşımasında gönderenin yükümlülükleri düzenlenmiş ve 864. maddede ise tehlikeli eşya taşıtılmasında bildirim yükümlülüğünü ihlâl hâlinde gönderenin kusursuz sorumluluğu hüküm altına alınmıştır. İlk bakışta mezkûr iki madde arasında bir lafzî farklılık olduğu görülmektedir. Türk Ticaret Kanunun 861 (1). maddesi gönderene

[522] Bästlein, H. G. / Bästlein, A.: "Beweisfragen in Rechtsstreitigkeiten gegen den HGB-Frachtführer wegen Güterschäden", TranspR 2003, Heft 11/12, s. 414; Koller, *Kommentar,* § 409 HGB, Rn. 9; Lammich / Pöttinger / Bracker, § 409 HGB, Rn. 13.

"*tehlikenin türü*" ve "*alınması gereken önlemler*" konusunda bildirim yükümlülüğü getirir iken, 864 (1)(c) maddesinde gönderen "*tehlikenin eşyanın bu niteliği*" hakkında bildirimde bulunmamaktan sorumlu tutulmuştur. Dolayısıyla 864 (1)(c) maddesinin 861. maddeye göre daha dar kapsamı ifade ettiği düşünülebilir. Ancak aşağıda da belirtildiği üzere, sadece tehlikeden bahsedip alınması gereken önlemlerin bildirilmemesi 861 (1). madde ile amaçlanan korumayı sağlamayacaktır. Bu nedenle 864 (1)(c). maddedeki bildirim yükümlülüğünün ihlâlini 861 (1). madde kapsamında değerlendirmek lazım gelir.

Türk Ticaret Kanununda tehlikeli eşya gönderen kişi ayrıca tanımlanmamıştır. Dolayısıyla tehlikeli eşya taşıma sözleşmesinin gönderen tarafını oluşturan *herkes* "tehlikeli eşya gönderen" sıfatına sahiptir. Bununla birlikte Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik'te gönderen, "*Eşyayı taşımacıya teslim eden, alıcıyı belirleyen ve taşıma evrakını imzalayan kişi veya taşıma işlemi bir taşıma sözleşmesine bağlı olarak yürütülüyorsa sözleşmede "Gönderen" olarak belirtilen kişi*" şeklinde tanımlanmıştır (m. 4 (1)(ğ)). Bir başka tanım Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge'nin 4 (1)(e) bendinde de yapılmıştır: "*Gönderen: Kendi adına veya bir üçüncü şahıs adına tehlikeli maddeleri gönderen işletmeyi ayrıca, taşıma işlemi bir taşıma sözleşmesine bağlı olarak yürütülüyorsa, sözleşmede "Gönderen" olarak belirtilen kişiyi ifade eder*"[523]. Yapılan tanımlar mezkûr mevzuatın uygulanması açısından önem arz etmekte olup, Türk Ticaret Kanununun 861. ve 864. maddelerinin uygulanması bakımından bağlayıcı nitelikte değildir.

[523] Tanım, ilk kısmında gönderen sıfatının işletmeye ait olduğunun belirtilmesi sebebiyle sorunludur. Zira, sözlük anlamına göre işletme, "*tarım, sanayi, ticaret, bankacılık vb. iş alanlarında, kâr amacıyla bir sermaye yatırılarak kurulan kurum*" ve "*iş yeri*"dir (Güncel Türkçe Sözlük, http://sozluk.gov.tr). Ayrıca Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerin Tanımı, Nitelikleri ve Sınıflandırılması Hakkında Yönetmeliğin 4 (1-a) hükmüne göre işletme, "*yasal statüsü ne olursa olsun, bir veya birden çok gerçek veya tüzel kişiye ait olup bir ekonomik faaliyette bulunan birim veya girişimleri ifade eder*". Dolayısıyla işletmenin hukuken kişiliği bulunmayıp, bir kişiye ait olan birim, girişim veya ekonomik yapıdır (İşletme kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kayış, F.: *Ticari İşletmede Şube Kavramı ve Şube Olmaya Bağlanan Hüküm ve Sonuçlar*, İstanbul 2019, s. 8 vd.) Mezkûr Tehlikeli Madde Hakkındaki Yönergede yapılan tanımda ise, hukukî kişiliği bulunmayan işletmeye, sözleşmenin tarafı sıfatı verilmektedir. Yukarıdaki açıklamalarda belirtildiği üzere, gönderen gerçek veya tüzel kişi olarak sözleşmede görünebilir. Bu nedenle, Yönergenin 4 (1)(e) maddesinde "*„gönderen işletmeyi…*" ifadesini "*işletmenin sahibini*" şeklinde anlamak gerekir.

2. Tehlikeli Eşya Kavramı

Türk Ticaret Kanununda tehlikeli eşyaya dair bir tanımlama yapılmamış veya örnekseme yoluyla tehlikeli eşyadan ne anlaşılması gerektiğine yer verilmemiştir[524]. Bununla birlikte Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinin gerekçesinde tehlikeli eşyanın nasıl tanımlanması gerektiği belirtilmiştir. Gerekçeye göre, tehlikeli eşya "*genel anlayışa uygun ve nesnel olarak tanımlanır. Tanımda genel anlayış kadar taşıyıcı da dikkate alınmalı ve onun ikaz edilmeyi bekleyebileceği eşya tehlikeli sayılmalıdır. Tehlikeli eşyanın tanımında taşımaya ilişkin diğer uluslararası sözleşmelerle de bağlantı kurulması doğru olur*" ölçütlerine göre tanımlanmalıdır[525].

Karayolu Taşıma Kanununun "*tanımlar*" kenar başlıklı 3. maddesinde "*bu Kanun'a göre düzenlenecek yönetmelikte tehlikeli olarak kabul edilen eşyayı ifade eder*" şeklindeki düzenlenme ile tehlikeli eşya tanımının yapılmasının çıkarılacak yönetmeliğe bırakıldığı görülmektedir. Ancak Karayolu Taşıma Kanununda öngörülmesine rağmen, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin ne "*tanımlar*" kenar başlıklı 3. maddesinde ne de "*tehlikeli maddelerin ve tehlikeli atıkların taşınması*" kenar başlıklı 11. maddesinde tehlikeli eşyaya ilişkin bir tanım yapılmıştır.

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik'in 4 (1)(ü) maddesine göre tehlikeli eşya, "*ADR Bölüm 3.2'deki tehlikeli malların listelendiği Tablo A'da yer alan maddeleri*" ifade eder. Görüldüğü gibi, mezkûr Yönetmeliğin yaptığı atıf bir tanımlamaya değil, sayım şeklinde tehlikeli maddelerin görünümünü veren tabloya yöneliktir. Keza Yönetmeliğin atıfta bulunduğu Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması'nın Ek-A "*tanımlar*" başlıklı 1.2.1 maddesi uyarınca tehlikeli eşya, "*taşınması ADR tarafından*

---

[524] Tehlikeli eşya tanımına hükmün kaynağını teşkil eden CMR Konvansiyonunda da yer verilmemiştir. Bunun sebebinin teknolojik gelişmeler ile ortaya çıkabilecek yeni tip tehlikeli şeylerin de tehlikeli eşya kavramına dâhil olmasını sağlamak olduğu yönünde bkz. Karan, *CMR Şerhi,* s. 567. Yeni tiplerin ortaya çıkma ihtimalinin tehlikeli eşya için genel bir tanımlama yapılmasına engel teşkil etmediği yönünde aksi görüş için bkz. Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 13.

[525] TTK m. 861 gerekçesi.

yasaklanmış veya yalnızca burada öngörülen koşullar altında taşınmasına izin verilmiş maddeler ve nesneler anlamına gelir" şeklinde ifade edilmiştir[526].

Karayolu Taşıma Kanunu ile 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye[527] dayanılarak hazırlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinde tehlikeli eşyaya ilişkin bir tanıma yer verilmiştir. Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 132. maddesinde yapılan tanıma göre tehlikeli eşya, "*fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, parlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı, zehirli ve radyoaktif maddeler ile bunların benzerleri*"dir.

Tehlikeli eşyadan bahsedebilmek için, tehlikenin ânî bir şekilde ortaya çıkma potansiyelinin bulunması gerekir[528]. Taşıma sonrasında, zamanla ortaya çıkabilecek nitelikteki tehlikeler eşyanın taşıma hukuku anlamında tehlikeli eşya sayılmasını engeller[529]. Tehlike ile zarar çoğunlukla aynı ânda ortaya çıkmaktadır. Örneğin, patlayıcı maddenin infilak etmesi sebebiyle çevrenin zarar görmesinde durum böyledir. Fakat tehlikenin ortaya çıkması ile zararın meydana gelmesi ânı farklı olabilir. Taşıma sırasında tehlike gerçekleşmekle birlikte zararın sonradan ortaya çıkması ihtimal dahilindedir. Örneğin, radyoaktif maddede taşıma sırasında oluşan sızıntının canlılar ve çevre üzerindeki etkileri taşıma sonrasında görülebilir. Önemli olan tehlikenin ânî bir şekilde vücuda gelmiş olmasıdır; zararın o ânda meydana gelmiş olmasının tehlikeli eşya nitelemesi açısından önemi bulunmamaktadır. Doğaldır ki, zarar ile meydana gelen tehlike arasında illiyet bağının kurulması ve durumun ispatı gerekir.

---

[526] ADR'de tehlikeli eşya sınıflandırmaya tabi tutulmuş olup on üç sınıfta tehlikeli eşya düzenlenmiştir. ADR'de yer alan tehlikeli eşya sınıflandırmaları şunlardır: 1. *patlayıcı maddeler ve nesneler*, 2. *gazlar*, 3. *alevlenebilir sıvılar*, 4.1. *alevlenebilir katılar, kendiliğinden tepkimeye giren maddeler ve duyarlılığı azaltılmış katı patlayıcılar*, 4.2. *kendiliğinden yanmaya yatkın maddeler*, 4.3. *su ile temas ettiğinde alevlenebilir gazlar açığa çıkaran maddeler*, 5.1. *yükseltgen maddeler*, 5.2. *organik peroksitler*, 6.1. *zehirli maddeler*, 6.2. *bulaşıcı maddeler*, 7. *radyoaktif maddeler*, 8. *aşındırıcı maddeler*, 9. *muhtelif tehlikeli maddeler ve nesneler*. Görüleceği üzere ADR'de yapılan tehlikeli eşya sınıflandırması da *numerus clausus* şeklinde yapılmayıp, 9. maddede "*muhtelif tehlikeli maddeler ve nesneler*" düzenlemesine yer verilerek, tehlikeli eşya sayılabilecek şeylerin çerçevesi daraltılmaktan kaçınılmıştır.

[527] Bkz. 01.11.2011 tarih ve 28102 sayılı Resmî Gazete.

[528] Clarke, p. 73.

[529] Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 15.

Tehlikeli eşya taşımasından bahsedebilmek için tehlikenin eşyanın doğasından kaynaklanması ve tehlikenin üçüncü kişilerin müdahalesi olmaksızın eşyanın öz dinamiklerinde var olması gerekir[530]. Kararlaştırılan taşıma türünün[531] veya güzergâhın tehlikeli olması Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinin kapsamında değildir.

Genel emniyet ve düzeni tehdit etmeyen, kendisine ve beraberinde taşınan eşyaya zarar veren eşya Türk Ticaret Kanununun 861. maddesi kapsamında tehlikeli eşya değildir. Bu anlamda, bozulma, kokma, ıslanma, yanma gibi sebeplerle diğer eşya ile aynı yerde taşınması uygun olmayan eşyanın tehlikeli eşya vasfı bulunmamaktadır[532]. Örneğin, kereste veya kâğıt, herhangi bir sebeple yanmaya başlayabilir ve bu durum birlikte taşınan eşyanın da yanmasına yol açabilir fakat bu özelliği kereste veya kâğıdın tehlikeli eşya olarak nitelendirilmesine sebep olmaz.

Eşyanın mevzuatta sayılan "*tehlikeli maddeler*" arasında yer alması hâlinde başkaca bir araştırmaya gerek olmaksızın taşıma hukuku anlamında "*tehlikeli eşya*" olduğu kabul edilir. Bununla birlikte tehlikeli eşya, mevzuatta sayılan tehlikeli maddeler kavramından daha geniş bir anlam ifade eder[533]. Zarara yol açan eşyanın mevzuatta tehlikeli eşya olarak zikredilmemiş olması durumunda, eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilirkişi incelemesi ile karar verilmesi gerekir[534]. Bu inceleme ilk olarak, tehlikenin objektif bir değerlendirmesi şeklinde yapılmalıdır. *Objektif değerlendirme*, Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinin gerekçesinde tehlikeli eşyanın "*genel anlayışa uygun ve nesnel olarak tanımlanması*" şeklinde ifade edilmektedir. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin taraflarının tehlikeli eşyadan ne anladığı ilk değerlendirme açısından önemli değildir. Objektif değerlendirme sonucunda eşyanın tehlikeli niteliğinin saptanması hâlinde tarafların eşya hakkındaki

---

530 Gündisch, N.: *Die Absenderhaftung im Land- und Seetransportrecht*, Hamburg 1999, s. 71.

531 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 1.

532 Asgarov, N: "Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü", BATİDER 2012, C. XXVIII, S. 2, s. 301; Karan*, CMR Şerhi,* s. 568; Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 17. Bununla birlikte içinde haşereler bulunan sebzelerin taşınmasının tehlikeli eşya taşıması kavramına dâhil olduğu yönünde bkz. Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 1.

533 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 1; Gündisch, s. 70.

534 Karan*, CMR Şerhi,* s. 568.

değerlendirmeleri dikkate alınmaz[535]. Objektif değerlendirme ile eşyanın tehlikeli niteliğinin olup olmadığı hususunda kesin yargıya varılamıyor ise *sübjektif değerlendirme* yapılabileceği ifade edilmektedir[536]. Sübjektif değerlendirme yapılmasında Kanunun 861. maddesinin gerekçesi taşıma sözleşmesinin tarafları konusunda kısıtlamaya gitmiştir. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinin gerekçesinde, "*taşıyıcının ikaz edilmeyi bekleyebileceği*" eşyanın tehlikeli eşya olarak kabul edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Yani gerekçeye göre, tehlikeli eşya nitelendirmesinin sadece taşıyıcı perspektifinden yapılması gerekir[537]. Kanaatimizce, tehlikeli eşya nitelendirmesinde sübjektif değerlendirme yapılması yerinde değildir. Objektif değerlendirme sonunda tehlikeli niteliği saptanamayan eşyanın tehlikeli eşya olmadığı, dolayısıyla gönderenin de buna ilişkin bildirim yükümlülüğünün bulunmadığı söylenebilir. Aksi durum, göndereni, taşıyıcının iç dünyasını anlamaya (*taşıyıcının ikaz edilmeyi beklemesini tespit etmeye*) çalışma gibi bir yükümlülüğün altına sokar.

Yukarıda verilen mevzuat hükümleri, yapılan açıklamalar ve doktrindeki[538] tanımlar dikkate alındığında tehlikeli eşya, "*taşıma sırasında ani bir şekilde yarattığı etkiyle insan ve diğer canlılar ile kendisi dışındaki eşyaya veya çevreye zarar verebilecek, genel emniyet ve düzeni tehdit eden her türlü madde*" şeklinde tanımlanabilir.

3. Tehlikeli Eşya ile İlgili Bildirim Yükümlülüğünün Amacı

Tehlikeli eşya taşıması canlılar, doğal çevre ve diğer her türlü eşya için risk oluşturmaktadır. Bu risk bakımından, taşıma faaliyetinin hangi modelde gerçekleştiği önemli değildir. Risk taşımayan tehlikeli eşya taşıması söz konusu değildir[539].

---

[535] Benzer şekilde bkz. Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 16.
[536] Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 16.
[537] Subjektif değerlendirme yönünden taşıyıcının beklentisinin esas alınmasının yerinde olmadığı, eşyanın tehlikeli niteliğini bildirme yükümlülüğü altında olan gönderenin eşya hakkındaki nitelendirmesinin dikkate alınması gerektiği yönünde bkz. Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 16.
[538] Asgarov, *Tehlikeli Eşya,* s. 304; Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 14.
[539] Bellardita, *Der Absender*, s. 81.

Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinde öngörülen gönderenin yükümlülüğü, tehlikeli eşyanın taşınması sırasında muhtemel zararın önlenmesine yardımcı olmak için düzenlenmiştir. Bildirimde bulunulmuş olsa dahi sürüş hatası veya dış etkiler sebebiyle riskin gerçekleşmesi önlenemeyebilir. Bununla birlikte, yapılan bildirim ile alınan tedbirler oluşan hasarın en aza inmesini sağlayabilir. Keza tehlikeli eşya taşıdığı bilgisine sahip taşıyıcının daha tedbirli olacağı da bir gerçektir.

Tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında bilgi verme yükümlülüğünün gönderene yüklenmesi, gönderenin eşya hakkında bilgiye sahip olan kişi olmasından kaynaklanmaktadır. Taşıyıcının eşyanın tehlikeli niteliğinin bulunup bulunmadığını araştırma yükümlülüğü bulunmamaktadır[540]. Taşıyıcı eşyaya yabancı bir kişi olup, bildirimin muhatabı olan taraftır. Bu bildirim ile taşıyıcının eşyaya hâkim olması (eşya uzmanı, *Warenexperte, Warenfachmann*) sağlanmaktadır. Böylelikle, eşyanın tehlikeli niteliğinin taşıma sırasında oluşturacağı hasarın önlemesine yönelik tedbirlerin taşıyıcı tarafından alınması amaçlanmaktadır.

4. Tehlikeli Eşyaya İlişkin Bildirim Yükümlülüğünün Şekli ve Zamanı

a. Bildirimin Şekli

Tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında bildirim yükümlülüğü kanun koyucu tarafından şekil şartına bağlanmıştır. Gerçekten de Türk Ticaret Kanununun 861. maddesine göre, gönderenin tehlikeli eşyaya ilişkin bildirim yükümlülüğünü yazılı şekilde yerine getirmesi şarttır.

Tehlikeli eşyaya ilişkin kaydı içeren taşıma senedinin düzenlendiği durumlarda gönderenin bildirim yükümlülüğünün devam edip etmediği hususu açık değildir. Bu minvalde taşıma senedinin Kanunun 861. maddesinde aranan yazılı şekil şartını sağlayıp sağlamadığı üzerinde durulmalıdır. Bildirim yükümlülüğünün kaynağını teşkil eden CMR Konvansiyonunun 22. maddesinde bildirimin taşıma senedinden ari yapılması, sevk mektubunda (taşıma senedinde) tehlikeli eşyaya ilişkin bilgilerin

[540] Karan, *CMR Şerhi,* s. 568.

yazılmamış olması şartına bağlanmıştır[541]. Dolayısıyla CMR Konvansiyonuna tabi taşımalar açısından taşıma senedinde tehlikeli eşyaya ilişkin kayıtların bulunması hâlinde gönderenin bildirim yükümlülüğünü yerine getirdiği kabul edilir[542]. Bununla birlikte, Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinde yer alan bildirim yükümlülüğünün kapsamı, Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(g) maddesindeki tehlikeli eşyaya ilişkin kayıttan geniştir. Zira 861. madde, gönderenin tehlikenin türü ve alınacak tedbirler hakkında açık, anlaşılabilir içerikte bir bildirimde bulunmasını düzenlerken, 857 (1)(g) maddesinde hem sadece tehlikenin türünün olağan işaretini bulundurması yeterli görülmüş hem de alınması gereken tedbirlere ilişkin kaydı şart koşmamıştır. Bu durumda sadece 857 (1)(g) maddesindeki kayıtları içeren bir taşıma senedi, gönderenin tehlikeli eşya hakkındaki bildirim yükümlülüğünü yerine getirmesi açısından yeterli değildir[543]. Mamafih, taşıma senedinde tehlikenin türü ve alınması gereken tedbirlere ilişkin ayrıntıların bulunması hâlinde, gönderenin ayrıca yazılı bildirimde bulunmasına gerek yoktur[544].

Hukuk Muhakemeleri Kanununun 199. maddesine göre, belge "*uyuşmazlık konusu vakıaları ispata elverişli yazılı veya basılı metin, senet, çizim, plan, kroki, fotoğraf, film, görüntü veya ses kaydı gibi veriler ile elektronik ortamdaki veriler ve bunlara benzer bilgi taşıyıcıları*" ifade etmektedir. Dolayısıyla gönderen tarafından elektronik posta, faks, teleks veya elektronik ortamda yapılan yazışmalarla yapılan bildirimler Türk Ticaret Kanununun 861. madde kapsamında yazılılık şartını taşımaktadır[545].

---

[541] Taşıma senedinde kayıt bulunmaması hâlinde, tehlikeli eşyaya ilişkin taşıyıcının eşyanın bu niteliğine ve dolayısıyla taşımanın oluşturduğu tehlikenin tam özelliğini bildiğini gönderen veya gönderilen ispat etmekle yükümlüdür (CMR Konvansiyonu m. 22 (1)). Gönderen veya gönderilen taşıyıcının bu durumu bildiğini her türlü delille ispat edebilirler. Bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 568.

[542] Gündisch, s. 70.

[543] Benzer şekilde bkz. Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 5.

[544] Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 49.

[545] "*6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun 199 uncu maddesi ile belge kavramı içerisine elektronik ortamdaki veriler ve bunlara benzer bilgi taşıyıcıları da alınmıştır. Mahkemece hizmet süresi yönünden davacının üstelik davalıya ait network ağından mail kullanmasına rağmen bu elektronik nitelikteki belgeye itibar edilmemesi hatalıdır*" 9. HD., 05.04.2016, E. 2014/37491, K. 2016/8497 (Kazancı).

b. Bildirimin Zamanı

Türk Ticaret Kanununun 861 (1). maddesine göre, gönderen eşyanın tehlikeli niteliğine ve alınması gereken önlemlere dair bildirimi "*zamanında*" yapmakla yükümlüdür. Mezkûr hükümde geçen "*zamanında*" mefhumundan ne anlaşılması gerektiği açık değildir; fakat düzenlemenin soyutluğu açısından yerindedir. Zira en geç taşıma sözleşmesinin kurulması sırasında mı, taşıma senedinin düzenlenmesi anında mı, eşyanın yüklenmesi sırasında mı yoksa taşımaya başlanmadan önce mi bildirimin yapılması gerektiği somut olaya göre değişiklik gösterecektir. Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinin gerekçesinde, taşıyıcının "*gerekli önlemleri iş işten geçmeden almasına imkân sağlayacak ana kadar*" bildirimin yapılması gerektiğine işaret edilmiştir. Görüldüğü gibi, madde gerekçesinde de esasen somut olayın özelliğine göre bildirim zamanının yapılması gereken son ânına işaret edilmiş olunmaktadır.

Gönderene zamanında bildirimde bulunma yükümlülüğünün getirilmesinin amacı, eşyanın taşınmasında taşıyıcının daha fazla dikkat ve özen göstermesini sağlanması ile faaliyetine ilişkin hazırlık yapmasına imkân verilmesidir. Böylelikle taşıyıcı, uygun araçları ve nitelikli personeli kullanma, resmî işlemleri yerine getirme fırsatı ve yükümlülüğüne sahip olur[546]. Dolayısıyla taşıyıcının bu yükümlülüklerini yerine getirebileceği bir esneklikte bildirimin yapılması gerekir. Her halükârda, bilgiyi aldıktan sonra, taşıyıcı tehlikeli malların güvenli taşınmasını sağlamak için uygun önlemleri alabiliyorsa, bildirim zamanında yapılmış sayılır[547].

5. Tehlikeli Eşya ile İlişkili Bildirim Yükümlülüğünün İçerik ve Kapsamı

a. Tehlikenin "Tam Niteliği"

Gönderen tarafından yapılan bildirim her zaman tehlikenin tam olarak niteliğini belirten içerikte olmalıdır. Gönderen bu yükümlülüğü yerine getirirken olağan bir taşıyıcının tehlikenin niteliğini anlayabilme durumunu göz önüne alır ve bildirim de

[546] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 4; Lammich / Pöttinger / Bracker, § 410 HGB, Rn. 12.
[547] Bellardita, *Der Absender*, s. 104-105.

bu şekilde gerçekleşir. Ancak, gönderenin taşıyıcının tehlikeyi anlamada zorlandığını gördüğü durumlarda, taşıyıcının tehlikenin tam niteliğini anlayabilmesi için, gönderen tehlikeyi genel olarak tarif etmekle kalmamalı, tehlike hakkında ayrıntılı bilgi vermelidir[548].

Eşyanın tehlikeli niteliği mevzuatta tanımlanmış ve sınıflandırılmış ise, mevzuata ve ilgili hükme yapılacak atıfla gönderenin tehlikenin tam niteliği konusunda taşıyıcıyı bilgilendirme yükümlülüğünü yerine getirmiş olacağı doktrinde[549] ifade edilmektedir. Eşyanın mevzuatta tehlikeli eşya sınıflandırmasına dahil olmaması, gönderenin bildirimde bulunma yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Böyle bir hâlde de gönderenin eşyanın tehlikeli niteliği hakkında taşıcıya açıklayıcı bir bildirimde bulunması gerekir[550].

Tehlikeli eşyanın kimyasal formülünün taşıyıcıya bildirilmesi göndereni bildirim yükümlülüğünden kurtarmaz[551]. Zira taşıyıcıdan eşyanın kimyasal formülünü bilmesi beklenemez. Bu çerçevede Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinde de belirtildiği gibi bildirimin *açık* ve *anlaşılabilir* şekilde yapılması gerekir. Aksi takdîrde taşıyıcıya *kimyasal formül* veya *teknik analiz* gibi ancak uzmanlık gerektirecek konuları bilme yükümlülüğü getirilmiş olur.

b. Tehlikeye İlişkin Tedbirlerin Bildirilmesi

Gönderen, Türk Ticaret Kanununun 861. maddesine göre, yalnızca tehlikenin türünü bildirmekle yetinmemeli; ayrıca gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda taşıyıcıyı aydınlatmalıdır. Hükümden anlaşılacağı üzere alınması gereken tedbirlerin bildirilmesi her tehlikeli eşya taşımasında zorunlu olan bir yükümlülük değildir; fakat kanun koyucu tedbirlerin bildirilip bildirilmeyeceği hususunu tamamen gönderenin keyfiyetine de bırakmamıştır. Tedbir, objektif kriterlere göre gönderenin bakış açısıyla belirlenecektir[552]. Taşıma faaliyetinde somut olayın özellikleri göz

[548] Koller, *Kommentar,* § 410 HGB, Rn. 6.
[549] Gündisch, s. 71; Koller, *Kommentar,* § 410 HGB, Rn. 6.
[550] Gündisch, s. 71.
[551] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 6.
[552] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 3.

önüne alınarak, o tehlike ve taşıma özelinde alınması gereken bir tedbir söz konusu ise, gönderen bunu da taşıyıcıya bildirmelidir.

Tehlikeye ilişkin tedbirlerin bildirilmesi, taşıma konusu eşyanın özel nitelikte ve taşıyıcıdan alınması gereken tedbirleri bilmesinin beklenemeyeceği durumlarda söz konusu olur. Örneğin taşıma faaliyetinin konusunun petrol olduğu bir sözleşmede taşıyıcıya ayrıca alınması gereken tedbirlerin bildirilmesine gerek yoktur. Ancak, radyoaktif veya kimyasal bir maddenin taşınmasında, tehlikenin gerçekleşmemesi için alınması gereken özel bir tedbir var ise, bunun gönderen tarafından taşıyıcıya bildirilmesi gerekir. Zira gönderen eşyaya vakıf olduğu için, tedbirleri kendisinin bilmesi gerekir. Bununla birlikte, gönderenden taşıma operasyonuna ilişkin alınacak teknik tedbirleri bilmesi ve bunları taşıyıcıya bildirmesi beklenemez. Gönderenin taşıyıcıya yapacağı bildirimler daha ziyade teknik tedbirlere ilişkin genel açıklamalar şeklinde olabilir. Örneğin tehlikeli eşyanın niteliği sebebiyle soğutma sistemini gerektiren bir tedbir açısından, taşıma sırasında olması gereken soğutma aralığının bildirilmesi yeterlidir. Yoksa hangi araçla taşınması gerektiğini taşıyıcıya bildirmesi beklenmez. Soğutma sistemli araçlara ilişkin teknik bilgiyi taşıyıcının bilmesi gerekir.

6. Taşıyıcının Gerekli Önlemleri Alması ve Alınan Önlemler Sebebiyle Gerekli Giderlerin Gönderen Tarafından Karşılanması

Gönderenin tehlikeli eşyanın niteliği hakkında bildirimde bulunma yükümlülüğünü ihlâl etmesi hâlinde Türk Ticaret Kanununun 861 (2). maddesinde taşıyıcının alabileceği tedbirler düzenlenmiştir. Bu hükümde düzenlenen taşıyıcının gereken tedbirleri alma hakkı, Türk Ticaret Kanununun 869. maddesinde düzenlenen taşıma ve teslim engelinin bulunması hâlinde taşıyıcının tedbir alma yükümlülüğünden farklıdır. Her şeyden önce 861. madde taşıyıcının haklarını düzenlemekte iken, 869. madde taşıyıcının yükümlülüğünü düzenlemektedir. Ayrıca 861. maddedeki hakları kullanabilmesi açısından taşıyıcının eşya üzerinde "*tasarruf hakkı sahibinden*"[553]

[553] Her ne kadar taşıyıcıya bildirimde bulunma yükümlülüğü ve yükümlülüğün ihlâli hâlinde taşıyıcıya karşı sorumlu tutulan kişi gönderen olsa da, taşıyıcının taşıma faaliyetinin hangi aşamasında eşyanın tehlikeli niteliğini öğrendiği ihtimali göz önüne alınarak burada "*tasarruf hakkı sahibi*" ifadesinin kullanılması yerinde olmuştur.

talimat alması veya buna ilişkin bir girişimde bulunması gerekmemektedir[554]. Taşıyıcı, eşyanın tehlikeli niteliğini öğrendikten sonra resen harekete geçebilmektedir. Doğaldır ki, taşıyıcının bu tedbiri aldıktan sonra eşya üzerinde tasarruf hakkı sahibine bildirimde bulunması gerekir[555]. Oysa 869. maddede taşıyıcının öncelikle tasarruf hakkı sahibi olan kişiden talimat alma yoluna gitmesi düzenlenmektedir[556]. İki hüküm arasında bir diğer farklılık ise, 861. maddedeki hakkını kullanan taşıyıcının gönderene karşı herhangi bir sorumluluğu bulunmadığı hâlde, 869. madde kapsamında eşyanın üçüncü kişiye tevdii tedbirini alan taşıyıcının bu kişinin seçiminde gereken özenden sorumlu olmasıdır. Yine 861. maddede yer alan tedbirlerden eşyanın imhası ve zararsız hâle getirilmesi, 869. maddede öngörülmemiştir. Buna karşın, 869. madde kapsamında taşıyıcının eşyayı sattırma hakkı, 861. maddede, haklı bir şekilde, alınabilecek tedbirler arasında sayılmamıştır.

Taşıyıcının tedbir alma hakları Türk Ticaret Kanununun 861. maddesinde tedrici olarak gösterilmiştir. Mezkûr hükme göre, taşıyıcı tehlikeli eşyayı boşaltabilir, depolayabilir, geri taşıyabilir veya gerektiğinde imha edebilir/ettirebilir ve zararsız duruma getirebilir/getirtebilir. Taşıyıcı "*gerektiğinde*" imha ve zararsız hâle getirilme tedbirlerine başvurabileceğine göre, öncelikle diğer tedbirlere başvuru yolunun bulunup bulunmadığının somut olaya göre değerlendirilmesi gerekir. Başka bir deyişle, tehlikenin diğer tedbirlerle önlenebileceği durumlarda, imha yoluna gidilmemesi gerekir[557]. Dolayısıyla eşyanın imhası tedbirini uygulayan taşıyıcının tercihi yerindelik denetimine tabidir[558]. Diğer tedbirlerle riskin ortaya çıkmayacağı ve taşıyıcının zarar görmeyeceği bir durumda, taşıyıcının eşyanın imhası yoluna

---

554 *Bellardita*, konuyu yalnızca eşyanın imhası ve zararsız hâle getirilmesi özelinde ele almış ve kural olarak taşıyıcının gönderenden talimat alması gerektiğini, aksine hareketin sözleşmenin ihlâli anlamına geleceğini, acil durumların varlığı hâlinde ise talimat yoluna başvurulmasının gerekmediğini savunmaktadır. Bu hususta bkz. Bellardita, *Der Absender*, s. 136.

555 Karan, *CMR Şerhi,* s. 569.

556 CMR Konvansiyonu kapsamında taşımalar bakımından aynı yönde bkz. Karan, *CMR Şerhi,* s. 274; Kaya, "CMR – II", s. 244. CMR Konvansiyonu m. 16 (2) çerçevesinde eşyanın taşıyıcı tarafından talimat beklenmeksizin boşaltılabileceği yönünde bkz. Aydın, A., s. 47-48, Gençtürk, *Gecikme*, s. 141; Uslu, s. 72.

557 Bellardita, *Der Absender*, s. 134.

558 CMR Konvansiyonunun 22. maddesinde alınacak tedbirlerin derecesi yönünden bir ayrım yapılmamıştır. Bu nedenle CMR Konvansiyonuna tabi taşımalar açısından alınacak tedbirlerde taşıyıcının tercihinde serbest olduğu ve bunun yerindeliğinin tartışma konusu yapılamayacağı yönünde bkz. Karan, *CMR Şerhi,* s. 569.

başvurması, onun gönderene karşı sorumlu tutulmasına sebebiyet verebilir. Taşıyıcı alınan tedbirin orantılı olup olmadığı riskini üzerinde taşımaktadır[559].

Taşıyıcının alacağı tedbir hangisi olursa olsun, taşıma faaliyeti bu tedbir neticesinde sona ermektedir. Alınan tedbirin taşıma sözleşmesine etkisi mevzuatta belirtilmemiştir. Doktrinde ise bu konuda iki farklı görüş bulunmaktadır. *Fremuth / Thume*'a[560] göre, eşyanın boşaltılması taşıma faaliyetinin sona erdirilmesi ve dolayısıyla sözleşmenin feshi anlamına gelmektedir. Diğer görüş müellifleri[561] ise, eşyanın boşaltılmasının gönderilene teslim (farazi teslim) anlamına geldiğini belirtmektedir.

Taşıma sırasında eşyanın tehlikeli niteliğini öğrenen taşıyıcı, buna rağmen taşıma faaliyetine devam edebilir[562]. Bu hâlde, taşıyıcının tehlikeli eşya taşıma riski sebebiyle 861. maddenin verdiği tedbir imkânlarından yararlanması söz konusu olmaz. Tehlikeli eşya sebebiyle taşıma veya teslim engelinin ortaya çıkması durumunda taşıyıcının 869. madde çerçevesinde hareket etmesi lazım gelir[563]. Taşıyıcı, 861. maddede belirtilen tedbirlerden başkaca bir tedbir alma yoluna da gidebilir. Örneğin, taşıma eşyasını önceki araçtan boşaltarak, riski ortadan kaldıracak veya daha az seviyeye indirecek uygun bir araca yükleyip taşıma faaliyetine devam edebilir[564]. Bu durumda taşıyıcının önceki araçtan eşyanın indirilmesi konusunda 861. madde imkânından yararlanabilmesi gerekir. Eşyanın yeni araca yüklenmesi ve taşıma faaliyetinin devam etmesi ile ilgili ise Türk Borçlar Kanununun vekâletsiz işgörmeye ilişkin 526 vd. maddelerinin uygulama alanı bulması yerinde olacaktır.

Türk Ticaret Kanununun 861 (2). maddesinde taşıyıcının dar anlamda tazminat hakkı düzenlenmiştir. Gerçekten hükmün lafzına göre taşıyıcı, gönderenden tehlikeli

---

559 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 9.
560 Fremuth / Thume, Art. 22 CMR, Rn. 15.
561 Aydın, A., s. 48; Gençtürk, *Gecikme*, s. 141; Karan*, CMR Şerhi,* s. 275.
562 Karan*, CMR Şerhi,* s. 275.
563 CMR Konvansiyonu kapsamındaki taşımalar bakımından 14 ila 16. maddelerin uygulanacağı yönünde bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 275.
564 "*Boşaltmanın amacı, taşımayı sona erdirmek olmalıdır; eşyanın başka bir araca aktarılması maksadıyla yapılan boşaltma teslim yerine geçmez*" (Karan*, CMR Şerhi,* s. 275).

eşyanın boşaltılması, depolanması, geri taşınması veya imhası ve zararsız hâle getirilmesine ilişkin giderlerini talep edebilir.

Türk Ticaret Kanununun 861 (2). maddesi çerçevesinde yapılan giderler, taşıyıcının tehlikeli eşya sebebiyle malvarlığında ihtiyarî olarak gerçekleştirdiği azalmadır[565]. Bu giderlere eşyanın zararsız hâle getirilmesi ve imha edilmesi için yapılan harcamalar dâhildir[566]. Bu giderler, Türk Borçlar Kanununun 510 (1). maddesinden farklı olarak[567], gönderenin yararına yapılması gerekmemektedir. Bununla birlikte, yapılan giderin objektif olarak gerekli olması gerekir. Aksi takdîrde, taşıyıcının giderler için tazminat hakkı söz konusu olmaz[568]. Bu nedenle taşıyıcının tehlikeli eşya hakkında sahip olduğu tehlike algısı kusurlu ise, alması gereken önlemleri aşan taşıyıcı kendi kusuru sebebiyle yapmış olduğu gereksiz harcamaları gönderenden talep edemez[569].

Türk Ticaret Kanununun 861. maddesi çerçevesinde taşıyıcının gönderenden taleplerinin kapsamı sınırlıdır. Taşıyıcının talepleri, taşıma sözleşmesinden ve ortaya çıkan maddî zarardan ari, sadece eşyanın tehlikeli niteliğinin bulunması neticesinde taşıyıcının almış olduğu tedbirler sebebiyle yapmış olduğu giderlerden mütevellittir. Bu çerçevede, eşyanın boşaltılması için yararlanılan kişilerin ücretleri, depolama için üçüncü kişiye ödenen saklama ücreti veya taşıyıcının eşyanın niteliğine uygun araç kiralaması hâlinde kira ücreti gibi giderler taşıyıcının taleplerine örnek gösterilebilir. Dolayısıyla taşıyıcı mezkûr hükme dayanarak araç arızası veya kâr kaybı gibi zararlarını gönderenden talep edemeyecektir[570]. Bu gibi talepler 864. madde çerçevesinde talep olunabilir.

---

565 Bellardita, *Der Absender*, s. 137.

566 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 11; Koller, *Kommentar*, § 410 HGB, Rn. 16.

567 TBK m. 510 (1)'e göre vekâlet veren, vekâletin gereği gibi ifası için vekilin yapmış olduğu giderleri karşılaması söz konusudur. Başka bir ifade ile, vekilin yapmış olduğu giderler, işin görülmesine yönelik olmalıdır. Oysa, TTK m. 861 çerçevesinde taşıyıcının talep edebileceği giderler, taşıma faaliyetinin yerine getirilmesine yönelik değildir. Hatta çoğu zaman, taşıma faaliyetinin sona ermesine yöneliktir. Bu anlamda taşıyıcının yapmış olduğu giderlerin gönderenin menfaatine olması gerekmemektedir.

568 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 11; Koller, *Kommentar*, § 410 HGB, Rn. 16.

569 Bellardita, *Der Absender*, s. 138.

570 Bellardita, *Der Absender*, s. 138. Aksi yönde bkz. Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 11.

D) REFAKAT BELGE VE BİLGİLERİNDEKİ EKSİKLİKLERDEN, GERÇEĞE AYKIRILIKLARDAN, BELGE VE BİLGİLERİN YOKLUĞUNDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK

1. Refakat Belge ve Bilgilerindeki Eksiklik, Gerçeğe Aykırılık, Belge ve Bilgilerin Yokluğu

a. Genel Olarak

"*Refakat belgeleri*" başlıklı Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinde gönderene, resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri[571] taşıyıcıya verme ve söz konusu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakma yükümlülüğü düzenlenmiştir. Gönderenin refakat belge ve bilgileri sağlama yükümlülüğünü ihmal etmesi veya sağladığı belge ve bilgilerinde eksiklik olması, gerçeğe aykırılık bulunması hâlinde Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(d) maddesi çerçevesinde kusursuz sorumluluğu söz konusu olur. Buna karşılık Türk Ticaret Kanununun 860 (2). maddesinde taşıyıcının da kendisine verilen belgelerin zıyaından, hasarından veya yanlış kullanılmasından doğan sorumluluğu ve sorumluluktan kurtuluş beyyinesi ele alınmıştır.

Refakat belge ve bilgileri taşıma sürecini sorunsuz bir şekilde tamamlamak, özellikle de resmî izinleri ve kontrolleri hızlandırmak ve basitleştirmek için, kullanılır[572]. Taşıyıcıdan yalnızca elindeki tüm bilgi ve belgeleri gerekli makamlara sunması ve taşımayı sorunsuz bir şekilde tamamlaması beklenir[573].

Gönderen tarafından taşıyıcının tasarrufuna sunulan bilgi ve belgelerin taşıma senedine yazılması gerekir. Bu husus Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(m) maddesinde

---

[571] TTK m. 860'ın kenar başlığı "*refakat belgeleri*" olmakla birlikte, hüküm gönderenin taşıyıcıya "*belgelerin*" yanı sıra, "*bilgileri*" de vermesini düzenlemektedir. Bu bilgilerin "*refakat bilgileri*" olarak adlandırılabileceği yönünde bkz. Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 124. Bu çerçevede madde kenar başlığının "*refakat belge ve bilgileri*" şeklinde düzenlenmesi isabetli olurdu. Mezkûr hükümde "*söz konusu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakmak*"tan bahsedilmektedir; fakat bu ifadeden önce yalnızca "*gerekli bulunan bilgiler*"den bahsedilmiştir. Daha önce *söz konusu* olan bir "*belge*"den bahsedilmemiştir. Hükmün düzenlenme tarzının eleştirisi ve kanun koyucunun burada *"gerekli bulunan bilgi ve belgeler*" demeyi arzu etmiş olduğu yönünde bkz. Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 48.

[572] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 413 HGB, Rn. 1.

[573] Bellardita, *Der Absender*, s. 142.

"*eşyanın gümrük ve diğer resmî işlemlerine ilişkin talimatlar*"ın taşıma senedinde kayıt altına alınması gerektiği şeklinde düzenlenmiştir.

b. Refakat Belgeleri

i. Refakat Belgeleri Kavramı

Madde başlığı refakat belgeleri olmasına karşın, refakat belgeleri kavramından ne anlaşılması gerektiği ve refakat belgelerinin nelerden oluştuğu hususunda Türk Ticaret Kanununun 860. maddesi sessiz kalmıştır. Refakat belgeleri, "*taşıma faaliyeti sırasında eşyanın tabi kılınacağı resmî işlemlerin tamamlanabilmesi için gerekli olan tüm belgeleri*" ifade eder[574].

Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesi gereğince, refakat belgelerinden bahsedebilmek için belgenin kullanılacağı işlemin resmî nitelik taşıması gerekir. Taşıyıcının faaliyetlerini daha verimli kılmak amacıyla gönderenlerden talep ettiği belgeler refakat belgesi olarak nitelendirilemez[575]. Özel nitelikteki işlemler için kullanılan belgeler maddenin uygulama alanı dışındadır. Örneğin, Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmeliğin 4 (1)(bb) maddesine göre gönderen, "*ADR bölüm 5.4.3'te belirtildiği şekilde, taşıyıcı tarafından sürücüye verilmek üzere hazırlanan ve taşıma esnasında oluşabilecek kaza durumunda alınacak tedbirler ile taşınan maddelerle ilgili özelliklerin yazılı olduğu belge*" ile talimat vermiş olabilir. Bu talimatı içeren belge resmî makamlara sunulmak üzere verilmediğinden refakat belgesi değildir[576].

Hem Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinin metninde yer alan "*resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri… söz konusu belgeleri*" ifadesi hem madde gerekçesindeki "*söz konusu belgeler resmî, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgi ve belgelerdir*" ifadesi resmî niteliğin belgede mi işlemde mi aranması gerektiği konusunda tereddüte yol açabilir. Hemen belirtmek gerekir ki, resmî – özel ayrımı eşya ile ilgili yapılacak olan "*işleme*"

[574] Karan, *CMR Şerhi,* s. 201.
[575] Karan, *CMR Şerhi,* s. 201.
[576] Örnek için bkz. Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 123.

yöneliktir. Bu manada "*belgenin*" resmî nitelikte olması şart değildir[577]. Özel hukuk kişisi tarafından düzenlenmiş fakat resmî makamlara sunulacak bir belge hükmün kapsamına dahildir. Bununla birlikte, resmî bir makamdan alınmış fakat örneğin sigorta şirketine sunulması için taşıyıcıya verilmiş bir belge hükmün uygulama kapsamı dışındadır.

Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinin gerekçesinde "*gümrük beyannameleri, sağlığa, güvenliğe, terminallere, polise ilişkin belge ve raporlar*" refakat belgeleri niteliğinde gösterilecek evrak olarak sayılmıştır. Doktrinde[578] ise daha somut şekilde şu belgeler refakat belgelerine örnek gösterilmektedir: *gümrük beyannameleri, ticari fatura, sevk irsaliyesi, tır karnesi, çeki listesi, koli listesi, menşe belgesi, manifesto, bitkiler ve bitkisel ürünler için bitki sertifikası, hayvansal ürünler için orijin ve veteriner sağlık sertifikası, zorunlu standarda tabi ürünler için standart kontrol belgesi, ağırlık belgesi, cenaze için doktor raporu, ordino, orman ürünleri için nakliye tezkeresi, eşyanın yükleneceği taşıma aracının geleceğini belirtir acente veya kumanya belgesi, ihracı izne tabi ürünler için izin belgesi, tekele tabi ürünler için tekel makamınca verilmiş nakliye tezkeresi, ATR dolaşım belgesi, EURO-1 belgesi*.

Taşıyıcının bizatihi kendisinin temin etmekle yükümlü olduğu belgeler refakat belgeleri niteliğinde değildir[579]. Bir belgenin refakat belgesi olarak nitelendirilebilmesi

---

[577] *Adıgüzel*'in "*Refakat belgeleri, TTK m. 860'da resmî nitelik taşıyan ve taşıma esnasında taşıyıcıda bulunması gereken belgeler olarak gösterilmiştir*" (Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 120) şeklindeki tanımlaması bu tereddüde örnek olarak gösterilebilir. Zira müellifin yapmış olduğu tanımda, belgenin resmî nitelik taşıması gerektiği ifade edilmektedir. Metinde de değinildiği üzere, belgenin resmî veya özel niteliğinin önemli olmadığı görüşündeyiz.

[578] Örnekler için bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 52; Asgarov, *Yükle İlgililer*, s. 104; Atabek, s. 54; Bellardita, *Der Absender*, s. 142; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 413 HGB, Rn. 3; Erdil, s. 114, dn. 129; Fremuth / Thume, Art. 11 CMR, Rn. 6; Helm, *CMR*, Art. 11, Rn. 2; Karan*, CMR Şerhi,* s. 201-202, Lammich / Pöttinger / Bracker, § 413 HGB, Rn. 3; Thume K. H.: *Kommentar zur CMR*, B. 2, Frankfurt am Main, 2007, Art. 11 CMR, Rn 3. Taşıma senedinin taşıyıcıda kalan nüshasının refakat belgesi olarak değerlendirilmesi gerektiği doktrinde ifade edilmiştir (Ülgen*, Uluslararası Taşıma*, s. 59).

[579] KTK m. 5 ve 12 çerçevesinde taşıyıcının sahip olması gereken belgeler bunlara örnek olarak verilebilir. Karayolları Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği gereği tehlikeli eşya taşımayı üstlenen taşıyıcının sahip olması gereken SRC5 belgesi örneği için bkz. Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 123-124.

için, belgeyi sağlama yükümlülüğünün mevzuat gereği gönderende bulunması lazım gelir[580]. Ancak, taşıyıcının gönderen adına bu belgeleri temin etmesi de mümkündür.

ii. Belgelerin Gerekliliği

Gönderenin taşıyıcının tasarrufuna bırakması gereken belge, sorunsuz bir taşımayı gerçekleştirmek için Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesine göre "*gerekli*" olmalıdır[581]. Mezkûr hükümde özellikle gümrük işlemleri demekle birlikte, her türlü resmî işlemler için bu belgelerin aranacağı anlaşılmaktadır. "*Belgelerin gerekliliği*" gönderenin bakış açısı ile objektif olarak değerlendirilir[582]. Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesinde bu yükümlülüğün gönderene bırakılmasının altında yatan neden, gönderenin eşyaya hâkim olan taraf olması ve hangi belgelerin gerekli olduğunu bilebilecek durumda bulunmasıdır[583]. Refakat belgelerinin gerekliliği, öncelikle eşyanın niteliğine, planlanan taşıma güzergâhına ve kararlaştırılan taşıma araçlarına bağlıdır[584].

Eşyanın gönderilene tesliminden sonra varma yerinde gerekli olan belgeler, Türk Ticaret Kanununun 860. maddesine göre gerekli belge niteliğinde değildir[585]. Yine eşyanın taşıyıcıya tesliminden önce, ihracat işlemleri için alınması gereken izinlere ilişkin belgeler mezkûr maddenin kapsamındaki gerekli belgelerden değildir[586]. Bununla birlikte taşıma sırasında kontrol olarak bu belgelerin varlığı aranacak ise, söz konusu belgeler de refakat belgesi olarak adlandırılır[587]. Ayrıca belirtmek gerekir ki, eşya ile ilgili olmayan, taşıyıcının kendisinin kamu hukukundan kaynaklanan

---

[580] Benzer şekilde bkz. Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 123.

[581] "*davalının ihraç ürünlerini ...'e taşıyan davacıya ait aracın bu ülkeye varışını takiben ... Cumhuriyeti Devlet Tohum Yönetimi Karantina ve Bitki Koruma Müfettişliği tarafından düzenlenen iade tutanağında bitki sağlık belgesinin olmaması, gerekli mal beraberi belgelerin eksikliği nedeniyle ülkeye sokulmayarak mahrece iade edilmesi üzerine davacı taşıyıcının aynı araçla ürünleri yurda getirerek eksiksiz ve hasarsız olarak ve davalının bilgisi dahilinde antrepoya teslim ettiği...*" 11. HD., 17.02.2016, E. 2015/15089, K. 2016/1656 (Legalbank).

[582] Bellardita, *Der Absender*, s. 143.

[583] Widmann, *Kommentar,* § 413 HGB, Rn. 2.

[584] Koller, *Kommentar,* § 413 HGB, Rn. 2.

[585] Bellardita, *Der Absender*, s. 143.

[586] Thume *Kommentar,* Art. 11 CMR, Rn 3.

[587] OLG Schleswig, Urt. v. 30.8.1978-Az. 9 U 29/78 (Bellardita, *Der Absender*, s. 143, dn. 454).

yükümlülükleri gereği elinde bulunması gerekli belgeler, maddenin kapsamında değildir[588].

Refakat belgelerinin gerekliliği, gerçekleştirilecek olan taşıma faaliyeti göz önüne alınarak belirlenir. Zira her taşıma için farklı nitelikteki belgelerin olması gerekir[589]. Dolayısıyla bu belgeler, genellikle resmî işlemler için gerekli olağan belgeler olmakla birlikte, somut olayda olağandışı belgeler de gerekli olabilir[590]. Burada taşıyıcının seçtiği taşıma güzergâhı da önemli rol oynar. Gönderen bu güzergâhı göz önünde bulundurarak, özellikle her bir sınır bölgesinde gümrük işlemleri için gerekli belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakmalıdır[591]. Bununla birlikte, olağan taşımalar arasında tamamen olağanüstü sayılabilecek veya uzun süreli sapmaları içeren bir güzergâhı gönderenin göz önünde tutması beklenemez. Gönderen tarafından bu belgelerin verilmesinin gerekliliğinden bahsedebilmek için, taşıyıcının bu konuda göndereni bilgilendirmiş olması lazım gelir. Son tahlilde gönderen, taşıyıcının güzergâh seçimini taşıma sözleşmesinin kurulması sırasında veya sonradan bir talimatla sınırlandırabilir[592].

Gönderenin, özellikle gümrük ve güvenlik güçleri tarafından yapılacak kontrollerde hangi belgelerin yasal olarak istenebileceğini göz önünde bulundurması beklenir. Bir resmî makamın mevzuata aykırı olarak istediği belgeler, Türk Ticaret Kanununun 860. maddesi kapsamında gerekli belgeler olarak nitelendirilemez[593]. Bu çerçevede resmî makamların kusurları, gönderene atfedilemez.

Gönderenin, Türk Ticaret Kanununun 869. maddesi anlamında sadece taşıma veya teslim engeli olması durumunda taşıyıcının ihtiyaç duyabileceği belgeleri önceden sağlamasının gerekip gerekmediği sorgulanabilir. Mezkûr hükmün üçüncü fıkrası çerçevesinde taşıyıcının başvuracağı tedbirler için birtakım belgelerin gerekli olması hâli örnek olarak gösterilebilir. Eğer bu soru olumlu cevaplanırsa, gönderen her zaman taşıma engellerinin meydana gelmesini öngörmelidir. Böyle bir yükümlülüğün

---

588 Koller, *Kommentar,* § 413 HGB, Rn. 2.
589 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 121.
590 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 413 HGB, Rn. 4; Koller, *Kommentar,* § 413 HGB, Rn. 2.
591 Thume, *Kommentar*, Art. 11 CMR, Rn. 5.
592 Bellardita, *Der Absender*, s. 144.
593 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 413 HGB, Rn. 3; Koller, *Kommentar,* § 413 HGB, Rn. 2.

ihlâli hâlinde ise, taşıyıcı tarafından maruz kalınan herhangi bir zarar için Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi çerçevesinde gönderenin sorumluluğu söz konusu olacaktır. Ancak, bu şekilde bir cevap Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinin amacını aşar niteliktedir[594]. Keza, mezkûr hükmün birinci fıkrasında verilen gümrük işlemleri örneğinden anlaşılacağı üzere, gerekli belgeleri sağlama yükümlüğü olağan taşımalar için söz konusudur[595]; taşıma ve teslim engelleri ile kesintiye uğramış taşımalar göz önünde bulundurulmamıştır. Gönderenin yükümlülüğü taşıma ve teslim engelinin ortaya çıkması ve taşıyıcının kendisine bildirimde bulunması ile ortaya çıkar[596].

iii. Refakat Belgelerinin Taşıyıcının Tasarrufuna Bırakılması

Gönderen gerekli olan refakat belgelerini eksiksiz ve geçerli bir hâlde taşıyıcının tasarrufuna bırakmakla yükümlüdür. Bu husus özellikle, Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(d) bendinde gönderenin belgelerdeki eksikliklerden ve gerçeğe aykırılıklardan sorumlu tutulmasına ilişkin düzenlemede açıkça ifade edilmiştir. Belgelerin taşıyıcının tasarrufuna bırakılmış olması yeterlidir; teslim önemli değildir[597].

Gönderen veya onun adına üçüncü bir kişi, bu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakabilir. Zincirleme taşıma sözleşmesinin bulunduğu durumlarda, gönderen yalnızca ilk taşıyıcıya refakat belgelerini sağlamakla yükümlüdür[598]. Belgelerin ardışık gelen taşıyıcının tasarrufuna bırakılması yükümlülüğü kendisinden önceki taşıyıcıdadır[599].

---

[594] Bellardita, *Der Absender,* s. 145.

[595] *Bellardita*, gönderenin taşıma ve teslim engellerinin ortaya çıkmasını hesaplayabildiği münferit durumlarda istisnai olarak bunlara ilişkin belgeleri de ihtiyatenteslim etmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bu hususta bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 145.

[596] Böyle bir durumda da taşıyıcının yalnızca taşıma ve teslim engelini bildirmekle mi yetineceği yoksa engelin aşılması için gerekli belgeleri de bildirmesi mi gerektiği hususu sorgulanabilir. *Kanaatimizce*, ortaya çıkan engelin aşılması için gerekli belgelerin nelerden ibaret olduğunu taşıyıcının öğrendiği veya öğrenme imkânın bulunduğu durumlarda, taşıyıcının bu bildirimi de yapması lazım gelir. Diğer durumlarda ise, engelin aşılması için gerekli belgelerin araştırılması yükümlülüğü gönderenin üzerindedir.

[597] TTK m. 860 gerekçesi.

[598] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 413 HGB, Rn. 4.

[599] Keza, asıl taşıyıcı ardışık taşıyıcıya karşı alt gönderen sıfatını haizdir. Bu hususta bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2, b.

Doktrinde *Koller*[600] tarafından, sadece taşıma sırasında gerekli olan refakat belgelerinin, taşıyıcının değil, şoförün tasarrufuna bırakılması gerektiği ifade edilmiştir. Buna göre gönderen, belgeleri taşıyıcıya zamanında bırakmış olsa bile, Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesinde yer alan yükümlülüğünü yerine getirmiş olmaz. Bu görüşe karşı ise, mezkûr hükmün açık ifadesi göz önüne alınarak, belgelerin taşıyıcının tasarrufuna bırakılması gerektiği *Bellardita*[601] tarafından savunulmuştur. Ancak bu görüş müellifine göre, her ne kadar belgelerin tasarrufu taşıyıcıya bırakılacak olsa bile, onun da şoföre belgeleri iletmesi gerektiğinden, bunu zamanında yapıp yapamayacağının değerlendirilmesi gerekir. Taşıyıcının refakat belgelerini şoföre iletmesinin zor veya aşırı masraflı olduğu durumlarda, gönderenin bu yükümlülüğünü ihlâl ettiği ve Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(d) maddesine göre sorumluluğu kabul edilir[602]. Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinin lafzî yorumu ikinci görüşü haklı kılar niteliktedir. Ayrıca, belgelerin taşıyıcının tasarrufuna bırakılmasının eşyanın araca yüklenmesine zamansal olarak bağlanmadığından, belgelerin gönderen tarafından şoförün tasarrufuna bırakılması şart değildir. Belirtmek gerekir ki, gönderen tarafından yalnızca şoförün yanında bulunması gereken refakat belgelerinin şoföre bırakılması da mümkün olup, bu şekilde bir bırakma gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(d) maddesine göre sorumlu olmasını engeller.

Kanun koyucu, refakat belgelerinin taşıyıcının tasarrufuna bırakılmasına ilişkin bir süre öngörmemiştir. Dolayısıyla refakat belgelerinin en geç ne zaman taşıyıcının tasarrufuna bırakılması gerektiği sorunu ortaya çıkmaktadır. *Schmidt* [603], ilke olarak, refakat belgelerinin taşımanın başlamasından önce taşıyıcının tasarrufuna bırakılması gerektiği, taşımanın başlamasından sonra belgelerin taşıyıcıya verilmesinin yeterli olmadığı, ancak taraflar arasında bir anlaşma söz konusu ise bunun kabul edilebileceğini ifade etmiştir. Mehaz Alman hukukunda yer alan bu görüş, Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinin metnini ve amacını aşar niteliktedir. Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinin amacı göz önüne alındığında, sorunsuz bir taşıma açısından, belgeler resmî işlemlerin gecikmesizin yerine getirilebilmesinde

[600] Koller, *Kommentar,* § 413 HGB, Rn. 3.
[601] Bellardita, *Der Absender,* s. 146.
[602] Bellardita, *Der Absender,* s. 146.
[603] Schmidt, § 413 HGB, Rn. 7.

kullanılabiliyorsa, zamanında taşıyıcının tasarrufuna bırakıldığı kabul edilmelidir[604]. Hükmün gerekçesinde de bu husus, "*amaçlanan eşyanın taşınmak için alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde gerekli olan anda bilgi ve belgenin tasarrufa hazır olması*"[605] şeklinde ifade edilmiştir. Bu minvalde, refakat belgelerinin mutlaka taşıma senedinin düzenlendiği durumlarda, taşıma senediyle birlikte verilmiş olması gerekmemektedir[606]. Ancak belirtmek gerekir ki, refakat belgelerinin taşıma senedine yazılması hâlinde bunların taşıyıcıya verildiği hususu karine teşkil edeceğinden, refakat belgelerinin sonradan verildiği hususunun taşıyıcı tarafından ispat edilmesi gerekecektir.

iv. Taşıyıcının Aydınlatma Yükümlülüğü

Taşıyıcı hangi taşıma belgelerinin, refakat belgelerinin ve diğer belgelerin gerekli olduğu konusunda, kural olarak, göndereni bilgilendirmek zorunda değildir[607]. Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesi çerçevesinde, belgeleri sağlama sorumluluğu yalnızca gönderene aittir. Ancak, taşıyıcının meslekî deneyiminden gerekli belgeler hakkında bilgi sahibi olduğu veya olmasının beklendiği durumlarda, gönderenin bu belgeler hakkında yeterli bilgiye sahip olmaması ve belgelerin eksik olması hâlinde, taşıyıcının göndereni bilgilendirmesi gerekir[608]. Taşıyıcının özellikle dürüstlük ilkesi çerçevesinde böyle bir yükümlülüğünün bulunduğu söylenebilir. Bununla birlikte, taşıyıcı sadece mevcut durumda gerekli belgeler hakkında bilgi vermekle yükümlüdür; yoksa olası durumları göz önünde bulundurarak göndereni bilgilendirme yükümlülüğü bulunmamaktadır[609].

Taşınma eşyası taşımaları bakımından, taşıyıcıya belgeler hususunda tüketici sıfatını haiz göndereni aydınlatma yükümlülüğü getirilmiştir. Türk Ticaret Kanununun

---

[604] Bellardita, *Der Absender*, s. 146. TTK m. 861 (1)'de tehlikeli eşyanın niteliği hakkındaki bildirim için öngörülmüş olan "*zamanında*" mefhumunun, refakat belgeleri için de kullanılması uygun olurdu. Tehlikeli eşya taşımalarında bildirim zamanı hakkındaki açıklamalar için bkz. yuk. İkinci Bölüm, II, C, 4, b.

[605] TTK m. 860 gerekçesi.

[606] Benzer şekilde bkz. Bellardita, *Der Absender*, s. 146.

[607] Fremuth / Thume, § 413 HGB, Rn. 9; Koller, *Kommentar*, § 413 HGB, Rn. 4. Taşıyıcının, TTK m. 19 (2) gereğince basiretli davranarak refakat belgelerinin eksikliğini gönderene hatırlatması gerektiği yönünde bkz. Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 124.

[608] Aynı yönde bkz. Atabek, s. 55.

[609] Bellardita, *Der Absender*, s. 147.

896 (3). maddesine göre, gönderenin tüketici olması hâlinde, gümrük kuralları ve yönetime ilişkin diğer hükümler konusunda taşıyıcının göndereni bilgilendirmesi gerekir. Hükümden anlaşıldığı üzere, tüketici sıfatına sahip olmayan gönderen için taşıyıcının böyle bir yükümlülüğü bulunmamaktadır.

v. Taşıyıcının İlave Denetim Yükümlülüğünün Bulunmaması

Refakat belgeleri gönderenin hakimiyetinden ve tasarrufundan doğmaktadır. Dolayısıyla gönderen bu belgelerin doğruluğu ve yeterliliğinden sorumludur; taşıyıcının bunların doğruluğunu ve yeterliliğini araştırma gibi ilave bir denetim yükümlülüğü bulunmamaktadır[610]. Ayrıca kanun koyucu, Türk Ticaret Kanununun 896 (3). maddesinde taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde tüketici sıfatını haiz göndereni aydınlatma yükümlülüğü bulunan taşıyıcının dahi tasarrufuna bırakılan belgelerin doğru ve eksiksiz olduğunu denetleme yükümlülüğünün bulunmadığını açıkça düzenlemiştir. Böyle açık bir hükme 860. maddede de yer verilmesi isabetli olurdu. Keza hükmün kaynağını teşkil eden CMR Konvansiyonunun 11 (2)(c. 1) maddesinde, açıkça taşıyıcının belgelerin doğruluğunu ve yeterliliğini inceleme yükümlülüğünün bulunmadığı düzenlenmiştir.

c. Refakat Bilgileri

i. Bilginin Gerekliliği

Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesi refakat belgelerinin yanı sıra, gönderenin gerekli bilgileri taşıyıcıya verme yükümlülüğünü de düzenlemektedir. Bu bilgi verme yükümlülüğünün konusunu, "*taşıyıcının eşyanın uygun bir şekilde taşımasını sağlamak üzere resmî işlemlerde kullanılacak bilgi*" oluşturmaktadır.

---

[610] Karan*, CMR Şerhi*, s. 202; Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 124; Erdil, s. 114; Lammich / Pöttinger / Bracker, § 413 HGB, Rn. 8; Widmann, *Kommentar,* § 413 HGB, Rn. 3. Aksi yönde bkz. Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 121. Trafik güvenliğine ilişkin belgelerin dahi doğruluğunun ve eksikliğinin taşıyıcı tarafından denetlenmesi gerekmediği yönünde bkz. Koller, *Kommentar*, § 413 HGB, Rn. 4.
"*CMR'nin 11. m. uyarınca, malın tesliminden önce tamamlanması gereken belgelerin gönderici tarafından sağlanması gerektiği, taşıyıcının bu belgelerle, verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda olmadığı, göndericinin bu belgelerin bulunmaması, yetersiz olması veya usule aykırı düzenlenmesinden oluşan zarar ve hasarlardan taşıyıcıya karşı sorumlu olduğu ancak, taşıyıcının hata veya ihmali görülen durumların bu hükmün dışında olacağı, somut olayda taşıyıcıya yüklenebilecek bir kusurun bulunmadığı*" 11. HD., 17.02.2016, E. 2015/15089, K. 2016/1656 (Legalbank).

Doktrinde *Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn* [611] tarafından resmî nitelikteki işlerde kullanılma şartını aramaksızın, taşıyıcının ihtiyacı olan tüm bilgilerin gönderen tarafından sağlanmasının hükmün kapsamında olduğu ifade edilmiştir[612]. Bizim de katıldığımız görüşü ileri süren *Belardita*'ya[613] göre, gönderenin taşıyıcıya vermesi gereken tüm bilgiler ya da taşıma faaliyeti için yararlı olabilecek fakat taşıyıcının resmî işlemlerde kullanmasını gerektirmeyen bilgiler Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinin kapsamında değildir.

Gönderen tarafından taşıyıcıya bilgi verilmesi için taşıyıcının bu yönde bir istekte bulunmasına gerek yoktur. Başka bir ifade ile, bilginin sağlanmasının gerekip gerekmediği gönderen tarafından bilinmesi ve kendiliğinden bu bilginin taşıyıcıya verilmesi gerekir. Bununla birlikte, bilginin verilmesi taşıyıcı tarafından talep edilmiş de olabilir. Türk Ticaret Kanununun 860 (1). maddesinde düzenlenen yükümlülük bakımından bu husus önem arz etmemektedir. Ancak, taşıyıcının meslekî deneyiminden bir kısım bilgilerin gerekli olduğunu bildiği veya bilmesinin beklendiği durumlarda, göndereni bilgilendirmesi ve gerekli bilgileri talep etmesi gerekir.

Gönderenin bilgi sağlama yükümlülüğünün yerine getirildiğinin kabul edilebilmesi için bilginin eksiksiz ve gerçeği yansıtan şekilde verilmiş olması gerekir. Bu husus gönderenin sorumluluğuna ilişkin Türk Ticaret Kanununun 860 (1)(d) maddesinden anlaşılmaktadır.

Bilginin gerekliliği soyut değildir, her bir taşıma açısından somut olayın özelliklerine göre bilginin gerekliliği objektif bir ölçütte değerlendirilmelidir[614]. Her taşıma faaliyetinde eşyanın taşıyıcı tarafından uygun şekilde taşınması için gerekli

---

611 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 413 HGB, Rn. 5.

612 CMR Konvansiyonuna tabî taşımalar açısından bu görüşün yerinde olduğu söylenebilir. Zira CMR Konvansiyonunun 11 (1). maddesinde "*taşıyıcının talep ettiği diğer bilgileri*" gönderenin ona sağlaması düzenlenmiştir. Dolayısıyla, resmî nitelikte işlemler için kullanılmayacak olan fakat taşıyıcının talep ettiği bütün bilgilerin CMR Konvansiyonu m. 11 (1)'in kapsamında olduğu kabul edilebilir.

613 Bellardita, *Der Absender*, s. 148.

614 Thume, *Kommentar*, CMR 11, Rn. 11.

olan bilgilerin sağlanması lazım gelir. Taşıma konusu eşyanın özellikleri dikkate alınmalıdır[615].

ii. Bilgi Verilmesinde Usul

Gönderenin bilgi sağlama yükümlülüğünün yerine getirilmesi hakkında Türk Ticaret Kanununun 860. maddesinde herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Dolayısıyla gönderen bilgiyi *yazılı*, *sözlü* veya *elektronik ortam* yoluyla taşıyıcıya verebilir[616]. Bununla birlikte, bilginin taşıyıcıya verildiğinin ispat yükü gönderende olacağından, yazılı veya içeriği saklanabilen elektronik ortam yoluyla bilginin verilmesinde fayda vardır.

Sadece gerekli bilginin verilmesi yeterli değildir. "*Gerekli bilgi*"ninin yanı sıra bilginin nerede, hangi resmî işlem için ve ne zaman kullanılması gerektiği gibi konuların da taşıyıcıya iletilmesi şarttır. Aksi hâlde gönderenin bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmediğini kabul etmek gerekir. Zira taşıyıcı verilen bilginin hangi işlem için kullanılacağını bilemeyebilir. Bu nedenle salt bilginin verilmesi göndereni sorumluluktan kurtarmaz.

Bilginin "*zamanında*"[617] gönderen tarafından taşıyıcıya verilmiş olması lazım gelir. Modern teknoloji olanakları göz önüne alındığında, bilginin taşıma başladıktan sonra da taşıyıcıya verilebileceği ve onun da şoföre kolaylıkla iletebilme imkânının bulunduğu söylenebilir[618]. Bu nedenle, resmî işlemin yapılması anına kadar, bilginin her zaman gönderen tarafından sağlanabileceğinin kabulü gerekir.

Doktrinde[619], taşıyıcının bizzat kendisinin bilgiye ihtiyaç duymadığının açık olduğu durumlarda, gönderenin şoföre veya alt taşıyıcıya da bilgiyi doğrudan

---

615 Bu hususta *Bellardita* şöyle bir kural zikreder: Taşıyıcı taşınacak eşyada ne kadar uzmanlaşmışsa, gönderenin bilgi verme yükümlülüğü bir o kadar azdır. Bununla birlikte, eşya ne kadar spesifik ise gönderenin taşıyıcıya bilgi verme yükümlülüğü de bir o kadar fazladır. (Bellardita, *Der Absender*, s. 149-150).

616 Koller, *Kommentar,* § 13, Rn. 10.

617 Refakat belgelerinde olduğu gibi, refakat bilgilerinde de bir süre öngörülmemiştir. Bu nedenle refakat belgelerinde süre konusunda yaptığımız açıklamalar, refakat bilgileri için de geçerlidir. Bu hususta bkz. yuk. İkinci Bölüm, II, C, 2, b.

618 Koller, *Kommentar,* § 13, Rn. 10.

619 Bellardita, *Der Absender*, s. 150.

verebileceği ifade edilmektedir. Gönderenin yükümlülüğü taşıyıcıya karşı olmakla birlikte, mezkûr hükmün amacı göz önünde bulundurulduğunda böyle bir imkândan bahsetmek yerinde olur. Bu şekilde yükümlülüğün yerine getirildiği durumda gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(d) maddesi çerçevesinde sorumlu tutulamayacağı söylenebilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
GÖNDERENİN KUSUR SORUMLULUĞU

I. GENEL ESASLAR

A) SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ

Taşıma sözleşmesinin özel hukuk ilişkisi içerisinde bir ilişki doğurması ve taraflar arasında sorumluluğa uygulanacak kuralların buna dayanması hasebiyle bir "*hukukî sorumluluk*" söz konusudur[620]. Gönderenin kusuru ile ihlâl ettiği yükümlülükleri neticesinde taşıyıcıya karşı tazminat ödeme yükümlülüğü bulunduğundan, sorumluluğun türü "…*den sorumluluk*"tur[621]. Bu türden sorumlulukta borcun muhtevası, tarafların anlaşması ile veya hâkimin kararı ile belirli duruma gelir[622]. Gönderenin kusur sorumluluğu akdî veya akit dışı bir ilişkiden doğabilir. Ancak aşağıda ele alacağımız hususlar, taşıma sözleşmesi sebebiyle gönderenin bir yükümlülüğünü ihlâl etmesinden doğan taşıyıcının uğramış olduğu maddî veya manevî zararının tazmin edilmesidir. Dolayısıyla taraflar arasında bir sözleşme ilişkisi mevcut bulunduğundan gönderenin sorumluluğu da bu minvalde "*akdî sorumluluk*" niteliğindedir[623].

Belirtmek gerekir ki, ihlâl edilen yükümlülüğün bir hukukî işlemden, sözleşmeden veya kanun hükmünden doğması söz konusu olabilir[624]. Bu nedenle tüketici sıfatını haiz olsun ya da olmasın gönderenin ihlâl ettiği yükümlülüğün kanundan doğması, sorumluluğun akdî niteliğine halel getirmez. Keza, gerek Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan sorumluluk hâllerine ilişkin yükümlülükler, gerekse 863. maddesinde düzenlenen yükleme ve boşaltma yükümlülüğü kanunen gönderene aittir.

---

620 "*Hukuki sorumluluk*" hususunda bkz. İkinci Bölüm, I, D, 2.
621 "*..den sorumluluk*" hususunda bkz. İkinci Bölüm, I, D, 3.
622 Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 17.
623 "*Akdî sorumluluk*" hususunda bkz. İkinci Bölüm, I, D, 4.
624 Eren, s. 568.

B) SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

1. Genel Olarak

Gönderenin kusursuz sorumluluğunda olduğu gibi, kusur sorumluluğunda da tazminat yükümlülüğünden bahsedebilmek için sorumluluk şartlarının bir arada gerçekleşmesi gerekir. Bunlar daha önce ele aldığımız *tazminat hakkı veren bir hukuki ilişkinin varlığı*, *zarar* ve *uygun illiyet bağı*nın yanı sıra, *yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün ihlâli* (*gönderen tüketici ise, herhangi bir yükümlülüğün ihlâli*) ile *kusur*dur[625].

Çalışmanın bu bölümünde ele alınan konunun gönderenin bazı akdî yükümlülüklerinin ihlâli ile ilgili olması neticesinde, sorumluluktan bahsedebilmemiz için her şeyden önce taşıyıcı ile gönderen arasında tazminat hakkı veren bir hukukî ilişkinin varlığı gerekir[626]. Taraflar arasındaki mezkûr hukukî ilişki "*kara yolu ile eşya taşıma sözleşmesi*"dir. Taşıma sözleşmesinin varlığının ispatı, genel hükümler çerçevesinde yapılır. Buna göre, Hukuk Muhakemeleri Kanununun 200. maddesi kapsamında senetle ispat zorunluluğu için belirlenen bedeli aşan taşımalar için taşıyıcı hukukî ilişkiyi bir senetle ispat etmelidir. Öte yandan Türk Ticaret Kanununun 858 (1). maddesine göre iki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına kanıt oluşturur[627]. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyıcı başka birtakım yazılı belgelerle de iddiasını ispatlama yoluna gidebilir[628].

Gönderenin sorumluluğundan bahsedebilmenin bir diğer şartı taşıyıcının zarara uğramış olmasıdır[629]. Tazmin edilmesi gereken zarar, malvarlığı zararı olabileceği gibi, şahısvarlığı zararı da olabilir[630]. Yükümlülüklerin ihlâli sorumluluğun doğumu için

---

[625] *Tazminat hakkı veren bir hukuki ilişkinin varlığı*, *zarar* ve *illiyet bağı* unsurlarına daha önce değindiğimiz için mezkûr unsurlar açısından tekrara düşmemek adına bu başlık altında genel bir açıklama yapılarak, *yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün ihlâli* (*gönderen tüketici ise, herhangi bir yükümlülüğün ihlâli*) ile *kusur* unsurlarını ayrı başlıklar altında inceleme gereği duyulmuştur.

[626] Karan, *CMR Şerhi*, s. 296. Tazminat hakkı veren bir hukuki ilişkinin varlığı hususunda ayrıca bkz. yuk. İkinci Bölüm, I, E, 1.

[627] Taşıma senedinin ispat gücü hakkında açıklamalar için ayrıca bkz. aşa. İkinci Bölüm, II, B, 1, b.

[628] Örneğin tesellüm makbuzu ve faturanın taşıyıcı tarafından ispat aracı olarak kullanılabileceğine ilişkin bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 192.

[629] Zarar hususunda ayrıca bkz. yuk. İkinci Bölüm, I, E, 3.

[630] Deschenaux / Tercier, s. 19; Eren, s. 542; Kılıçoğlu, A, s. 396; Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 428.

yeterli değildir; zira ihlâl edilen yükümlülük neticesinde taşıyıcı açısından bir zarar meydana getirmemiş olma olasılığı vardır. Örneğin, gönderenin yükleme yükümlülüğünün bulunduğu bir taşımada hatalı yükleme neticesinde aracın kasasında eşya devrilmiş ancak taşıcıya hiçbir zarar vermemiş olabilir. Bu durumda ortada tazmin edilmesi gereken bir zarar da mevcut değildir. Zararın ispatlanmış olması hâlinde, zararın miktarı, hâkim tarafından araştırılması gereken bir sorumluluk şartı niteliğindedir[631].

Meydana gelen zarar ile gönderenin davranışı arasında uygun illiyet bağının bulunması şarttır[632]. Başka bir deyişle, gönderenin yükümlülüğün ihlâlinin taşıyıcı nezdinde bir zarara meydan verdiğine dair bir sebep-sonuç ilişkinin kurulması gerekir[633]. Uygun illiyet bağının mevcudiyetini taşıyıcı ispat külfeti altındadır. Kanunda özel bir sorumluluktan kurtuluş hâli düzenlenmemiş olduğundan, sadece illiyet bağını kesen genel sebeplerin varlığı hâlinde gönderenin sorumluluğu söz konusu olmaz. İlliyet bağını kesen sebepler ise, mücbir sebep, zarar görenin kusuru ve üçüncü kişinin kusuru olarak telakki edilir. Bunların her biri tek başına uygun illiyet bağını kestiğinden, herhangi birinin somut olayda bulunması kâfidir.

2. Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğünün İhlâli ile Tüketici Gönderenin Herhangi Bir Yükümlülüğünün İhlâli

Gönderenin kusur sorumluluğunun bir diğer şartı ise yükümlülüğün ihlâli şeklindeki gönderenin davranışıdır. Gönderen bu davranışı ile taşıma sözleşmesinde üstlenmiş olduğu yükleme ve boşaltma yükümlüklerini ihlâl ederek taşıyıcının zarara uğramasına sebebiyet vermektedir. Ayrıca bu davranış Kanunda düzenlenen bir hükmün ihlâli olduğundan, hukuka aykırılık teşkil etmektedir[634]. Burada gönderenin olumlu ya da olumsuz bir davranışı söz konusudur. Yükleme yükümlülüğünün ihlâline eşyanın araç içinde istiflenmesi, araca bağlanması ve sabitlenmesi de dâhildir[635]. Gönderen eşyayı

631 Karan*, CMR Şerhi,* s. 159; Seven, *İspat*, s. 51.
632 Uygun illiyet bağı hususunda bkz. yuk. İkinci Bölüm, I, E, 4.
633 Atamer, s. 41; Deschenaux / Tercier, s. 31; Eren, s. 558; Erişgin, s. 137.
634 Asgarov, *Yükle İlgililer*, s. 130.
635 Bu hususta ayrıca bkz. aşa. Üçüncü Bölüm, II, C.

hatalı istifleyerek olumlu bir davranışı ile veya eşyayı sabitlemeyerek olumsuz bir davranışı ile bu yükümlülüğü ihlâl edebilir.

Gönderen tüketici ise, gerek Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d) maddesinde sayılan hâllerden gerekse yükleme ve boşaltma yükümlülüğünden kusuru ile sorumludur. Dolayısıyla tüketicinin kusur sorumluluğunda ihlâle konu yükümlülük çerçevesi genişlemektedir. Örneğin tüketici sıfatını haiz gönderenin eşyanın tehlikeli niteliği hakkında taşıyıcıyı bilgilendirmemesi veya eşyanın niteliğine uygun şekilde ambalajlama yapmaması şeklindeki olumsuz davranışları ya da yanlış refakat belgesini taşıyıcının zilyetliğine bırakmak gibi olumlu davranışı, yükümlülüğün ihlâlini oluşturabilir.

3. Kusur

Gönderenin kusursuz sorumluluğunu doğuran hâller Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde dört bent şeklinde sayılmıştır. Bu dört bentte belirtilen yükümlülüklerden başka gönderenin ihlâl edeceği bir yükümlülüğe Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin uygulanması mümkün değildir[636]. Zira, her şeyden önce sözleşmeden kaynaklanan sorumlulukta hâkim olan ilke esas itibariyle kusur sorumluluğu olup[637], bu husus Türk Borçlar Kanununun 112. maddesinde "*Borç hiç veya gereği gibi ifa edilmezse borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür*" şeklinde ifade edilmiştir. Keza gönderenin kusursuz sorumluluğunun *numerus clausus* şeklinde düzenlendiği Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin gerekçesinde[638] de ifade edilmiştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki tüketici sıfatını haiz gönderenin kusur sorumluluğuna tâbi olduğu, Türk Ticaret Kanununun 864 (4). maddesinde "*Gönderen tüketici ise, taşıyıcıya karşı ancak kusuru hâlinde…, zarar ve giderleri tazminle yükümlü tutulur*" şeklinde açıkça ifade edilmiştir. Bu çerçevede gönderenin Kanunda düzenlenmiş bulunan yükleme ve boşaltma yükümlülüğü ile gönderenin tüketici sıfatını haiz olması hâlinde tüm yükümlülükleri açısından kusur sorumluluğunun kanun koyucu tarafından öngörüldüğü söylenebilir.

---

[636] Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 40.
[637] Eren, s. 19; Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 448-449.
[638] "*Birinci fıkrada öngörülen ve sınırlı sayıdaki kusursuz sorumluluk hâlleri 857, 860, 861 ve 862'nci maddeleri dolayısıyla açıklanmıştır*" (TTK m. 864 gerekçesi).

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin gerekçesinde gönderenin eşyayı taşıma güvenliğine uygun yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün ihlâlinin neden kusursuz sorumluluk hâlleri içerisinde düzenlenmediğine ilişkin herhangi bir açıklamaya yer verilmemiştir. Bununla birlikte, Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinin gerekçesinde Alman doktrininde yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün ihlâli hâlinde 864. maddenin (Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafının) kıyasen uygulanmasının mümkün olmadığının belirtildiği vurgulanmakta, ancak sorumluluğun objektif nitelik taşıyıp taşımadığının tartışılabilecek bir konu olduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte, Kanunun 864. maddesinin gerekçesinde ise kusursuz sorumluluk hâllerinin sınırlı sayıda düzenlendiği belirtilmiştir. Bu kapsamda Türk Ticaret Kanununun 863. maddesi ile 864. maddesi gerekçeleri arasında bir çelişkinin bulunduğu açıktır. Kanaatimizce kusursuz sorumluluğu özel olarak düzenleyen 864. maddenin gerekçesini nazara alarak, gönderenin diğer yükümlülüklerinin aksine yükleme ve boşaltmanın kusursuz sorumluluk hâlleri içerisinde sayılmamış olması ve Türk Borçlar Kanununun 112. maddesi çerçevesinde bu yükümlülüklerin ihlâlinin kusur sorumluluğuna tâbi olduğunu söylemek mümkündür.

Gönderenin sorumluluğu bakımından kusurun derecesi bir önem ifade etmemektedir[639]. Bu husus Türk Borçlar Kanununun 114 (1). maddesinde "*Borçlu, genel olarak her türlü kusurundan sorumludur*" şeklinde ifade edilmiştir. Bunun anlamı, gönderenin hem kastından hem de ihmalinden dolayı taşıyıcıya karşı sorumlu olmasıdır. Kusur yönünden kanun koyucu herhangi bir daraltma tercih etmemiştir[640].

C) SORUMLULUĞUN SINIRI

Gönderenin sözleşme yükümlülüğü ihlâlinde kusur sorumluluğu bakımından sorumluluğunun sınırlandırılması hususu iki açıdan ele alınabilir: Sorumlu olunan "*kişi bakımından*" ve sorumlu olunan "*miktar bakımından*".

---

[639] Oğuzman / Öz, *C. 1*, s. 449.

[640] Kanun koyucu, sorumluluk açısından bazı hâllerde (örneğin TBK m. 294) borçlunun ağır kusurunun bulunması şartını aramıştır.

1. Kişi Bakımından

Yükleme ve boşaltmanın taşıma güvenliğine uygun olarak yapılması yükümlülüğü taşıyıcıya karşı üstlenilmiştir. Dolayısıyla sözleşmelerin nispiliği ilkesi gereği, yükümlülük ancak taşıyıcıya karşı ihlâl edilebilir. İster tüketici sıfatını haiz gönderen olsun ister diğer gönderen sıfatlarından biri olsun, taşıma sözleşmesi sebebiyle yerine getirilmesi gereken bu yükümlülüğün ihlâli hâlinde gönderen taşıyıcının uğramış olduğu zararı tazminle yükümlüdür. Taşıyıcının dışında üçüncü kişilerin uğrayacağı zararlardan dolayı gönderenin sorumluluğu Türk Ticaret Kanununun 863. maddesi kapsamında değildir. Bu hâlde şartları varsa gönderen üçüncü kişilere karşı Türk Borçlar Kanununun 49 vd. hükümleri çerçevesinde sorumlu olur.

Tüketici sıfatını haiz gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamında sayılan hâller bakımından kusur sorumluluğu taşıyıcıya karşıdır. Bu husus mezkûr hükmün (4). fıkrasında "*Gönderen tüketici ise, taşıyıcıya karşı… tazminle yükümlü tutulur*" şeklinde ifade edilmiştir.

2. Miktar Bakımından

Gönderenin kusur sorumluluğunun miktar bakımından sınırlandırılması, gönderenin tüketici sıfatının bulunup bulunmadığına göre farklılık göstermektedir. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderenin tüketici olması hâlinde "*birinci ve ikinci fıkra hükümlerine göre, zarar ve giderleri tazminle yükümlü*" olduğu düzenlenmiştir. Dolayısıyla tüketici gönderen, 864 (1). maddede sayılan hâllerden dolayı kusuru ile sorumlu olsa da aynı maddenin ikinci fıkrasında yer alan sınırlı sorumluluk imkânından faydalanabilecektir. Böylelikle tüketici gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde sayılan dört hâlden biri ile taşıyıcıya kusuru ile vermiş olduğu zararlardan ve taşıyıcının yapmış olduğu giderlerden dolayı sorumluluğunun azami miktarı, gönderinin net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 ÖÇH ile sınırlıdır.

Tüketici sıfatını haiz gönderenin sorumluluğunun miktar yönünden sınırlandırılması imkânının Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan hâllerin dışında kalan yükümlülükleri kapsayıp kapsamadığı hususu hükmün lafzından tam olarak

anlaşılamamaktadır. Zira "*Gönderen tüketici ise, taşıyıcıya karşı ancak kusuru hâlinde ve birinci ile ikinci fıkra hükümlerine göre, zarar ve giderleri tazminle yükümlü tutulur*" (TTK m. 864 (4)) şeklindeki hükmün ifadesi ile yalnızca birinci fıkranın uygulanması bakımından kusur istisnası mı getirmekte yoksa tüketicinin sınırlı sorumluluğu tüm hâllere mi yayılmakta olduğu belirsizdir. Hükmün gerekçesinde "*Gönderen bir tüketici ise 864 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) ilâ (d) bentleri hükümleri, ancak gönderenin kusurlu olması halinde uygulanır*" ifadesi ile konu yalnızca kusur sorumluluğu açısından açıklığa kavuşturulmakta fakat sınırlı sorumluluk noktasında bir izahta bulunulmamaktadır. Hükmün sistematiği ele alındığında, tüketici sıfatını haiz gönderenin sorumluluğu bakımından getirilen istisnanın yalnızca 864 (1). maddede düzenlenen özel hâllerde kusur şartının arandığı ancak yine de sınırlı sorumluluk esasının kabul edildiği, buna karşın diğer hâllerde tüketicinin sınırsız sorumlu olması esasının benimsendiği söylenebilir. Ancak böyle bir yorum hakkaniyete uygun değildir. Zira sorumluluğu tamamen kusura dayanan tüketicinin bazı yükümlülükleri bakımından sınırlı bazı yükümlükleri bakımından ise kusuru oranında sorumlu tutulması gibi anlamsız bir ikilik yaratılmış olur. Hatta tüketici gönderenin eşyaya hakimiyetinin bulunduğu söylenebilecek yükümlülüklerin ihlâlinde sınırlı sorumlu olması, nispeten onun daha yabancı olduğu bir faaliyet olan yükleme ve boşaltma yükümlülüğünden sınırsız sorumlu olması gibi bir garabet ortaya çıkar. Ticarî faaliyette bulunan kişiye karşı tüketici haklarının korunması ayrı husustur, tüketicinin karşı tarafa verdiği zarardan sorumluluğu ayrı husustur. Kanun koyucu tüketici koruma amacı güderken ilk durum için, yani tüketicinin haklarını koruma perspektifinden hareket etmelidir. Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin bir düzenlemeye bu amaca hizmet etmemektedir. Bu çerçevede düzenlemenin tüketiciyi koruma amacı göz önünde tutulduğunda ve kusur sorumluluğunda miktar bakımından ikilik yaratılmaması bakımından 864 (4). maddenin gönderenin tüketici sıfatını taşıdığı tüm sorumluluk hâllerine uygulanması adalete uygun olur. Örneğin, eşyayı araca yükleme yükümlülüğünün tüketici gönderende olduğu bir taşımada gönderenin bu yükümlülüğünü yerine getirmemesi sebebiyle meydana gelen zararda da taşıyıcıya karşı sorumluluğunun sınırlı olması gerekir.

Gönderenin tüketici olmadığı durumda sorumluluğun miktar yönünden sınırlandırılmasına ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Aksine Türk Ticaret

Kanununun 864 (2). maddesinde "*Ancak, gönderenin bu durumlarda sorumlu olduğu tazminat miktarı, gönderinin net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır*" şeklindeki düzenlemesinde "*bu durumlarda*" ifadesi ile maddenin birinci fıkrasında sayılan dört hâle atıf yapılarak, sadece bunlar için sınırlı sorumluluk ilkesinin belirlendiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla tüketici sıfatı bulunmayan gönderenin taşıyıcıya kusuru ile vermiş olduğu zararın tamamını tazmin yükümlülüğü bulunmaktadır.

II. EŞYANIN YÜKLENMESİ VE BOŞALTILMASINDAN DOĞAN SORUMLULUK

A) GENEL OLARAK

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda yükleme ve boşaltma ile ilgili bir hüküm bulunmamaktaydı[641]. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile bu yükümlülükler ilk defa Kanunda düzenlenmiş oldu. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinin gerekçesinde, CMR Konvansiyonunun 17 (4)(c) ile Alman Ticaret Kanununun 412. maddelerinin hükmün esin kaynağını teşkil ettiği belirtilmiştir. Ancak CMR Konvansiyonu 17 (4)(c) maddesi ile düzenlenen husus, eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından yüklenmesi, istiflenmesi, sabitlenmesi ve boşaltılması hâlinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin olup, Türk Ticaret Kanununun 878 (1)(c) hükmüne karşılık gelmektedir.

Gönderen, Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesine göre "*...gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek, yüklemek ve aynı şekilde boşaltmakla*" yükümlüdür. Madde gerekçesinde hükmün esin kaynağının CMR Konvansiyonunun 17 (4)(c) maddesi ile Alman Ticaret Kanununun 412. paragrafı olduğu belirtilmiştir[642]. Gönderenin bu yükümlülüğü kusuru ile ihlâl etmesi hâlinde, Türk Borçlar Kanununun 112 vd. hükümleri çerçevesinde sorumluluğu doğar. Ayrıca gönderen, Türk Ticaret Kanununun 863 (3). maddesi kapsamında, makul yükleme

---

[641] 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun yürürlüğü döneminde, doktrinde yükleme açısından tarafların arasındaki anlaşmaya bakılması gerektiği, boşaltma açısından ise taşıyıcının yükümlü olduğu hususunda bkz. Atabek, s. 131, 155.

[642] TTK m. 863 gerekçesi.

ve boşaltma süresini aşar ise, taşıyıcıya *bekleme (sürastarya) ücreti*[643] ödemek durumunda kalır. Bu çerçevede gönderen, hem "*eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca yükleme ve aynı şekilde boşaltma*" (TTK m. 863 (1); TBK m. 112 vd.) hem de "*eşyayı makul sürede yükleme ve boşaltma*" (TTK m. 863 (3)) yükümlülüklerinin ihlâlinden sorumludur.

Eşyanın araca hatalı yüklenmesi ve istiflenmesi çoğu zaman maddî ve kişisel zararlara sebebiyet verir[644]. Yükleme işleminin, genellikle taşıma faaliyetinin kendisinden daha fazla zarara yol açabilecek riskler taşıdığı söylenebilir[645]. Bu nedenle sorunsuz bir taşıma için eşyanın yüklenmesi ve boşaltılması işlemlerinin özenli bir şekilde yerine getirilmesi gerekir.

Kanun koyucu, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesinde gönderene eşyanın araca *yüklenmesi (konulması)*, *istiflenmesi*, *sabitlenmesi (bağlanması)* ve araçtan *boşaltılması* yükümlülüğü getirmiştir. Mezkûr maddede gönderenin bu

---

643 Türk Ticaret Kanununun 863 (3). maddesine göre taşıyıcı, "*sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse*"*, bekleme (sürastarya) ücreti* adı verilen bir ücret talep etmeye hak kazanır. Her ne kadar madde, bekleme ücretini yükleme ve boşaltma sürelerine uyulmaması hâli çerçevesinde düzenlemiş olsa da, taşıma ve teslim engelinin ortaya çıktığı durumlarda da eşyanın taşıtta bekletilmesi sebebiyle taşıyıcı bekleme ücreti talep edebilir. Ancak bu son hâlde bekleme ücretinin hesaplanmasında taşıma ücreti değil, saklama ücretinin baz alınması hakkaniyete daha uygundur. Bu hususta bkz. Karan, *CMR Şerhi*, s. 276.
Bekleme ücreti, CMR ve 6762 sayılı TTK'da düzenlenmemiştir. Ancak Yüksek Mahkeme uygulamada bulunan bu ücretin şartları gerçekleştiği takdirde taşıyıcıya ödenmesi yönünde kararlar vermiştir: "*Dava, uluslararası karayolu ile taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bekleme ücretine ilişkindir. Uyuşmazlık, bekleme ücretinden kimin sorumlu olacağı noktasında toplanmaktadır. Karayolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (CMR) ve TTK.nun düzenlemesinde, karayolu ile yapılan taşımalarda fazla beklemeden ücret alınacağına ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamakla birlikte, uygulamada böyle bir ücretin varlığı bilinmektedir. Somut olayda, taşıma sözleşmesinde bekleme ücretinden kimin sorumlu olacağı kararlaştırılmamıştır. Ancak, taşıyıcı, gönderen ile taşıma sözleşmesi yapmış ve malın alıcıya teslimi kararlaştırılmıştır. Mal alıcıya teslim edilmeden önceki aşamada bekleme gerçekleştiğine göre bekleme ücretinden gönderenin sorumlu olduğunun kabulü gerekir. Çünkü, alıcı ile taşıyıcı arasında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır. O halde, mahkemece, yukarıdaki açıklamalar ışığında değerlendirme yapılarak, gönderenin sorumluluğu benimsenip, işin esasına girilmek gerekirken, yazılı gerekçelerle hüküm tesisi doğru görülmemiştir*" 11. HD., 17.02.2004, E. 2003/6913, K. 2004/1423 (HukukTürk).

644 Neufang, D. / Valder, H.: "Laden und Ladungssicherung im Straßengüterverkehr - Wer ist verantwortlich?", TranspR 2002, Heft 9, s. 325.

645 Neufang / Valder, s. 325.

yükümlülüğüne karşılık, taşıyıcı açısından yüklemenin işletmenin güvenliğine uygun bir şekilde yerine getirilebilmesini sağlama yükümlülüğü öngörülmüştür (TTK m. 863 (1)).

"*Yükleme*", eşyanın aracın üzerine veya içerisine konulmasıdır[646]. Bu iş, insan gücü ile yapılabileceği gibi, vinç veya forklift gibi araçlarla da yapılabilir[647]. "*İstifleme*", araca yüklenmiş olan eşyanın, muntazam bir şekilde üst üste veya yan yana dizilerek dengeli bir şekilde yerleştirilmesidir[648]. Uygun bir istiflemenin taşıma sırasında eşyanın zarar görmesini engelleme ve aracın dengesini bozmamaya yönelik işlevleri de vardır[649]. Örneğin ağır eşyanın hafif ve ezilebilir eşyanın üzerine yerleştirilmemesi veya ağır eşyanın aracın bir tarafına, hafif eşyanın ise diğer kısmına yerleştirilmemesi bu işlevleri sağlamaya yöneliktir. "*Sabitleme*", araca yüklenmiş veya istiflenmiş eşyanın taşıma sırasında zarar görmemesi ve aracın dengesini bozmaması için ip, kayış vb. şeyler ile hareketsiz hâle getirilmesidir[650]. Sabitleme özellikle aracın ânî fren yapması, çukur veya kasisten geçmesi, viraj alması gibi durumlarda eşyanın veya aracın zarar görmesini engelleyici nitelikte olmalıdır. "*Boşaltma*", eşyanın araçtan indirilmesidir[651]. Boşaltma, eşyanın başka bir araca nakledilmesi[652] veya bir yere indirilmesi amacıyla yapılabilir[653].

B) YÜKLEME

1. Kavram

"*Yükleme*" (*Verladung*) teriminin dar ve geniş olmak üzere iki anlam içermektedir. "*Dar anlamda yükleme*", eşyanın yalnızca araca konulmasına (*Ladung*) karşılık gelmektedir[654]. "*Geniş anlamda yükleme*" ise, eşyanın araca konulmasının yanı sıra,

---

646 Doktrinde yapılan çeşitli tanımlar için bkz. Acar, "TTK", s. 258; Aydın, A., s. 81; Erdem, s. 227; Erdil, s. 199; Neufang / Valder, s. 326.

647 Acar, "TTK", s. 258.

648 Doktrinde yapılan çeşitli tanımlar için bkz. Acar, "TTK", s. 258; Aydın, A., s. 81; Erdem, s. 227; Erdil, s. 199; Neufang / Valder, s. 326.

649 Acar, "TTK", s. 258; Erdil, s. 199.

650 Doktrinde yapılan çeşitli tanımlar için bkz. Acar, "TTK", s. 258; Neufang / Valder, s. 326.

651 Doktrinde yapılan çeşitli tanımlar için bkz. Acar, "TTK", s. 258; Aydın, A., s. 81; Erdil, s. 199; Neufang / Valder, s. 328.

652 Eşyanın tehlikeli niteliğini öğrenen taşıyıcının, tehlikeli eşyayı araçtan boşaltılmasına ilişkin açıklamalar için bkz. yuk. İkinci Bölüm, II, C, 6.

653 Erdil, s. 199.

654 Yükleme teriminin dar anlamda kullanılmasına TTK m. 878 (1)(c) örnek olarak gösterilebilir. Zıya, hasar veya gecikmede taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin özel hâllerin gösterildiği mezkûr

istiflenmesini ve sabitlenmesini ifade etmektedir. Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesinin ilk cümlesinde yüklemenin eşyanın araca konulması, istiflenmesi, bağlanması ve sabitlenmesi şeklinde yapılmasından bahsettiğinden, mezkûr hükümde geniş anlamda yükleme teriminin kullanıldığı söylenebilir. Hükmün ikinci ve üçüncü fıkralarında (TTK m. 863 (2), (3)) yer alan yükleme terimlerini de bu çerçevede değerlendirerek, bu fıkralarda yükleme teriminin geniş anlamıyla kullanıldığından bahsetmek mümkündür.

Yüklemenin nasıl gerçekleştirilmesi gerektiği Kanunda yalnızca "*taşıma güvenliğine uygun biçimde*" ifadesi ile gösterilmiştir (TTK m. 863 (1)). Kanun koyucu her bir somut olayda eşyanın yüklenmesine ilişkin detaylı bir düzenleme getirmemeyi tercih etmiştir[655]. Örneğin, yükleme açısından eşyanın parça veya dökme eşya özelliğine göre bir ayrım dahi yapılmamıştır[656]. Taşıma araçlarının ve taşıma konusu eşyanın çeşitliliği dikkate alındığında, yükleme konusunda kanun koyucunun genel bir düzenleme yoluna gitmesi yerinde bir yaklaşımdır. Yüklemenin belirli bir süreyle sınırlandırılmamış olması da aynı yaklaşımın bir sonucudur.

2. Yükleme Yükümlülüğünün Dağılımı

Kanun koyucu tarafından Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesinde eşyanın araca yüklenmesi görevi esas olarak gönderene yüklenmiştir. Bununla birlikte aynı hükümde "*sözleşmeden, durumun gereğinden veya teamülden*" aksi anlaşılması hâlinde bu yükümlülükten taşıyıcının sorumlu olacağı düzenlenmiştir (TTK m. 863 (1)). Dolayısıyla kural olarak eşyanın araca yüklenmesi gönderenin yükümlülüğünde iken, "*sözleşmeden, durumun gereğinden veya teamülden*" aksi anlaşılıyor ise bu yükümlülük taşıyıcının uhdesindedir. Hükmün mehazını oluşturan Alman Ticaret Kanununun 412. paragrafında *durumun gereği* ve *teamülden* söz edilmiş fakat sözleşme konusunda bir

hükümde, "*eşyanın, gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması*" (TTK m. 878 (1)) düzenlenmiştir. Madde gerekçesinde işleme tabi tutulmanın istif ve sabitlemeyi ifade ettiği belirtilmiştir (TTK m. 878 gerekçesi). Dolayısıyla TTK m. 878 (1) çerçevesinde yükleme terimi yalnızca eşyanın araca konulması anlamına gelmektedir; istifleme ve sabitlemeyi kapsamamaktadır.

655 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 10.

656 Widmann, H.: "Verladen und Entladen durch Absender - § 412 HGB –", TranspR 1999, Heft 10, s. 392.

düzenleme getirilmemiştir. Alman hukuku doktrininde[657] ise, tarafların sözleşme ile yükümlülüğün dağılımını belirleyebileceği ifade edilmiştir.

a. Kanunî Yükümlülük

Gönderenin eşyayı araca yüklemesi Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesinden[658] kaynaklanan bir yükümlülüktür[659]. Bu kanunî yükümlülük mezkûr hükümde "*Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça*" (TTK m. 863 (1)) şeklinde ifade edilmiştir. Türk Ticaret Kanununun 863 (2). maddesinde yer alan "*Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin… sağlamakla yükümlüdür*" ifadesi, yüklemenin taşıyıcının uhdesinde bulunan bir yükümlülükmüş gibi hatalı bir izlenim yaratmaktadır[660].

Yükleme yükümlülüğünün gönderene yöneltilmesinin sebebine hükmün gerekçesinde yer verilmemiştir. Doktrinde[661] ise, gönderenin eşyaya hâkim olması sebebiyle yükleme yükümlülüğünün gönderene bırakıldığı ifade edilmektedir.

Alman hukukunda yükleme yükümlülüğünün gönderene bırakılmış olması eleştiri konusu olmuştur[662]. *Heuer*, yükleme güvenliği söz konusu olduğunda, gönderenin eşya uzmanı olduğu ve bu nedenle taşıma güvenliğinden sorumlu olması gerektiği argümanını ikna edici bulmamaktadır[663]. *Heuer*'e göre, taşınacak eşyanın belirli özelliklerinin

---

657 Bellardita, *Der Absender*, s. 198; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 24; Fremuth / Thume, § 412 HGB, Rn. 9; Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 7; Neufang / Valder, s. 329.

658 "*Yükleme ve boşaltma gönderene yöneltilen kanunî bir yükümlülüktür*" (TTK m. 863 gerekçesi).

659 CMR Konvansiyonunda yüklemenin kime ait olduğu konusunda açık bir hüküm bulunmamaktadır. Doktrinde bu hususta farklı görüşler ileri sürülmüştür. Yükleme, istifleme, elden geçirme ve boşaltma konusunda taşıma sözleşmesinde aksi öngörülmemiş ise bunların taşıyıcının yükümlülüğünde olduğuna ilişkin görüş için bkz. Clarke, p. 28; Johansson, S. O.: *The Scope and the Liability of the CMR – Is there a Need for Changes?*, TranspR 2002, Heft 10, s. 386; Karan*, CMR Şerhi,* s. 340. Taraflarca bu konuda anlaşılmamış ise, yükleme ve boşaltmanın gönderen ve gönderilene, istiflemenin ise taşıyıcıya ait olduğu yönündeki görüş için bkz. Erdil, s. 198. Hâlin icabından veya teamülden anlaşılmıyor ise, yükleme ve istiflemenin gönderene ait olduğuna ilişkin görüş için bkz. Aydın, A., s. 38; Kaya, "CMR – II", s. 242. CMR Konvansiyonunda açık hüküm bulunmadığından, bu hususta ulusal mevzuatın uygulama alanı bulacağı şeklindeki görüş için bkz. Erdem, s. 227.

660 Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 41. Müellif, "*Taşıyıcı da*" veya "*Taşıyıcı sadece*" şeklindeki ifadelerin cümleye daha uygun düşeceğini haklı olarak belirtmektedir. Bkz. Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 41.

661 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 1; Neufang / Valder, s. 325, 327.

662 Yükümlülüğün kanunî dağılımına ilişkin eleştiriler için bkz. Heuer, K.: "Das künftige deutsche Frachtrecht", TranspR 1998, Heft 2, s. 46-47. Mezkûr düzenlemenin antik Alman hukuku anlayışının bir görünümü olduğu şeklindeki eleştiri için bkz. Clarke, p. 28.

663 Heuer, s. 46.

bilinmesi, eşyanın kara yolu, demir yolu veya iç su taşımaları sırasında nasıl hareket ettiğinin bilinmesinden daha önemli değildir[664]. Ayrıca, gönderen her zaman eşya uzmanı olmayabilir[665]. Bu nedenlerle müellif, taşıma ve işletme güvenliği ayrımının kaldırılması ve yükleme yükümlülüğünün taşıyıcının uhdesine bırakılması gerektiğini savunmaktadır[666]. *Karan* da Türk hukuku bakımından Türk Ticaret Kanunun 863. maddesi ile getirilen düzenlemenin, uygulamaya ve ticarî teamüle aykırı olarak yükümlülüğü ters çevirdiğini ifade etmektedir[667]. Bununla birlikte Türk hukukunda ayrıca, taşıyıcının yükleme ve istifleme ile yükümlü kılınmasının hayatın olağan akışına ters olduğu ve gönderenin bu yükümlülükten sorumlu tutulmasının uygun bir çözüm olduğu da savunulmaktadır[668].

Taşınma eşyası taşıma sözleşmeleri bakımından kanun koyucu, yükümlülüğü tersine çevirerek, yükleme yükümlülüğünü taşıyıcının uhdesine bırakmıştır. Gerçekten de taşınma eşyası taşımalarında taşıyıcının yükümlülüklerini düzenleyen Türk Ticaret Kanununun 895 (1). maddesine göre, "*Taşıyıcının yükümlülükleri, …taşınma eşyasının yüklenip boşaltılmasını da kapsar*". Bu yükümlülüğün taşınma eşyası taşımaları bakımından terse çevrilmiş olmasının temelinde, kanun koyucunun bu tür taşımalarda gönderenin çoğunlukla tüketici olmasını dikkate alması yatmaktadır[669]. Ayrıca, uygulamada "*evden eve taşıma*" olarak adlandırılan bu türden taşımalarda taşıyıcı çoğunlukla bu taşıma işinde "*uzmanlaşmış kişi*" olduğundan, eşyanın yüklenmesi ve boşaltılması yükümlülüğünün ana kuralın aksine taşıyıcıya verildiği de söylenebilir. Zira taşınma eşyası taşımalarında taşımanın konusu mobilya, mutfak gereçleri, beyaz eşya gibi

---

664 Heuer, s. 46.

665 Heuer, s. 46; Türk hukukunda aynı yönde bkz. Kıran, *Tehlikeli Eşya,* s. 64. Gönderenin eşyaya hakimiyeti taşıma sözleşmesinde yer alış şekline göre değişebilir. Örneğin, *alt gönderen* çoğu zaman eşyanın nitelikleri hakkında gerçek ve tam bilgi sahibi değildir. Gönderenin türleri hakkında ayrıca bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2.

666 Heuer, s. 46.

667 Karan*, CMR Şerhi,* s. 340, dn. 734.

668 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 71; Aydın, A., s. 38. Müellifler gönderenin yüklemeden sorumlu tutulmaması gerektiğinin gerekçesi olarak taşıyıcının şofördeن başka kişileri yükleme yerine gönderme külfetine girecek olması (Aydın, A., s. 38) ve gönderenin eşyanın yüklenmesi bakımından en iyi bilgi sahibi kişi olmasını (Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 71) göstermektedirler.

669 Bellardita, *Der Absender*, s. 216.

hemen hemen her taşımada benzer olan eşyalar olup, taşımanın gerçekleştiriliş biçimi de neredeyse aynıdır.

b. Sözleşmeden Doğan Yükümlülük

Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesine göre, taşıma sözleşmesinde taraflar yüklemenin taşıyıcıya ait olduğu konusunda anlaşabilirler. Taraflar arasındaki bu anlaşma taşıma sözleşmesinin kurulması sırasında olabileceği gibi, sonradan sözleşmenin açık veya zımnî bir şekilde değiştirilmesi şeklinde dahi olabilir[670]. Taşıyıcının bu yükümlülüğü ücret karşılığı ya da ücretsiz yüklenmiş olması önem arz etmez[671].

Gönderen ve taşıyıcı yüklemenin üçüncü bir kişi tarafından yapılacağı konusunda da anlaşabilirler[672]. Böyle bir durumda eşyanın taşıma güvenliğine uygun biçimde araca yüklenmesi yükümlülüğü artık üçüncü kişiye geçmiş olur ve gönderenin bu hususta ki sorumluluğu sona erer. Gönderen ile taşıyıcı arasında bir anlaşma olmaksızın gönderenin yükleme görevini üçüncü bir kişiye bırakmış olması hâlinde, Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinde düzenlenen taşıma güvenliğine uygun yükleme yükümlülüğü bakımından sorumluluğu devam eder.

Gönderilen eşya çoğunlukla bir satım sözleşmesine konu oluşturmaktadır. Bu durumda satım sözleşmesinin tarafları satım konusu eşyanın "*FOB*" (*bordoda masrafsız teslim*)[673] kaydıyla gönderilmesi konusunda anlaşmış olabilirler. Bu kayda dayanarak eşyanın araca yüklenmesinin gönderene ait olduğu ileri sürülemez[674]. Zira her ne kadar

---

670 Neufang / Valder, s. 329.

671 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 7.

672 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 24. Belirtmek gerekir ki, tarafların sadece kendi aralarında anlaşmaları üçüncü kişiyi doğrudan yükümlülük altına sokmayacaktır. Burada bahsedilen durum, gönderen veya taşıyıcının yardımcısı sıfatına sahip olmayan, bağımsız bir üçüncü kişi konusunda tarafların anlaşmış olmalarıdır. Üçüncü kişinin yüklemeyi ayrıca üstlenmiş olması gerekir.

673 Milletlerarası Ticaret Odası (ICC, *International Chamber of Commerce*), uluslararası ticarette sözleşmenin tarafları arasında gider ve riziko paylaşımının kime ait olacağını belirleyen birtakım teslim şekillerini düzenleyerek, taraflar arasındaki uyuşmazlıkları baştan gidermek amacıyla "*INCOTERMS*" (*International Rules for the Interpretation of Trade Terms*) bültenleri yayınlamaktadır. Bu bültenlerden sonuncusu ICC tarafından 2020 yılında yayınlanmıştır. Ticaret hayatında en fazla kullanılan teslim şekillerinden biri olan FOB satışta, ihracatçı (satıcı), eşyayı sözleşmede belirlenen tarih ve limanda geminin bordasına yüklenmesini temin etmeyi ve bu ana kadar meydana gelecek tüm giderleri ve rizikoyu üstlenir.

674 Karan*, CMR Şerhi,* s. 341.

satım sözleşmesinde yer alan satıcı ile taşıma sözleşmesinde yer alan gönderen aynı kişi olsa da sözleşmelerin nispîliği ilkesi gereği, satım sözleşmesinde bulunan satıcının yükümlülüğü, taşıma sözleşmesinde gönderenin yükümlülüğü olarak kabul edilemez. Ancak taşıma sözleşmesinde de FOB satışa ilişkin açık bir kayda yer verilmesi hâlinde taşıyıcının bu kayda dayanabileceği söylenebilir[675]. Taraflar, "*FI*" (*yükleme masrafsız*), "*FO*" (*boşaltma masrafsız*), "*FIO*" (*yükleme ve boşaltma masrafsız*) veya "*FIOS*" (*yükleme, boşaltma ve istifleme masrafsız*) gibi kayıtları sözleşmeye koyarak da bu konuda bir anlaşmaya varabilir[676]. Bu kayıtların bulunması hâlinde yükleme, boşaltma veya ikisi birlikte tarafların açık irade beyanları ile gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket eden kişilere ait olmaktadır.

c. Durumun Gerekleri

Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesine göre, taşıyıcının eşyayı yükleme yükümlülüğü durumun gereğinden kaynaklanabilir. "*Durumun gereği*" soyut bir kavram olup, hangi koşulların bu kavrama dahil olduğu somut olayın özelliklerine göre belirlenecektir. Doktrinde[677], özellikle eşyanın yüklenmesinde sadece taşıyıcının çalışabileceği teknik ekipmana sahip özel araçların kullanımının gerekli olduğu taşımalar bu çerçevede değerlendirilmektedir. Tankerler ile taşımalarda pompa ile araca yükleme yapılması buna örnek gösterilebilir[678]. "*Eşyanın doğası*"nın da *durumun gereği* kavramı içerisinde değerlendirildiği görülmektedir[679]. Durumun gerekleri neticesinde taşıyıcının yüklemeden sorumlu olduğu hâllerde, taşıyıcı hem taşıma güvenliğinden hem de işletme güvenliğinden sorumlu olur[680].

---

675 Karan*, CMR Şerhi,* s. 341.
676 Karan*, CMR Şerhi,* s. 340-341.
677 Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 72; Bellardita, *Der Absender*, s. 200; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 24; Widmann, "Verladen und Entladen", s. 391.
678 Koller, *Kommentar*, § 412 HGB, Rn. 9; Widmann, *Kommentar*, § 412 HGB, Rn. 9.
679 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 24.
680 Koller, *Kommentar*, § 412 HGB, Rn. 7; Neufang / Valder, s. 329; Widmann, "Verladen und Entladen", s. 391.

d. Ticarî Teamül

Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesine göre, taşıyıcının yüklemeden sorumlu tutulabileceği bir diğer hâl ise bu konuda bir ticari teamülün varlığıdır. Bu düzenleme, Türk Ticaret Kanununun 2 (1). maddesinin istisnai bir uygulamasının örneğini teşkil etmektedir. Mezkûr hüküm "*Kanunda aksine bir hüküm yoksa, ticari örf ve âdet olarak kabul edildiği belirlenmedikçe, teamül, mahkemenin yargısına esas olamaz*" (TTK m. 2 (1)) şeklindedir.

Taşıyıcının yükleme yükümlülüğünü ticarî teamül gereği üstlenebilmesi için, uzun bir süredir yerleşmiş bir taşıma uygulamasının olması gerekir[681]. Yükleme konusunda ticarî teamülün varlığı ticaret ve sanayi odalarından sorularak belirlenir[682]. Böylelikle bu konudaki ticarî teamül, taraflar arasındaki uyuşmazlığa yazısız kaynak olarak uygulama alanı bulacaktır[683].

3. Taşıma Güvenliğine Uygun Yükleme

Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesinin ilk cümlesi gönderenin eşyayı "*taşıma güvenliğine uygun bir biçimde*" yüklemesini düzenlemektedir. Buna karşılık aynı fıkranın ikinci cümlesinde taşıyıcıya eşyanın araca yüklenmesinin "*işletme güvenliğine uygun olarak*" yapılmasını sağlama yükümlülüğü getirilmiştir. Aynı maddede zikredilen bu iki kavramın ne anlama geldiğinin açıklanması lazım gelir.

a. Taşıma ve İşletme Güvenliğine Uygun Yükleme Ayrımı

Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinde "*taşıma güvenliği*" ile "*işletme güvenliği*" kapsamında yükleme yapılması konusunda ayrım yapılmaktadır. Belirtmek gerekir ki, taşıma güvenliği ile işletme güvenliğini birbirinden ayırt etmek her zaman kolay değildir. Hatta çoğu zaman ikisinin bir arada bulunduğu dahi söylenebilir. Bu husus *Heuer*[684] tarafından daha keskin bir şekilde şöyle ifade edilmektedir: "*İşletme güvenliğine*

---

681 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 8; Neufang / Valder, s. 329.
682 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 8.
683 Bozer A. / Göle, C.: *Ticari İşletme Hukuku*, Güncellenmiş ve Genişletilmiş B. 4, Ankara 2017, s. 59-60; Ülgen / Helvacı / Kendigelen / Kaya / Nomer Ertan, p. 196.
684 Heuer, s. 45.

uygun olmayan bir hasar sebebi, taşıma güvenliğine de her zaman uygun değildir". Belirtmek gerekir ki, müellifin ortaya koyduğu önerme her zaman için geçerli değildir. Örneğin hafif eşyanın üstene onu ezecek nitelikte daha ağır bir eşyanın istiflenmesi[685] çoğunlukla sadece taşıma güvenliği ile alakalı bir durum olup, genellikle işletme güvenliğini tehlikeye atmaz.

Kanunun yaptığı ayrım dikkate alınarak, sorumlulukları sınırlamak için tarafların yükümlülüklerinin çerçevesinin belirlenmesi gerekir. Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesinde gönderen, yükleme sırasında yalnızca taşıma güvenliğinden sorumlu tutulmuştur. Kanunda taşıma güvenliğine uygun bir yükleme yapılması gerektiği düzenlenmekle birlikte, bunun nasıl yapılması gerektiği belirtilmemiştir. Doktrinde[686] gönderenin normal bir taşıma sırasında meydana gelmesi muhtemel şok ve sarsıntılar, ânî frenler şeklinde eşyanın hareket etmesine, devrilmesine ve düşmesine yol açabilecek durumlara karşı önlem alması gerektiği ifade edilmektedir. Bu bakımdan gönderenin yükümlülüğünün trafik kazası gibi olağan dışı durumları kapsamadığını ve bu gibi durumları göz önünde bulundurarak yükleme yapmasının gönderenden beklenilmemesi gerektiği söylenebilir[687].

Taşıma güvenliğine uygun yükleme, aynı araçta birden fazla gönderenin eşyasının taşınması (*parsiyel yükleme*) durumunda onların eşyasına zarar gelmesini önleyecek şekilde yükleme yapılmasını da içerir. Bu husus hem yükleme sırasında diğer gönderenlerin eşyasına zarar gelmemesinin hem de yol üzerinde veya varma yerinde yapılacak kısmî boşaltmalar sırasında diğer gönderenlerin eşyasının zarar görmemesini sağlayacak şekilde dikkate alınmalıdır[688].

---

685 Örnek için bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 343.

686 Neufang / Valder, s. 326; Widmann, "Verladen und Entladen", s. 392. Tehlikeli eşya taşımaları açısından *Kıran*, taşıma güvenliğini "*Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m. 1'den hareketle, tehlikeli eşyaların insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve düzenli bir şekilde karayoluyla taşınması*" şeklinde tanımlamıştır (Kıran*, Tehlikeli Eşya,* s. 65).

687 Neufang / Valder, s. 326. Ayrıca belirtmek gerekir ki aşırı hız, viraj veya kaygan yolu dikkate almama gibi şoför hatalarını içeren bir taşıma, normal taşıma kavramının içerisine girmeyeceğinden gönderenin yükümlülüğünü yerine getirirken bu hususları dikkate alması beklenmez. Bu hususta bkz. Koller*, Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 5; Neufang / Valder, s. 326.

688 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 13; Neufang / Valder, s. 326.

Taşıma güvenliği açısından taşıyıcının sorumluluğu ise, taşıma güvenliğinin sağlanması için gönderenin sorularına cevap vermekten[689] ve bu işleme nezaret etmekten ibarettir. Kural olarak, taşıma güvenliğine uygun yükleme için taşıyıcının aktif katılım yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bununla birlikte, yükleme hatasının kolaylıkla fark edilebilecek kadar açık olduğu durumlarda, taşıyıcının göndereni uyarması Türk Medeni Kanununun 2. maddesi çerçevesinde dürüstlük ilkesinin gereğidir[690].

Taşıyıcı, araç ve güzergâh konusunda gönderenin sahip olabileceğinden daha kapsamlı bilgiye sahiptir. Bu nedenle işletme güvenliğine uygun yükleme için aracın ve güzergâhın belirli özelliklerine dair uzman bilgisi nedeniyle, işletme güvenliğine uygun yüklemeyi sağlama yükümlülüğü taşıyıcıya yükletilmiştir[691]. Taşıyıcının esas yükümlülüğü, yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamaktır. Bu husus her ne kadar madde gerekçesinde[692] "*taşıyıcının denetleme yükümlülüğü*" şeklinde gösterilmiş olsa da Kanunda yer alan düzenleme salt denetleme eyleminden fazlasını ifade edecek şekilde kaleme alınmıştır (TTK m. 863 (1)(son cümle)).

İşletme güvenliğine uygun yükleme, yükleme emniyetinin olmamasının aracın işletme güvenliğini bozmadığından ve trafikte bulunan üçüncü kişilerin tehlike altında olmadığından emin olmaya yöneliktir[693]. Bu nedenle araca yüklenmiş eşyanın, aracın durumunu, direksiyon ve frenleme kabiliyetini bozmamış olması gerekir. Dolayısıyla taşıyıcı, eşyanın yüklenmesini bu hususları göz önüne alarak denetlemeli ve gerekli gördüğü müdahaleleri yapmalıdır[694]. Örneğin, taşıyıcının yükseklik sınırının aşılıp

---

689 Bellardita, *Der Absender*, s. 196.

690 Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 124. Aksi hâlde zararın meydana gelmesinde kusuru bulunan gönderen ile taşıyıcının zararı paylaşmak durumunda kalacağı yönünde bkz. Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 124; Kaya, "CMR – II", s. 258.
"*Taşınan emtianın araca yüklenme ve istiflenmesi gönderene ait ise de, yükün sağlıklı taşınabilmesi ve hasara uğramaması için taşıyıcının yükleme ve istiflemeyi gözetmesi hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkması ve yükün güvenli taşınabilmesi için gereken her türlü tedbiri alması gerekir*" 11. HD., 22.01.2001, E. 2000/9445, K. 2001/252 (Kazancı).

691 Neufang / Valder, s. 326; Widmann, "Verladen und Entladen", s. 392.

692 TTK m. 863 gerekçesi.

693 Neufang / Valder, s. 326.

694 "*Dosya içerisinde mevcut ekspertiz raporuna göre, hasarın taşınan malın araç kasasından kayarak yere düşmesi sonucu oluştuğu anlaşılmakta olup, bu durumda hasarın yükleme hatasından kaynaklanıp kaynaklanmadığının açıklığa kavuşturulması, yükleme hatası olduğunun anlaşılması hâlinde TTK'nın 863/1. maddesi kapsamında ve Dairemiz uygulamaları ışığında, taşıyıcının yüklemeye-istife nezaret yükümlülüğü bulunmakla, taşıtanın ve taşıyıcının kusur oranının belirlenmesi gerekirken, eksik*

aşılmadığını kontrol ederek, aşılmış olan yüklemeler hakkında göndereni uyarması gerekir. Gönderenin hareketsiz kalması hâlinde ise, taşıyıcının bizzat yüklemeyi uygun duruma getirmesi gerekir[695].

b. Taşıma Güvenliğine Uygun Yüklemenin İçeriği

Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinde yükleme güvenliğinden bahsedilmektedir. Ancak bunun ne anlama geldiği ve nasıl gerçekleştirilmesi gerektiği hususunda bir düzenleme mevcut değildir. Her taşımanın kendine has özelliklerinin bulunması sebebiyle, Kanunda bu konuda bir sınırlamaya gidilmemiş olmaması yerindedir.

Bununla birlikte, Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelikte birtakım ilkeler ve sınırlandırmalar getirilmiştir[696]. Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmeliğin 6. maddesinde kara yollarında seyreden araçların yüklenmesine ilişkin hem gönderenin hem taşıyıcının[697] uyması gereken ölçü ve usuller şu şekilde belirlenmiştir:

"*a) Taşıma sınırı üstünde yolcu taşınamaz.*

b) Taşıtların tescil belgelerinde belirtilen azami yüklü ağırlıklar aşılamaz, bu ağırlıklar aşılmamış olsa bile azami dingil ağırlıkları aşılacak şekilde yükleme yapılamaz.

---

inceleme ile davanın kabulüne karar verilmesi doğru olmamış, davalı yararına bozmayı gerektirmiştir" 11. HD., 13.12.2016, E. 2015/12008 K. 2016/9517 (Lexpera).

695 Taşınma eşyası taşıma sözleşmeleri açısından taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerini düzenleyen TTK m. 898 (1)(e)'de, "*Taşıyıcının, muhtemel hasar tehlikesine karşı göndereni önceden uyarmış olmasına rağmen, gönderenin ısrarıyla, büyüklüğü ve ağırlığı itibarıyla yükleme ve boşaltma yerindeki şartlara uygun olmayan eşya yüklenmiş veya boşaltılmışsa*" düzenlemesine yer verilmiştir. Buna göre, genel eşya taşımalarından farklı olarak, taşınma eşyası taşımalarında yüklemenin uygun olmadığı durumlarda taşıyıcının göndereni uyarma yükümlülüğü bulunmakla birlikte, gönderenin ısrarının bulunması hâlinde taşıyıcı bu şekilde taşıma faaliyetini yerine getirebilir. Bunun neticesinde meydana gelen zarar sebebiyle taşıyıcıya sorumluluk yüklenemez.

696 Alman hukukunda bu boşluğu doldurmak üzere Alman Mühendisler Birliğinin (*Verein Deutscher Ingenieure*) "*VDI-Richtlinien des Vereins Deutscher Ingenieure*" isimli kılavuzu ile Alman Standardizasyon Kurumunun (*Deutsche Institut für Normung*) "*DIN-Normen zur Ladungssicherung*" isimli kılavuzu yayınlanmıştır. Mezkûr düzenlemeler bir tavsiye niteliğine sahip özel normatif düzenlemeler olsa da teknik düzeyde eylemleri içeren genel bir standart hâline gelmişlerdir. Bu hususta bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 201; Neufang / Valder, s. 326-327.

697 Yönetmelik çerçevesinde esasen işletenin yükümlülüğü düzenlenmektedir. İşleten kavramı için bkz. Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmelik m. 4 (1)(ı).

c) Karayolu yapısı ve kapasitesi ile trafik güvenliği bakımından tehlikeli olabilecek tarzda yükleme yapılamaz.

ç) Tehlikeli ve zararlı maddeler, gerekli izin ve tedbirler alınmadan taşınamaz.

d) Ağırlık ve boyutları bakımından taşınması özel izne bağlı olan eşyalar gerekli izin alınmadan taşınamaz.

e) Gabari dışı yük yüklenemez, taşınan yük üzerine veya araç dışına yolcu bindirilemez.

f) Karayoluna değecek, düşecek, dökülecek, saçılacak, sızacak, akacak, kayacak, gürültü çıkaracak şekilde yükleme yapılamaz.

g) Her çeşit yolda ve yolun her eğiminde, aracın ve yükün dengesini bozacak, yoldaki bir şeye takılacak ve sivri çıkıntılar hasıl edecek şekilde yükleme yapılamaz.

ğ) Sürücünün görüşüne engel olacak, aracın sürme güvenliğini bozacak ve tescil plakaları, ayırım işaretleri, dur ve dönüş ışıkları ile yansıtıcıları örtecek şekilde yükleme yapılamaz.

h) Aracın boyunu önden 1 metre, arkadan 2 metre aşacak, kasanın sağ ve sol yanından taşacak şekilde yükleme yapılamaz.

ı) Çeken ve çekilen araçlarla ilgili şartlar ve tedbirler yerine getirilmeden araçlar çekilemez.

i) Ağırlık ve boyut kontrol mahâllerinde işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına uyulması zorunludur".

Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmeliğin 6. maddesi, Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinin uygulanması bakımından yol gösterici olmakla birlikte, tarafların sorumluluklarının belirlenebilmesi açısından sınırlayıcı nitelikte değildir. Zira mezkûr Yönetmelik, taşıma faaliyetinin özel hukuk alanını değil, idare hukuku alanını düzenler niteliktedir. Dolayısıyla, Araçların Yüklenmesine İlişkin Yönetmeliğin 6. maddesine girmeyen bir husus, taşıma güvenliğini ihlâl eder nitelikte olabilir ve gönderen bu durumdan sorumlu olabilir.

4. Taşıma Güvenliğine Aykırı Yüklemenin Sonuçları

a. Tazminat ve Giderlerin ÖdenmesiYükümlülüğü

Hasar, gönderenin eşyayı taşıma güvenliğine uygun olarak araca yüklediği sırada meydana gelmiş ise, taşıyıcının Türk Ticaret Kanununun 875 (1). maddesi çerçevesinde sorumlu tutulması mümkün değildir[698]. Zira henüz eşya taşıyıcı tarafından teslim alınmadığından, taşıyıcının sorumluluğu da başlamamıştır[699]. Yüklemenin bu aşamasında ancak dürüstlük ilkesine aykırı davranmış ise taşıyıcının sorumluluğu doğabilir[700]. Gönderen ise, kendi kusuru ile meydana gelen zarara katlanmak zorunda kalacaktır.

Taşıma sırasında meydana gelen hasarın gönderenin yapmış olduğu yüklemeye bağlanabildiği durumlar için taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı getirilmiştir. Türk Ticaret Kanununun 878 (1)(c) maddesine göre, eşyanın gönderen tarafından taşıma güvenliğine uygun olmayan, hatalı bir şekilde yüklenmesi nedeniyle eşyanın zıyaı, hasarı veya tesliminde gecikme söz konusu olur ise taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Bununla birlikte, hasarın meydana gelmesinde gönderenin kusuru ile birlikte taşıyıcıya da bir kusur yüklenebiliyor ise, taşıyıcının 878 (1)(c) maddesinden yararlanması mümkün değildir[701]. Böyle bir durumda taşıyıcı gönderenle birlikte Türk Ticaret Kanununun 875 (2). maddesi çerçevesinde zararı paylaşır.

Gönderenin taşıma güvenliğine uygun olmayan yükleme sebebiyle taşıyıcıya vermiş olduğu zararlara ilişkin tazminat sorumluluğuna dair bir düzenleme Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinde getirilmemiştir. Hemen belirtmek gerekir ki, Kanunda gönderenin kusursuz sorumluluğunu düzenleyen 864. maddede sayılan hâller sınırlı nitelikte olduğundan, hatalı yüklemeye ilişkin sorumlulukta bu madde hükümlerinin uygulanması söz konusu olmayacaktır[702]. Bu nedenle taraflar arasındaki bu ilişkide genel hükümler uygulama alanı bulacaktır. Dolayısıyla taşıyıcı ile sözleşme ilişkisi içinde

---

698 Karan*, CMR Şerhi,* s. 341; Neufang / Valder, s. 331.
699 Karan*, CMR Şerhi,* s. 341.
700 Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 124; Kaya, "CMR – II", s. 258. Taşıyıcının Alman Medeni Kanununun 280 I (TBK m. 112) ve 241 II. paragrafları çerçevesinde sorumluluğunun olabileceği yönünde bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 211-212.
701 Neufang / Valder, s. 331.
702 Bellardita, *Der Absender*, s. 212.

bulunan gönderen, sebep olduğu zarar için Türk Borçlar Kanununun 112. maddesi çerçevesinde sorumlu olacaktır.

Gönderenin hem eşyayı yüklerken hem de taşıma sırasında eşyanın uygun yüklenmemesi sebebiyle üçüncü kişilerin eşyasına zarar vermesi de muhtemeldir. Bu durumda gönderen üçüncü kişilerle sözleşme ilişkisi içinde bulunmadığından, onlara karşı ise haksız fiili düzenleyen Türk Borçlar Kanununun 49. maddesi çerçevesinde sorumlu tutulacaktır.

b. Taşıma Engeli Olarak Yükleme Yetersizliği

Taşıyıcı, gönderenin yapmış olduğu yüklemenin taşıma güvenliğine uygun olmadığını taşıma sırasında fark edebilir. Böyle bir durum Türk Ticaret Kanununun 869. maddesi kapsamında bir taşıma engeli teşkil eder[703]. Bu nedenle, taşıyıcının durum hakkında göndereni bilgilendirmesi ve ondan talimat alması gerekir.

Ortaya çıkan taşıma engeli gönderenin riziko alanından kaynaklanan bir sebebe dayandığından, taşıyıcı Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesinin yollaması ile 868 (1). maddesinin üç ve dördüncü cümlelerindeki istem haklarını gönderene karşı ileri sürebilir. Buna göre, taşıyıcı kendisine iletilmiş olan emir ve talimatlar ile tasarrufları yerine getirmek için gönderenden, girişeceği giderler ile uygun bir ücret isteme hakkını haizdir (TTK m. 868 (1)(c. 3)). Taşıyıcı bu işlere girişmeden evvel kendisine avans ödenmesini de şart koşabilir (TTK m. 868 (1)(c. 4)).

c. Taşıyıcının İfayı Reddetme Hakkı ve Sözleşmeden Dönme

Taşıyıcı eşyanın taşıma güvenliğine aykırı yüklendiğini fark ederse, eşyayı taşımayı reddedebilir ve gönderenden yükleme işleminin taşıma güvenliğine uygun bir şekilde tekrar yapılmasını isteyebilir[704]. Yüklemenin taşıma güvenliğine uygun hâle getirilmesi için taşıyıcı tarafından gönderene makul bir süre verilip, eksikliğin veya hatanın giderilmesi ihtar edilmelidir (TTK m. 867 (1)). Gönderenin buna rağmen taşıma güvenliğine uygun yükleme yükümlülüğünü yerine getirmemesi hâlinde, taşıyıcının Türk

[703] Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 22-23.
[704] Bellardita, *Der Absender*, s. 212.

Ticaret Kanununun 867 (2). maddesi çerçevesinde sözleşmeden dönme[705] hakkı bulunmaktadır. Taşıma sözleşmesinin bu şekilde sona ermesi hâlinde taşıyıcı, sözleşme gönderen tarafından feshedilmiş gibi Türk Ticaret Kanununun 865 (2). maddesinde yer alan hakları gönderenden talep edebilir. Mezkûr hükme göre taşıyıcı, dilerse "*kararlaştırılan taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden, sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötüniyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı*" veya dilerse "*Kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini*"[706] isteyebilir.

C) BOŞALTMA

1. Kavram

Gönderenin eşya üzerindeki hakimiyeti, eşyanın taşıyıcıya teslimi ve taşıyıcının eşya üzerinde hakimiyet kurması ile sona erer[707]. Taşıyıcının bu hakimiyeti eşyanın araçtan boşaltılması için talep hakkı sahibine teslim ânına kadar devam eder. Eşyanın boşaltılması için teslimi taşımanın son aşamasını temsil eder. Boşaltma, kural olarak, eşyanın varma yerinde taşıyıcı tarafından gönderene veya gönderilene[708] teslim edilmesi ile başlar[709]. Başka bir deyişle, gönderilen tarafından eşya üzerinde fiili hakimiyetin sağlanması ile boşaltma işi ortaya çıkar[710]. Bu husus, Türk Ticaret Kanununun 812 (1).

---

[705] Sözleşmeden dönme hakkına ilişkin bkz. yuk. dn. 134.

[706] Taşıyıcının haklarından olan kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte biri, § 415 HGB'de "*pişmanlık ücreti*" *(Fautfracht)* olarak adlandırılmıştır. Bu terime TTK m. 867'de yer verilmemiştir. Kanunun gerekçesinde 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun "Deniz Ticareti"ne ilişkin 1040 ilâ 1051. maddelerinin mehaz Alman Ticaret Kanununun 580 ilâ 587. paragraflarının örnek alınarak "Pişmanlık Navlunu" başlığı altında düzenlendiğini, ancak pişmanlık navlunu düzenlemesinin çağdaş deniz ticareti ile bağdaşmaması sebebiyle, Tasarıya alınmayarak yeni bir fesih sisteminin kabul edildiğini ve pişmanlık navlunu teriminin Tasarıya alınmadığı ifade edilmiştir (Bkz. TTK m. 865 ve 1158. madde gerekçeleri). Gerekçede belirtilenin aksine 865. madde Alman Ticaret Kanunundan aynen iktibas edilmiş olup, bu hüküm çerçevesinde yeni bir fesih sistemi getirilmemekte ve mehaz hükümden ayrılan bir niteliği bulunmamaktadır. Bu sebeple TTK m. 865 (2)(b)'de düzenlenen "*ücretin üçte biri*" şeklindeki tazminat mehaz Alman Ticaret Kanununda isimlendirildiği üzere "*pişmanlık ücreti*"dir. Pişmanlık ücreti hususunda ayrıca bkz. Braun, s. 284 vd. Mezkûr ücretin hukuki niteliği hakkında ayrıca bkz. Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 36-38; Kıran, *Taşıma Ücreti*, s. 273.

[707] Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 350.

[708] Taşıma faaliyetinde eşya çoğunlukla üçüncü kişi olan gönderilenin bulunduğu üçlü bir ilişkiyi ihtiva eder. Bu nedenle, bundan sonra belirtilmesi gereken özel bir husus olmadığı takdirde, anlatım kolaylığı açısından teslimin yapılacağı kişi olarak gönderilenden bahsedilecektir.

[709] Bellardita, *Der Absender*, s. 212.

[710] Widmann, H.: "Ablieferung von Gütern nach Neufassung des HGB", TranspR 2001, Heft 2, s. 74.

maddesi çerçevesinde, gönderilenin, "*taşıyıcıdan taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, eşyanın kendisine teslim edilmesini istemesi*" ile ortaya çıkar. Taşıyıcı bu istemden sonra, eşya üzerindeki hakimiyetine son vererek, gönderilenin eşya üzerinde tasarrufta bulunmasını sağlamalıdır[711].

2. Boşaltma Yükümlülüğünün Dağılımı

Kanun koyucu, yüklemede olduğu gibi boşaltmayı da gönderenin uhdesinde bir yükümlülük olarak düzenlemiştir (TTK m. 863 (1))[712]. Her ne kadar, boşaltma yükümlülüğü kanunî olarak gönderende olsa da Kanunda bu düzenlemeden sapan istisnalar bulunmaktadır. Gerçekten Kanunî düzenleme ile taraflar arasındaki sözleşmede, durumun gereği veya teamülen taşıyıcının boşaltmadan sorumlu olacağına ilişkin istisnalar getirilmiştir (TTK m. 863 (1)(c. 1)). Yine taşımanın taşınma eşyası taşıması olması (TTK m. 895 (1) veya taşıma ve teslim engellinin söz konusu olduğu (TTK m. 869 (3)(c. 2) hâllerde de taşıyıcı eşyayı boşaltmakla yükümlüdür.

a. Kanunî Yükümlülük

i. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanununun 863. maddesi boşaltmanın gönderende bulunduğunu hükme bağlamıştır. Oysaki gönderen taşıma sözleşmelerinde, zorunlu olmamakla birlikte, çoğu zaman eşyayı teslim alacak kişi (gönderilen) sıfatına sahip değildir[713]. Bu nedenle, ilk bakışta, gönderene boşaltma yükümlülüğünün yüklenmesi kafa karıştırıcıdır. Zira gönderen çoğunlukla varma yerinde boşaltma işlemini gerçekleştiremez[714]. Bazen ise bir gerçek veya tüzel kişinin işletmesine ait şubeler arası eşya gönderimi sebebiyle aynı kişinin (gönderenin) boşaltmayı yapması mutlaktır. Zira şubelerin ayrı bir kişiliğinin

---

[711] Fischer, F.: "Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht nach der Transportrechtsreform", TranspR 1999, Heft 7-8, s. 268; Thonfeld, H. D.: "Verantwortlichkeiten für das Be- und Entladen im Straßengüterverkehr", TranspR 1998, Heft 1, s. 21.

[712] 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde boşaltma yükümlülüğünün kime ait olduğuna ilişkin açık bir düzenleme olmadığından, kanununun yürürlüğü döneminde bu husus tartışmalı olmuştur. Bir görüş boşaltma işinin taşıyıcıya yüklenmesi gerektiğini ifade ederken (Atabek, s. 155; Zeyneloğlu, *Taşıma*, s. 216), diğer görüş gönderilene ait bir yükümlülük olduğunu savunmuştur (Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 59; Aydın, A., s. 41).

[713] Bu hususta bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 4.

[714] Bellardita, *Der Absender*, s. 214.

bulunmaması sebebiyle fiilen boşaltmayı farklı kişiler gerçekleştirse de bunlar aynı gerçek veya tüzel kişinin adına hareket etmektedirler.

Türk Ticaret Kanununun 863. maddesindeki düzenlemenin, gönderen ile taşıyıcı arasındahüküm ifade eden taşıma sözleşmesinde gönderilene boşaltma yükümlülüğünün getirilemeyeceği nazara alınarak yapıldığı söylenebilir[715]. Aksine bir düzenleme, üçüncü kişi aleyhine yükümlülük getiren kabul edilemez bir sözleşmeye imkân tanımış olacaktır[716]. Kaldı ki, boşaltmanın kanunî olarak gönderilene bırakılması, Türk Ticaret Kanununun 871 (1). maddesi gönderilenin eşyanın varma yerine ulaşmasından sonra eşyayı kabulü ile taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerden sorumlu olacağını düzenlemesi ile çelişki yaratacaktır[717]. Doktrinde[718], gönderilenin eşyanın kendisine teslimini istediği takdirde, boşaltma işleminin gönderilene ait olduğunun düzenlenebileceği "*de lege feranda*" ifade edilmiştir. Böyle bir çözümün, uygulamaya daha uygun olacağı açıktır.

Türk hukukunda *Seven*[719], her ne kadar boşaltmanın kanunî olarak gönderene ait olduğu düzenlenmiş olsa da, sözleşme ile boşaltmanın taşıyıcıya bırakılmadığı durumlarda gönderilenin eşyayı kabul etmesi hâlinde, teslim yerinde eşyayı araçtan boşaltma işinin gönderilene ait olduğunu savunmaktadır. Alman hukukunda ise *Koller*[720], boşaltmanın gönderilen tarafından yapılması hâlinde, gönderilenin gönderenin ifa yardımcısı konumunda olacağını ileri sürmüştür. Kanaatimizce sözleşmeye yabancı konumda bulunan gönderilenin eşyayı kabul etmesi hâlinde dahi, boşaltma yükümlülüğünü gönderilene yüklemek "*de lege lata*" mümkün değildir. Belirtmek gerekir ki, Türk Ticaret Kanununun 871 (1). maddesinde eşyayı kabul eden gönderilenin "*taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi*" karşılığında eşyanın kendisine teslimini isteyebileceği düzenlenmiş ve hükmün gerekçesinde "*yükümlülüklerin taşıma ücretine özgülenmediğine*" dikkat edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Ancak 871. maddede yer alan taşıma sözleşmesinden doğan

[715] Bu hususta ayrıca bkz. yuk. Birinci Bölüm, I, C, 1.
[716] Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 25.
[717] Lammich / Pöttinger / Bracker, § 412 HGB, Rn. 7.
[718] Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 61.
[719] Seven, *Gönderilen*, s. 138. Benzer şekilde bkz. Can*, Eşya Taşıma İşleri,* s. 61.
[720] Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 25.

yükümlülüklerin kapsamının ne olduğu maddeden ve hükmün gerekçesinden anlaşılamamaktadır. Gönderilene ancak kanunî bir düzenleme ile boşaltma yükümlülüğünün getirilebileceği göz önünde tutulduğunda, gönderenin ifa yardımcısı sıfatıyla boşaltma yaptığının kabulü gerekir.

ii. Taşınma Eşyası Taşımasında

Türk Ticaret Kanununun 895. maddesine göre, eşyanın boşaltılması taşıyıcının yükümlülüğündedir. Türk Ticaret Kanununun 863. maddesine getirilen bu kanunî istisna, taşınma eşyası taşımalarında kanun koyucunun gönderenin çoğunlukla tüketici olduğu gerçeğini dikkate almak istemesinden kaynaklanmaktadır[721]. Ayrıca bu tür taşımalarda taşıyıcı genellikle yükleme ve boşaltmada uzman personel çalıştırmaktadır[722].

Türk Ticaret Kanununun 895. maddesi eşyayı yükleme ve boşaltmanın yanı sıra mobilyaların sökülmesi ve kurulması yükümlülüklerini de taşıyıcıya yüklemiştir. Taraflar "*mobilyaların sökülmesi ve kurulması*" yükümlülüğünün gönderende olduğu konusunda anlaşmış olsalar dahi, yükleme ve boşaltma yükümlülüğü taşıyıcının uhdesinde bulunmaya devam eder[723].

iii. Taşıma ve Teslim Engellerinde

Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesine göre taşıyıcı, taşıma veya teslim engeli ile karşılaşır ise, 868. madde uyarınca tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır. Taşıyıcı, uygun bir süre içerisinde tasarruf hakkı sahibinden uygulanması gereken talimatları alamazsa, Türk Ticaret Kanununun 869 (3). maddesi gereğince tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi tedbiri almakla yükümlü olur. Bu durumda taşıyıcı eşya ile ilgili nasıl bir yol izleyeceğine kendisi karar verir[724]. Tercih edilen tedbir

---

721 Bellardita, *Der Absender,* s. 216.

722 Bellardita, *Der Absender,* s. 216. Belirtmek gerekir ki, taşımaların çoğu yüksek katlı binalar arasında yapılmaktadır. Bu da uygulamada "*asansörlü taşıma*" olarak tabir edilen bir taşıma faaliyetini gerektirmektedir. Gönderen veya gönderilenin bu asansörlerle yükleme veya boşaltma yapması kendilerinden beklenebilecek bir durum değildir. Evden eve taşıma yapan taşıyıcılar asansörlerle taşıma yapabilen kişiler istihdam etmektedir.

723 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 451a HGB, Rn. 5.

724 Basedow, Transportvertrag, s. 308.

objektif bir değerlendirme ile tasarruf hakkı sahibinin yerine geçen taşıyıcının perspektifine göre belirlenir[725].

Türk Ticaret Kanununun 869 (3). maddesinde, taşıyıcının alabileceği tedbirlerden biri de eşyanın boşaltılarak saklanması olarak düzenlenmiştir. Bu, diğerlerinin[726] yanında taşıyıcının mezkûr fıkra çerçevesinde alacağı en hafif ve orantılı tedbirdir[727].

Taşıyıcının boşaltma tedbirine başvurması hâlinde, boşaltma işini Türk Ticaret Kanununun 863. maddesi hükümleri çerçevesinde temel görev dağılımının ve boşaltma hatasından kaynaklanan sorumluluğun değişip değişmediği hususu bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır[728]. Boşaltmanın taşıyıcının yükümlülüğünde olmamasıyla birlikte, boşaltma hatalarından kaynaklanan zarardan taşıyıcının sorumlu olduğu doktrinde[729] ifade edilmiştir. Zira, Türk Ticaret Kanununun 869 (3). maddesi, taşıyıcının yükümlülüğüne ilişkin Türk Ticaret Kanununun 863 (1). maddesine kanunî bir istisna getirmektedir. Bu görüş, taşıyıcının eşyayı boşaltma hakkını kullanma kararının doğrudan boşaltma yükümlülüğünü de beraberinde getirdiği argümanına dayanmaktadır[730].

b. Sözleşmeden Doğan Yükümlülük

Kanunda gönderene getirilen boşaltma yükümlülüğü, taraflar arasındaki bir anlaşma ile taşıyıcıya bırakılabilir (TTK m. 863 (1)(c. 1)). Taraflar, boşaltma işinin üçüncü bir kişi tarafından yapılacağını da sözleşme ile kararlaştırabilirler[731]. Tarafların üzerinde anlaştıkları üçüncü kişi gönderilen olabilir. Her hâlükârda üçüncü kişinin boşaltma yükümlüsü olması için, boşaltma işinin kendisi tarafından üstlenilmesi gerekir.

Taraflar arasında boşaltma yükümlülüğünün el değiştirmesine ilişkin anlaşma açık veya zımnî olabilir[732]. Bu hususta taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinin özellikle Türk

---

[725] Braun, s. 64; Fremuth / Thume, § 419 HGB, Rn. 18; Koller, *Kommentar,* § 419 HGB, Rn. 41.
[726] TTK m. 869 (3)'te eşyanın "*boşaltılıp saklanması*"nın yanı sıra, tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için "*tevdi edilmesi*", "*geri taşınması*" ile eşyanın "*sattırılması*" veya "*imha edilmesi*" taşıyıcının alabileceği diğer önlemler olarak belirtilmiştir.
[727] Basedow, Transportvertrag, s. 308; Braun, s. 66.
[728] Bellardita, *Der Absender,* s. 217.
[729] Koller, *Kommentar,* § 419 HGB, Rn. 44; Lammich / Pöttinger / Bracker, § 419, Rn. 52.
[730] Bellardita, *Der Absender,* s. 217, dn. 813'te zikredilen yazarlar.
[731] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 24; Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 27.
[732] Neufang / Valder, s. 329.

Borçlar Kanununun 19 (1). maddesi çerçevesinde yorumlanması gerekir. Örneğin, benzer taşımalara nazaran daha yüksek bir ücret konusunda yapılmış olan sözleşmenin boşaltma işini de kapsadığı söylenebilir[733].

Taşıyıcı, gönderen veya gönderilen ile bir anlaşma yapmaksızın, kendiliğinden hareket ederek, boşaltma işini gerçekleştirmiş de olabilir. Bu durumda da boşaltmaya ilişkin sorumluluk taşıyıcıya ait olur[734].

c. Durumun Gerekleri

Boşaltma işinin taşıyıcının yükümlülüğünde olması durumun gereğinden kaynaklanabilir (TTK m. 863 (1)). Durumun gereği, boşaltmada yararlanılacak teknik ekipmanın taşıyıcı tarafından kullanmasından doğabileceği[735] gibi, taşınan eşyanın doğası[736] ve aracın niteliğinden de doğabilir. Örneğin, damperli kamyon ile taşınan kumun şantiyeye boşaltılması işinde eşyanın boşaltılması durumun gereği olarak taşıyıcının yükümlülüğündedir.

d. Ticarî Teamül

Ticarî teamül gereği boşaltma yükümlülüğünün taşıyıcının uhdesinde bulunması Kanunun düzenlediği istisnalardan biridir (TTK m. 863 (1)). Boşaltma yükümlülüğünün ticarî teamül gereği taşıyıcıda bulunması için, bu konuda benzer taşıma faaliyetleri bakımından uzun süredir uygulanagelen bir davranış biçiminin varlığı gerekir[737].

3. Taşıyıcının Denetim Yükümlülüğünün Bulunmaması

Taşıyıcının işletme güvenliğine uygun denetim yapma yükümlülüğü Türk Ticaret Kanununun 863 (1)(c. 1) maddesinde eşyanın araca yüklenmesine hasredilmiştir. Yüklemede olduğunun aksine, boşaltmanın işletme güvenliğine uygun yapılması konusunda taşıyıcının kanunî denetim yükümlülüğü mezkûr hükümde düzenlenmemiştir.

---

733 Bellardita, *Der Absender*, s. 218.
734 Bellardita, *Der Absender*, s. 218.
735 Bellardita, *Der Absender*, s. 218.
736 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 412 HGB, Rn. 24.
737 Koller, *Kommentar*, § 412 HGB, Rn. 28; Neufang / Valder, s. 329.

Dolayısıyla boşaltma sırasında meydana gelecek zarardan, işletme güvenliğine uygun boşaltma denetiminin ihlâli ileri sürülerek taşıyıcının sorumluluğuna gidilemez[738].

4. Boşaltma İşindeki Yetersizliğin Sonuçları

a. Tazminat ve Giderlerin Ödenmesi Yükümlülüğü

Daha önce de değinildiği üzere[739] gönderilen boşaltma faaliyetinde gönderenin ifa yardımcısı sıfatıyla hareket etmektedir. Dolayısıyla gönderilenin boşaltma sırasında taşıyıcıya vermiş olduğu boşaltma yetersizliğinden kaynaklı zararı gönderen karşılamakla yükümlüdür. Kaldı ki, her taşıma işinde gönderilen bulunmak zorunda olmadığından boşaltma işini bizzat gönderen de yerine getirmiş olabilir. Gönderen, boşaltma yetersizliğinden dolayı taşıyıcının uğradığı zararı Türk Borçlar Kanununun 112. maddesi çerçevesinde karşılamakla yükümlüdür[740]. Bu yükümlülük hem taşıyıcının doğrudan hem de dolaylı zararlarını ve yapmış olduğu giderleri karşılamaya yöneliktir. Mezkûr hükme göre, gönderen ancak kusurunun bulunmadığını ispat edebilirse, sorumluluktan kurtulma imkânına sahiptir (TBK m. 112).

Gönderenin boşaltma yetersizliğinden dolayı Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi çerçevesinde sorumlu tutulması mümkün değildir[741]. Zira 864. maddede

---

738 "*davadışı sigortalıya ait kağıt emtiası davalı tarafından taşınmış olup, varma yerinde yapılan incelemede bir kısım emtianın hasarlı olduğu ve dosya kapsamında bulunan tutanak, ekspertiz raporu ve diğer belgelere göre bu hasarın yükün boşaltılması sırasında oluştuğu sabittir. Dava konusu taşımada, yükü boşaltma işini varma yerindeki alıcı firmanın elemanları yapmıştır. Davalı taşıyıcı, taşıma sözleşmesi kapsamında yükleme ve boşaltma işini üstlenmemiştir... Her ne kadar davalının üstlendiği edimler arasında yükleme ve boşaltma işi olmasa da TTK'nın 863. maddesinde ifade edildiği üzere taşıyıcının yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlü olduğu gözetilerek bu kapsamda taşınan emtianın zarar görmesinde davalının müterafık kusurunun bulunup bulunmadığının tartışılması ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, hasarın nakliye esnasında oluşmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış, eksik incelemeye dayalı hükmün bozulması gerekmiştir*" 11. HD., 31.5.2017, E. 2016/5605, K. 2017/3231 (Lexpera).
Yüksek Mahkemenin bu kararında hasarın yükün boşaltılması sırasında oluştuğunun ekspertiz raporuyla sabit olduğunun belirtilmesine ve bu rapora ilişkin bir değerlendirmede bulunulmamasına rağmen, taşıyıcının yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüğü olduğunun gözetilerek müterafık kusurunun varlığının tartışılmasının istenmesi, Yargıtay'ın taşıyıcının işletme güvenliğine uygun yüklemeyi denetleme yükümlülüğünü boşaltmaya da teşmil etme çabası olup olmadığı anlaşılamamaktadır.

739 Bkz. yuk. Üçüncü bölüm, II, D, 2, a.

740 Bellardita, *Der Absender,* s. 224.

741 Koller, *Kommentar,* § 412 HGB, Rn. 40.

düzenlenen kusursuz sorumluluk hâlleri sınırlı sayıda (numerus clausus) sayılmıştır[742]. Mezkûr hükmün kıyas yoluyla uygulanması da mümkün değildir.

b. Gönderilen ve Üçüncü Kişi Tarafından Eşyanın Reddinden Kaynaklanan Teslim Engelleri ve Giderleri Karşılama Yükümlülüğü

Taşıma sözleşmelerinde eşya, genellikle gönderilen tarafından teslim alınacak şekilde gönderilir; gönderen çoğu zaman eşyanın varma yerinde bulunmaz. Dolayısıyla gönderen, onun adına hareket edecek üçüncü bir kişi tarafından eşyanın kabul edilmesini ve boşaltılmasını sağlamalıdır[743]. Bu, satım sözleşmesi veya başka bir şekilde gönderen ile üçüncü kişi ve genellikle gönderilen arasında kararlaştırılabilir. Buna rağmen, gönderilen (veya üçüncü kişi) eşyayı kabul etmeyi veya eşyayı boşaltmayı reddedebilir. Bu husus, taşıyıcı açısından Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesi çerçevesinde bir teslim engeli oluşturur. Dolayısıyla mezkûr hüküm gereği, taşıyıcının gönderenden talimat alması gerekir[744].

Gönderenden talimat alan taşıyıcı, Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesinin son cümlesine göre, 869 (1). maddesinin üçüncü ve dördüncü cümlelerinde öngörülen istem haklarını ileri sürebilir. Gönderen, taşıyıcıya iletmiş olduğu emir ve talimatlar ile tasarrufların yerine getirilmesi için taşıyıcının girişeceği giderler ve isteyeceği uygun bir ücreti Türk Ticaret Kanununun 868 (1)(c. 3) maddesi gereğince ödemekle yükümlüdür. Gönderen, taşıyıcının şart koşması hâlinde, bu işlere girişmeden evvel kendisine avans ödemek zorunda kalabilir (TTK m. 868 (1)(c. 4)).

III. TÜKETİCİ GÖNDERENİN KUSUR SORUMLULUĞU

A) GENEL OLARAK

Kanun koyucu, mehaz Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafında olduğu gibi gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin Türk Ticaret Kanununun 864 (4).

---

742 Bu hususta bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, I, B, 3.
743 Bellardita, *Der Absender*, s. 223.
744 Widmann, "Verladen und Entladen", s. 392.

maddesinde[745] tüketici sıfatını haiz gönderenin taşıyıcıya karşı ancak kusurunun varlığı hâlinde sorumlu olacağını düzenlemiştir. Dolayısıyla gönderenin tüketici sıfatını haiz olup olmamasına göre bir ayrım yapılarak, sorumluluğun türü tüketici sıfatını haiz gönderen bakımından hafifletilmiştir. Tüketicinin sorumluluk sınırlandırmasından yararlanma imkânı ise devam etmektedir.

Kanun koyucu, 864. maddede kusura ilişkin getirmiş olduğu istisnanın yanı sıra, taşınma eşyası taşımaları bakımından da tüketici lehine birtakım sonuçlar düzenlemiştir. Bunlara örnek olarak Türk Ticaret Kanununun 895 (2), 896 (3) ve 901. maddeleri verilebilir.

B) TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TÜKETİCİ İŞLEMİ OLMASI VE UYGULANACAK NORMUN BELİRLENMESİ

4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 3 (1)(h) maddesinde yer alan tanıma göre tüketici işlemi, "*mal veya hizmet piyasalarında tüketici ile satıcı-sağlayıcı arasında yapılan her türlü hukuki işlem*"dir. Mezkûr hükümde bir açıklık bulunmaması sebebiyle Kanunun yürürlükte bulunduğu dönemde taşıma sözleşmesinin tüketici işlemi olup olmadığı hususu tartışmalı olmuştur[746]. Yargıtay[747], istikrarlı bir

[745] CMR Konvansiyonunda gönderenin tüketici sıfatına sahip olduğu durumlar bakımından bir ayrım yapılmamıştır.

[746] Tartışma için bkz. Aksoy, S.: "6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", BATİDER 2015, C. XXXI, S. 2, s. 310; Zevkliler / Aydoğdu, s. 75.

[747] "*Mahkemece, davacının tüketici olduğu, davanın TTK'nın 4. maddesi anlamında ticari dava olmadığı, davaya bakmakla Tüketici Mahkemelerinin görevli olduğu gerekçesiyle dava dilekçesinin görev yönünden reddine karar verilmiştir. Gerek dava tarihinde, gerekse hüküm tarihinde 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun yürürlükte değildir. Taşıma sözleşmesi TTK'da düzenlenmiş olup, TTK'nın 4. maddesine göre mutlak ticari dava niteliğinde olmakla, dava tarihinde yürürlükte olan 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 23. maddesinde düzenlenen ve Tüketici Mahkemelerinin görevinde bulunan davalardan değildir. 6102 sayılı TTK'nın 5/1. maddesi uyarınca, ticari davalar dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesinde görülür. Bu nedenle, mahkemenin görevli olduğu nazara alınmaksızın dava dilekçesinin görev yönünden reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir*" 11. HD., 23.09.2014, E. 2014/10710, K. 2014/14307 (Kazancı); "*Dava, 6102 sayılı TTK'nın 856 vd. maddelerinde düzenlenen taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece, tüketici mahkemesi sıfatıyla davaya bakılarak karar verilmiş ise de, taşıma sözleşmesi TTK'da düzenlenmiş olup, TTK'nın 4. maddesine göre mutlak ticari dava niteliğinde olmakla dava, 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 23. maddesinde düzenlenen ve tüketici mahkemelerinin görevinde bulunan davalardan değildir. 6102 sayılı TTK'nın 5/1. maddesi uyarınca, ticari davalar dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesinde görülür. Bu nedenle, davaya tüketici mahkemesi sıfatıyla bakılması doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir*" 11. HD., 18.02.2014, E. 2013/13508 K. 2014/2795 (Legalbank). 6762 sayılı

şekilde, Türk Ticaret Kanununda düzenlenmiş olması sebebiyle taşıma sözleşmelerini mutlak ticarî dava saymış ve 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun kapsamı dışında tutmuştur.

6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 3 (1)(l). maddesinde tüketici işlemi[748] bu kez kapsamı genişletilerek tanımlanmıştır. Mezkûr hükme göre, tüketici işlemi "*Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem*"dir. Tanımda açıkça düzenlendiği üzere, bir tarafını tüketici sıfatını haiz gönderenin oluşturduğu taşıma sözleşmesi tüketici işlemine vücut verir. Böylelikle 4077 sayılı Kanun döneminde hükmün dar yorumlanması sebebiyle ortaya çıkan tartışma sona erdirilmiştir[749].

Taşıma sözleşmesinin tüketici işlemi sayılması, bu işleme uygulanacak normun belirlenmesi açısından önem arz eder. Zira, bir işlemin tüketici işlemi olmasının anlamı, bu işleme evleviyetle Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun hükümlerinin uygulanmasıdır[750]. Ancak tüketici işlemi de olsa, bu işlemin esasına uygulanacak bir hüküm Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda bulunmaz ise, ilgili mevzuat hükmü

Türk Ticaret Kanunu dönemindeki kararlar ve bu kararların eleştirisi için ayrıca bkz. 11. HD., 15.10.1999, E. 1999/5782, K. 1999/7900; 11. HD., 03.07.2000, E. 2000/5126, K. 2000/6338; 11. HD., 30.10.2001, E. 2001/5389, K. 2001/8349 (Zevkliler / Aydoğdu, s. 75).

748 Doktrinde tüketici işlemi kavramı eleştirilmektedir. Müellifler, tek taraflılığı da ifade eden "*işlem*" kavramı yerine, sadece iki taraflılığı ifade eden "*sözleşme*" kavramının kullanılmasının daha uygun olacağını belirtmişlerdir. Bu hususta bkz. Akçaal / Uyumaz, s. 248; Zevkliler / Aydoğdu, s. 72. Tüketici işleminin sadece tüketici sözleşmelerini değil, tek taraflı hukukî işlemleri de kapsadığını, tüketici uygulamaları olarak süreli yayın kuruluşları tarafından düzenlenen promosyon uygulamalarının buna örnek verilebileceğini ifade eden aksi yöndeki görüş için bkz. Akipek Öcal, Ş.: "6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Tüketici İşlemi ve Usul Hukuku Bakımından Etkileri", Tüketici Hukukunda Uyuşmazlık Çözümüne İlişkin Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri Sempozyumu, Ankara 2018, s. 20-21 ve dn, 6; Akipek Öcal, Ş.: "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Tüketici İşlemi ve Uygulanması", Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım, Ankara 2016, s. 16 ve dn. 10.

749 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun tüketici işleminin kapsamı ile 4077 sayılı Kanunun kapsamının temelde aynı olduğu fakat Yargıtay tarafından yapılan dar yorumlamaya tepki olarak düzenlemenin amacına ulaşabilmesi için 6502 sayılı Kanunda tanımın genişletilerek düzenlendiği yönündeki yorum için bkz. Akipek Öcal, *Etki*, s. 17, dn. 1; Akipek Öcal, "Uygulanma", s. 17, dn. 11.

750 Akipek Öcal, "Etki", s. 24; Akipek Öcal, "Uygulanma", s. 19.

işlemin esasına uygulanacaktır[751]. Tüketicinin Korunması uHakkında Kanununun 83 (2). maddesine göre, "*Taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olması, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve bu Kanunun görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemez*". Dolayısıyla taraflar arasındaki tüketici işleminden kaynaklanan uyuşmazlıklarda görev ve yetkiye ilişkin hususlarda Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun hükümleri uygulama alanı bulacaktır[752]. Taşıma sözleşmesinin esasına ilişkin hususlarda ise Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanmaya devam edecektir[753]. Zira taşıma hukukuna ilişkin düzenleme, taşıma sözleşmesinden doğan bir uyuşmazlık açısından özel hüküm (*lex specialis*) niteliğindedir. "*Lex specialis derogat legi generali*" (*özel kanun genel kanunları ilga eder*) ilkesi neticesinde maddi hukuka ilişkin kurallarda taşıma işlerinin düzenlendiği Türk Ticaret Kanunu hükümleri öncelikli olarak taraflar arasındaki uyuşmazlığa uygulanmalıdır.

C) KUSUR SORUMLULUĞU

Gönderen, Türk Ticaret Kanununun 864 (5). maddesi anlamında tüketici ise, 864 (1). maddesinde sayılan hâllerden yalnızca kusuruyla sorumludur (TTK m. 864 (4); TBK m. 114 (1)(c. 1)). Bu husus Alman hukuku doktrininde[754] "*tüketici imtiyazı*" olarak adlandırılmaktadır. Bununla birlikte, 864 (1) ve (2). maddesinde yer alan sorumluluk

---

751 Akipek Öcal, "Uygulanma", s. 19. "*dava ister tüketici, ister asliye ticaret mahkemesinde görülsün, önemli olan husus, taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu hukuki rejim ve bu rejimin taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümlerdir*" (Aksoy, "Tüketici", s. 321).

752 Akipek Öcal, "Etki", s. 24; Bahtiyar, M.: "6502 sayılı TKHK'nın Ticari İşe ve Ticari Davaya Etkisi (II)', Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım, Ankara 2016, s. 50.
"*Somut uyuşmazlıkta, kargo taşıma sözleşmesi sırasında kaybolan ürün bedelinin tahsili talep edilmekte olup, davalı gönderici 6502 sayılı Yasa'nın 3/k maddesinde ifade edilen "tüketici", davalının işlemi Yasa'nın 3/1 maddesinde ifade edilen "tüketici işlemi" olup Yasa'nın 66 ve 68. maddesi hükümleri gereğince uyuşmazlık 6502 sayılı Yasa kapsamında ve Tüketici Hakem Heyeti'nin görev alanı içinde bulunmaktadır. Kaldı ki, 6502 sayılı Yasa'nın 83/2 maddesi açık hükmü de tereddüde yer bırakmayacak şekilde somut uyuşmazlığın 6502 sayılı Yasa kapsamında bulunduğunu vurgulamaktadır*" 11. HD., 16.10.2018, E. 2018/3889, K. 2018/6376 (Legalbank).
Tüketici sıfatını haiz gönderene karşı açılacak davada görevli mahkemenin belirlenmesi hususunda bkz. aşa. Dördüncü Bölüm, II, C, 2.

753 Benzer yönde bkz. Aksoy, "Tüketici", s. 326.

754 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 414 HGB, Rn. 11. Müellifler, taşıma hukukunda tüketici imtiyazını "*sisteme yabancı*" (*Systemfremd*) olarak tanımlamakta ve taşıyıcı açısından ortaya çıkacak "*önemli sorumluluk boşlukları*" (*erhebliche Haftungslüken*) için endişe duyduklarını ifade etmektedirler (Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 414 HGB, Rn. 11).

hükümleri geçerliliğini korumaktadır. Böylece tüketici sıfatını haiz gönderen için de sınırlı sorumluluk söz konusu olur[755]. Bu sınırlı sorumluluk ilkesi, Türk Borçlar Kanununun 114 vd. maddelerinde düzenlenen sorumluluk kapsamına ilişkin hususlara bir istisna getirmektedir.

Kanun koyucu, 864 (1). maddesinde yer alan kusursuz sorumluluğun tüketicinin kontrolünün ötesinde olduğu görüşündedir[756]. Bu nedenle tüketici sıfatını haiz gönderen açısından kusur sorumluluğu kabul edilmiştir. Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde yer alan sorumluluk hâllerini doğuran yükümlülükleri nasıl yerine getirmesi gerektiğini tüketicinin bilmesinin zorunlu olduğu durumda, kusurunun varlığından bahsedilebilir[757]. Genel olarak tüketici sıfatını haiz gönderenin yalnızca taşıma alanında olağan bir tüketicinin kapasitesine sahip olması beklenir. Nitekim, tüketicinin mesleği, yaşı ve eğitimi gönderenin kusur oranının belirlenmesinde dikkate alınmalıdır[758].

D) TAŞINMA EŞYASI TAŞIMASI

Kanun koyucu, taşınma eşyası taşıma sözleşmeleri açısından mehaz Alman Ticaret Kanununda olduğu gibi özel hükümler öngörmüştür. Bu düzenlemenin nedeni gerekçede[759] "*taşınma eşyası için özel hükümler öngörülmesi, bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı, paketlemeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı gerektirmesi*" olarak gösterilmiştir. Doktrinde[760] de sözleşmenin gönderen tarafında bulunan kişilerin genellikle tüketici sıfatının bulunması veya eşya taşıma işlerini neredeyse hiç yaptırmayan veya nadiren yaptıran kişiler olması sebebiyle, bu kişileri korumaya yönelik birtakım şartların mevcut olması gerektiği ve ayrıca taşınma eşyasının özel uzmanlık sahibi kişilerce yapılmasını sağlamak amacıyla genel taşıma işlerinden ayrılarak müstakilen bir düzenleme yoluna gidildiği ifade edilmiştir. Bundan dolayıdır ki, taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde genel eşya taşımalarının aksine taşıyıcının

[755] Lammich / Pöttinger / Bracker, § 414 HGB, Rn. 22.
[756] Lammich / Pöttinger / Bracker, § 414 HGB, Rn. 22.
[757] Bellardita, *Der Absender*, s. 267.
[758] Koller, *Kommentar*, § 414 HGB, Rn. 22.
[759] TTK m. 894 gerekçesi.
[760] Can, *Eşya Taşıma İşleri*¸ s. 121.

yükümlülükleri (TTK m. 895) artırılırken, tüketici sıfatını haiz gönderenin yükümlülükleri (TTK m. 896) de hafifletilmiştir.

Taşınma eşyası taşımasında "*mobilyanın sökülmesi ve kurulması ile taşınma eşyasının yüklenip boşaltılması*" yükümlülükleri taşıyıcının uhdesinde bulunduğundan (TTK m. 895 (1)), gönderenin tüketici sıfatına bakmaksızın, bunların gereği gibi yerine getirilmemesi hâlinde sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Ayrıca tüketici, taşınma eşyasının ambalajlanması ve işaretlenmesi yükümlülüğünü de haiz olmadığından (TTK m. 895 (2)), bunların ihlâlinden de sorumlu olmayacaktır. Belirtmek gerekir ki, taraflar taşıma sözleşmesi ile Türk Ticaret Kanununun 895. maddesinde yer alan yükümlülüklerin bir kısmını veya tamamını gönderenin uhdesine bırakabilirler. Böyle bir durumda, gönderen sözleşmeyle kendisine bırakılan yükümlülüğü gereği gibi yerine getirmez ise, Türk Borçlar Kanununun 112. maddesi çerçevesinde taşıyıcının uğramış olduğu zararı karşılamak zorundadır.

Taşınma eşyasında gönderen tüketici olsun ya da olmasın Türk Ticaret Kanununun 896 (1). maddesine göre, genel eşya taşımasından farklı olarak taşıma senedi düzenlemekle yükümlü değildir. Bu nedenle gönderen, "*taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden*" (TTK m. 864 (1)(b)) sorumlu olmayacaktır (TTK m. 896 (1)). Bununla birlikte, tüketici sıfatını haiz gönderen taşınma eşyası olarak tehlikeli eşya taşıtıyor ise, taşıyıcı sadece eşyadan kaynaklanacak tehlike hakkında bilgilendirir (TTK m. 896 (2)(c. 1)). Bu bilgilendirme, genel eşya taşımasından ve göndereni tüketici olmayan taşınma eşyası taşımasından farklı olarak herhangi bir şekle tabi değildir (TTK m. 896 (2)(c. 2)). Taşıyıcı, tüketiciyi "*uyulması gerekli gümrük kuralları ve yönetimine ilişkin diğer hükümler konusunda*" bilgilendirmekle yükümlüdür (TTK m. 896 (3)(c. 1)). Görüldüğü üzere, Türk Ticaret Kanununun 896 (2) ve (3). maddesinde genel eşya taşıması göndereninden farklı olarak taşınma eşyası göndereni yönünden yükümlülükler hafifletilmiştir[761]. Dolayısıyla tüketici sıfatını haiz gönderenin tehlikeli eşya hakkında bildirimde bulunmama ile refakat belge ve bilgilerinin eksik veya hatalı olmasından sorumluluğu söz konusudur. Bununla

[761] TTK m. 896 gerekçesi.

birlikte, taşınma eşyası taşımalarında tüketici, Türk Ticaret Kanununun 864 (4). maddesi çerçevesinde ancak kusurunun varlığı hâlinde sorumlu tutulacaktır.

Kanun koyucu, gönderenin özel hâllerde sorumluluğuna ilişkin tazminat miktarının hesaplanması yönünden, genel eşya taşımalarına ilişkin kuraldan sapmıştır. Gerçekten Türk Ticaret Kanununun 897. maddesine göre gönderen, taşıyıcıya vermiş olduğu zarar sebebiyle taşıma konusu eşyanın hacminin[762] metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı[763] tutarında sınırlı olarak tazminat ile yükümlüdür[764]. Türk Ticaret Kanunun 864 (2). maddesinden farklı hesaplamaya tâbi olmak bakımından gönderenin tüketici olup olmaması önemli değildir[765].

[762] TTK m. 864'te genel eşya taşımaları bakımından gönderenin sorumluluğunda ağırlık ölçü birimi tazminat sorumluluk sınırının hesaplanmasında kullanılırken, taşınma eşyası taşımalarında hacim ölçü biriminin tercihe şayan olma nedeni 897. madde gerekçesinde belirtilmemiştir. Aynı hususu taşıyıcının genel eşya taşımaları bakımından sorumluluk sınırı (TTK m. 882) ile taşınma eşyası taşımaları bakımından sorumluluk sınırına (TTK m. 899) ilişkin düzenlemelerde de söz konusudur.

[763] TTK m. 897 gerekçesinde tazminatın "*zararlar için ödenecek olan tutar somut olaydaki taşımanın ifası için gerekli olan yükleme alanının metre küpü için 2000 TL'yi*" aşamayacağı ifade edilmiştir. Görüldüğü üzere madde metni ile gerekçe arasında bir çelişki mevcuttur. Mezkûr madde metni hesaplamada birim metreküp başına Özel Çekme Hakkını çarpan olarak kullanır iken, gerekçede hatalı olarak Türk Lirası çarpan olarak ifade edilmiştir.

[764] Hükmün mehazını teşkil eden (bkz. TTK m. 894 gerekçesi) Alman Ticaret Kanununun 451c paragrafı Alman hukukunda yürürlükten kaldırılmıştır.

[765] Ancak hükmün gerekçesinde "*Gönderenin yukarıda açıklanan tacir olmayan veya bir ticarî işletme ile ilgili bulunmayan konumu sorumluluğun da sınırlandırılmasını gerekli kılmıştır*" (TTK m. 897 gerekçesi) ifadesine yer verilerek sanki sınırlı sorumluluk ilkesinin yalnızca tüketici sıfatını haiz gönderen için öngörülmüş olduğu izlenimi yaratılmaktadır. Ancak hükmün lafzında bu türden bir yorumu haklı çıkaracak herhangi bir ayrıma yer verilmeden gönderenden bahsedilmiştir. Kanaatimizce, sınırlı sorumluluk ilkesinden taşınma eşyası taşıma sözleşmesinin göndereni sıfatına sahip herkes yararlanabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
SORUMLULUĞUN KAPSAMI VE SORUMLULUK DAVASI

I. SORUMLULUĞUN KAPSAMI

A) ZARARLAR VE GİDERLER BAKIMINDAN

1. Zarar

a. Kavram

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi çerçevesinde gönderen birinci fıkrada sayılan hâllerden kaynaklanan taşıyıcının zararlarını tazminle yükümlüdür. "*Zarar*" kavramının tanımına Türk Ticaret Kanununda ve hükmün mehazını teşkil eden Alman Ticaret Kanununda yer verilmemiştir[766]. Hükmün gerekçesinde de zarar kavramının anlamına değinilmemiştir. Dolayısıyla bu hususun çözümünün kanun koyucu tarafından doktrine bırakıldığı söylenebilir.

Doktrinde[767] zarar kavramı dar ve geniş olmak üzere iki anlamda kullanılmaktadır. Dar anlamda zarar, yalnızca maddî zararı, diğer bir ifade ile malvarlığı zararını ifade etmektedir[768]. Malvarlığı zararı, "*bir kişinin iradesi dışında hukuken korunan ekonomik bütünlüğünde azalma meydana gelmesi veya beklenen artışın gerçekleşmemesi*"dir[769]. Geniş anlamda zarar, malvarlığı zararının yanı sıra, kişinin manevî (şahısvarlığı) zararını da kapsar[770]. Manevî zarar[771], "*bir kişinin kişilik değerlerinde iradesi dışında meydana*

---

766 Aynı şekilde, zarar kavramı ne Türk Borçlar Kanununda ne de Alman Medeni Kanununda tanımlanmıştır.

767 Eren, s. 543; Hatemi / Gökyayla, s. 123; İnan / Yücel, s. 400; Kılıçoğlu. M.: *Tazminat Hukuku,* B. 6, Ankara 2016, s. 47.

768 Eren, s. 543; İnan / Yücel, s. 399; Kılıçoğlu, M, s. 47; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 38.

769 Çakırca, S. İ.: *Türk Sorumluluk Hukukunda Yansıma Zararı - Bir Kazanç Kaybı Zararı Türü*, İstanbul 2012, s. 12; Deschenaux / Tercier, s. 20; Eren, s. 543; İnan / Yücel, s. 400; Kılıçoğlu, M, s. 47; Nomer, s. 114; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 63.

770 Eren, s. 543; İnan / Yücel, s. 399; Kılıçoğlu, M, s. 47.

771 Telafi edilmeye konu hususun "manevî zarar"dan ziyade "manevî üzüntü" olduğu ve bu ayrımı ortaya koymak bakımından İsviçre Borçlar Kanununun Almanca metninde "zararın tazmini (Schadensersatz)" yerine "tarziye (Genugtuung)", Fransızca metninde ise "manevî telafi (reparation morale)" deyimlerinin kullanıldığı yönünde tespit için bkz. İnan / Yücel, s. 401.

gelen eksilme"dir[772]. Alman hukukunda zarar kavramının geniş anlamda kullanıldığı ifade edilmektedir[773].Türk hukukunda ise doktrinde zararın kullanımı konusunda bir fikir birliği yoktur[774]. Bu eserde zarar kavramı Alman hukukunda olduğu gibi geniş anlamda kullanılmaktadır[775].

Alman hukuk doktrininde[776] Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafında (TTK m. 864) yer alan zararın "*doğal (tabii) zarar*" kavramına dayandığı ifade edilmektedir. Doğal zarar, "*bir kişinin hayattayken sahip olduğu maddî ve manevî varlıklarında meydana gelen eksilme veya değişiklikler*"dir[777]. Meydana gelen bu doğal zararın ne şekilde tespit edileceği de ayrı bir öneme sahiptir. Taşıyıcının zararının "*fark teorisi*"ne göre belirlenmesi gerektiği doktrinde[778] belirtilmiştir. Buna göre zarar, meydana gelen olaydan önce kişinin sahip olduğu malvarlığı durumu ile olaydan sonraki durumu arasındaki değer kaybıdır[779]. Malvarlığı zararları açısından fark teorisinden yararlanılacaktır. Bu husus hem kusur hem de kusursuz sorumluluk hâllerinde ve de sınırlı veya sınırsız sorumluluk hâllerinde geçerlidir. Ancak zararın geniş anlamda ele alınması gerektiği durumlarda manevî zararın da tazmini söz konusu olduğunda, tek başına fark teorisi Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde yer alan zararın giderilmesi için yeterli olmayacaktır.

---

[772] Eren, s. 553; İnan / Yücel, s. 401; Kılıçoğlu, M, s. 47; Nomer, s. 114; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 39; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 63.

[773] Palandt / Heinrichs, Vorb § 249 BGB, Rn. 8.

[774] Zararı dar anlamda ele alarak manevî zararı ayrı bir kurum olarak inceleyen müellifler için bkz. Çakırca, s. 13; Oğuzman / Öz, C. 2, s. 39. Geniş anlamda zarar kavramını ele alan müellifler için bkz. Eren, s. 543; Tandoğan, *Mesuliyet,* s. 63.

[775] Zarar, doktrinde çeşitli türlere ayrılmaktadır: "*Fiilî (gerçek) zarar*" (*damnum emergens*), "*yoksun kalınan kazanç*" (*lucrum cessans*), "*bedensel (kişiye verilen) zarar*" (*Personenschaden*), "*nesnel (şeye verilen) zarar*" (*Sachschaden*), "*normatif (Hükmî) zarar*" (*Normativeschaden*), "*diğer zararlar*" (*sonstigen Schäden*). Belirtilenlerin dışında ayrıca, doğrudan zarar, dolaylı zarar, somut zarar, soyut zarar, manevî zarar, menfi zarar ve müspet zarar şeklinde türler de sayılmaktadır. Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. Çakırca, s. 24 vd.; Deschenaux / Tercier, s. 21 vd.; Eren, s. 548 vd.; Kılıçoğlu, M, s. 51 vd.; Oğuzman / Öz, C. 2, s. 40 vd.

[776] Bellardita, *Der Absender,* s. 271.

[777] Çakırca, s. 14.

[778] Bellardita, *Der Absender,* s. 271.

[779] Bellardita, *Der Absender,* s. 271; Çakırca, s. 15; Eren, s. 544; Karan, *CMR Şerhi,* s. 315; Nomer, s. 115; Palandt / Heinrichs, Vorb § 249 BGB, Rn. 9.

b. Kapsam

Zarar kavramının kapsamı Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde ortaya konulmamıştır. Gönderen, taşıyıcının malvarlığının[780] aktifindeki azalma ya da pasifindeki artmadan sorumludur[781]. "*Fiili zarar*" olarak ifade edilen bu zararda, kişinin malvarlığı değerinde gerçek bir azalma söz konusudur. Ancak, gönderen yalnızca fiili zarardan değil, aynı zamanda "*yoksun kalınan kazanç*"tan da sorumludur[782]. Bir diğer deyişle, gönderen, taşıyıcının gelecekte elde etmeyi umduğu bir kazancının elde edilememesi sebebiyle uğramış olduğu zararı da tazmin yükümlülüğü altındadır[783].

Taşıyıcının malvarlığındaki aktif değerlerinin en önemlilerini taşıma aracı ve iş yeri oluşturmaktadır[784]. Her iki değer de gönderenin yükümlülüklerini ihmal etmesi sebebiyle zarara uğrayabilir. Örneğin, gönderenin eşyanın tehlikeli niteliği hakkında eksik veya yanıltıcı bilgi vermesi sebebiyle, eşyanın araç içinde veyahut taşıyıcıya ait aktarma deposunda yangına sebebiyet vermesi söz konusu olabilir. Taşıma aracının kiralanmış olması hâlinde ise, araçta meydana gelen hasar taşıyıcının pasifinde bir artışa sebebiyet verir.

c. Üçüncü Kişinin Uğradığı Zararlar

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde düzenlenen özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu taşıma sözleşmesinin diğer tarafında bulunan "*taşıyıcıya*" karşıdır. "*Üçüncü kişiler*"in uğradığı zararların mezkûr hükmün kapsamında olmadığı "*Gönderen, kusuru olmasa da; …taşıyıcının zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür*" ifadesinden anlaşılmaktadır. Aynı husus hem mehaz Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafında hem de CMR Konvansiyonunun 7 (1), 10, 11 (2) ve 22 (2). maddelerinde de benzer şekilde düzenlenmiştir.

---

[780] "*patrimuan deyiminden, bir kişinin ekonomik değeri olan ya da olabilecek olan malların bütünü anlaşılır*" (Deschenaux / Tercier, s. 19-20).

[781] Çakırca, s. 13; Deschenaux / Tercier, s. 21; Karan*, CMR Şerhi,* s. 315.

[782] Karan*, CMR Şerhi,* s. 315.

[783] Deschenaux / Tercier, s. 21.

[784] Belirtilen iki değer de örnek kabilinden olup, taşıyıcının malvarlığında bulunmak zorunda değildir. Bu değerler kira veya başka bir sebeple taşıyıcının zilyetliğinde de bulunabilir.

Taşıyıcının doğrudan kendisinin uğradığı malvarlığı zararlarına ek olarak, üçüncü kişinin uğradığı zararların taşıma sözleşmesi çerçevesinde giderilmesi, taşıyıcının bu zararları gönderenden talep etmesi ile mümkündür[785]. Ancak, bu talebin söz konusu olabilmesi için, üçüncü kişinin zararının taşıyıcı tarafından karşılanmış olması gerekir. Başka bir deyişle taşıyıcının üçüncü kişinin zararını karşıladıktan sonra gönderene rücuen başvurması şarttır. Üçüncü kişinin uğradığı zarar çoğunlukla parsiyel yüklemede diğer gönderenlerin eşyasının zarar görmesi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu tür yüklemede zarar gören diğer gönderenler, Türk Ticaret Kanununun 875 vd. maddeleri çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğuna gideceklerdir. Böylelikle diğer gönderenlerin zararını tazmin eden taşıyıcı, kendisinin uğramış olduğu bu zarar sebebiyle gönderene başvurabilecektir. Bununla birlikte, Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan ihlâllerden biri sebebiyle parsiyel yüklemedeki diğer gönderenlerin zarar görmesi hâlinde, 876. madde çerçevesinde "*en yüksek özeni*" gösteren taşıyıcının sorumluluğuna gidilemeyeceğinden, taşıyıcının da rücuen başvurmasını gerektirecek bir zararı bulunmayacaktır[786].

Zarar gören üçüncü kişi taşıma faaliyeti ile alakası olmayan bir kişi de olabilir. Tehlikeli eşyanın taşınması sırasında infilak etmesi neticesinde bir kişinin zarar görmesi hâli bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Bu durumda da taşıyıcı üçüncü kişinin zararını karşıladıktan sonra gönderene rücuen başvurabilir. Zira, üçüncü kişinin zararını karşılayan taşıyıcının aktifinde azalma söz konusudur. Taşıyıcı bu azalmayı bir zarar olarak Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamından gönderenden isteyebilir.

Üçüncü kişiler Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d). maddesinde sayılan hâllere dayanarak gönderenin haksız fiil sorumluluğuna gidebilirler. Üçüncü kişinin sözleşme dışı istemlerle gönderene doğrudan başvurduğu bu durumda, gönderenin sınırlı sorumluluğu ilkesinin dolanılmaması için kanun koyucu 864 (2). maddenin yollaması ile 885. maddenin uygulanması imkânı tanınmıştır. Buna göre gönderen, üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerine karşı sorumluluk sınırlamalarına dayanabilir. Dolayısıyla, sınırlı sorumluluk ilkesi 864 (1)(a-d). maddesindeki hâller için üçüncü kişilere karşı da akit dışı sorumluluk bakımından geçerlidir. Ancak bu sınırlama Türk Ticaret Kanununun

[785] Koller, *Kommentar,* § 414 HGB, Rn. 15.
[786] Bellardita, *Der Absender*, s. 271-272.

885 (2). maddesine göre, "*a) Üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa, b) Eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa*" ileri sürülemez.

2. Gider

a. Kavram

"*Gider*" taşıyıcının taşıma sözleşmesinin uygulanması için iradî olarak kendi "*malvarlığı değerlerinde fedakârlık*"ta bulunması ve harcamalar gerçekleştirmesidir[787]. Öncelikle, giderlerin, gönderenin menfaatine taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen iradî malvarlığı fedakarlığı şeklinde anlaşılması gerekmektedir[788]. Bu anlamda taşıyıcının "*bilinçli*" bir şekilde yapmış olduğu harcamalar gider olup, taşıyıcının "*hareketsizliği*" (*pasif kalması*) neticesinde meydana gelen malvarlığı değerlerindeki fedakârlıklar zarar niteliğindedir[789]. Örneğin, yükümlülüğün kendisinde olmadığı durumlarda eksik ambalajının sebebiyle taşıyıcı tarafından eşyanın ambalajlamanın iyileştirilmesi veya eşyanın işaretlenmesi gider olarak değerlendirilir. Böylelikle, eşya taşıma sözleşmesine uygun bir şekilde taşınacak ve gönderen bu eksiklikler sebebiyle ortaya çıkması muhtemel zararları tazmin etme durumunda kalmayacaktır[790]. Taşıma ve teslim engellinin Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde sayılan özel hâllerden kaynaklanması durumunda, 869 (3). maddesi çerçevesinde taşıyıcının almış olduğu tedbirler neticesinde girişilen masraflar da 864. madde kapsamında gider mefhumunun içinde değerlendirilir. Hatta bu tedbirler için taşıyıcının tasarruf hakkı sahibinden talimat almak amacıyla yapmış olduğu harcamalar da (örneğin telekomünikasyon harcaması veya noterden yapılan ihbar masrafları) gider kavramına dâhildir[791]. Diğer hâllerden

---

787 Bellardita, *Der Absender*, s. 269; Yavuz / Acar / Özen, s. 560.
788 Bellardita, *Der Absender*, s. 269.
789 Bellardita, *Der Absender*, s. 270 ve orada anılan yazarlar.
790 Veya bu şekilde ortaya çıkan zararın büyümesi engellenerek, gönderenin karşılamakla yükümlü olduğu zarar miktarı en aza indirilmiş olabilir.
791 Braun, s. 139; Koller, *Kommentar*, § 419 HGB Rn. 23.

kaynaklanan taşıma ve teslim engeli neticesinde yapılan masraflar ise, Türk Ticaret Kanununun 869 (4). maddesi çerçevesinde gider olarak istenebilir.

Gider kavramı hem yapılan nakdî hem de gayrınakdî harcamaları içerir[792]. Örneğin, gümrük idaresi tarafından gönderene uygulanacak bir para cezasının taşıyıcı tarafından ödenmesi nakdî harcamaya vücut verir. Oluşan tehlike neticesinde taşıyıcının yangın söndürme tüpünü kullanması ise, gayrınakdî harcamayı oluşturur.

b. Gider Kavramının Sınırlandırılması

Gider kavramının, taşıyıcının yapmış olduğu her türlü nakdî ve gayrınakdî harcamayı mı kapsadığı yoksa bir sınırlandırmaya mı tabi olduğunun ele alınması gerekmektedir. Kanun koyucu Türk Ticaret Kanununun 861 (2), 869 (4) ve 870 (1) maddelerinde "*gerekli [olan] giderler*" (*erforderlichen Aufwendungen*), 868 (1) hükmünde ise "*emir ve talimat ile tasarrufların[ın] yerine getirilmesi için gerekli olan giderler*" ifadelerini kullanmış iken, 864 (1) maddesinde herhangi bir sınırlamaya gitmeksizin yalnızca "*giderler*" kavramını kullanmıştır[793]. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin lafzî yorumu diğer hükümlerin aksine, taşıyıcının yapmış olduğu giderlerin hiçbir sebep sınırlamasına tabi olmadığını göstermektedir. Bu çerçevede, taşıyıcının kendi açısından dahi gerekli olarak nitelendirilemeyecek giderlerinin gönderen tarafından karşılanması gerektiği düşünülebilir[794].

Gönderenin, taşıyıcının bazı durumlarda gerekmediği hâlde yapmış olduğu giderleri karşılama yükümlülüğünün olup olmadığı tartışılabilir. Türk Ticaret Kanununun 861 (2), 868 (1), 869 (4). maddelerinde kanun koyucu giderin meydana gelmesinde sebep veya yapılma amacı bakımından bir sınırlandırma öngörmüştür. Bu sınırlandırmayı "*giderlerin gerekli olması şartı*" şeklinde ifade etmek mümkündür. Giderlerin gerekliliği

---

[792] Bellardita, *Der Absender*, s. 269.

[793] Taşıyıcının yapmış olduğu giderler hakkındaki bu ayrım mezkûr hükümlerin mehazını oluşturan Alman Ticaret Kanunundan kaynaklanmaktadır. Hükümler arasındaki bu farklılığın temelinde yatan düşünce ne Alman ne de Türk kanun koyucu tarafından açıklanmıştır. Dolayısıyla tarihsel bir yorum ile mezkûr hükümler arasındaki farklılığın nedenini ortaya koymak mümkün değildir.

[794] Bellardita, *Der Absender*, s. 270.

objektif temelde değerlendirilmelidir[795]. Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde ise giderlerin bir sınırlandırmaya tabi tutulmaksızın tazmin edilmesinin kanun koyucunun bilinçli bir tercihi olup olmadığı anlaşılamamaktır[796]. Bununla birlikte kanun koyucu 864 (1). maddesinde giderlerin talep edilmesi bakımından bunların gerekli olması şartını aramamıştır. Böylelikle taşıyıcı, Türk Ticaret Kanunun 864 (1). maddesinde sayılan hâllerden kaynaklanan bir nedenle nakdî veya gayrınakdî harcama yapar ise, yaptığı tüm giderleri gönderenden tazmin edebilecektir. Ancak belirtmek gerekir ki, böyle bir durum da Türk Medeni Kanununun 2. maddesindeki dürüstlük kuralı, giderlerin talep edilebilmesi bakımından sınırı teşkil edecektir.

Kanun koyucu giderlerin talep edilebilmesi için, sonucun başarılı olması şartını aramamıştır. Dolayısıyla istenen sonucun elde edilememiş olması önemli değildir[797]. Yapılan giderlere rağmen taşıyıcı eşyayı, kendi malvarlığını yahut üçüncü kişilerin malvarlığını koruyamamış olabilir. Böyle bir durumda dahi taşıyıcının giderleri talep edebilmesi gerekir.

3. İsnat Edilebilirlik

Kusursuz sorumlulukta talep edilecek zararların ve giderlerin Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d) maddesinde yer alan hâllerden kaynaklanması gerekir. Bu çerçevede, gönderenin kusursuz sorumluluğunda zararların ve giderlerin talep konusu bakımından 864. maddedeki hâllerin "*kaynaksal sınırlama*" teşkil ettiğini söylemek mümkündür. Başka bir açıdan ise, Kanunun 864 (1)(a-d) maddesinde yer alan hâller, gönderene başvurabilmek için sebep koşulunu da oluşturmaktadır. "*Hükmün koruma amacı*" ile taşıyıcının zararı ve gideri arasında bir bağın varlığının gönderene yapılacak isnat bakımından aranması lazım gelir.

---

[795] Braun, s. 138; Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 410 HGB, Rn. 11; Koller, *Kommentar,* § 410 HGB, Rn. 16, § 419 HGB Rn. 50.

[796] § 414 HGB'de kanun koyucunun bilinçli bir tercih ile giderleri sınırlandırılmadığını ve sistematik yorum yoluyla tüm giderlerin talep edilebileceğini düzenlendiği yönünde bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 270.

[797] Vekâlet sözleşmeleri bakımından aynı yönde bkz. Yavuz / Acar / Özen, s. 560.

Zarar veya giderin liste şeklinde sayılan gönderenin yükümlülüklerinin ihlâlinden meydana gelip gelmediğinin her defasında araştırılması gerekir[798]. Bu noktada, ihlâl edilen yükümlülüğün, meydana gelen zararı önleyici nitelikte olup olmadığının tespit edilmesi gerekir. Böyle bir isnat bağlantısı, tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında yanlış bilgilendirilme yapılması hâlinde, gerektiği gibi koruma altına alınmadan tehlikeli eşyanın istiflenmesi sebebiyle meydana gelen dökülme neticesinde oluşan zararda kolaylıkla görülebilir. Bu örnekte taşıyıcının uğradığı zararları ve geri kalan eşyanın tehlikeli niteliği nedeniyle almış olduğu önlemler için yaptığı giderleri talep edebilmesi doğaldır. Ancak, taşıyıcının gümrük belgelerinin eksikliği sebebiyle, gümrükten geçebilmek için memurlara vermiş olduğu rüşvet açısından bu bağın olduğunu söylemek mümkün değildir. Keza taşıyıcının gümrük kontrolünden kaçmaya çalışırken bir kaza meydana gelmesinde de aynı husus geçerlidir[799].

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin amacı, zarar verici olaylara karşı genel koruma sağlayamaya yönelik değildir. Aksine, belirli yükümlülük ihlâllerine ve zararlara karşı zarar göreni korumakla ilgilidir. Meydana gelen zararın hükümde düzenlenmiş hâllere girip girmediği, vaka ve hükmün yorumuyla ortaya konulur. İsnat da bu çerçevede gerçekleştirilir. Gönderenin birden fazla yükümlülüğü ihlâl etmesi durumunda, hükmün amacının gerçekleştirilebilmesi açışından her biri ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

B) YARDIMCILARIN FİİL VE İHMALLERİNDEN SORUMLULUK

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kural olarak gönderenin kusursuz sorumluluğunu düzenlediğinden yardımcı kişilerin kusurundan sorumluluğuna ilişkin münferit bir düzenlemenin bulunmasına gerek olmadığı ileri sürülebilir. Fakat hem gönderenin kusursuz sorumluluğunu doğuran sebeplerin 864 (1)(a-d) maddesinde sayılanlar ile sınırlı olması hem de gönderenin tüketici olması hâlinde 864 (1)(a-d) maddesinde sayılan hâllerde de kusurlu sorumluluğu bu gerekçenin yerinde olmadığını gösterir. Her şeyden önce yardımcıların fiil ve ihmâllerinden sorumluluğu düzenlenmiş olan taşıyıcının sorumluluğu da gönderenin sorumluluğunda[800] olduğu gibi, bir "*sebep*

[798] Bellardita, *Der Absender,* s. 273.
[799] Bellardita, *Der Absender,* s. 273-274.
[800] Bkz. yuk. İkinci Bölüm, I, D, 1.

sorumluluğu"dur[801]. Dolayısıyla sorumluluğun niteliği burada bir gerekçe olarak ileri sürülemez. Kaldı ki, gönderenin yardımcıya en fazla ihtiyaç duyduğu hâllerden biri olan yüklemeden doğan zararlarda kusursuz sorumluluğu da söz konusu değildir[802].

Öte yandan kanun koyucu, gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirirken birtakım kişilerden yararlanabileceği hususunu tamamen göz ardı etmemiştir. Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinde yardımcı kişilerin sorumluluğuna ilişkin 887. maddenin kıyasen uygulanacağı hüküm altına alınmıştır. Mezkûr hüküm kıyasen uygulama şeklinde yorumlandığında yalnızca yardımcı kişilerin taşıyıcıya vereceği zararlar dolayısıyla kendilerine karşı açılacak sözleşme dışı sorumluluktan doğan istemlere dayalı davaları düzenler niteliktedir. Dolayısıyla atfen uygulanan bu madde gönderenin bu kişilerin kusurundan dolayı sorumlu olacağına ilişkin bir düzenleme ihtiva etmemektedir. Bununla birlikte, Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinin yollamasıyla kıyasen uygulanacak olan 886. maddede gönderenin 879. maddede belirtilen kişilerin kasten veya pervasızca davranış kusuru[803] sebebiyle sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacağı düzenlenmiştir. Mezkûr hüküm özelinde, gönderenin yardımcı kişilerinin kusuru[804] neticesinde sorumluluğu söz konusu olabilir veya sorumluluğu genişletilebilir. Ancak mezkûr hüküm, taşıyıcının sorumluluğunda olduğu gibi 879. madde kapsamında yardımcıların kusurundan sorumlu tutulmaya ilişkin genel bir düzenleme değildir.

Türk Borçlar Kanununun 66. maddesinde haksız fiil çerçevesinde bir özen sorumluluğu olarak "*adam çalıştıranın sorumluluğu*" ile 116. maddesinde borçların ifa edilmemesi çerçevesinde "*yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk*" hâlleri düzenlenmiştir. Genel hüküm niteliğinde bulunan mezkûr düzenlemelerin gönderenin sorumluluğunda da uygulama alanı bulacağı şüphesizdir. Ancak kanaatimizce, taşıma

---

[801] Taşıyıcının sorumluluğunun "*kurtuluş kanıtı getirilebilen bir sebep sorumluluğu (kusursuz sorumluluk)*" olduğu yönünde bkz. Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 361. Kusursuz sorumluluğa ilişkin aynı yönde bkz. Adıgüzel, *Sorumluluk,* s. 47; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu,* s. 444; Kaya, "CMR – I", s. 325. Taşıyıcının sorumluluğunun "*ispat yükü tersine çevrilmiş (ağırlaştırılmış) bir kusur sorumluluğu*" olduğu yönünde bkz. Akıncı, s. 87; Aydın, A., s. 35; Çim, s. 32.

[802] Bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, I, B, 3.

[803] Bkz. aşa. Dördüncü Bölüm, I, C, 2, b, ii, bb.

[804] Bu kusur TTK m. 886 kapsamında kast veya pervasızca bir davranıştan ibarettir.

işleri bakımından özel hüküm niteliğinde bulunan Türk Ticaret Kanununun 879. maddesinin gönderenin yardımcılarının kusurundan sorumluluğu açısından kıyasen gönderen hakkında uygulanabilir olması gerekir. Böylece gerek haksız fiil gerekse akdî sorumluluk bakımından tek hükümde (TTK m. 879) belirtilen şartların gerçekleşmesi yeterli olacak ve aynı zamanda yardımcı kişilerin kim olduğu da bu kapsamda belirlenebilmiş olacaktır.

C) TAZMİNATIN SINIRLANDIRILMASI BAKIMINDAN

1. Genel Olarak

Borçlar hukukunda zarar verenin sorumluluğu miktar yönünden azami bir tutar ile sınırlandırılmamıştır. Başka bir deyişle, borçlar hukukunda ilke, zarar verenin zararın tamamından sorumlu tutulmasıdır. Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesi borçlar hukukundaki bu ilkeden ayrılarak, gönderenin tazminat sorumluluğunu miktar yönünden belirli bir meblağ ile sınırlamaktadır. Gönderenin sorumluluğu sınırlı şahsî sorumluluk olarak ortaya çıkmaktadır[805]. Mezkûr hükme göre gönderen, gönderinin net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 Özel Çekme Hakkı ile sınırlı olarak tazminat yükümlülüğü altındadır. Belirtmek gerekir ki, sınırlı sorumluluk azami haddi göstermekte olup, taşıyıcının uğramış olduğu zarar bu miktardan daha az ise, gönderen zararın tamamını karşılamakla yükümlüdür. Başka bir ifadeyle, Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesindeki birim zararın orantısal olarak belirlenmesi değil, tazminatın en yüksek sınırının çizilmesidir.

Azami had, sorumluğa ilişkin olup, borcun kendisine ilişkin değildir[806]. Başka bir deyişle, kanun koyucu borcun miktarını belirlememekte, gönderenin taşıyıcıya karşı sorumluluğunu sınırlandırmaktadır. Zira sorumluluk borcun yaptırımı olup[807], sınırlandırmanın konusunu bu yaptırım oluşturmaktadır. Bu nedenle gönderen, sorumlu

---

[805] Eren, s. 87. Taşıyıcının sorumluluğu bakımından sorumluluğun sınırlı şahsi sorumluluk olduğu yönünde bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 585; Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 362; Yavaş, A.: "Kara Yolunda Yapılan Yük Taşımasında Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybına Sebebiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi", YÜHFD 2016, C. 13, S. 2, s. 201.

[806] Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 364; Yavaş, "Kusur Türleri", s. 201.

[807] Eren, s. 83.

olduğu miktardan fazlasını fakat verdiği zarar çerçevesinde borcunun tamamını taşıyıcıya rızası ile öder ise, daha sonra sorumluluğundan fazlasına ilişkin kısımları sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanarak geri isteyemez[808].

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde zikredilen Özel Çekme Hakkı bir para birimi değildir; bir hesaplama birimidir. Bu hesaplama biriminin para birimine çevrilmesi gerekmektedir. Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinin yaptığı yollama ile gönderenin sorumluluğunun hesaplanmasında 882 (4). maddesi kıyasen uygulanacaktır. Türk Ticaret Kanununun 882 (4). maddesine göre, Özel Çekme Hakkı, "*eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir*". Görüldüğü üzere, sorumluluğun azami miktarının Türk Lirası cinsinden belirlenmesi gerekir. Para birimine çeviri Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından belirlenen değere göre yapılır. Tarafların bu konuda bir birim değer belirlemesi mümkün değildir. Öte yandan kanun koyucu hangi tarihte değerin hesaplamada esas alınacağı hususunda alternatif getirmiştir. Sözleşmenin tarafları kendi aralarında bir tarih belirleyebilirler. Ancak kanaatimizce bu tarih taşıma sözleşmesinin kurulmasından önceye ait olamaz. Taraflar bir tarih belirlememiş ise, Kanun gereği hesaplamada dikkate alınacak olan tarih eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği gündür.

Sınırlı sorumluluğun hesabında dikkate alınacak olan "*gönderi*"nin neyi ifade ettiğine Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi hükmünde ve gerekçesinde yer verilmemiştir. Bununla birlikte, taşıyıcının sorumluluğunun sınırını düzenleyen 882. maddenin gerekçesinde bu hususa açıklık getirilmiştir. Gerekçeye göre "*gönderi*" (*Sendung*), taşınmak üzere teslim alınan, taşınıp teslim edilecek eşyanın tamamını ifade etmektedir. Bu çerçevede gönderinin belirlenmesi açısından eşyanın bir ve birkaç münferit parça veya koliden oluşup oluşmadığına bakılmaz[809]. Dolayısıyla, taşıyıcının uğradığı zararın gönderinin hangi münferit parçasından kaynaklandığının önemi yoktur. Zarara sebebiyet veren gönderinin münferit parçası tazminatın hesaplanmasında tek

[808] Yavaş, "Kusur Türleri", s. 201-202.
[809] Bellardita, *Der Absender*, s. 274.

başına dikkate alınmayacak olup, o taşıma açısından tüm parçalar hesaplamada birlikte değerlendirilecektir.

Hesaplamada gönderinin net olmayan ağırlığı (brüt ağırlık, gayri safi ağırlık) esas alınacaktır. Türk Ticaret Kanununun 882. maddesinin gerekçesinde, brüt ağırlığın eşyanın ambalajlı ağırlığı olduğu belirtilmiştir. Doktrinde[810] brüt ağırlığın, eşyanın net ağırlığı ve ambalajına ek olarak, palet ve destek ağırlığını da kapsadığı ifade edilmektedir. Brüt ağırlığın tespiti öncelikle taşıma senedine bakılarak yapılır. Zira Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(i) maddesine göre, gönderinin net olmayan ağırlığı (veya başka bir şekilde beyan edilen miktarı) taşıma senedinin içermesi gereken kayıtlardan biridir. Brüt ağırlık taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve bu denetlemenin sonucu gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanan taşıma senedine geçirilmiş ise, bu yazı, Türk Ticaret Kanununun 858 (3). maddesi çerçevesinde ağırlığın taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil eder. Taşıma senedine brüt ağırlık kaydının geçirilmemiş olması veya eşyanın ağırlıktan başka bir şekilde beyan edilen miktar ile kaydedilmesi hâlinde, brüt ağırlık, her türlü delil ile ispatlanabilir[811].

Taşınma eşyası taşımaları bakımından gönderenin sorumluluğu Türk Ticaret Kanununun 897. maddesinde taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1500 Özel Çekme Hakkı ile sınırlandırılmıştır. Görüldüğü üzere taşınma eşyası taşımalarında genel eşya taşımasından farklı bir hesaplama yöntemi benimsenmiştir. Taşınma eşyası taşıma sözleşmelerinde eşyanın ağırlığı değil, eşyanın kaplayacağı hacim tazminatın hesaplanmasında dikkate alınmaktadır. Hesaplamadaki bu farklılığın sebebine ise gerekçede yer verilmemiştir.

---

[810] Adıgüzel, B.: "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler", MÜHAD 2012, C. 18, S. 2, s. 785; Fremuth / Thume, § 431 HGB, Rn. 6; Hinz, R.: *Frachtvertrag und Frachtführerhaftung (Eine Darstellung von Frachtvertrag und frachtvertraglicher Haftung für Güter- und Verspätungsschäden im System des Allgemeinen Schuldrechts)*, Hamburg 2005, s. 123; Karan, *CMR Şerhi,* s. 585; Kaya, "CMR – II", s. 263.

[811] Karan*, CMR Şerhi,* s. 586.

2. Sınırlandırmanın Konusu

a. Genel Olarak

Alman hukukunda sorumluluğu sınırlandırmanın konusunun sadece zararı mı yoksa ayrıca giderleri de mi kapsayacağı hususu tartışma konusu olmuştur. Bu tartışmanın sebebi Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafındaki tazminat ödeme yükümlülüğünde yalnızca "*zararlar için*"[812] ifadesinin kullanılmış olmasıdır. Oysa mezkûr düzenlemenin ilk kısmında zararla birlikte "*gider*" de gönderenin kusur sorumluluğu çerçevesinde tazminle yükümlü olduğu harcamalar olarak zikredilmiştir. Bir grup müellif[813], sadece zararlar açısından sınırlı sorumluluk ilkesinin uygulama alanı bulacağını savunmaktadır. Diğer bir grup müellif[814] ise, zararların yanı sıra taşıyıcının iradi olarak yapmış olduğu giderlerin de gönderenin sınırlı sorumluluğunun kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürmektedir.

Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinde "*Ancak, gönderenin bu durumlarda sorumlu olduğu tazminat miktarı… ile sınırlıdır*" şeklindeki düzenlemede sınırlandırmanın konusuna değinilmemiştir. Dolayısıyla hükmün hem zararları hem de giderleri kapsadığı ifade edilebilir. Keza, Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesinde yer alan "*Zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışının da etkisi olmuşsa, tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde…*" hükmünde tazminatın hesaplanmasında zarar ve giderin birlikte nazara alınmış olması da bu yorumu haklı kılmaktadır. Ayrıca, mezkûr maddenin birinci fıkrasında giderlerin tazmini de kusursuz sorumluluğa teşmil edilmiş iken, sadece zararların sınırlı sorumlulukta hesaba katılmasına ilişkin bir yorum da, bu açıdan, hakkaniyete uygun olmayacaktır.

---

[812] "*Für Schäden hat der Absender jedoch nur bis zu einem Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten[…] Ersatz zu leisten*" (§ 414 I 2 Hs. 1 HGB).

[813] Bellardita, *Der Absender,* s. 279; Braun, s. 169; Fremuth / Thume, § 408 HGB, Rn. 32; Koller, *Kommentar,* § 414 HGB, Rn. 16; Zapp, s. 338.

[814] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 414 HGB, Rn. 27; Lammich / Pöttinger / Bracker, § 427 HGB, Rn. 517.

b. Ortak Sebep

i. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesinde, zararın ve giderin doğmasında taşıyıcının davranışlarının da etkisinin bulunması hâlinde, gönderenin tazminat yükümlülüğünde ve hesaplanacak tazminatın kapsamında taşıyıcının bu davranışlarının ne derece etkili olduklarının nazara alınacağı düzenlenmiştir[815]. Bu bakımdan taşıyıcının davranışları, tazminat miktarının indirilmesini veya bu etki ciddi boyutlarda ise tazminat yükümlülüğünün ortadan kalkacağını belirler niteliktedir[816]. Böylelikle sebep olunan zararın giderilmesine ilişkin Alman hukukunda zikredilen "*ya hep ya hiç ilkesi*"nden mezkûr hükümle vazgeçilmiş olmaktadır[817].

Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesine benzer bir şekilde Türk Borçlar Kanununun 52 (1). maddesinin haksız fiilde tazminatın indirilmesine ilişkin düzenlemeye yer verilmiştir. Buna göre, "*Zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir*" (TBK m. 52 (1)). Mezkûr hükümde de Türk Ticaret Kanununda olduğu gibi zarar görenin sorumluluğa etkili bir davranışına yer verilmiştir. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin, Türk Borçlar Kanununun 52. maddesi karşısında "*özel hüküm*" (*lex specialis*) olduğunu belirtmek gerekir.

ii. Taşıyıcının Sorumluluğu Etkileyici Davranışları

Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesinde taşıyıcının hangi davranışının sorumluluk üzerinde etkili olacağı açık değildir. Gerekçede hükmün "*ortak (müterafik) sebep veya başka bir deyişle ortak sebebiyet vermeyi düzenlediği*" belirtilmiştir.

---

[815] TTK m. 919 (2)'nin yaptığı yollama ile, TTK m. 864 (3) gönderenin taşıma işleri komisyoncusuna karşı kusursuz olarak sorumlu tutulduğu hâllerde de uygulanır. Dolayısıyla TTK m. 864 (3)'ü taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmeleri bakımından "*... taşıma işleri komisyoncusunun davranışlarının da etkisi olmuşsa*" şeklinde anlamak gerekir.

[816] Bellardita, *Der Absender*, s. 280.

[817] Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 414 HGB, Rn. 30. Alman hukukunda uygun illiyet bağı çerçevesinde "*ya hep ya hiç ilkesi*" ile açıklamalar için bkz. Atamer, s. 58 vd.

Doktrinde[818] de hükmün özü itibari ile genel bir sebebiyet verme hâlini düzenlediği ifade edilmiştir. Ortak etkiden bahsedebilmek için, zarar görenin (taşıyıcının) makul bir insandan beklenen davranışının aksine hareket ederek zararın doğmasında veya artmasında etkili bir davranışının olması gerekir[819].

Kanun koyucu gerekçede taşıyıcının davranışının etkisi şeklindeki ifade tarzının "*ortak sebep*" kavramına karşılık geldiğini ve "*ortak kusur*" (*müterafik kusur*) olarak yorumlanamayacağını vurgulamaktadır. Ancak gerekçede ortak etki ile ortak kusur arasındaki farka ilişkin net bir çerçeve çizilmiş değildir. Doktrinde[820], *zarar görenin sorumluluğa etkili davranışının* kural olarak hukuka aykırılık teşkil etmeyen ve teknik anlamda kusur olarak nitelendirilemeyen bir davranış olduğu ifade edilmektedir[821]. Esasen burada zarara engel olma veya zararı azaltmak üzere zarar görenin (taşıyıcının) üzerinde bulunan gerekli özeni gösterme yükümlülüğünün bir ihlâli söz konusudur[822]. Taşıyıcının davranışı gönderenin kusursuz sorumluluğuna yol açan veya tazminat kapsamını belirleyen bir yapma eylemi olabileceği gibi ihmali bir davranış da olabilir[823]. Örneğin, gönderen taşıyıcının vermiş olduğu yanlış bilgi neticesinde zarara sebebiyet vermişse ya da taşıyıcı koruyucu önlemleri almayı geciktirerek zararın büyümesine yol açmışsa ortak etkinin varlığından söz edilir[824].

---

818 Koller, *Kommentar*, § 414 HGB, Rn. 19.

819 Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 116 vd.

820 Antalya, G.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, İstanbul 2017, s. 461, 464.

821 Borçlar hukuku doktrininde konunun ele alınması *ortak kusur*, *birlikte kusur*, *müterafik kusur*, *zarar görenin kusuru* kavramları çerçevesinde olmaktadır. Kusur kavramına TBK m. 52'de yer verilmediği ve bu kavramın kullanılmasının esasen doktrin ve mahkeme içtihatlarında yerleşik olduğu ifade edilmektedir. Bu hususta bkz. Antalya, *C. II*, s. 461, 464; Eren, s. 788 vd.; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 116 vd. *Kılıçoğlu*, Türk Borçlar Kanununun 52. maddesini çekince koymaksızın kusur kavramının içinde değerlendirmekte ve ele almaktadır. Bkz. Kılıçoğlu, A, s. 417-418.

822 Antalya, *C. II*, s. 461.

823 Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 117.

824 Örnekler için bkz. Bellardita, *Der Absender*, s. 280.
"*Somut olayda, hasarın paletlerin sağlamlaştırılmaması nedeniyle taşıma sırasında yükün kayması sonucu meydana geldiği anlaşıldığına ve davalı taşıyıcının basiretli bir taşıyıcıdan beklenen bir davranışı da bulunmadığı anlaşıldığına göre, meydana gelen hasar nedeniyle müterafik kusurlu olduğu gözetilerek bu çerçeve dahilinde bir hüküm kurulmak gerekirken, yazılı olduğu şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş ve kararın bu nedenle bozulması gerekmiştir*" 11. HD., 22.01.2001, E. 2000/9445, K. 2001/252 (Kazancı).

Taşıyıcının ortak etkisi zararın veya giderin ortaya çıkması bakımından temel etken ise, gönderenin tazminat yükümlülüğünün kalkmasını haklı kılabilir[825]. Bu hâlde tazminat yükümlülüğünün kalkmasından ziyade, esasen fiille zarar arasında uygun nedensellik bağının kesildiği veya bulunmadığı ifade edilmektedir[826]. Başka bir deyişle, sorumluluğun şartları gerçekleşmemiştir[827].

Değinilmesi gereken bir diğer nokta ise, gönderenin sınırsız sorumluluğu hâlinde de ortak etki kuralının uygulanıp uygulanmayacağı hususudur. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi çerçevesinde kasten veya pervasızca bir davranışı ile zarara sebebiyet veren gönderenin vermiş olduğu tüm zarardan sorumlu tutulduğu hâllerde, 864 (3). maddenin uygulanması yoluna gidilecek midir? Doktrinde[828] bu soruya olumlu yanıt verilmektedir. Dolayısıyla, gönderenin sorumluluğunun sınırlı veya sınırsız olması, taşıyıcının davranışının etkisinin dikkate alınması bakımından önem arz etmez. Her iki durumda da taşıyıcı davranışı ile tazminat yükümlülüğünün doğmasında veya kapsamının belirlenmesinde etkili olmuşsa, bu husus hâkim tarafından dikkate alınacaktır.

Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesindeki "*taşıyıcı*" kavramı geniş yorumlanmalı ve sadece sözleşmenin tarafını oluşturan kişi olarak ele alınmamalıdır. Bu çerçevede Türk Ticaret Kanununun 877. maddesinde düzenlenen *taşıtı kiraya veren kişi, onun temsilcileri ve çalışanları* ile 879. maddede zikredilen *taşıyıcının adamları ve yararlandığı kişiler*in davranışları ortak etki ilkesinin uygulama alanı bulacağı kişiler olarak değerlendirilmelidir[829].

iii. Oransal Bölümleme İlkesi

Türk Ticaret Kanununun 864 (3). maddesi, taşıyıcının ortak etkisinin belirlenmesinden sonra, ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde etki

---

825 Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 117.
826 Antalya, *C. II*, s. 466; Eren, s. 788 vd.; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 117.
827 Antalya, *C. II*, s. 466.
828 Deniz Kaner, İ.: "1929 T. Varşova Konvansiyonu'nda Taşıyıcısı'nın Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Ankara 1985, s.194; Ülgen, *Hava Taşıma*, s. 189.
829 Koller, *Kommentar*, § 414 HGB, Rn. 19.

derecesinin dikkate alınmasını düzenler. Ortak etkinin ölçüsünün ne olduğuna haklı olarak mezkûr hükümde değinilmemiştir. Hükmün gerekçesinde de belirtildiği gibi, ortak etkinin tazminatın kapsamının belirlenmesinde nasıl dikkate alınacağı ve bunun düzeyi tamamen hâkimin takdirindedir[830]. Gönderenin ödeyeceği tazminat, taraflar arasında ortak etkinin ölçüsüne göre orantısal olarak bölümlenecek bir hesaplama ile ortaya çıkacak olan değerin, toplam sorumluluk bedelinden çıkarılması şeklinde belirlenecektir. Böylece taşıyıcının ortak etkisi ile "*oransal bölümleme ilkesi*" (*Quotenteilungsprinzip*)[831] çerçevesinde hakkaniyete uygun bir tazminat yükümlülüğü belirlenir.

c. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

i. Genel Olarak

Gönderenin sorumluğunun sınırlı olması mutlak nitelikte değildir. Zira zarara ve giderlere sebebiyet veren kusurun niteliğinin nazara alınmaksızın her hâlde sınırlı sorumluluk ilkesinin geçerliliği hakkaniyete aykırı düşer[832]. Gönderenin kasten zarara sebebiyet vermesi hâlinde dahi sorumluluğunun sınırlı olacağını bilmesi durumunda, yükümlülüklerini yerine getirirken gerekli özeni göstermeyerek ve alması gereken tedbirleri ihmal ederek masraflardan kaçınmasına yol açar[833]. Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinin yaptığı yollama ile 886. madde kapsamında taşıyıcının sınırlı sorumluluğunu kaldıran hâller kıyasen gönderen hakkında da uygulanır. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi, "*Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu*

---

[830] TTK m. 864 gerekçesi.
"*TTK'ya tabi taşımalarda eşyanın ambalajlanması kural olarak gönderene aittir. Taraflar arasındaki taşımanın niteliği ve sözleşme ise ambalajlama ve işaretlemenin niteliğine ilişkin olarak belirgin bir rol oynar. Yetersiz ambalajlama ya da işaretlemenin hem gönderenin hem de taşıyıcının sorumluluk alanında gerçekleşen iş ve işlemlerden kaynaklanması halinde zarar, sebep olma oranına göre paylaşılacaktır. Bu yaklaşım TTK'nin 864/3. hükmüne de uygun olacaktır. Buna göre, zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışlarının da etkisi olmuşsa, tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde, bu davranışların ne ölçüde etkili oldukları da dikkate alınır*". 11. HD., 04.04.2018, E. 2016/9813, K. 2018/2379 (Lexpera).

[831] Bellardita, *Der Absender*, s. 283.

[832] Kender, R. / Çetingil, E. / Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler,* C. 1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş B. 14, İstanbul 2017, s. 224.

[833] Karan, *CMR Şerhi,* s. 733.

Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz" şeklindedir. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesindeki şartların varlığı hâlinde gönderenin sorumluluğu sınırsız olup, taşıyıcının uğramış olduğu tüm zararın gönderen tarafından tazmini gerekir. Gönderenin sınırsız sorumlu olduğunu ileri süren taşıyıcının bu şartların varlığını ispat etmesi lazım gelir[834].

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinin kaynağı olarak hükmün gerekçesinde CMR Konvansiyonunun 29 (1)[835] ve 29 (2)(c. 1). maddesi ile Alman Ticaret Kanununun 435. paragrafı gösterilmiştir. Ancak Alman Ticaret Kanunundan gönderenin sınırlı sorumluluğu ilkesi çıkarılmış olduğundan[836], Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafındaki 435. paragrafa yapılan atıf da kaldırılmıştır. Belirtmek gerekir ki, sorumluluğun sınırlandırılması imkanının ortadan kalkması hukukumuzda ilk kez düzenlenmemektir[837]. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 786 (3). maddesinde de 886. maddeye benzer bir düzenleme bulunmaktaydı[838]. Ancak 6762 sayılı Kanun döneminde gönderenin sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin bir hüküm bulunmamaktaydı. Dolayısıyla taşıyıcıya vermiş olduğu zarardan sınırsız olarak sorumlu olan gönderene 6762 sayılı Kanunun 786 (3). maddesinin kıyasen uygulanması gerektiğine ilişkin bir atıf da mevcut değildi.

ii. Şartları

Gönderenin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybından bahsedebilmek için iki şartın varlığından bahsedilebilir: *1) Gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan hâllerdeki yükümlülüklerini ihlâl etmiş olması (Yükümlülüklerin*

---

834 "*Dava dosyası içindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesindeki dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına, zararın kasti veya pervasızca bir davranış sonucu oluştuğunun davacı tarafından ispat edilememesine göre, davacı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir*" 11. HD., 26.02.2019. E. 2017/4709, K. 2019/1565 (Lexpera).

835 CMR Konvansiyonunun remi tercümesinde 29 (1). maddesinin orijinal İngilizce metnindeki "*damage*" kavramının karşılığı olarak hatalı bir şekilde "*hasar*" kavramının kullanıldığı, tercümenin zıya ve gecikmeyi de kapsayacak şekilde "*zarar*" olarak gerçekleştirilmesi gerektiği yönünde eleştiri için bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 733.

836 Bkz. yuk. İkinci Bölüm, I, G, 1.

837 Adıgüzel, "Yenilikler", s. 786.

838 "*Zarar, taşıyıcının ağır kusuru veya hilesinden doğmuş olduğu takdîrde yukarıki fıkrada anılan hâlde veya bu maddenin birinci fıkrası veyahut 785 inci maddedeki tazminatlar yerine tam tazminat istenebilir*" (6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 786 (3)).

ihlâli); 2) Gönderenin zarara kastı veya pervasızca bir davranışı ile sebebiyet vermiş olması (Kast veya pervasızca davranış kusurunun varlığı). Bu şartların varlığında fiili veya ihmali gerçekleştiren kişinin bizzat gönderenin kendisi olması gerekmez. Gönderenin kendi adamları veya yararlandığı kişilerin davranışları da aynı neticeyi doğurur.

aa. Yükümlülüklerin İhlâli

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi esasen taşıyıcının sorumluluğunun sınırlama hakkını düzenlemesi hasebiyle, taşıyıcının zarara sebebiyet veren bir fiilinin veya ihmalinin bulunmasını yeterli görmüştür. Zira taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu, gönderenin 864 (1). maddesindekinin aksine, 875 (1). maddesinde herhangi bir durum veya hâl ile sınırlandırılmamıştır. Gönderenin sınırlı sorumluluk hâlleri 864. maddede *numerus clausus*[839] şeklinde sayıldığından, sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı da bu hâllere ilişkindir. Mamafih örneğin gönderenin yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün ihlâli neticesinde kusuruyla sebebiyet verdiği zararlardan sorumluluğu zaten sınırsızdır[840]. Aynı şekilde gönderenin emir, talimat ve tasarruf hakkını kullanması neticesinde taşıyıcı bir zarara uğrar ise, gönderenin bu hâlden sorumluluğu da sınırsız olacağından, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin düzenlemeler uygulama alanı bulmayacaktır. Ancak, gönderenin vermiş olduğu emir ve talimatların gereği gibi yerine getirilmemesi Türk Ticaret Kanununun 864. maddesindeki gönderenin kusursuz sorumluluğuna yol açan hâllerden birinin ihlâli şeklinde gerçekleşmiş ise durum farklıdır. Örneğin, gönderenin vermiş olduğu talimatın yerine getirilmesi Türk Ticaret Kanununun 860. maddesi kapsamında refakat belgelerinin taşıyıcıya bırakılmasını zorunlu kılmasına rağmen, gönderen bu yükümlülüğünü ihmal etmiş ise, gönderenin kusursuz sorumluluğundan bahsedilir. Bu ihtimalde gönderen 864 (1). maddede sayılan hâllerdeki yükümlülüklerinden birini ihmal etmiş bulunduğundan, 886. maddenin uygulanması bakımından sınırlı sorumluluk hakkının kaybedilmesinde ilk şart sağlanmış olur.

---

[839] Bu hususta bkz. yuk. Üçüncü Bölüm, I, B, 3.
[840] Bu hususta bkz. Üçüncü Bölüm, I, C, 2.

bb. Kast veya Pervasızca Davranış Kusurunun Varlığı

Doktrinde[841] "*kusur*", hukuk düzeninin kınadığı, hoş göremediği davranış biçimi olarak tanımlanmaktadır. Kusurlu bir davranış daima hukuka aykırı bir davranış olduğundan[842], gönderenin sınırlı sorumluluk hakkının kaybına yol açan davranışının da daima hukuka aykırı nitelik arz ettiğini söylemek mümkündür.

Kusur, Kıta Avrupası hukukunda ve Türk hukukunda "*kast*" ve "*ihmal*" olarak ikiye ayrılır[843]. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinde "*kast*" veya "*pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmal*" şeklinde iki tür hukuka aykırı davranışın düzenlendiği görülmektedir. Kusurun bir türü olarak hükümde düzenlenen kastın Kıta Avrupası hukuku ve Türk hukuku bakımından nitelendirmesinde herhangi beis yoktur. Ancak pervasızca davranış, hukukumuzda bulunmakla birlikte yerleşik bir kavram değildir[844].

aaa. Kast

"*Kast*" (*Vorsatz*), zarar verenin (failin) iradesinin bilerek ve isteyerek hukuka aykırı sonuca yönelmesidir[845]. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi kapsamındaki kast bu anlamı taşımaktadır ve bu hususta herhangi bir duraksamaya yer yoktur. Gönderen, Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d) maddesinde sayılan yükümlülükleri bilerek ve isteyerek ihlâl etmiş ise, sorumluluk sınırlandırmalarından yararlanamayacaktır. Örneğin, gönderenin sahte olduğunu bildiği bir refakat belgesini taşıyıcıya verip, onun polis kontrolü sırasında zaman kaybetmesine sebebiyet vererek diğer gönderenlerin eşyanın varma yerine zamanında ulaşmasını engellemesi hâlinde, gönderenin kastının

---

841 Antalya, *C. II*, s. 21; Deschenaux / Tercier, s. 49; Eren, s. 591; Hatemi / Gökyayla, s. 139; İnan / Yücel, s. 393; Kılıçoğlu, A, s. 413.

842 Antalya, *C. II*, s. 22; Eren, s. 591. Aksi görüş için bkz. İnan / Yücel, s. 393; Sanlı, K. C.: *Haksız Fiil Hukukunun Ekonomik Analizi*, İstanbul 2007, s. 201.

843 Eren, s. 596; Deschenaux / Tercier, s. 52; İnan / Yücel, s. 394; Kılıçoğlu, A, s. 415; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 54.

844 Gençtürk, M.: "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", GÜHFD 2012, C. XVI, S. 4, s. 123.

845 Antalya, *C. II*, s. 28; Deschenaux / Tercier, s. 50; Eren, s. 596; İnan / Yücel, s. 394; Kılıçoğlu, A, s. 415.

mevcudiyetinden bahsedilir[846]. Böyle bir durumda gönderenin sınırlı sorumluluğu Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi ile kaldırılır.

Kastın "*doğrudan kast*" (*dolus directus, direkter Vorsatz*) ve "*dolaylı kast*" (*dolus eventualis, bedingter Vorsatz*) şeklinde iki tipi vardır[847]. Doğrudan kastta, zarar veren, meydana gelen sonucu öngörebilmekte, bu sonucu istemekte ve kabul etmektedir[848]. Dolaylı kastta ise, zarar veren, meydana gelen sonucu istememekle birlikte, onu göze alarak kabul etmektedir[849]. Örneğin, gönderenin eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilgi sahibi olmasına karşın, bu bilgiyi taşıyıcıdan saklaması, taşıma aracının ve ambalajın tehlikeli eşyanın bu niteliğine uygun olmaması sebebiyle zararın meydana geleceğini bilmesi ve bu durumu istemesi hâlinde gönderenin doğrudan kastı söz konusudur. Tehlikeli eşyanın patlaması sonucu aracın şoförünün ölebileceğini düşünerek fakat bu sonucu istemeyerek eşyanın bu niteliği hakkında bilgi vermekten kaçınması hâlinde ise şoförün ölmesine yönelik dolaylı kastının bulunduğu söylenebilir. Doktrinde, doğrudan kast ile dolaylı kastın hukuki sonuç bakımından bir farkının olmaması[850], bu nedenle açıkça düzenlenmemiş olsa bile kast kavramının her iki tipi de karşılayacağı[851], kaldı ki Türk Ticaret Kanununda *kasten* ifadesinden anlaşılması gerekenin sadece doğrudan kast olduğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiş olduğu gerekçeleri ile 886. maddede "*kasten*" kavramının hem doğrudan hem de dolaylı kastı kapsadığı ifade edilmektedir[852]. Ayrıca, kasttan daha hafif kusur olarak tanımlanabilecek olan pervasızca davranış kusurunun kast ile aynı yaptırıma tabi tutulduğu mezkûr hükümde, dolaylı kastın hükmün kapsamı dışında tahayyül edilemeyeceği de ileri sürülmektedir[853].

---

[846] Bellardita, *Der Absender,* s. 284.

[847] Antalya, *C. II*, s. 29; Eren, s. 596; Hatemi / Gökyayla, s. 139; İnan / Yücel, s. 394-395. Kastı; "*istemli kusur*", "*basit hile*" ve "*olası (muhtemel) hile*" olarak üçe ayıran görüş için bkz. Deschenaux / Tercier, s. 52.

[848] Antalya, *C. II*, s. 29; Eren, s. 596; Hatemi / Gökyayla, s. 139; İnan / Yücel, s. 394.

[849] Antalya, *C. II*, s. 30; Eren, s. 596; Hatemi / Gökyayla, s. 139; İnan / Yücel, s. 394.

[850] Antalya, *C. II*, s. 30.

[851] Gençtürk, "Sınırlı Sorumluluk", s. 123.

[852] Gençtürk, "Sınırlı Sorumluluk", s. 123. CMR Konvansiyonu m. 29 çerçevesinde yapılan değerlendirmeler bakımından kastın hem doğrudan hem dolaylı kast olarak anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Yavaş, "Kusur Türleri", s. 207.

[853] Gençtürk, "Sınırlı Sorumluluk", s. 123. *Karan*'ın "*…taşımacılığa ait yeni uluslararası düzenlemelerde, 'kast veya kasta eşdeğer kusur' kavramı yerine, bu kavramı açıklayıcı ve doğrudan kast ile dolaylı kastı kapsayacak tarzda '*zarar bilinerek veya zararın meydana gelme ihtimali bilinmesine rağmen, pervasızca davranış*' ifadesi kullanılmaktadır. Anılan ifade 14.10.1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil*

Belirtmek gerekir ki, gönderenin hatasının bulunduğu durumlar Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinin içerisinde değerlendirilemez. Zira, "*hata*" kasttan farklı olarak gerçeği bilmeme durumu olduğundan, kastı bertaraf eder[854]. Dolayısıyla maddi ve fiili durumlarda hatalı davranan zarar verenin (gönderenin), kastından söz edilemez[855]. Örneğin, gönderenin gerekli olan refakat belgesinin yerine hatalı bir değerlendirme ile yanlış belgeyi taşıyıcıya vermesi hâlinde, bu davranışı kasıt olarak değerlendirilemez. Bu hâlde gönderenin davranışı pervasızca davranış kusuru olarak da nitelendirilemiyor ise, gönderen sorumluluk sınırlamasından yararlanmaya devam eder.

bbb. Pervasızca Davranış Kusuru

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinde ikinci bir kusur tipi olarak "*pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin*" şeklinde ifade edilen "*pervasızca davranış kusuru*"na yer verilmiştir. Bu kusur tipi, esasen Türk sorumluluk hukukunda kusurun derecelendirilmesi sisteminde ve doktrinde yerleşik bir kavram olarak kullanılmadığından, mehaz düzenlemeler ile yürürlükte bulunan düzenlemeler göz önüne alınarak kapsamının belirlenmesi icap eder.

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinin mehazını oluşturan düzenlemelerden CMR Konvansiyonunun 29. maddesinin orijinal Fransızca metninde "*dol*", İngilizce metninde ise "*wilful misconduct*"[856] kavramları kullanılmış olup, Türkçe resmî

Havacılık Kanununun 126. maddesine ve (Yeni) Türk Ticaret Kanununun 886. Maddesine dahi girmiştir… Buna karşılık, 'zararın meydana gelme ihtimali bilinmesine rağmen, pervasızca yapılan davranış'*tan kasıt, yani dolaylı kastı…*" (Karan*, CMR Şerhi,* s. 736-737) şeklindeki yorumundan, müellifin TTK m. 886'da geçen kasten kavramının sadece doğrudan kastı ifade ettiği, hükmün "…*veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin*" ifadesi ile dolaylı kastı kapsayacak şekilde düzenlendiği görüşünde olduğu anlaşılmaktadır. *Aydın*'ın ise, CMR Konvansiyonu kapsamında kast ve kasta eşdeğer kusur kavramının ayrılmasına ilişkin yaptığı "*Şayet kasıttan anlaşılan yalnızca "doğrudan kasıt" olsa idi, bu durumda kasta eşdeğer kusur olarak da yine yalnızca "dolaylı-ihtimali kasıt" dikkate alınacaktı. Oysa her iki kasıt türü de aynı kümede toplanınca, kasta eşdeğer kasıttan anlaşılması gerekenin başka bir kavram olduğu sonucuna varılır*" [Aydın, A., s. 141, dn. 106] şeklindeki yorumdan, kastın doğrudan ve dolaylı türlerinin birlikte kast kavramına dahil olduğunu savunduğu anlaşılmaktadır.

854 Eren, s. 598.

855 Eren, s. 598.

856 Taşıma hukukunda wilful misconduct kavramı ilk kez 1929 tarihli Varşova Konvansiyonun 25. maddesinde kullanılmıştır. Türk Ticaret Kanunu m. 886'nın mehazlarından olan CMR Konvansiyonu m. 29'un kaynağını Varşova Konvansiyonu m. 25 oluşturmaktadır. Bir kusur derecesi olarak wilful misconduct kavramının tarihçesinin ayrıntılı incelemesi ve tercüme çalışması bakımından bkz. Damar,

tercümesinde İngilizce metin dikkate alınarak[857] "*isteyerek kötü hareket*"[858] kavramına yer verilmiştir. "*Dol*", Kıta Avrupası hukukunda kasıt anlamına gelmektedir[859]. Başta *dol* kavramı sadece doğrudan kastı içerdiği görüşü hâkim iken, daha sonraları hem doğrudan hem de dolaylı kastı kapsayacak şekilde anlamlandırılmıştır[860]. Anglo-Sakson hukukunun bir kavramı olan *wilful misconduct* ise, bir başkasına zarar verme kastı olsun ya da olmasın zarar verenin kendi davranışının hukuka aykırılık teşkil ettiği, bunun neticesinde bir zarar meydana gelebileceğini bildiği ve buna rağmen davranışını sürdürdüğü bir kusur derecesidir[861]. *Wilful misconduct* kavramının kusur derecelendirmesinde karşılığının ne olduğuna ilişkin doktrinde ve içtihatlarda bir fikir birliği bulunmamaktadır. Doktrinde *wilful misconduct* kavramının "*ağır kusur ve kasıt*"[862], "*kasta eşit kusur*"[863], "*geniş anlamda kast*"[864] anlamına geldiği ileri sürülürken, Yüksek Mahkeme içtihatlarında "*kasta yakın ağır kusur veya ağır kusur*"[865] nitelendirmesi yapıldığı görülmektedir. Belirtmek gerekir ki, bu tartışmalar CMR Konvansiyonunun düzenlemesine yönelik olup, *wilful misconduct* kavramının Konvansiyonun 29. maddesinin hâkimin hukukuna (*lex fori*) göre uygulanmasında kusur sınıflandırmasına tabi tutulması ile alakalıdır. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesindeki "*pervasızca bir davranış*" kusuru her ne kadar "*willful misconduct*" kavramından yararlanılarak geliştirilmiş olsa da bu kavramla eş anlamlı değildir[866].

D.: "Milletlerarası Taşıma Hukukunda "Wilful Misconduct" - Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi -", MHB 2004, C. 24, S. 1-2, s. 379 vd.

857 Damar, s. 392.

858 Hükmün akademik tercümesinde kusur derecesini ifade etmesi bakımından resmî tercümedeki "*isteyerek kötü hareket*" kavramının yerine "*kast*" kavramının tercih edildiği görülmektedir. Bkz. Karan*, CMR Şerhi,* s. 731.

859 Damar, s. 381; Karan*, CMR Şerhi,* s. 735.

860 Clarke, p. 101.

861 Yavaş, "Kusur Türleri", s. 207.

862 Akıncı, s. 156.

863 Adıgüzel, B.: *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Genişletilmiş B. 2, Ankara 2012, s. 233; Karan*, CMR Şerhi,* s. 734.

864 Karan, H.: "Taşıyanın Sorumluluğunda Sigorta Priminin Rolü", Deniz Hukuku Sempozyumu 24-25 Mart 2011, Adana 2012, s. 200.

865 11. HD., 26.01.1999, E. 1998/5499, K. 1999/136 (HukukTürk).

866 Gençtürk, "Sınırlı Sorumluluk", s. 131.

Öte yandan *wilful misconduct* kavramına kaynaklık eden 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunun 25. maddesi, 1955 tarihli Lahey Protokolü[867] ile değiştirilmiştir. Bu değişiklik ile Varşova Konvansiyonunun Fransızca metninden dol, İngilizce metinden *wilful misconduct* kavramları çıkarılmıştır. Bununla birlikte İngilizce metinde "…*done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result*" şeklinde kaleme alınan ifadenin *wilful misconduct* kavramının açıklaması olduğu genel olarak kabul edilmektedir[868]. Böylelikle, hâkimin *wilful misconduct*ın nitelendirilmesiyle uğraşmasının yerine, zarar verenin davranışının hükümde belirlenen kapsama girip girmediğini saptaması amaçlanmıştır[869]. Fakat bu düzenleme de Kıta Avrupası hukuku bakımından sorunu çözmeye yetmemiştir[870].

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi kaleme alınırken kusurun belirtilmesinde CMR Konvansiyonunun 29. maddesinin değil, Alman Ticaret Kanunun 435. paragrafının dikkate alındığı tespit edilmektedir. Gerçekten de Alman Ticaret Kanununun 435. paragrafındaki "*…vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde,…*" şeklindeki ifade, 886. maddedeki "*kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin*" şeklindeki ifadesinin karşılığı olduğu görülmektedir[871]. Alman hukukunda da pervasızca davranışın nasıl anlamlandırılacağı yönünde farklı görüşler mevcuttur. Bir görüş[872], pervasızca davranışı ağır ihmalden farklı olarak kanun koyucunun iradesi şeklinde kendisine has biçimde yorumlamak gerektiğini ifade etmektedir. Bir diğer görüş[873] ise, pervasızca davranışın ağır ihmalin içerisinde değerlendirilmesi gerektiğini, zararın meydana gelmesi ihtimali bilincinin sadece ağır

---

867 Protokol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929. Türkiye bu protokolü 1977 yılında onaylamış, 1978 tarihinde protokol Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Bkz. 03.12.1977 tarihli ve 16128 sayılı Resmî Gazete.

868 Damar, s. 383 ve dn. 20'de anılan yazarlar.

869 Damar, s. 384.

870 Damar, s. 384.

871 Dahası bu iki düzenlemenin de esasen 1955 Lahey Protokolü ile benzer olduğu anlaşılmaktadır.

872 Ebenroth / Boujong / Joost / Strohn, § 435 HGB, Rn. 7; Fremuth / Thume, § 435 HGB, Rn. 13; Seyffert, W.: *Die Haftung des ausführenden Frachtführers im neuen deutschen Frachtrecht*, Hamburg 2000, s. 127.

873 Koller, § 435 HGB, Rn. 6; Baumbach / Hopt / Kumpan / Merkt / Roth, § 435 HGB Rn. 2; Neumann, H.: "Die unbeschränkte Haftung des Frachtführers nach § 435 HGB", TranspR 2002, Heft 11-12, s. 415.

ihmalin şiddetini arttırdığını ileri sürmektedir. Nihayet diğer bir görüş müellifince[874] ise, pervasızca davranışın "*ağır ihmal*"den[875] küçük farklarla ayrıldığı ve "*bilinçli ihmal*"e[876] yakın bir kavram olduğu ifade edilmektedir. Türk hukukunda ise zararın bilinmesi veya en azından gerçekleşme ihtimali bilinerek pervasızca hareket edilmesi, "*geniş anlamda kast*"[877] olarak değerlendirilmektedir.

Türk Ticaret Kanununun 866. madde gerekçesinde *pervasızca davranış* ile *zararın meydana gelmesi ihtimali bilinciyle hareket*in birlikte yani tek kavram olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu çerçevede yapılacak değerlendirme ile esasen hükümde zikredilen ikinci kusurun *kasta eşdeğer kusur* (kasta eşit kusur) olarak yorumlanabileceği gerekçede belirtilmiştir[878]. Ayrıca Adalet Komisyonunun "*Zamanaşımı*"nı düzenleyen Türk Ticaret Kanununun 855. maddesinde yaptığı değişikliğe ilişkin gerekçesinde "*Maddenin beşinci fıkrası ile 886, 887, 930, 1187 ve 1267 nci maddeler hakkında verilen gerekçede, bu hükümlerde düzenlenen kusur dereceleri bakımından milletlerarası sözleşmelerden alınan aynı içerikteki ifadelerin uyumlaştırıldığı ve tek bir metin üzerinde uzlaşma sağlandığı açıklanmaktadır. Oysa*

---

874 Bellardita, *Der Absender*, s. 285-286.

875 Ağır ihmal, "*Aynı şartlar altında bulunan makul her insanın alması gerekli en basit önlemin alınmamış olmasına*" denir (Eren, s. 602). Ayrıca bkz. Antalya, *C. II*, 36; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 56.

876 Bilinçli ihmal, "*Failin hukuka aykırı bir sonucun meydana gelebileceği ihtimalini öngörmesine rağmen, bunun gerçekleşmeyeceği ümidiyle zararlı sonucu önleyecek tedbirleri almamasına*" denir (Eren, s. 602). Ayrıca bkz. Antalya, *C. II*, 38; Erdoğan, s. 127: Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 56.

877 Karan, "Sorumluluk", s. 200. *Karan*, geniş anlamda kast değerlendirmesini, sigortacının sadece taşıyanın (taşıyıcının) kastı hâlinde sigorta tazminatını ödemekten kurtulması sebebine dayandırmaktadır. Bu yorum sayesinde, taşıyan (taşıyıcı) ağır ihmalinde sınırlı sorumlu kalmaya devam etmekte sigortacı da bu çerçevede tazminat ödeme yükümlülüğünü yerine getirmektedir (Karan, "Sorumluluk", s. 200). Müellifin bu yorumda bulunmasının sebebi TTK m. 1477'teki "*Sigortacı, sigortalının, sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirmesinden doğan zararlardan sorumlu olmaz*" hükmünün, 886. maddedeki "*pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin*" hükmü ile çelişki yaratmasını önlemeye çalışmaktır. Bu yaklaşımın eleştirisi için bkz. Gençtürk, "Sınırlı Sorumluluk", s. 140-141. Pervasızca davranış kusurunun kast içerisinde değerlendirildiği bir durumda 1477. maddenin uygulanmasında duraksamaya yer olmayacaktır. Ancak, kanaatimizce, her ne kadar taşıma işleri ile sigorta arasında sıkı bir bağ olsa da, taşıyıcının (ve gönderenin) sorumluluğunun nitelendirilmesinde sigorta hukukunun kuralları değil, kendi kuralları içerisinde değerlendirme yapmak uygun olur. Bu çerçevede yapılacak değerlendirme neticesinde 886. maddedeki pervasızca davranış kusurunun kast dışında bir kusuru tarif ettiği sonucuna varılır ise, kanaatimizce izlenmesi gereken yol, 1477. maddede sigortacının sorumsuzluğunun 886. maddedeki kusuru kapsayacak şekilde genişletilmesine yönelik yasal değişiklik yapılmasıdır. Örneğin TTK m. 1477'ye "*Her türlü taşıma işlerinde sigortacı, sigortalının, sorumluluk konusu olayı pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle gerçekleştirmesinden doğan zararlardan da sorumlu olmaz*" şeklinde eklenecek bir fıkra ile sorumluluk sınırları arasındaki çelişki giderilebilir.

878 TTK m. 886 gerekçesi.

maddeler incelendiğinde, terim birliğinin tümüyle sağlanmış olmadığı görülmüştür. Bu sebeple, hükümler tek tek ele alınmış, milletlerarası sözleşmelerdeki kaynak hükümler incelenmiş ve terim birliğini sağlamak üzere tek bir cümle kalıbı geliştirilmiştir. Bu amaca uygun olarak, "kast" derecesindeki kusurun dışında bu hükümlerde sıralanan ikinci kusur derecesi için "pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle" ibaresi tercih edilmiştir. Bu ibare, anılan maddelerin tümüne işlenmiştir" denilerek, pervasızca davranışın kastın dışında ayrı bir kusur derecesi olarak düzenlediği vurgulanmıştır. Böylelikle pervasızca davranış kusuru kara yolu ile eşya taşımaları bakımından iç hukukumuzda bir kusur derecesi olarak düzenlenmiştir.

Yukarıda açıklandığı üzere, Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi kasten zarar vermeyi düzenlediğinden, doğrudan ve dolaylı kast bu kavramın kapsamında değerlendirilecektir. O hâlde pervasızca davranış veya kasta eşdeğer kusur ise kast düzeyine varmayan ama ona yakın bir davranış olarak tezahür etmelidir. Özel hukuk uygulamasında fazla uygulama alanı bulunmayan[879] "*bilinçli ihmal*", kanaatimizce bu davranış biçimini yansıtmaktadır. Zira bilinçli ihmal, ağır ihmalin en ağır hali olarak tasavvur edilmektedir[880]. Bilinçli ihmali dolaylı kasttan ayıran temel fark, zarar verenin bilinçli ihmalde meydana gelen sonucu isteme iradesinin olmamasına karşın, dolaylı kastta zarar veren meydana gelen sonucu istemekte ve göze almaktadır[881]. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinde kast kavramı zarar verenin (gönderenin) zarar sonucunu istemesine yönelik iradesini içerdiğinden, "*böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle*" yapılan pervasızca davranışta sonucu isteme iradesi olmamakla birlikte, yapılan davranışın zarar meydana getirme ihtimalinin zarar veren tarafından bilinmesinin düzenlendiği söylenebilir.

Değinilmesi gereken bir diğer nokta, "*zararın meydana gelme ihtimali*" ve bu ihtimale sahip "*bilinç*" ile hareket edilmesidir. Pervasızca davranıştan sorumlu tutulmak için zararın meydana gelme ihtimalinin bulunması ve bu davranışta bulunanın bu ihtimalin bilincine sahip olması şarttır. Burada "*pervasızca davranış*" ve "*zararın*

[879] Eren, s. 602; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 57.
[880] Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 56.
[881] Deschenaux / Tercier, s. 53; Erdoğan, s. 127: Eren, s. 602.

meydana gelme ihtimali" objektif bir temele sahip iken "*bilinç*" subjektif bir unsur olarak ortaya çıkacaktır[882]. Zarar verenin (gönderenin) pervasızca davranışı sonucunda zararın meydana gelme ihtimalinin hasıl olması gerekir. "*İhtimal*" (*Wahrscheinlichkeit*), zararın meydana gelmesinin "*büyük (önemli ölçüde) olasılığa*" (*überwiegenden Möglichkeit*) bağlı olduğu durumu ifade eder[883]. Bu çerçevede zarar verenin (gönderenin) ihtimalin büyüklüğünü nasıl algıladığı önemli değildir. Diğer yandan ihtimalin bilincinde olup olmama ise tamamen zarar verenin iç dünyasıyla ilgili bir durum olduğundan, subjektif olarak kişinin gerçekten bu bilince sahip olduğunun ortaya konulması gerekir. Ancak bu, araştırılması ve ispatı oldukça güç bir durumdur. Alman hukukunda pervasızca davranışı ile hareket eden kişinin zarar verme olasılığının yüksek olduğuna dair bir "*bilgiye*" *(idraka)* sahip olması[884] subjektif unsur yönünden değerlendirmede dikkate alındığı ve bu kişinin iç dünyasına ait bilgiye (idraka) sahip olma durumunun zararın meydana gelmesine ilişkin diğer şartlar da nazara alındığında kişide bulunduğunun varsayılması gerektiği ifade edilmektedir[885]. Bu bakımdan gönderen (zarar veren) zararın meydana gelmesi ihtimali bilincine sahip olmadığını ve böyle bir bilinç ile hareket etmediğini ispat etmek durumundadır.

iii. Kast veya Pervasızca Davranış Kusurunun Hukuki Niteliği ve Sonuçları

aa. Hukukî Niteliği

Gerek kast gerekse pervasızca davranışın bir kusuru ifade ettiğine yukarıda değindik. Kusursuz sorumluluk hâllerinin ortaya çıkması bakımından kusur unsuru önem taşımaz[886]. Kusursuz sorumluluğun bulunduğu hâllerde zarar verenin ayrıca kusuru da söz konusu ve bu kusur tazminatın doğumunda veya artmasında etkili ise, bu kusura "*ek kusur*" (*munzam kusur*) denir[887]. Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi çerçevesinde gönderen kusurun varlığından bağımsız olarak sorumlu tutulduğundan, 886. madde

[882] Pervasızca davranışı (*Leichtfertigkeit*) objektif unsur, bilince sahip olmayı (*Bewusstsein*) subjektif unsur olarak ele alan görüş için bkz. Neumann, s. 416.
[883] Neumann, s. 416.
[884] OLG Stuttgart, Urt. v. 20.9.2006- Az. 3 U 115/06 (Bellardita, *Der Absender*, s. 288, dn. 221).
[885] BGH, Urt. v. 25.03.2004 - Az. I ZR 205/01 (Bellardita, *Der Absender*, s. 288, dn. 222).
[886] Antalya, *C. II*, s. 234; Nomer, s. 170.
[887] Antalya, *C. II*, s. 234; Deschenaux / Tercier, s. 49; Nomer, s. 170; Yücel, s. 183.

kapsamında zikredilen gönderenin kast veya pervasızca davranış kusuru bir ek kusur niteliğindedir.

bb. Sonuçları

aaa. Sorumluluk Sınırlandırmalarının Düşmesi Yönünden

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinde belirtilen şartların varlığı hâlinde, gönderen 864 (1)(a-d) uyarınca kendisi tarafından ihlâl edilen yükümlülüklerde taşıyıcıya karşı vermiş olduğu tüm zararlardan sınırlandırma olmaksızın sorumlu olacaktır. Taşıyıcının aksine gönderenin sorumluluktan kurtulma hâlleri Kanunda özel olarak düzenlenmemiş olduğundan, gönderen ancak genel sebeplerin varlığı hâlinde sorumluluktan kurtulabilir[888]. Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi yalnızca Taşıma İşleri Kitabının İkinci Kısmında düzenlenen sorumluluktan kurtuluş hâllerine atıf yapmış olduğundan ("…*bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden… yararlanamaz*") gönderenin genel sorumluluktan kurtuluş hâllerine dayanabileceği düşünülebilir. Ancak, gönderenin kasten veya pervasızca davranışı sebebiyle 864. maddedeki yükümlülüklerini ihlâl etmesi hâlinde mücbir sebep, zarar görenin hukuka aykırı davranışı ve üçüncü kişinin ağır kusurunun varlığına dayanarak sorumluluktan kurtulması söz konusu değildir. Zira ek kusur, "*sorumlu kişinin mücbir sebep, zarar görenin ya da üçüncü kişinin ağır kusuru gibi illiyet bağını kesen sebeplerden birinin varlığını ileri sürerek sorumluluktan kurtulmasını*" engeller[889]. Bununla birlikte, ek kusurun sorumluluğu ağırlaştırıcı etkisi, gönderenin meydana gelen zararın üstünde bir tazminat ödeyeceği anlamına gelmez[890].

---

[888] Bkz. İkinci Bölüm, I, H.

[889] Antalya, *C. II*, s. 234. Karayolları Trafik Kanununun 86. maddesinde bu hususa açık bir şekilde yer verilmiştir. "*İşletenin veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin, sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğun azaltılması*" başlıklı mezkûr hüküm, "*İşleten veya araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibi, kendi*sinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mücbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur*" şeklindedir. Buna göre, zarar verenin sorumluluktan kurtulması için tek başına nedensellik bağının kesilmesi yeterli olmayıp, aynı zamanda olumsuz şart olarak da zarar veren kişinin kusurunun (ek kusurun) bulunmaması gerekir. Bkz. Yücel, s. 183.

[890] Yücel, s. 183.

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi sorumluluğu sınırlama hakkının kaybını "*…bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâlleri… ve sorumluluk sınırlamaları…*" şeklinde daraltmıştır. Böylelikle, sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı Türk Ticaret Kanununun 856 ile 893. maddeleri arasında düzenlenen hâllere hasredildiği söylenebilir. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyıcı ile gönderen arasında sorumluluk miktarı ve sorumluluktan kurtulmaya ilişkin yapılmış sözleşme hükümleri de 886. madde kapsamında değerlendirilmelidir[891]. Taşınma eşyası taşımaları bakımından gönderenin kusursuz sorumluluğuna ilişkin Türk Ticaret Kanununun 897. maddesinin 864. maddeye yaptığı yollama sebebiyle, açıklanan hususlar taşınma eşyası taşıma sözleşmesinde de geçerlidir.

Tüketici sıfatını haiz gönderen[892] Türk Ticaret Kanununun 864 (4). maddesine göre, ancak kusurunun bulunması durumda taşıyıcıya karşı sorumlu olur. Bu hâlde de gönderenin sorumluluğu sınırlıdır. Ancak, tüketici gönderenin kusuru kasten veya pervasızca davranış niteliğinde ise, onun açısından da sorumluluk sınırlamasının kalkması söz konusu olacağı kanaatindeyiz.

bbb. Ortak Etki Yönünden

Gönderenin Türk Ticaret Kanununun 886. maddesindeki kusuru sebebiyle artık 864 (3). maddedeki ortak etkiye dayanarak tazminat yükümlülüğü ile ödenecek tazimatın kapsamının belirlenmesinde taşıyıcının davranışının dikkate alınmasını isteme imkânı ortadan kalkar. Bu sonuca Kanunun 886. maddesinin, 856-893. maddelerinin uygulanmasında dikkate alınmasına ilişkin hükmünden ulaşılmaktadır[893]. Ancak belirtmek gerekir ki, genel hükümler çerçevesinde gönderenin ortak etkiye ilişkin kurallara dayanması yönünden bir engel yoktur[894]. Dolayasıyla, gönderenin davranışının aynı zamanda haksız fiil teşkil ettiği durumlarda, Türk Borçlar Kanununun 52 (1). maddesine göre, zarar gören taşıyıcı "*zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu*

[891] Bellardita, *Der Absender,* s. 289.
[892] Tüketici gönderen kavramı hakkında bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2, b.
[893] Bellardita, *Der Absender,* s. 289.
[894] Koller, *Kommentar,* § 435 HGB, Rn. 19a; Ramming, s. 472.

ağırlaştırmış" ise, gönderen hâkimden tazminatın miktarının indirilmesini veya kaldırılmasını talep edebilir.

d. Sorumluluğu Kaldıran veya Hafifleten Anlaşmalar

Taşıma sözleşmelerinin tarafları, kural olarak, yan yükümlülükler konusunda serbestçe tasarruf edebilirler. Akit tarafların iradelerinin sınırını kanunun emredici hükümleri oluşturur. Alman Ticaret Kanununda tarafların sözleşme ile aksini kararlaştırabileceği sorumluluk hükümleri istisnaları ile birlikte 435. paragrafta özel olarak belirtilmiştir[895]. Buna göre, kural olarak, sözleşmenin tarafları Alman Ticaret Kanununun 413 II, 414, 418 VI, 422 III, 425 ile 438, 445 III ve 446 II. paragraflarındaki hükümlerin aksinin akit taraflarca kararlaştırılabileceği 435. paragrafta hüküm altına alınmıştır. Türk Ticaret Kanununun 854. maddesi ise genel bir sorumluluğun kaldırılma veya hafifletilmesi yasağı getirmiştir. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanununun 854. maddesi kapsamına girmeyen ve emredici bir hükmü ihlâl etmeyen hükümler üzerinde tarafların serbestçe anlaşmaları mümkündür.

Türk Ticaret Kanununun 854. maddesi "*Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır*" şeklindedir. Hüküm taşıyıcı, taşıma işleri komisyoncusu ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerin sorumluluklarının kaldırılması veya hafifletilmesine yönelik tek taraflı bir düzenleme getirmektedir. Dolayısıyla sözleşmenin diğer tarafını oluşturan gönderenin Kanun tarafından öngörülmüş sorumluğunun taraflarca önceden kaldırılması veya hafifletilmesi konusunda bir yasak getirilmemiştir. Bu nedenle taşıyıcı ve gönderenin aralarında yapacakları bir anlaşma ile gönderenin sorumluluklarını Kanunun öngördüğü miktardan daha fazla sınırlandırmaları veya tamamen ortadan kaldırmaları mümkündür. Yine taraflar Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d) maddesinde gösterilmeyen hâllerden de gönderenin sorumluluğunun sınırlı

[895] Bellardita, *Der Absender*, s. 293.

olacağını kararlaştırabilecekleri gibi, 864. maddedeki sorumluğun kusur sorumluluğu olması yönünde iradelerini açıklayabilirler.

Gönderen lehine yapılacak sorumluluğu hafifletmeye veya kaldırmaya ait sözleşme hükümleri geçerli olacaktır. Ancak, Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi kapsamında gönderenin kasten veya pervasızca bir davranışı ile sebebiyet verdiği zarar bakımından sözleşmedeki sorumluluğun kaldırılmasına veya hafifletilmesine ilişkin hükümlere dayanması mümkün değildir[896]. Zira, esasen taşıyıcı yönünden sorumluluğu sınırlama hakkının kaybını düzenleyen Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinde sadece Kanunda öngörülen[897] sorumluluktan kurtulma hâlleri ve sorumluluk sınırlamalarından bahsedip sözleşme ile düzenlenmiş olanlardan bahsetmemiş olmasının sebebi, 854. madde çerçevesinde zaten sözleşme ile düzenlenmiş sorumsuzluk kayıtlarının geçersiz olmasıdır. Gönderen bakımından böyle bir durum söz konusu olmadığından 886. maddenin sorumluluğu sınırlama hakkının kaybını Kanunda ve sözleşmede öngörülen sorumluluktan kurtulma hâlleri ve sorumluluk sınırlamaları olarak uygulamak gerekir.

D) SEBEPLERİN YARIŞMASI

Bir kişinin davranışı sonucunda meydana gelen zarardan sorumluluğu birden fazla sebebe dayandırılabilir. Bu durum doktrinde "*sorumluluk sebeplerinin yarışması*"[898] veya "*talepler arası yarışma*" şeklinde adlandırılmaktadır[899]. Bu çerçevede bir davranış hem borca aykırılık hem de haksız fiil teşkil edebilir veya hem kusursuz sorumluluk hem de kusur sorumluluğuna yol açabilir. Birden fazla hukuk kuralı, sorumluluğun dayanağı

---

[896] Benzer şekilde bkz. Bellardita, *Der Absender,* s. 289.

[897] "*…bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından…*" (TTK m. 886).

[898] Sorumluluk sebeplerinin çokluğu iki şekilde tezahür edebilir. Birincisi bu başlık altında incelenecek olan bir kişinin sorumluluğunun birden fazla sebebe dayandığı durumlardır. Bu hâlde davranışın sorumlusu olarak yalnız bir kişi bulunmakta fakat bu kişinin sorumluluğu birden fazla sebebe dayanmaktadır. Bu ilişkiye TBK m. 60 uygulanır. İkinci ise, birden çok kişinin birlikte zarara sebebiyet vermeleri durumda veya aynı zarardan çeşitli sebeplerden sorumlu oldukları durumlardır. Bu ikinci hâlde, müteselsil sorumluluk söz konusudur ve özel hüküm bulunmayan hâllerde TBK m. 61 ve 62 uygulama alanı bulur. Sorumluluk sebeplerinin çokluğu ve birbiriyle ilişkisi hakkında doktrindeki sınıflandırmalar için bkz. Tosun, Ç.: *Haksız Fiilden ve Sözleşmeden Doğan Sorumluluk Çerçevesinde Sebeplerin Yarışması (TBK m. 60)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, s. 51 vd.

[899] Antalya, *C. II*, s. 533; Deschenaux / Tercier, s. 214; Eren, s. 1162; Hatemi / Gökyayla, s. 268; Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 478; Tosun, s. 55.

niteliğinde olduğundan, bu norm sayısı kadar hak sahibinin tazminat talep hakkı mevcuttur. Ancak, hak sahibi tüm tazminat taleplerini aynı anda ileri sürememektedir. Zira tazmin konusu zararın tek oluşu, dayanılan hukuk kuralı altında hak sahibinin taleplerinin birleşmesi neticesini doğurur[900]. Bu nedenle burada esasen "*sebeplerin yarışması*" değil, "*sorumlulukların birleşmesi*"[901] meselesi söz konusudur. Örneğin gönderenin tehlikeli eşyanın niteliği hakkında bildirimde bulunmaması neticesinde taşıyıcının aracında meydana gelen zarardan sorumluluk hem borca aykırılıktan hem de haksız fiilden kaynaklanır. Aynı zamanda burada kusursuz sorumluluğu doğuran bir hâl mevcuttur. Belirtmek gerekir ki, sorumluluk sebeplerinin çokluğu zarar verenin her bir zararı tazmin etmesiyle zarar görenin birden fazla kez tazmin hakkına kavuşması anlamına gelmez[902]. Bir başka deyişle, zarar verenin tazmin yükümlülüğünün üst sınırını yine zararın miktarı oluşturur ve hem haksız fiile hem borca aykırılığa ayrı ayrı dayanarak farklı tazminat talep edilemez[903].

Doktrinde sorumluluk sebeplerinin yarışmasını kabul etmeyen yazarlardan bir kısmı[904] borca aykırılık hâlinin bulunduğu durumlarda, buna ilişkin kuralların özel nitelikte olması sebebiyle genel nitelikte düzenleme kabul ettikleri haksız fiil esaslarına gidilemeyeceğini savunmaktadır. Diğer bir kısım yazar[905] ise, haksız fiilin esaslarının borca aykırılığa üstün tutulması gerektiğini dile getirerek, haksız fiilin borca aykırılığa başvurulmasını engelleyeceğini ileri sürmüşlerdir. Çoğunluk yazarlar[906] tarafından ise

---

900 Karan, *Liability*, s. 100.

901 Konunun "*Sorumlulukların Birleşmesi*" başlığı altında ele alınmasına ilişkin bkz. Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 351. Konuyu düzenleyen TBK m. 60'ın başlığının "*Sebeplerin Yarışması*" olması hasebiyle kanunun terminolojisi çalışmada konu başlığı olarak esas alınmıştır. Deniz taşımalarına ilişkin taşıyıcının sorumluluğu bakımından TTK m. 1183'ün kenar başlığı "*Sebeplerin Birleşmesi*" şeklinde düzenlenmiştir.

902 Antalya, *C. II*, s. 534; Buz, V.: "Aynı Şahsın Farklı Hukuki Sebeplerle Sorumluluğu: TBK. m. 60 Üzerine Düşünceler", BATİDER 2013, C. XXI, S. 2, s. 28; Deschenaux / Tercier, s. 214; İnan / Yücel, s. 445; Karan, "Hukuki Mahiyet", s. 351; Oğuzman / Öz, C. 2, s. 478; Tosun, s. 55-56.

903 Antalya, *C. II*, s. 534; İnan / Yücel, s. 445.

904 Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 478, dn. 459'da anılan yazarlar.

905 Oğuzman / Öz, *C. 2*, s. 478, dn. 460'ta anılan yazarlar.

906 Antalya, *C. II*, s. 533; Deschenaux / Tercier, s. 214; Eren, s. 1162; Gürsoy, K. T.: "Haksız Eylem (Fiil)den Doğan Talep Hakkı ve Bu Hakkın Diğer Talep Hakları ile Yarışması (Dava Haklarının Telahuku)", AÜHFD 1974, S. 1-4, s. 171 vd.; Hatemi / Gökyayla, s. 270; İnan / Yücel, s. 445; Oğuzman / Öz, C. 2, s. 478; Tandoğan, *Mesuliyet*, s. 536-537. *Deschenaux / Tercier*, ilke olarak sorumlulukların yarışmasını kabul etmekle birlikte, telahukun özel kanun ile getirilmiş sorumluluk hâllerinde uygulanmayacağını savunmaktadırlar (Deschenaux / Tercier, s. 215-216). Benzer şekilde bir yaklaşım için bkz. İnan / Yücel, s. 446.

birden fazla sorumluluk sebebinin şartları mevcut ise, bu sorumluluk sebeplerinin birbiri ile yarışacağı görüşündedir.

Bir kişinin sorumluluğunun birden fazla sebebe dayandırılması şeklindeki sorumluluk sebeplerinin yarışıp yarışmayacağına ilişkin özel hukuk alanında daha önce iç hukuk bakımından bir düzenleme bulunmamaktaydı. Türk Borçlar Kanununun 60. maddesinde bu husus İsviçre'de hazırlanan fakat kadük kalan "*Sorumluluk Hukukunun Revizyonu ve Yeknesak Hale Getirilmesine İlişkin Ön Tasarı*" çalışmasından bir takım değişiklikler ile alınmıştır[907].

"*Sebeplerin yarışması*" başlıklı Türk Borçlar Kanununun 60. maddesine göre, "*Bir kişinin sorumluluğu, birden çok sebebe dayandırılabiliyorsa hâkim, zarar gören aksini istemiş olmadıkça veya kanunda aksi öngörülmedikçe, zarar görene en iyi giderim imkânı sağlayan sorumluluk sebebine göre karar verir*". Madde gerekçesinde[908], hükmün getiriliş amacının doktrin ve uygulamadaki çağdaş gelişmelerin nazara alınması olarak belirtilmiştir. Doktrinde[909] ifade edildiği üzere "*bu hüküm, birden fazla sorumluluk sebebinin şartlarının gerçekleştiği ve söz konusu sorumluluk sebeplerinden birinin yan hükümlerinde tazmini talep edilebilecek zarar türlerine sınırlama getirildiği veya tazminat talebinin daha ağır koşullara bağlandığı durumlarda uygulama alanı bulabilecektir*".

Türk Borçlar Kanununun 60. maddesinin "*hâkimin taleple bağlı olması ilkesi*"ni düzenleyen Hukuk Muhakemeleri Kanununun 26 (1). maddesine bir istisna getirmediği, hâkimin talep sonucu ile bağlı olmaya devam ettiği doktrinde[910] ifade edilmektedir. Düzenleme Hukuk Muhakemeleri Kanununun 33. maddesi kapsamında "*hâkimin hukuk kuralını re'sen uygulaması ilkesi*"nin bir yansıması olarak yorumlanmaktadır[911]. Bu

---

907 Hükmün getiriliş biçimi ve düzenleme tarzı hakkında ayrıntılı inceleme ve eleştiriler için bkz. Buz, s. 20.

908 "*Maddede, öğreti ve uygulamadaki çağdaş gelişmeler göz önünde tutularak, bir kişinin sorumluluğunun birden çok hukukî sebebe dayandırılabilmesi durumunda, hâkimin, kanunda aksine bir hüküm yoksa, zarar görene en iyi giderim olanağı sağlayan sorumluluk sebebine göre karar vermesi öngörülmektedir*" (TBK m. 60 gerekçesi).

909 Buz, s. 47. Aynı yönde bkz. İnan / Yücel, s. 446.

910 Buz, s. 51; Ercan Özler, M.: *Medeni Usul Hukuku'nda Dava Konusu*, İstanbul 2019, s. 356; Hatemi / Gökyayla, s. 280.

911 Antalya, *C. II*, s. 534; Buz, s. 51; Ercan Özler, 355-356; Hatemi / Gökyayla, s. 280.

çerçevede yapılacak değerlendirmede hâkim, zarar görenin ortaya koyduğu vakıaları incelediğinde birden fazla sebebe dayanarak zarar verenin sorumluluğuna gidilebilmesinin şartlarının gerçekleştiği hâllerde, zarar görenin talebiyle bağlı kalmak üzere, zamanaşımı, ispat yükü, sorumsuzluk anlaşmasının geçersizliği gibi konulardan hangisi onun lehine ise, bu sebebin uygulanmasına karar verir[912].

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde düzenlenen gönderenin kusursuz sorumluluk hâlleri aynı zamanda genel hükümler çerçevesinde borca aykırılık ve haksız fiil teşkil edebileceği gibi özel bir sorumluluk hükmünün ihlâline de dayanabilir. Bu durumda zarar gören taşıyıcı özel olarak belirli bir sorumluluk sebebine dayanmamış ise veya kanunda bu hususta aksine bir hüküm bulunmadıkça, hâkim taşıyıcı açısından en iyi görünen sebebi esas alarak karar verir. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının dayanacağı veya hâkimin re'sen uygulayacağı sebep sözleşme dışı olsa dahi gönderen sınırlı sorumlu kalmaya devam eder. Zira, Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinin yapmış olduğu yollama ile kıyasen uygulama alanı bulan 885. madde[913], sözleşme dışı istemler için de sorumluluktan kurtuluş hâlleri ve sınırlamaların geçerli olduğunu düzenlemektedir.

Doktrinde[914] ek kusurun varlığı hâlinde sorumluluk sebeplerinin yarışmasına başvurulamayacağı ifade edilmiştir. Ek kusur[915], objektif sorumluluk sistemini kısmen değiştiren[916] bir husus olmakla birlikte, ek kusurun sorumluluk sebebine etki eden bir özelliği bulunmamaktadır. Ek kusurun etkisi, sorumluluğun ağırlaştırılmasına yöneliktir.

---

912 Hatemi / Gökyayla, s. 280. "*Mahkeme tarafın talep sonucu ile bağlı ise de, kanun hükmü ile bağlı olmadığından bunu bulup vakıa, talep sonucu ilişkisinden olaya en uygun olanını uygulayacaktır. Yani davacının dayanmadığı ancak mahkemenin kendince uygulamakla yükümlü olduğu kanun hükmü gereği, davalı, davacının talebinden daha fazlasına mahkum edilebilse de, mahkeme davacının talebiyle bağlı olduğundan bundan fazlasına karar veremeyecektir (HMK m. 26, 1)*" (Ercan Özler, 355-356).

913 TTK m. 885 şu şekildedir: "*(1) Bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtuluş hâlleri ve sınırlamaları, gönderen veya gönderilenin, zıya, hasar veya gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltebileceği, sözleşme dışı istemleri için de geçerlidir.*
(2) Taşıyıcı, eşyanın zıyaından veya hasarından dolayı, üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerine karşı, sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sınırlamalara dayanabilir. Ancak, bunlar;
a) Üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa,
b) Eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa,
ileri sürülemez."

914 Deschenaux / Tercier, s. 216.

915 Ek kusur kavramı ve sonuçları için bkz. yuk. Dördüncü Bölüm, I, C, 2, b, iii, aa vd.

916 Deschenaux / Tercier, s. 216.

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesi kapsamında gönderenin kastı veya pervasızca davranışı nedeniyle ek kusurunun bulunduğu durumlarda da sorumluluk sebebi 864. maddedeki özel hâllere dayanmaktadır; fakat sorumluluk sınırı zarar miktarına kadar genişlemektedir. Bu çerçevede gönderenin sorumluluğu birden fazla sebebe dayandırılabiliyor ise, ek kusuru olsa dahi, hâkim taşıyıcı lehine uygun olan sebebe dayanarak hüküm kurabilecektir.

II. SORUMLULUK DAVASI

A) DAVANIN TARAFLARI

1. Davacı

Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde gönderenin sorumluluğunun taşıyıcıya karşı olduğu düzenlenmiştir. Dolayısıyla 864. madde kapsamında ihlâl edilen yükümlülükler açısından gönderene karşı zararın tazminini talep etme hakkı taşıyıcıya aittir. Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde zikredilen taşıyıcı, akdî taşıyıcıdır[917]. Bu çerçevede, gönderene karşı Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamında açılacak sorumluluk davasında davacı sıfatını (asıl, akdî) taşıyıcı haizdir.

Taşıma sözleşmesinin alt taşıyıcı tarafından yerine getirildiği durumda, fiili taşıyıcının Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesi çerçevesinde asıl gönderene[918] başvurması mümkün değildir. Zira, asıl gönderenin fiili taşıyıcıya karşı sözleşmeden doğan bir yükümlülük ihlâli söz konusu değildir. Keza, Türk Ticaret Kanununun "*fiili taşıyıcı*" başlıklı 888. maddesinde filli taşıyıcının sorumluluğu ele alınmış olmakla birlikte, haklı olarak asıl gönderen veya gönderilene karşı tazminat hakkı düzenlenmemiştir. Bununla birlikte fiili taşıyıcının alt taşıma sözleşmesine dayanarak alt gönderene (asıl (akdî) taşıyıcıya) karşı, Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamında talepte bulunması mümkündür. Zira bu durumda, fiili taşıyıcı alt taşıma sözleşmesinin akdî taşıyıcısı konumunda olup, alt gönderenin kusursuz sorumluluğuna gidebilir. Bu olasılıkta, fiili taşıyıcı sorumluluk davasının davacısı sıfatını kazanır.

---

[917] Taşıyıcı kavramı konusunda açıklamalar için bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, B.
[918] Asıl gönderen ve alt gönderen kavramları hakkında bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2, b.

Sorumluluk davasının Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin dışındaki hâllere dayandırıldığı veya 864. maddedeki hâllere gönderenin kusuru[919] ile gidildiği durumlarda davacı sıfatını kazanabilecek kişiler penceresi genişlemektedir. Burada davacı sıfatını belirlerken gönderenin sorumluluğunun türü önem taşımaktadır. Gönderen borca aykırılık sebebine dayanılarak sorumlu tutulmak isteniyor ise, yine sadece akdî taşıyıcı davacı sıfatını kazanacaktır. Başka bir deyişle gönderenin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülerinin ihlâlinde akdî sorumluluğu söz konusu olduğundan, ona karşı dava yoluyla tazminat talebinde bulunabilecek olan kişi akdî taşıyıcıdır. Örneğin, gönderenin eşyayı yükleme yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmemesi hâlinde, borca aykırılık sebebiyle davacı sıfatı sadece akdî taşıyıcıya aittir. Bununla birlikte, gönderenin akit dışı sorumluluğuna dayanılması hâlinde akdî taşıyıcının yanı sıra, üçüncü kişiler de davacı sıfatını haiz olabilirler. Üçüncü kişi Türk Ticaret Kanununun 879. maddesinde belirtilen "*taşıyıcının kendi adamları*" ve "*taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler*" olabileceği gibi, taşıyıcı ile bir bağı bulunmayan kişiler de olabilir. Örneğin, tehlikeli eşya gönderen kişinin eşyasının patlaması sonucu taşıyıcının şoförünün yaralandığı durumda şoför, gönderene karşı Türk Borçlar Kanununun 49. maddesi vd. hükümleri çerçevesinde tazminat talebinde bulunabilecektir. Trafikte gerçekleşen patlama neticesinde yoldan geçmekte olan bir kişinin yaralanmasında da aynı husus geçerlidir. Mamafih, bu kişilerin her birinin davacı sıfatını haiz olmaları bakımından göndereni sorumlu tuttukları sebebin şartlarının ayrı ayrı kendi şahıslarında gerçekleşip gerçekleşmediğinin araştırılması gerekir.

Zarar görenin ağır bedensel zararı veya ölüm hâlinde Türk Borçlar Kanununun 56 (2). maddesine göre, zarar görenin veya ölenin yakınlarının manevî tazminat talep hakkı bulunmaktadır. Dolayısıyla zarar görenin veya ölenin yakını olan kişilerin açacağı manevî tazminata dayalı sorumluluk davasında, bu kişiler davacı sıfatını haiz olabilirler. Davacıların bu sıfatı kazanması mirasçılık yoluyla olmayıp, Türk Borçlar Kanununun 56

[919] Gönderenin TTK m. 864'teki hâllerden kusursuz sorumlu tutulması taşıyıcıya karşıdır. Bu durum, gönderenin taşıyıcı dışındaki üçüncü kişilere karşı 864. maddede sayılan hâllerde kusuruyla sorumlu olmasını veya mevzuattaki diğer kusursuz sorumluluk hâlleri (örneğin adam çalıştıranın sorumluluğu) ile sorumlu tutulmasını engellemez. Anlatılmak istenen husus, yükümlülüğün ihlâli değil, sayılan hâllerin gerçekleşmesi sebebiyle üçüncü kişilerin zarara uğramış olması hâlidir.

(2). maddesi kapsamında doğrudan doğruyadır[920]. Zarar görene "*Yakınlık*" hâkim tarafından araştırılacak ve kişilerin davacı sıfatı ile tazminat hakkının varlığı tespit edilecektir.

2. Davalı

Davalı sıfatını gönderen haizdir. Gönderenin doğrudan temsil yoluyla taşıma sözleşmesinin tarafı olduğu durumlarda da davalı sıfatı temsil olunan kişinin üzerindedir. Ancak dolaylı temsil yoluyla taşıma sözleşmesinin akdedildiği durumlarda gönderen sıfatı temsil olunanda değil, temsilcidedir. Bu nedenle davanın temsilciye, yani taşıma sözleşmesinde gönderen olarak görünen kişiye karşı açılması gerekir. Ancak, taşıyıcı bir temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarıyor veya çıkarması gerekiyor ise, ya da hukuki işlemi temsilci veya temsil olunandan biri ile yapması farksız ise, hukuki işlemin sonuçları doğrudan doğruya temsil olunana ait olacağından, Türk Borçlar Kanununun 40 (2). maddesine göre, davalı sıfatı temsilciye (taşıma sözleşmesinde görünen gönderene) karşı değil, temsil olunan kişiye ait olur.

"*Asıl gönderen*" ve "*alt gönderen*" açısından her biri bu sıfatı kazandıkları taşıma sözleşmeleri bakımından davalı sıfatını haiz olurlar. Başka bir deyişle taşıma sözleşmesinin alt sözleşmeler yoluyla kurulduğu durumlarda, davalı sıfatı müstakil taşıma sözleşmeleri ele alınarak belirlenir. Asıl taşıma sözleşmesinde taşıyıcı asıl gönderene karşı dava açabilir iken, alt taşıyıcı asıl göndereni davalı olarak gösteremez.

"*Hükmî gönderen*"in ise, Türk Ticaret Kanununun 869 (1). maddesi çerçevesinde vermiş olduğu emir, talimat ve tasarruflar sebebiyle ortaya çıkan zarar neticesinde davalı sıfatı söz konusu olabilir. Hükmî gönderenin kendi emir, talimat ve tasarrufları dışında meydana gelen zararlarda taşıyıcı taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderene karşı tazminat haklarını ileri sürebilir. Dolayısıyla hükmî gönderenin davalı sıfatının bulunması ihtimali sınırlı bir durum için söz konusudur.

Gönderenin tüketici sıfatına sahip olduğu veya taşıma eşyası taşıma sözleşmesine taraf olduğu durumlarda da davalı sıfatı açısından bir değişiklik bulunmamaktadır.

---

[920] Eren, s. 820.

Bununla birlikte aşağıda ele alınacağı üzere gönderen tüketici sıfatını haiz ise davanın görülme yeri (görevli mahkeme) değişiklik göstermektedir.

B) ÖZEL DAVA ŞARTI OLARAK ARABULUCULUĞA BAŞVURULMASI

Kanunda öngörülen dava şartları yerine getirilmeden, bir davanın esasına geçilemez[921]. Mahkeme, dava şartı noksanlığını re'sen nazara alır[922]. Doktrinde[923] dava şartları, "*genel dava şartları*" ve "*özel dava şartları*" olarak iki gruba ayrılmaktadır. Hukuk Muhakemeleri Kanununun 114 (1)(a-i) maddesinde düzenlenen dava şartları genel dava şartıdır. Diğer kanunlarda yer alan dava şartları ise Hukuk Muhakemeleri Kanununun 114 (2). maddesi kapsamında özel dava şartıdır.

Türk Ticaret Kanununa 71555 sayılı Kanun[924] ile eklenen 5/A maddesiyle ticari davalar bakımından, Hukuk Muhakemeleri Kanununun 114 (2). maddesi anlamında bir özel dava şartı getirilmiştir. "*Dava şartı olarak arabuluculuk*" başlıklı Türk Ticaret Kanununun 5/A maddesine göre, "*Bu Kanunun 4 üncü maddesinde ve diğer kanunlarda belirtilen ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması*" dava şartıdır. Getirilen yeni düzenleme ile, hangi kanundan kaynaklandığı önem arz etmeksizin ticarî dava olarak belirlenmiş bir uyuşmazlığın konusu bir miktar paranın ödenmesi veya tazminat talebine ilişkin ise arabuluculuk[925] müessesesi bir özel dava şartı olarak öngörülmüştür. Taşıma işleri Türk Ticaret Kanununun 850-930. maddeleri arasında

---

921 Pekcanıtez, H. / Atalay, O. / Özekes, M.: *Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı*, B. 7, İstanbul 2019, s. 203.
922 Pekcanıtez / Atalay / Özekes, s. 204.
923 Pekcanıtez / Atalay / Özekes, s. 204 vd.
924 06.12.2018 tarih ve 7155 sayılı Abonelik Sözleşmesinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında Kanun (Bkz. 19.12.2018 tarih ve 30630 sayılı Resmî Gazete).
925 07.062012 tarih ve 6325 sayılı Arabuluculuk, Hukuk Uyuşmazlıklarda Arabuluculuk Kanununun 2 (1)(b) maddesinde (22.06.2012 tarih ve 28331 sayılı Resmî Gazete) *"Sistematik teknikler uygulayarak, görüşmek ve müzakerelerde bulunmak amacıyla tarafları bir araya getiren, onların birbirlerini anlamalarını ve bu suretle çözümlerini kendilerinin üretmelerini sağlamak için aralarında iletişim sürecinin kurulmasını gerçekleştiren, uzmanlık eğitimi almış olan tarafsız ve bağımsız bir üçüncü kişinin katılımıyla ve ihtiyari olarak yürütülen uyuşmazlık çözüm yöntemi"* şeklinde tanımlanmıştır. Arabuluculuk müessesesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ayata, D.: *Lojistik Sektörü Uyuşmazlıkları ve Arabuluculuk*, Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, s. 34 vd.; Eler, T.: *Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk*, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep 2019, s. 18 vd.; Kekeç, E. K.: *Arabuluculuk Yoluyla Uyuşmazlık Çözümünde Temel Aşamalar ve Taktikler*, İstanbul 2016, s. 23 vd.; Yazıcı Tıktık, Ç.: *Arabuluculukta Gizliliğin Korunması*, İstanbul 2013, s. 3 vd.

düzenlenmiştir. Kanunun 4. maddesi çerçevesinde taşıma işlerinden doğan davalar ticarî dava niteliğindedir. O hâlde Türk Ticaret Kanununun 4. maddesi ile 5/A maddesi birlikte değerlendirildiğinde taşıma işlerinden doğan ve konusunu bir miktar paranın ödenmesi veya tazminat alacağı oluşturan uyuşmazlıklarda dava açılmadan önce arabuluculuğa başvurulması zorunludur[926].

Arabuluculuğa başvurma zorunluluğu açısından davanın asliye ticaret mahkemesinin görevine girmesi şart değildir[927]. Aşağıda[928] ele alınacağı üzere taşıma sözleşmesinin bir tarafını tüketici oluşturuyor ise, uyuşmazlığın temelinin tüketici işlemi olması sebebiyle davaya bakmakla görevli mahkeme tüketici mahkemesi olacaktır[929]. Ancak tüketici mahkemesinin görevine girse de, taşıma işleri Türk Ticaret Kanununda düzenlenmiş olduğundan 4 (1)(a) kapsamında bir ticarî dava söz konusudur[930]. Kanun koyucu 5/A maddesinde zorunlu arabuluculuğa başvuru için davanın ticarî dava olmasını yeterli görmüş, davanın görülmesi gereken mahkemeye (görevli mahkemeye) ilişkin bir sınırlama getirmemiştir. Bu nedenle gönderenin tüketici sıfatının bulunduğu durumda dahi dava açmadan önce arabuluculuğa başvurulması özel dava şartıdır[931].

---

926 Erbaş Açıkel, A.: "Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Uyuşmazlıkları Bakımından Zorunlu Arabuluculuğun Değerlendirilmesi", Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk, Ankara 2019, s. 43.

927 Paslı, A.: "Ticari İşletme ve Ticaret Şirketleri Bakımından Zorunlu Arabuluculuğun Değerlendirilmesi: Türk Ticaret Kanunu 5/A Maddesinin Yorumlanması", Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk, Ankara 2019, s. 16-17.

928 Bkz. aşa. Dördüncü Bölüm, II, C, 2.

929 TKHK m. 73 (1) "*Tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamaları*" esas alarak tüketici mahkemelerinin görevine giren davaları belirlemektedir. Oysa TTK m. 5'te, 4. maddeye göre belirlenmiş "*ticari davalar ve ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işleri*" asliye ticaret mahkemelerinin görev alanına girmektedir. Dolayısıyla mahkemelerin görevinin belirlenmesinde esas alınan kıstaslar iki kanun açısından farklılık arz etmektedir. Esasen tüketici hukukundaki tüketici işleminin ticaret hukukundaki karşılığı ticarî iştir, ticarî dava değil. "*Ticari dava*" ile "*ticari iş*" mefhumları birbirinden farklıdır. Her ticarî dava aynı zamanda bir ticarî işten kaynaklanmaktadır, fakat her ticarî iş ticarî davaya vücut vermez. Bu husus mülga 6762 sayılı TTK m. 4'ün gerekçesinde *"…maddi hukukun tatbiki bakımından 'ticarî işler' kavramına giren bütün meseleler değil, yalnız mahiyet ve bünyesi itibariyle yargıcın özel bir ihtisasına ihtiyaç gösteren meseleler 'ticari dava' olarak vasıflandırılmıştır…*" şeklindeki ifadede de vurgulanmış olup, aynı anlayış 6102 sayılı Kanunda da devam ettirilmiştir. Bkz. Arkan¸ *Ticarî İşletme 2018*, s. 107.

930 Paslı, s. 16.

931 Paslı, s. 24.

Arabuluculuğa başvuru neticesinde yapılan görüşmelerden temelde iki sonuç çıkabilir[932]. Birincisi, taraflar uyuşmazlığı çözüme bağlayıp, anlaşabilirler. Bu durumda Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanununun 18. maddesine göre, arabuluculuk faaliyeti sonunda varılan anlaşmanın kapsamı taraflarca belirlenir; anlaşma belgesi düzenlenmesi hâlinde bu belge taraflar ve arabulucu tarafından imzalanır. Taraflar, bu anlaşma belgesinin icra edilebilirliğine ilişkin şerh[933] verilmesini talep edebilirler. Taraflar ve avukatları ile arabulucunun birlikte imzaladıkları anlaşma belgesi, icra edilebilirlik şerhi aranmaksızın ilam niteliğinde belge sayılır (HUAK m. 18/4). Arabuluculuk görüşmelerinden çıkabilecek ikinci sonuç ise, sürecin olumsuz neticelenmesidir. Bu hâlde tarafların anlaşmaya varamadıklarını içeren bir belge düzenlenir (HUAK m. 17 (2)). "*Son tutanak*"[934] olarak adlandırılan bu belgenin esasen arabuluculuk süreci olumlu ya da olumsuz herhangi bir sebeple sona erdiğinde düzenlemesi şarttır (HUAK m. 17 (2)). Gönderene karşı sorumluluk davası açmak isteyen davacının Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanununun 18/A maddesine göre, son tutanağın aslını veya arabulucu tarafından onaylanmış örneğini dava dilekçesinin ekinde sunması zorunludur. Davacı tarafından bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi hâlinde, mahkemece davacıya, son tutanağın bir haftalık kesin süre içinde mahkemeye sunulması gerektiği, aksi takdirde davanın usulden reddedileceği ihtarını içeren davetiye gönderilir (HUAK m. 18/A). Davacının ihtara uymaması durumunda mahkemece davanın usulden reddine karar verilir (HUAK m. 18/A). Nihayet, arabulucuya

---

[932] Burada ele alınan husus arabuluculuk sürecinin sona ermesi değildir. Arabuluculuk sürecinin sona erme hâlleri Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanununun 17. maddesinde gösterilmiştir. Buna göre arabuluculuk süreci, "*a) Tarafların uyuşmazlık konusu üzerinde anlaşması, b) Taraflara danışıldıktan sonra arabuluculuk için daha fazla çaba sarf edilmesinin gereksiz olduğunun arabulucu tarafından tespit edilmesi, c) Taraflardan birinin, karşı tarafa veya arabulucuya faaliyetten çekildiğini bildirmesi; d) Tarafların anlaşarak arabuluculuk faaliyetini sona erdirmesi, e) Uyuşmazlığın arabuluculuğa elverişli olmadığının tespit edilmesi. f) Süreç sırasında taraflardan birinin ölümü*" hâllerinden birinin gerçekleşmesi ile sona erebilir. Bu hususta ayrıca bkz. Yeşilırmak, A. / Kekeç, E. K. / Bulur, A. (edt): *Temel Arabuluculuk Eğitimi Katılımcı Kitabı*, B. 2, Ankara 2019, s. 177 vd.

[933] "*Dava açılmadan önce arabuluculuğa başvurulmuşsa, anlaşmanın icra edilebilirliğine ilişkin şerh verilmesi, arabulucunun görev yaptığı yer sulh hukuk mahkemesinden talep edilebilir. Davanın görülmesi sırasında arabuluculuğa başvurulması durumunda ise anlaşmanın icra edilebilirliğine ilişkin şerh verilmesi, davanın görüldüğü mahkemeden talep edilebilir. Bu şerhi içeren anlaşma, ilam niteliğinde belge sayılır*" (HUAK m. 18/2).

[934] Yeşilırmak / Kekeç / Bulur, s. 179.

başvurulmadan dava açıldığının anlaşılması hâlinde herhangi bir işlem yapılmaksızın davanın, dava şartı yokluğu sebebiyle usulden reddine karar verilir (HUAK m. 18/A).

C) GÖREVLİ MAHKEME

1. Gönderenin Tüketici Sıfatına Sahip Olmadığı Uyuşmazlıklar Bakımından Taşıma İşlerinden Doğan Davalarda

Taraflar arasındaki ihtilafın taşıma işinden kaynaklandığı ve gönderenin tüketici olmadığı durumlarda uyuşmazlık ticarî davaya vücut verir. Bu hususta doktrinde ve uygulamada duraksamaya yer yoktur. Zira, Türk Ticaret Kanununun "*Ticari davalar, çekişmesiz yargı işleri ve deliller*" başlıklı 4. maddesine göre, Türk Ticaret Kanununda öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ticarî dava sayılır. Taşıma işleri, Türk Ticaret Kanununun 850-930. maddeleri arasında düzenlendiğinden 4. madde kapsamında "*mutlak ticarî dava*"[935] niteliğindedir. Ticarî davalara bakmakla görevli mahkemeler Türk Ticaret Kanununun 5. maddesinde gösterilmiştir. Buna göre, aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın *asliye ticaret mahkemesi* tüm ticarî davalara bakmakla görevlidir (TTK m. 5 (1)). Dolayısıyla taşıma işinden doğan ve gönderenin tüketici olmadığı (hukukî) sorumluluk davalarında görevli mahkeme *asliye ticaret mahkemesi*dir[936].

---

[935] Doktrinde TTK m. 4'te tarafların sıfatına ve işin ticarî işlemeyle ilgili olup olmadığına bakılmaksızın ticarî sayılan "*mutlak ticarî davalar*"; her iki tarafın da ticarî işletmesiyle ilgili hususlardan doğan veya en az bir tarafın ticarî işletmesini ilgilendiren havale, vedia ve fikir ve sanat eserlerine ilişkin haklardan doğan davalar "*nispi ticarî davalar*" şeklinde sınıflandırma için bkz. Arkan, *Ticarî İşletme 2018*, s. 107; Bozer / Göle, s. 147.

[936] "*Taşıma işleri 6102 sayılı TTK'nın 4. kitabında 850-930 maddelerinde düzenlenmiş olup TTK 4/a maddesi gereğince "Bu Kanunda" öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ticari dava niteliğinde, TTK 5. maddesi gereğince de tüm ticari dava ve işlerde Asliye Ticaret Mahkemesi görevli bulunmaktadır. 6100 sayılı HMK 114/c maddesinde mahkemenin görevli olması dava şartları arasında sayılmış olup HMK 115/2 maddesi gereğince, uyuşmazlıkta Asliye Ticaret Mahkemesinin görevli olması nedeniyle davanın usulden reddine karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde uyuşmazlığın esası hakkında karar verilmesi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir*" 11. HD., 02.10.2017, E. 2016/5840, K. 2017/4938 (Yargıtay Karar Arama).

2. Gönderenin Tüketici Sıfatına Sahip Olduğu Uyuşmazlıklar Bakımından Taşıma İşlerinden Doğan Davalarda

Türk Ticaret Kanununun 864 (4). maddesinde gönderenin tüketici olması hâlinde sorumluğunun düzenlendiğinden ve 864 (5). maddesinde tüketici sıfatını haiz gönderenin tanımına yer verildiğinden daha önce bahsetmiştik[937]. Ancak bilindiği üzere tüketiciye ilişkin özel düzenlemeler 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunla getirilmiştir. Mezkûr Kanunun 3 (1)(l) maddesine göre, tüketici işlemi "*Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem*"dir[938]. Görüldüğü üzere, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna göre bir tarafını tüketici sıfatını haiz gönderenin oluşturduğu taşıma sözleşmesi tüketici işlemi sayılır. Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 73. maddesinde ise, "*Tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalarda tüketici mahkemeleri görevlidir*" denilerek tüketici işlemlerinde görevli mahkemenin tüketici mahkemeleri olduğu gösterilmiştir. Nihayet mezkûr Kanunun 83 (2). maddesinde, "*Taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olması, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve bu Kanunun görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemez*" düzenlemesine yer verilmiştir. Anılan hükümler birlikte değerlendirildiğinde taraflar arasındaki tüketici işleminden kaynaklanan uyuşmazlıklarda görev ve yetkiye ilişkin hususlarda Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun hükümleri uygulama alanı bulacağı sonucuna ulaşılabilir[939].

Aksoy[940] taşıma işlerine ilişkin mevzuat hükümlerinin ayrıntılı olarak ve taşımacılık hayatı dikkate alınarak düzenlendiğini, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna göre

---

[937] Bkz. yuk. Birinci Bölüm, III, A, 2, c.

[938] Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun taşıma işlerini tüketici işlemleri sayması ve bu çerçevede tüketici hukukunun taşıma hukukuna müdahalesine ilişkin ayrıntılı inceleme ve eleştiriler için bkz. Aksoy, "Tüketici", s. 305 vd.

[939] Akipek Öcal, "Uygulanma", s. 19.

[940] Aksoy, "Tüketici", s. 325 vd.

özel hüküm (*lex specialis*) niteliğinde olduğunu[941], taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ihtilaflara, varsa taşıma hukuku mevzuatındaki özel düzenlemelerin öncelikle uygulanması gerektiğini, temel ilkeler ve haksız şart gibi tüketici hukukuna özgü müesseselerin istisnaî olarak uygulanması gerektiğini savunmaktadır[942]. Müellif, davanın harçtan muafiyet[943] ve muhakeme usulü dışında[944], esasen tüketici hukukuyla ilgisinin pek bulunmadığını[945], davanın ayıplı hizmet dışında haksız şart gibi tüketici hukukuna münhasır bir konuya dayanmadığı sürece asliye ticaret mahkemesinin görevsizlik kararı vermemesi gerektiğini ileri sürmüştür[946]. Olması gereken hukuk yönünden müellifin görüşlerine katılmaktayız. Kaldı ki, kanun koyucunun her ticarî işi değil, yalnız özel uzmanlık gerektiren ticarî işleri ticarî dava olarak nitelendirme gayesinin bulunduğu[947] da nazara alındığında esasen mutlak ticarî davanın konusu olan taşıma işinin asliye ticaret mahkemesinin görev alanına girmesi gerektiği aşikârdır. Mamafih pozitif hukuk bakımından *Aksoy*'un bu yaklaşımını kabul etmek mümkün görünmemektedir. Zira, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 3 (1)(l), 73, 83 (2). maddeleri emredici nitelikte olup, Türk Ticaret Kanununun göreve ilişkin 5. maddesine göre sonraki hüküm niteliğindedir. "*Sonraki kanun önceki kanunları ilga eder*" (*Lex posterior derogat legi*

---

941 "*Uluslararası bir sözleşmeye dayanarak (CMR) oluşturulan ve tüketicileri de dikkate alarak TTK'da özel normlar ile düzenlenen taşıma sözleşmelerine ilişkin normlar, TKHK'daki genel tanım maddeleri ve ayıplı hizmete ilişkin maddesine göre genel norm niteliğinde değildir*" (Kırca, Ç.: "6502 Sayılı TKHK'daki Düzenlemelerin Yorumlanması ve Görevli Mahkeme (6502 Sayılı TKHK'un Yorumu ve THKD'da Düzenleme Bulunmayan Konularda Tüketici İşlemlerinden Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Görevli Mahkeme-II)", Yargıtay Dergisi 2017, C. 43, S. 2, s. 362).

942 Aynı yönde "*...tüketici işlemlerine de uygulanacak olan bu hükümlere benzer bir düzenleme veya bu hükümleri bertaraf eden özel bir düzenleme TKHK'da bulunmamaktadır. benzer durum paket gezi ya da haksız şart oluşturmadığı ölçüde taşıma sözleşmeleri... için de geçerlidir*" (Kırca, s. 385).

943 TKHK m. 73 (2)'ye göre, "*Tüketici mahkemeleri nezdinde Bakanlık, tüketiciler ve tüketici örgütleri tarafından açılan davalar 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununda düzenlenen harçlardan muaftır*".

944 TKHK m. 73 (2)'ye göre, "*Tüketici mahkemelerinde görülecek davalar 12/1/2011 tarihli ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun Altıncı Kısım hükümlerine göre yürütülür*". Hukuk Muhakemeleri Kanununun Altıncı Kısım hükümleri 316 ile 322. maddeleri arasında *Basit Yargılama Usulü*nü düzenlemektedir. Tüketici mahkemelerinde yargılama usulü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Topuz, G.: *Tüketici Mahkemeleri*, Ankara 2018, s. 116 vd.; Topuz, G.: "Tüketici Mahkemelerinde Yargılama ve Yargılama Usulü", Tüketici Hukukunda Uyuşmazlık Çözümüne İlişkin Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri Sempozyumu, Ankara 2018, s. 89 vd.

945 Aksoy, "Tüketici", s. 328. Benzer görüş doktrinde başka müellifler tarafından da dile getirilmiştir: "*...tüketici davasında görev ve yetkiye ilişkin uyuşmazlıkların dışında kalan tüm hususlarda Ticaret Kanunu'nun uygulanması söz konusu olabilir. Taşıma sözleşmesi, sigorta sözleşmesine ilişkin hükümler buna örnek olarak gösterilebilir*" (Biçer, s. 43); "*Böyle bir yaklaşımın tüketicinin açtığı davada harç ödenmemesi (TKHK m. 73/2) dışında tüketici lehine hiçbir yararı bulunmamaktadır*" (Kırca, s. 393).

946 Aksoy, "Tüketici", s. 333. Aynı yönde bkz. Arkan, *Ticarî İşletme 2018*, s. 118-119, dn, 3; Kırca, s. 412.

947 Arkan, *Ticarî İşletme 2018*, s. 107.

priori posterior)[948] ilkesi çerçevesinde, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun hükümlerine üstünlük tanınması gerekecektir. Bir davanın tüketici mahkemesinde görülmesinde tüketicinin davalı ya da davacı taraf olmasının da önemi yoktur[949]. Nitekim, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 73. maddesinde mahkemenin görevinin belirlenmesinde "tüketici işlemi" kıstas alınmış olup, tüketicinin davacı ya da davalı olması yönünden bir sınırlama öngörülmemiştir. Bu nedenle tüketici sıfatını haiz gönderenin davalı sıfatını haiz olduğu sorumluluk davaları bakımından tüketici mahkemeleri görevlidir[950].

Belirtmek gerekir ki, uyuşmazlık tüketici işleminden kaynaklansa dahi tüketici mahkemesinin görevine girebilmesi için davaya konu uyuşmazlığın değer bakımından belli bir miktarı aşması gerekir[951]. Bu husus Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 68. maddesinde "*Tarafların İcra ve İflas Kanunundaki hakları saklı olmak kaydıyla; değeri dört bin Türk Lirasının altında bulunan uyuşmazlıklarda ilçe tüketici hakem heyetlerine, altı bin Türk Lirasının altında bulunan uyuşmazlıklarda il tüketici hakem heyetlerine, büyükşehir statüsünde bulunan illerde ise dört bin Türk Lirası ile altı bin Türk Lirası arasındaki uyuşmazlıklarda il tüketici hakem heyetlerine başvuru zorunludur.*

---

[948] Çatışma hâlindeki iki hukuk kuralı, normal hiyerarşisinde aynı düzeyde yer alıyorsa, geç tarihli olan kural, öncekini ilga etmiş sayılır. Bu ilke "*sonraki kanun önceki kanunları ilga eder*" (*Lex posterior derogat legi priori posterior*) şeklinde anılır. Bu hususta bkz. Gözler, s. 343.

[949] Bahtiyar, s. 54.

[950] Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 88; Akipek Öcal, "Etki", s. 26; Akipek Öcal, "Uygulanma", s. 19; Bahtiyar, s. 50; Bozer / Göle, s. 153.
"*Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkin olup, mahkemece, taşıma işinin ticari faaliyet niteliğinde olduğu ve asliye ticaret mahkemesinin görev alanına girdiği gerekçesiyle dava dilekçesinin görev yönünden reddine karar verilmiştir. Ancak, dava tarihinde yürürlükte bulunan 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 3/1-k maddesinde tüketicinin; "ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiyi" ifade edeceği, 3/1-l maddesinde ise tüketici işleminin; "mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi" ifade edeceği düzenlenmiş, aynı kanunun 73/1 maddesinde de; tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalara bakmaya tüketici mahkemelerinin görevli olduğu hüküm altına alınmıştır. Buna göre, mahkemece, tüketici konumundaki davacılar tarafından açılan işbu davada tüketici mahkemesinin görevli olduğu gerekçesiyle görevsizlik kararı verilmesi gerekirken, yazılı şekilde asliye ticaret mahkemesinin görevli olduğundan bahisle görevsizlik kararı verilmesi doğru olmamış, kararın bozulması gerekmiştir*" 11. HD., 11.01.2016, 2016/14275 E, 2016/27 K (HukukTürk).

[951] Değeri para ile ölçülemeyen tüketici uyuşmazlıklarında tüketici mahkemelerinin her zaman yetkili olduğu yönünde bkz. Topuz, *Tüketici Mahkemeleri*, s. 75, dn. 121.

Bu değerlerin üzerindeki uyuşmazlıklar için tüketici hakem heyetlerine başvuru yapılamaz"[952] şeklindeki tüketici hakem heyetlerine başvuru sınırının belirlenmesine ilişkin düzenlemeden çıkarılmaktadır. Dolayısıyla 68. maddede belirtilen sınırların içerisinde kalan tüketici işleminden doğan uyuşmazlıklarda görevli merci tüketici hakem heyetleridir. Buna göre mezkûr hükümde belirtilen miktarların üzerindeki uyuşmazlıklarda tüketici mahkemeleri görevlidir[953].

Son olarak, tüketici mahkemeleri ile asliye ticaret mahkemeleri arasında "*görev ayrılığı ilişkisi*" bulunmaktadır[954]. Türk Ticaret Kanununun 6335 sayılı Kanun[955] ile değişik 5 (3). maddesinde asliye ticaret mahkemesi ile genel görevli olan asliye hukuk mahkemeleri arasındaki ilişkinin görev ayrılığı ilişkisi olduğu ve bu ayrıma göreve ilişkin usul hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiştir[956]. Dolayısıyla iki özel mahkeme olan

---

952 Hakem heyetlerinin görevini belirleyen parasal sınır her yıl için Ticaret Bakanlığından çıkarılan bir tebliğ ile belirlenmektedir. 2020 yılı bakımından tüketici hakem heyetinin görevine ilişkin parasal sınır "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 68'inci ve Tüketici Hakem Heyetleri Yönetmeliğinin 6'ncı Maddelerinde Yer Alan Parasal Sınırların Artırılmasına İlişkin Tebliğin 3. maddesinde "*2020 yılı için Tüketici Hakem Heyetlerine yapılacak başvurularda değeri: a) 6.920 (altıbindokuzyüzyirmi) Türk Lirasının altında bulunan uyuşmazlıklarda İlçe Tüketici Hakem Heyetleri, b) Büyükşehir statüsünde olan illerde 6.920 (altıbindokuzyüzyirmi) Türk Lirası ile 10.390 (onbinüçyüzdoksan) Türk Lirası arasındaki uyuşmazlıklarda İl Tüketici Hakem Heyetleri, c) Büyükşehir statüsünde olmayan illerin merkezlerinde 10.390 (onbinüçyüzdoksan) Türk Lirasının altında bulunan uyuşmazlıklarda İl Tüketici Hakem Heyetleri, ç) Büyükşehir statüsünde olmayan illere bağlı ilçelerde 6.920 (altıbindokuzyüzyirmi) Türk Lirası ile 10.390 (onbinüçyüzdoksan) Türk Lirası arasındaki uyuşmazlıklarda İl Tüketici Hakem Heyetleri, görevlidir*" şeklinde belirlenmiştir.

953 Topuz, *Tüketici Mahkemeleri*, s. 76.

954 Arkan, *Ticarî İşletme 2018*, s. 120; Bahtiyar, s. 50; Bozer / Göle, s. 153.

955 26.06.2012 tarih ve 6335 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (Bkz. 30.06.2012 tarih ve 28339 sayılı Resmî Gazete). Değişikliğin gerekçesi Adalet Komisyonu raporunda "*...6102 sayılı Kanunda daha önce asliye hukuk mahkemeleri ile asliye ticaret mahkemeleri arasındaki işbölümü ilişkisi, görev ilişkisine dönüştürülmektedir. Hukuk yargılamamızda, mahkemeler arasındaki yargılama konusu bakımından öngörülen ilişki, temelde görev ilişkisidir. Genel sistemin dışında kalan ve aslında usul hükmü olup 6102 sayılı Kanunda düzenlenen işbölümü ilişkisi, hem teorik bakımdan hem de uygulama bakımından sorunlar doğurmaktaydı. Çünkü, mahkemelerin görev alanı hukuk yargılaması bakımından kamu düzeninden kabul edilirken, ticari uyuşmazlıklar ve çekişmesiz yargı işleri bakımından özel mahkeme niteliğindeki asliye ticaret mahkemeleri ile asliye hukuk mahkemeleri arasındaki ilişkinin işbölümü ilişkisi sayılması, işin niteliğine uygun düşmemektedir. Keza işbölümü itirazında bulunulmaması hâlinde, aslında ticari olan uyuşmazlıkların asliye hukuk mahkemelerinde görülmesi veya tersi durumla karşılaşılmaktaydı. Bu hususlar dikkate alınarak, asliye ticaret mahkemeleri ile asliye hukuk mahkemeleri arasındaki ilişki işbölümünden çıkarılarak, diğer mahkemelerde olduğu gibi görev ilişkisine dönüştürülmüştür*" (Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Adalet Komisyonu Raporu (1/630), Sıra S. 303, s. 13) şeklinde gerekçelendirilmiştir.

956 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunun döneminde asliye ticaret mahkemesi ile asliye hukuk mahkemesi arasındaki ilişki 5. madde kapsamında iş bölümü ilişkisi olarak düzenlenmiştir. 6102 sayılı TTK m. 5 (3)'ün değişiklikten önceki düzenlemesinde de bu prensip benimsenerek asliye ticaret mahkemesi ile

tüketici mahkemesi ile asliye ticaret mahkemesi arasındaki ilişki de Türk Ticaret Kanununun 5 (3). maddesi çerçevesinde görev ilişkine tabidir[957]. Göreve ilişkin kuralların Hukuk Muhakemeleri Kanununun 1. maddesi gereğince kamu düzeninden olması hasebiyle, asliye ticaret mahkemesinin görevine giren konularda tüketici mahkemesinde dava açılması veya aksinin gerçekleştiği durumlarda mahkemenin görevsiz olduğu yargılamanın her aşamasında taraflardan her birince ileri sürülebileceği gibi, hâkim tarafından bu husus resen de nazara alınabilir[958].

3. Taşıma İşi Dışındaki Bir Sebepten Doğan Davalarda

Gönderen tüketici olsun ya da olmasın, uyuşmazlık taşıma işinin dışında bir sebebe dayanarak açılmış ise, görevli mahkeme genel hükümler çerçevesinde tayin edilir. Örneğin, tehlikeli eşyanın taşınması sebebiyle üçüncü kişinin uğramış olduğu zarar Türk Borçlar Kanununun haksız fiil hükümlerine dayanılarak tazmin edilmek istenirse, görevli mahkeme Hukuk Muhakemeleri Kanununa göre belirlenir. Hukuk Muhakemeleri Kanununun 2. maddesine göre, "*Dava konusunun değer ve miktarına bakılmaksızın malvarlığı haklarına ilişkin davalarla, şahıs varlığına ilişkin davalarda görevli mahkeme, aksine bir düzenleme bulunmadıkça asliye hukuk mahkemesidir*". Dolayısıyla, gönderenin tüketici sıfatına bakılmaksızın, taşıma sözleşmesi dışı talep olup da, taşıma işine dair hükümlere de dayanmayan (hukukî) sorumluluk davalarında asliye hukuk mahkemesi görevlisidir.

D) YETKİLİ MAHKEME

Hukuk Muhakemeleri Kanununun 6. maddesine göre, genel yetkili mahkeme, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesidir. O hâlde, davalı gönderene karşı açılacak davalarda gönderenin yerleşim yeri[959] genel yetkili

asliye hukuk mahkemesi arasındaki iş alanına ilişkin itirazların sadece ilk itiraz olarak ileri sürülebileceği kaleme alınmıştır.

957 Bahtiyar, s. 50.

958 Arkan, *Ticarî İşletme 2018*, s. 121; Pekcanıtez / Atalay / Özekes, s. 66.

959 HMK m. 6 (2)'e göre, "*Yerleşim yeri, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu hükümlerine göre belirlenir*". TMK m. 19'de gerçek kişinin yerleşim yeri, "*...bir kimsenin sürekli kalma niyetiyle oturduğu yer*", TMK m. 51'de tüzel kişinin yerleşim yeri ise "*kuruluş belgesinde başka bir hüküm bulunmadıkça işlerinin yönetildiği yer*" olarak gösterilmiştir.

mahkeme olarak tespit edilecektir. Ancak çoğu kez, kanun koyucu genel yetkili mahkemenin yanında, davacının dava açmasını kolaylaştırmak adına özel yetkili mahkemeler de belirlemiştir[960]. Taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar bakımından Hukuk Muhakemeleri Kanununun 10. maddesi gereği, sözleşmenin ifa yeri mahkemesi de yetkilidir. İfa yeri taraflarca sözleşme ile kararlaştırılmış ise, sözleşmeye göre belirlenir. Eğer sözleşmede bu yönde bir hüküm mevcut değil ise, Türk Borçlar Kanununun 89. maddesi[961] çerçevesinde ifa yeri belirlenir. Bunun dışında Türk Ticaret Kanununda özel bir yetki kuralına yer verilmiştir. Kanunun 890 (1). maddesi[962], "*Birinci ve İkinci Kısım hükümlerine tabi taşımadan doğan hukuki uyuşmazlıklarda, malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemesi de yetkilidir*" şeklindedir. Mezkûr düzenleme tarafların sıfatına bakmaksızın taşıma işlerine ilişkin Birinci ve İkinci Kısımdan doğan hukuki uyuşmazlıklarda özel yetki kuralı getirmektedir. Ancak hükmün gerekçesinde[963] de belirtildiği üzere bu özel yetki kuralı, Hukuk Muhakemeleri Kanununda öngörülen yetkili mahkemelere getirilmiş olup, oradaki kuralları bertaraf edici nitelikte değildir. Başka bir deyişle hüküm yalnızca taşıyıcıya karşı açılacak davalar için değil, gönderenin davalı sıfatını haiz olduğu davalar bakımından da uygulama alanı bulur. Bu nedenle, davalı gönderen tüketici olsun ya da olmasın, dava eşyanın teslim alındığı veya teslim edilmesi için öngörüldüğü yer mahkemesinde de açılabilir. Bununla birlikte, gönderen tüketici ise, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun 73 (5). maddesi kapsamında "*tüketicinin yerleşim yerinin bulunduğu yerdeki tüketici mahkemesi*" de davaya bakmaya yetkilidir. Nihayet, dava haksız fiile dayandırılıyor ise, Hukuk Muhakemeleri Kanununun 16. maddesine göre, "*haksız fiilin işlendiği veya*

---

960 Pekcanıtez / Atalay / Özekes, s. 71.

961 TBK m. 89 şöyledir: "*Borcun ifa yeri, tarafların açık veya örtülü iradelerine göre belirlenir. Aksine bir anlaşma yoksa, aşağıdaki hükümler uygulanır; 1. Para borçları, alacaklının ödeme zamanındaki yerleşim yerinde, 2. Parça borçları, sözleşmenin kurulduğu sırada borç konusunun bulunduğu yerde, 3. Bunların dışındaki bütün borçlar, doğumları sırasında borçlunun yerleşim yerinde, ifa edilir.*
Alacaklının yerleşim yerinde ifası gereken bir borcun doğumundan sonra alacaklının yerleşim yerini değiştirmesi sebebiyle ifa önemli ölçüde güçleşmişse borç, alacaklının önceki yerleşim yerinde ifa edilebilir".

962 Madde gerekçesinde hükmün kaynaklarının § 440 HGB ile CMR Konvansiyonu m. 31 olduğu belirtilmiştir.

963 TTK m. 890 gerekçesi.

zararın meydana geldiği yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemesi" de özel yetkilidir.

Kanundan doğan tüm yetki belirlemelerinin yanı sıra, taşıma sözleşmelerinin tarafları aralarında bir yetki sözleşmesi yaparak, uyuşmazlıklarda yetkili mahkemeyi bizzat kendileri tayin etmiş olabilirler. Ancak bu türden bir anlaşmanın geçerli olabilmesi için Hukuk Muhakemeleri Kanununun 17. maddesine göre uyuşmazlığın her iki tarafının tacir olması şarttır. Dolayısıyla davalı "*tüketici sıfatını haiz gönderen*"le mahkemenin yetkisine ilişkin sözleşme yapılması mümkün değildir. Ayrıca, yapılan yetki sözleşmesinin "*geçerli olabilmesi için yazılı olarak yapılması, uyuşmazlığın kaynaklandığı hukuki ilişkinin belirli veya belirlenebilir olması ve yetkili kılınan mahkeme veya mahkemelerin gösterilmesi*" Hukuk Muhakemeleri Kanununun 19 (2). maddesi ile şart koşulmuştur.

E) ZAMANAŞIMI

Türk Ticaret Kanununun 855 (1). maddesinde taşıma sözleşmeleri bakımından genel zamanaşımı, "*Bu Kitap hükümlerine tabi taşımalarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarda ise bir yılda zamanaşımına uğrar*" şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre, eşya taşıma sözleşmelerinden doğan tüm zararlarda zamanaşımı bir yıllık süreye tabidir[964].

Esasen Türk Ticaret Kanununun 855. maddesi bir bütün olarak ele alındığında zamanaşımına ilişkin getirilen kuralların gönderen veya gönderilen ile yolcunun veya diğer hak sahiplerinin taşıyıcıya karşı açacakları sorumluluk davaları nazara alınarak ihdas edilmiş olduğu düşünülebilir. Ancak, mezkûr maddenin yukarıda zikredilen birinci fıkrasında yolcu taşımasından farklı olarak "*diğer zararlar*" yönünden talep hakkının ileri sürülmesinde özel bir belirleme yoluyla sınırlandırmaya gidilmemiştir. Madde gerekçesinde de "*Dördüncü kitap hükümlerine tâbi taşımadan doğan her türlü talep hakları bir yıllık zamanaşımına tâbidir*" ifadesi ile talepte bulunan ve talep muhatabı

[964] Adıgüzel, *Sorumluluk*, s. 280.

konusunda bir ayrım yapılmadığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla gönderene karşı taşıma sözleşmesinden doğan her türlü talep hakkının bir yıllık zamanaşımı süresi içerisinde ileri sürülmesi gerekir.

Taşıyıcının kasten veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihtimalinden dolayı oluşan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun üç yıllık zamanaşımına tabi olduğu Kanunun 855 (5). maddesinde düzenlenmiştir. Ancak gönderen açısından kasten veya pervasızca bir davranışıyla vermiş olduğu zarara ilişkin zamanaşımı süresinin ne olacağına dair bir hükme yer verilmemiştir. Bu durumda mezkûr beşinci fıkra hükmünün gönderene kıyasen uygulama alanı mı bulacağı yoksa gönderenin her hâlükârda birinci fıkra hükmüne göre bir yıllık zamanaşımına tabi olmaya devam mı edeceği sorusu akla gelmektedir. Türk Ticaret Kanununun 864 (2). maddesinin yollaması ile kıyasen uygulanan 886. maddenin düzenlemesi bu soruna çözüm getirememektir. Zira mezkûr 886. madde Taşıma İşleri Kitabının İkinci Kısmında yer alan sorumluluktan kurtuluş hâlleri sorumluluk sınırlamaları bakımından kasten veya pervasızca davranış kusuruna sonuç bağlamaktadır. Zamanaşımına ilişkin kurallar ise genel hükümleri düzenleyen birinci kısımda olup, 886. maddenin uygulama kapsamı dışındadır. Kaldı ki, 855. madde ile 886. maddenin birbirlerine yapılan bir atfı da söz konusu değildir. Mehaz Alman Ticaret Kanununun 439. paragrafında üç yıllık zamanaşımı süresi, açık atıf ile 435. paragrafa göre kasten veya pervasızca bir davranış kusurunun varlığına bağlanmıştır. Gönderenin sınırlı sorumluluğunun Alman hukukunda henüz yürürlükte olduğu dönemde mehaz Alman Ticaret Kanununun 414. paragrafında 435. paragrafa atıf yapıldığından, kasten veya pervasızca davranış kusurunun bulunduğu durumlarda gönderen hakkında da zamanaşımı süresi üç yıllık süreye tabi olmuştur[965]. Türk kanun koyucunun 855. maddede 886. maddeye bir atıf yapmamış olmasının ve gönderenin kasten veya pervasızca davranışına ilişkin özel bir düzenlemeye yer vermemiş olmasının bilinçli bir tercih mi yoksa gözden kaçırdığı bir husus mu olduğu hükümden anlaşılamamaktadır. Ancak kanaatimizce Adalet Komisyonunun Türk Ticaret Kanununun 855. maddesinde yaptığı değişikliğin gerekçesinde "*…hükümler tek tek ele alınmış, milletlerarası sözleşmelerdeki*

[965] Bellardita, *Der Absender*, 294.

kaynak hükümler incelenmiş ve terim birliğini sağlamak üzere tek bir cümle kalıbı geliştirilmiştir. Bu amaca uygun olarak, "kast" derecesindeki kusurun dışında bu hükümlerde sıralanan ikinci kusur derecesi için "pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle" ibaresi tercih edilmiştir. Bu ibare, anılan maddelerin tümüne işlenmiştir" şeklinde yaptığı açıklamada terim birliği yönünden konunun ele alındığı anlaşılmaktadır. Kanun koyucunun terim birliğini sağlamaya yönelik çabasında, zamanaşımı konusunda gönderenin kasten veya pervasızca davranış kusuru sebebiyle tabi olacağı süreyi sehven gözden kaçırdığı sonucuna varılabilir.

Gönderenin kasten veya pervasızca davranış kusuru ile verdiği zararlarda 855 (1). madde kapsamında kısa zamanaşımı olarak belirlenmiş bir yıllık süreye tabi tutulması hakkaniyete aykırıdır. Ayrıca, taşıma sözleşmesinin tarafını teşkil edenlerden birinin aynı kusur tipinde görece uzun, diğerinin daha kısa bir zamanaşımına tabi tutulması silahların eşitliği ilkesine de aykırı düşecektir. Diğer yandan, her ne kadar yerinde bir düzenleme olarak görmesek de kanun koyucunun taşıyıcının sorumluluk sistemi karşısında gönderenin sorumluluğunda dengeleyici hükümler öngörmesi kapsamında da benzer yorumu yaparak aynı sonuca uluşmak mümkündür. Açıklanan nedenlerle gönderenin 886. maddesi kapsamında kasten veya pervasızca davranış kusuru ile taşıyıcıya vermiş olduğu zarardan sorumluluğunda, taşıyıcının sorumluluğundaki zamanaşımı kuralı olan 855 (5). maddesinin kıyasen uygulanması, bu durumlarda üç yıllık sürenin varlığının kabul edilmesi gerektiği kanaatindeyiz. Ancak duraksamaya yol açmamak adına, hükmün tarafların sıfatlarından bağımsız bir şekilde yeniden kaleme alınmasında fayda görmekteyiz. Örneğin, "*Bu Kitap hükümlerine tabi taşımalarda zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen kişinin sorumluluğu üç yılda zamanaşımına uğrar*" şeklinde bir düzenleme 855 (5). maddede kaleme alınabilir.

Gönderenin sorumluluğuna genel hükümler çerçevesinde gidilmesi hâlinde, zamanaşımı da bu kapsamda belirlenecektir. Örneğin haksız fiil sebebiyle üçüncü kişi gönderenin sorumluluğu yoluna başvurmuş ise bu hâlde zamanaşımı Türk Borçlar Kanununun 72. maddesine göre saptanacaktır. Buna göre, gönderene karşı zarar gören,

zararı ve tazminat yükümlüsünü (göndereni) öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her hâlükârda on yıllık süre içerisinde talep haklarını ileri sürmelidir.

Sürenin başlangıcı Türk Ticaret Kanununun 855 (2). maddesinde eşya taşıma sözleşmeleri bakımından eşyanın gönderilene teslimi tarihi veya eşya tamamen zayi olmuşsa eşyanın teslim edilmesi gereken tarih olarak belirlenmiştir. Ancak gönderene rücu hakları çerçevesinde başvuruluyor ise, zamanaşımı, rücu alacaklısının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla; rücu alacaklısına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hâllerde ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlar (TTK m. 855 (3)).

Tarafların zamanaşımı süresi üzerinde tasarruf yetkisi ticarî hükümler bakımından sınırlandırılmıştır. Gerçekten de Türk Ticaret Kanununun 6. maddesi "*Ticari hükümler koyan kanunlarda öngörülen zamanaşımı süreleri, Kanunda aksine düzenleme yoksa, sözleşme ile değiştirilemez*" şeklindeki düzenlemesi ile tarafların kanunda öngörülen zamanaşımı sürelerini değiştirilebilmelerini yalnızca kanunun buna açıkça izin verdiği durumlara hasretmiştir. Mezkûr maddede zikredilen ticarî hükümler koyan kanunların başında Türk Ticaret Kanununun 1 (1). maddesi[966] gereği, Türk Ticaret Kanununun kendisi gelmektedir. Taşıma hukukunda zamanaşımına ilişkin Türk Ticaret Kanununun 855. maddesinde tarafların zamanaşımı süresini değiştirebileceğine ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir[967]. Dolayısıyla tarafların emredici hüküm niteliğindeki Türk Ticaret Kanununun 6. maddesi karşısında zamanaşımı sürelerini uzatması veya kısaltması mümkün değildir[968].

Zamanaşımının durması ve kesilmesine ilişkin Türk Ticaret Kanunu özel bir düzenleme sevk etmemiştir. Dolayısıyla Türk Borçlar Kanununun zamanaşımının

---

[966] TTK m. 1 (1) şöyledir: "*Türk Ticaret Kanunu, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanununun ayrılmaz bir parçasıdır. Bu Kanundaki hükümlerle, bir ticari işletmeyi ilgilendiren işlem ve fiillere ilişkin diğer kanunlarda yazılı özel hükümler, ticari hükümlerdir*".

[967] Taşıma hukuku açısından TTK m. 6'nın değerlendirmesi için bkz. Aydın, D. C.: *Eşya Taşıma Hukukunda Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2017, s. 38 vd.

[968] Aynı yönde bkz. Aydın, D. C., s. 40.

durmasına ilişkin 153. maddesi ve zamanaşımının kesilmesine ilişkin 154 vd. maddeleri taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklara da uygulanacaktır[969].

[969] Adıgüzel, Sorumluluk, s. 282; Aydın, D. C., s. 63; Atabek, s. 325; Can, *Eşya Taşıma İşleri*, s. 113; Seven, *Taşıma Hukuku*, s. 213.

SONUÇ

Taşıma sözleşmesinin taraflarını "*taşıyıcı*" ve "*gönderen*" oluşturur. Gönderen, kara yolu ile eşya taşımacılığında genellikle *öneride* (icapta) bulunarak taşıma sözleşmesinin kurulması yönünde *ilk irade* beyanını açıklayan kişidir. Bu irade beyanı taşıyıcı tarafından kabul edilirse, taraflar arasında taşıma sözleşmesi kurulmuş olur.

Gönderenin taşıma sözleşmesinde görünüş şekilleri hakkında mevzuatta ve doktrinde herhangi bir *sınıflandırma yer almamaktadır*. Oysa çeşitli ihtimallerde gönderenin taşıma sözleşmesindeki *yükümlülükleri ve sorumluluk rejimi değişiklik göstermektedir*. Taşıma sözleşmesinin alt sözleşme ile yerine getirilmesi hâlinde "*asıl taşıyıcı – alt (fiili) taşıyıcı*" ayrımının yapıldığı gibi "*asıl gönderen – alt gönderen*" ayrımının da yapılması lazım gelir. Zira tek başına "*gönderen*" kavramı alt taşıma sözleşmesinin bulunduğu ilişkilerde hangi taşıma sözleşmesine atıf yapıldığını ortaya koyamamaktadır.

Taşıyıcı taşıma sözleşmesinde tüketici olarak yer alabilir. "*Tüketici gönderen*" hem genel eşya taşımalarında hem de taşınma eşyası taşımalarında *yalnızca kusuru ile sorumludur*. Buna karşılık tüketici gönderenin Türk Ticaret Kanununun 864 (1). maddesinde sayılan hâllerden dolayı *sorumluluğu* yine de *sınırlıdır*. Öte yandan tüketici gönderenin sınırlı sorumluluğunun 864 (1). maddede sayılan hâllere mi hasredildiği kanunî düzenlemeden anlaşılamamaktadır. Düzenlemenin tüketiciyi koruma amacı göz önünde tutulduğunda ve tüketicinin kusur sorumluluğunda miktar bakımından ikilik yaratılmaması bakımından 864 (4). maddenin gönderenin *tüketici sıfatını taşıdığı tüm sorumluluk hâllerine sınırlı sorumluluğun uygulanması* adalete uygun bir çözüm olur.

Türk Ticaret Kanununun 868 ve 869. maddesindeki şartların meydana gelmesi ile, taşıma ve teslim engelinin ortaya çıktığı durumlarda gönderilenin "*hükmî gönderen*" addedilmesi söz konusu olabilir. Hükmî gönderen *yalnızca kullandığı emir, talimat ve tasarruf hakkı neticesinde taşıyıcının uğradığı zarar için gönderenin sorumluluğuna tabidir*. Zira hükmî gönderen sıfatı istisnaî ve belli bir zaman aralığı için geçerlidir.

"*Taşınma eşyası göndereni*" ise genel eşya taşımalarından farklı olarak hem yükümlülükleri daha az hem de sorumluluk hesaplama yöntemi farklı olarak düzenlenmiştir.

Taşıma sözleşmesinin ivazlı olması hasebiyle taşıyıcının eşya taşıma taahhüdünün karşılığı olarak gönderen de *ücret* ödeme yükümü altına girer. *Aslî yükümlülük* niteliğindeki ücret ödeme borcu gönderenin taşıyıcıya karşı yerine getirmesi gereken tek yükümlülük değildir. Gönderenin ayrıca kanundan veya taşıma sözleşmesinden doğan *yan yükümlülükleri* de bulunmaktadır. Bu yükümlülüklerin gönderenin uhdesine bırakılmasının altında onun *eşyaya hâkim konumda* olduğu düşüncesi yatmaktadır. Zira taşınma konusu eşyanın niteliği, miktarı, dayanıklılığı gibi özelliklerine gönderenin vakıf olması beklenir. İşte bu haklı beklenti, gönderenin hangi sorumluluk rejimine tabi olması gerektiğinin yanıtını da vermektedir.

Kanun koyucu *gönderenin eşyaya hâkimiyetini* nazara alarak, onun bazı yan yükümlülüklerini ihlâlden doğan sorumluluğunu kusurdan azade biçimde düzenleme yolunu seçmiştir. Ancak kusursuz sorumluluk rejimine tabi olma, gönderenin uhdesinde bulunan her yükümlülük için değil; yalnızca Türk Ticaret Kanununun 864 (1)(a-d) maddesinde sayılan hâllere özgülenmiştir.

Gönderenin sorumluluk rejimi *kusursuz sorumluluk* ve *kusur sorumluluğu* olarak ikiye ayrılmaktadır. Kusursuz sorumluluk hem *genel eşya taşımasında* hem de *taşınma eşyası taşımasında* öngörülmüştür. Ancak gönderenin *tüketici* sıfatını haiz olması durumda sorumluluğu her zaman kusurunun varlığına bağlıdır.

Gönderenin kusursuz sorumluluk hâllerinde *sınırlı sorumluluk ilkesi* benimsenmiştir. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun karşısına gönderenin sınırlı sorumluluğunu koymak *şekilsel bir adalet anlayışının ürünüdür*. Bu düzenleme biçimi adaleti tesisten uzak olup, hakkaniyete aykırıdır.

Sınırlı sorumluluk ilkesinin benimsenmesi birkaç yönden eleştiriye matuftur. Her şeyden önce gönderen taşıma sözleşmesine taşıyıcı gibi bir işletme faaliyeti çerçevesinde katılmamaktadır. Dolayısıyla gönderenin sorumluluğunun sınırlı olması ya da olmaması

onun *taşıma sözleşmesine taraf olma iradesini etkileyen* bir husus değildir. Keza temelde bir işletme faaliyeti olmaması hasebiyle gönderenin sorumluluk rejiminin *taşıma maliyetini etkileyici* bir özelliği de bulunmamaktadır.

Gönderenin sınırlı sorumluluğu genel eşya taşımaları bakımından *eşyanın net olmayan ağırlığı* baz alınarak yapılacak bir hesaplama ile belirlenecektir. Bu da hafif fakat hasara yol açma olasılığı yüksek olan eşya ile oldukça ağır ancak hasara yol açma riski düşük bir eşyanın aynı çapta vermiş olduğu zarara karşın farklı miktarda sorumluluğa neden olmasını sağlayacaktır. Örneğin aynı marka aynı model iki tırdan birinde 2000 kg eşya taşınır iken diğerinde 200 kg eşya taşındığını varsayaldığında,. her iki aracın da taşınan eşyanın tehlikeli niteliğinden kaynaklanan bir sebep ile 200.000 TL zarara uğraması hâlinde, biri için sorumluluk sınırı yaklaşık 155.519,434 TL iken diğeri için 15.551,9434 TL olacaktır. *Kanunî düzenlemeden kaynaklı biri diğerinin on katı olan sorumluluk sınırlamasındaki bu farklılığı haklı gösterecek hiçbir sebep ise bulunmamaktadır*.

Açıklanan nedenlerle Alman hukukunda olduğu gibi Türk hukukunda da *gönderenin sınırlı sorumluluğu ilkesinin terk edilmesi* gerekir. Bu gereklilik hem genel eşya taşımasında hem de taşınma eşyası taşıması için söz konusudur.

Gönderenin sınırlı sorumluluğuna mehaz CMR Konvansiyonunda yer verilmemiştir. Türk Ticaret Kanunun genel gerekçesinde iç hukuk ve uluslararası hukuk kuralları arasında çelişkiyi gidermek bakımından taşıma hukukunda yapılan düzenlemelerin CMR Konvansiyonuna uygun bir tarzda tasarının ele alındığı vurgulanmıştır. Ancak gerekçedeki bu açıklamalar gönderenin sınırlı sorumluluğu yönünden CMR Konvansiyonu ile çelişmektedir.

Kanunda gönderenin sorumluluktan kurtuluş hâlleri düzenlenmemiştir. Bu nedenle genel hükümler çerçevesinde varsa sorumluluktan kurtuluş hâline dayanılabilir. Oysa taşıyıcının aksine gönderenin bir işletme faaliyeti çerçevesinde taşıma sözleşmesinin tarafı olması söz konusu olmadığı gibi, gönderenin taşınmasını istediği eşya da çeşitlilik göstereceğinden ortak sorumluluktan kurtuluş hâllerinin belirlenmesi neredeyse

imkânsızdır. Bu nedenle *gönderenin yalnızca genel hükümler kapsamında sorumluluktan kurtuluş hâllerine tabi olması yerindedir*.

Kanun koyucu taşıma senedi düzenleme yükümlülüğünü gönderenin uhdesine bırakmıştır. Bu yükümlülüğün gönderende olması uygulama ile çelişki yaratmaktadır. Zira her ne kadar eşya hakkında bilgiye sahip olan gönderen olsa da, faaliyeti gereği taşıma senedini doldurma konusunda tecrübeye sahip olan taraf taşıyıcıdır. Öncelikle bu yükümlülüğün kanun gereği taşıyıcının uhdesine bırakılması veya sözleşmenin her iki tarafının birlikte taşıma senedi düzenlemesi esası benimsenmelidir.

Gönderenin sınırlı sorumluluğu ilkesi, muhtemelen kanunun dolanılmasının önlenmesi amacıyla akit dışı istemler için de geçeli kabul edilmiştir (TTK m. 864 (2)'nin yollaması ile 885'in uygulanması). Bu nedenle 864 (1). maddede sayılan hâllerden kaynaklanan akit dışı istemler için hem taşıyıcı hem de üçüncü kişiler, kural olarak, 864 (2). maddede belirtilen sınırlandırmalar ile gönderene başvurabilirler.

Gönderenin kusursuz sorumluluğunun kapsamı taşıyıcının uğradığı "*zararlar*" ve "*giderler*" olarak belirtilmiştir (TTK m. 864 (1)). Taşıyıcının "*bilinçli*" bir şekilde yapmış olduğu harcamalar *gider* olup, taşıyıcının "*hareketsizliği*" (*pasif kalması*) neticesinde meydana gelen malvarlığı değerlerindeki fedakârlıklar *zarar* niteliğindedir. Zarardan kastın, maddî ve manevî zarar şeklinde "*doğal zarar*" olduğu kabul edilmektedir. Taşıyıcının maddî zararının "*fark teorisi*"ne göre belirlenmesi gerekir. "*Gider*" taşıyıcının taşıma sözleşmesinin uygulanması için iradî olarak kendi "*malvarlığı değerlerinde fedakârlık*"ta bulunması ve harcamalar gerçekleştirmesidir. Kanun koyucu giderlerin talep edilebilmesi için, sonucun başarılı olması şartını aramamıştır. Dolayısıyla istenen sonucun elde edilememiş olması giderin talep edilebilirliği açısından önemli değildir.

Kanunî yükümlülük olarak yükleme ve boşaltma gönderenin uhdesine bırakılmıştır. Ancak "*sözleşmeden, durumun gereğinden veya teamülden*" aksinin anlaşılması durumunda yükleme ve boşaltma yükümlülüğü taşıyıcıya aittir. Yükümlülüğün dağılımına dair bu düzenleme gerek Alman hukukunda gerekse Türk hukukunda haklı tenkitlere maruz kalmıştır. Zira mezkûr düzenleme hem uygulamaya hem de ticarî teamüle aykırıdır. Kaldı ki, boşaltma yükümlülüğü bakımından gönderenin her zaman

boşaltma yerinde bulunamaması ve kanunen ya da taraflar arasında sözleşme ile gönderilene bu yükümlülüğün yüklenmesi de beklenemeyeceğinden, boşaltma yükümlülüğünün kanunî düzenleme ile taşıyıcıya bırakılması daha uygun olur.

Gönderen, yüklemeyi taşıma güvenliğine uygun şekilde yerine getirmek zorundadır. Gönderenin bu yükümlülüğe aykırı hareketi sebebiyle taşıyıcıya vermiş olduğu zararlara ilişkin tazminat sorumluluğuna dair bir düzenleme Türk Ticaret Kanununun 863. maddesinde getirilmemiştir. Yükleme ve boşaltma yükümlülüğünden doğan sorumluluk kusursuz sorumluluk hâlleri arasında sayılmamıştır. Ancak Alman hukukunda kusursuz sorumluluğa ilişkin hükümlerin kıyasen yükleme ve boşaltma hâllerine de uygulanması gerektiğine ilişkin tartışma bulunmaktadır. Türk hukuku bakımından, doktrinde ve uygulamada tereddüde mahal vermemek adına yükleme ve boşaltma hâllerinin açıkça kusur sorumluluğuna tabi olduğunun düzenlenmesi yerinde olur.

Gönderene karşı Türk Ticaret Kanununun 864. maddesi kapsamında açılacak sorumluluk davasında davacı sıfatını (asıl, akdî) taşıyıcı haizdir. Dava şartı arabuluculuğa başvurma zorunluluğu açısından davanın asliye ticaret mahkemesinin görevine girmesi şart değildir. Taşıma sözleşmesinin bir tarafını tüketici oluşturuyor ise, uyuşmazlığın temelinin tüketici işlemi olması sebebiyle davaya bakmakla görevli mahkeme tüketici mahkemesi olacaktır. Ancak tüketici mahkemesinin görevine girse de taşıma işleri Türk Ticaret Kanununda düzenlenmiş olduğundan 4 (1)(a) kapsamında bir ticarî dava söz konusudur ve zorunlu arabuluculuğa başvuru bir dava şartıdır.

Gönderene karşı taşıma sözleşmesinden doğan her türlü talep hakkının bir yıllık zamanaşımı süresi içerisinde ileri sürülmesi gerekir. Sürenin başlangıcı Türk Ticaret Kanununun 855 (2). maddesinde eşya taşıma sözleşmeleri bakımından eşyanın gönderilene teslimi tarihi veya eşya tamamen zayi olmuşsa eşyanın teslim edilmesi gereken tarih olarak belirlenmiştir.

Taşıyıcının kasten veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihtimalinden dolayı oluşan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluğunun üç yıllık zamanaşımına tabi olduğu

Kanunun 855 (5). maddesinde düzenlenmiştir. Ancak gönderenin kasten veya pervasızca bir davranışıyla vermiş olduğu zarara ilişkin zamanaşımı süresinin ne olacağına dair bir hükme yer verilmemiştir. Gönderenin kasten veya pervasızca davranış kusuru ile verdiği zararlarda 855 (1). madde kapsamında kısa zamanaşımı olarak belirlenmiş bir yıllık süreye tabi tutulmaması hakkaniyete aykırıdır. Gönderenin 886. madde kapsamında kasten veya pervasızca davranış kusuru ile taşıyıcıya vermiş olduğu zarardan sorumluluğunda, taşıyıcının sorumluluğundaki zamanaşımı kuralı olan 855 (5). maddesinin kıyasen uygulanması, bu durumlarda üç yıllık sürenin varlığının kabul edilmesi gerekir. Ancak duraksamaya yol açmamak adına, hükmün tarafların sıfatlarından bağımsız bir şekilde yeniden kaleme alınmasında fayda görmekteyiz. Örneğin, "*Bu Kitap hükümlerine tabi taşımalarda zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen kişinin sorumluluğu üç yılda zamanaşımına uğrar*" şeklinde bir düzenleme 855 (5). maddede kaleme alınabilir.

KAYNAKÇA

I. ASLÎ KAYNAKLAR

A) ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol - 1955 Lahey Protokolü (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929)

Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi - 1978 Hamburg Kuralları (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea)

Demiryolları ile Eşya Taşıma Sözleşmesi ile İlgili Bileşik Hükümler - 1999 CIM (Convention Internotionale concernant le transport des Merchandises par chemin de fer)

Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for Safe Containers)

Eşyaların Karayolunda Milletlerarası Nakliyatı Hakkında Konvansiyon - 1956 CMR Konvansiyonu (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme – 1999 Montreal Konvansiyonu (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)

Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu – 2008 Rotterdam Kuralları (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)

Konişmentoya Mütaallik Bâzı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme – 1924 Lahey Kuralları (lnternational Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading 1924)

Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon - 1929 Varşova Sözleşmesi (Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air 1929)

Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması - 1957 ADR Anlaşması (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road – ADR)

B) KANUNLAR VE KARARNAMELER

1. Türkiye

Abonelik Sözleşmesinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında Kanun 2018

Arabuluculuk, Hukuk Uyuşmazlıklarda Arabuluculuk Kanunu 2012

Karayolları Trafik Kanunu 1983

Karayolu Taşıma Kanunu 2003

Posta Kanunu 1950

Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname 1872

Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun 1995

Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun 2013

Türk Borçlar Kanunu 2011

Türk Sivil Havacılık Kanunu 1983

Türk Ticaret Kanunu 1926

Türk Ticaret Kanunu 1956

Türk Ticaret Kanunu 2011

Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun 2012

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname 2011

2. Yabancı

Borçlar Kanunu 1881 İsviçre (Obligationenrecht)

Deniz Ticareti Hukuku Reform Kanunu 2013 Almanya (Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts)

Medeni Kanun 1896 Almanya (Bürgerliches Gesetzbuch)

Taşıma Hukuku Reformu Kanunu 1998 Almanya (Transportsreformgesetz)

Ticaret Kanunu 1897 Almanya (Handelsgesetzbuch)

C) YÖNETMELİKLER VE YÖNERGELER

1. Türkiye

Araçların Yüklenmesine İlişkin Ölçü ve Usuller ile Tartı ve Boyut Ölçüm Toleransları Hakkında Yönetmelik 2012

İç Sularda Çalışan Gemi ve İç Su Araçları Yönetmeliği 2010

Karayolları Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği 2004

Karayolları Trafik Yönetmeliği 1997

Karayolu Taşıma Yönetmeliği 2009

Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmelerin Tanımı, Nitelikleri ve Sınıflandırılması Hakkında Yönetmelik 2005

Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi Düzenlenmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönerge 2017

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik 2013

Tüketici Hakem Heyetleri Yönetmeliği 2014

2. Yabancı

Kullanılmış Ev Eşyaları Yönetmeliği 1989 Kanada (The Highway Traffic Act, used Household Goods Regultion)

II. YARDIMCI KAYNAKLAR

A) DOKTRİN

1. Kitaplar

a. Yabancı Dilde

Basedow, J.: *Der Transportvertrag*, Tübingen 1987. [Basedow, *Transportvertrag*]

Baumbach, A. / Hopt, K. J. / Kumpan, C. / Merkt, H. / Roth, M.: *Handelsgesetzbuch*, Band 9, B. 38, München 2018.

Bellardita A.: *Der Absender im frachtrechtlichen Schuldverhältnis und seine Haftung*, Berlin 2012. [Bellardita, *Der Absender*]

Braun, T.: *Das frachtrechtliche Leistungsstörungsrecht nach dem Transportrechtsreformgesetz, Eine Untersuchung der frachtrechtlichen Leistungsstörungstatbestände der §§ 407 ff HGB unter besonderer Berücksichtigung der Bezüge zum bürgerlichen Recht*, Hamburg 2002.

Canaris, C-W.: *Handelsrecht*, B. 24, München 2006.

Clarke, M.: *International Carriage of Goods By Road: CMR*, B. 3, London 1997.

Didier, T.: *Rizikorechnung Bei Leistungsstörüngen im Gütertransportrecht*, Mannheim 2001.

Dubischar, R.: *Grundriß des gesamten Gütertransports*, Frankfurt am Main 1987.

Ebenroth, C. T. / Boujong, K. / Joost, D. / Strohn, L.: *Handelgesetzbuch*, Band 2, München 2009.

Edis, A.: *Die Haftung des Frachtführers nach schweizerichem Obligationen- und türkischem Handelsrecht*, Bern 1975.

Fremuth, F. / Thume, K. H.: *Kommentar zum Transportrecht*, Heidelberg 2000.

Gündisch, N.: *Die Absenderhaftung im Land- und Seetransportrecht*, Hamburg 1999.

Helm, J. G.: *Frachtrecht II CMR*, B. 2, Berlin 2002. [Helm, CMR]

Hinz, R.: *Frachtvertrag und Frachtführerhaftung (Eine Darstellung von Frachtvertrag und frachtvertraglicher Haftung für Güter- und Verspätungsschäden im System des Allgemeinen Schuldrechts)*, Hamburg 2005.

Karan, H.: *Law on International Carriage of Goods*, B. 3, Ankara 2013. [Karan, *International Carriage*]

Karan, H.: *The Carrier's Liability Under International Maritime Convintions – The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*, New York 2004. [Karan, *Liability*]

Koller, İ.: *Tranportrecht Kommanter*, B. 9, München 2016. [Koller, *Kommentar*]

Lammich, K. / Pöttinger, F. J. / Bracker, J.: *Gütertransportrecht – Kommentar*, B. 52, München 2004.

Oetker, H.: *Handelsgesetzbuch*, Kommentar, B. 5, 2017.

Palandt O. / Bassenge, P. / Ellenberger, J. / Grüneberg, C. / Thorn, K. / Brudermüller, G. / Götz, I. / Sprau, H. / Weidenkaff, W. / Weidlich, D.: *Bürgerliches Gesetzbuch*, B. 75, München 2016. [Palandt / Bölüm yazarı]

Schmidt, K: *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Band 7, B. 3, München 2014.

Seyffert, W.: *Die Haftung des ausführenden Frachtführers im neuen deutschen Frachtrecht*, Hamburg 2000.

Thume K. H.: *Kommentar zur CMR*, B. 2, Frankfurt am Main, 2007. [Thume, *Kommentar*]

Widmann, H.: *Kommentar zur Transportrecht, §§ 407-475 h HGB und weitere fracht- und speditionsrechtliche Bestimmungen*, B. 3, Darmstad 1999. [Widmann, *Kommentar*]

b. Türkçe

Adıgüzel, B.: *Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Genişletilmiş B. 2, Ankara 2012. [Adıgüzel, *Sorumluluk*]

Adıgüzel, B.: *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Ankara 2015. [Adıgüzel, *Multimodal*]

Adıgüzel, B.: *Taşıma Hukuku – Deniz Ticareti Hariç*, Ankara 2017. [Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*]

Akçaal, M.: *İşletmenin Devri*, Ankara 2013.

Akdeniz, U.: *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, Ankara 2013. [Akdeniz, *Sözleşme*]

Aker, H.: *Ticari İşletme Kirası*, Ankara 2012.

Akıncı, Z.: *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara 1999.

Akıntürk, T. / Ateş Karaman D.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Özel Borç İlişkileri*, B. 20, İstanbul 2013.

Akkurt, S. S.: *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukukî Sorumluluk*, Ankara 2014.

Aksoy, S.: *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul 2015. [Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*]

Aksoy Dursun, S.: *Eşya Kavramı*, İstanbul 2012.

Akyol, Ş.: *Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme,* B. 2, İstanbul 2008.

Antalya, G.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II, İstanbul 2017. [Antalya, *C. II*]

Antalya, G.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. III, İstanbul 2017. [Antalya, *C. III*]

Arkan, S.: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982. [Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*]

Arkan, S.: *Ticarî İşletme Hukuku*, Son Değişiklere Göre Hazırlanmış ve Genişletilmiş B. 14, Ankara 2010. [Arkan, *Ticarî İşletme 2010*]

Arkan, S.: *Ticarî İşletme Hukuku*, Son Değişiklere Göre Hazırlanmış ve Genişletilmiş, B. 24, Ankara 2018. [Arkan, *Ticarî İşletme 2018*]

Atabek, R.: *Eşya Taşıma Hukuku - Deniz Hukuku Hariç*, İstanbul 1960.

Atamer, Y. M.: *Haksız Fillerden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması – Özellikle Uygun Nedensellik Bağı ve Normun Koruma Amacı Kuramları*, İstanbul 1996.

Aydın, A.: *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, 2. Tıpkı Bası, İstanbul 2006. [Aydın, A.]

Aydoğdu, M. / Kahveci, N.: *Türk Borçlar Hukuku – Özel Borç İlişkileri (Sözleşmeler Hukuku)*, Gözden Geçirilmiş, Yenilenmiş ve Dipnotlu B. 4, Ankara 2019

Birsel, M. T.: *Ticari İşletme Hukuku*, C. I, İzmir 1970.

Bozer A. / Göle, C.: *Ticari İşletme Hukuku*, Güncellenmiş ve Genişletilmiş B. 4, Ankara 2017.

Can, M.: *CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları – Taşıma Hukukuna Giriş, Eşya Taşıma İşleri*, C. I, Ankara 2017. [Can, *Eşya Taşıma İşleri*]

Can, M.: *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2001. [Can, *Yolcu Taşıma*]

Çakırca, S. İ.: *Türk Sorumluluk Hukukunda Yansıma Zararı - Bir Kazanç Kaybı Zararı Türü*, İstanbul 2012.

Çekin, M. S.: *6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 71 Çerçevesinde Tehlike Sorumluluğu*, İstanbul 2016.

Çelikboya, K.: *Ticari İşletmenin Devri*, İstanbul 2017.

Çetinkaya, N.: *Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2016.

Deniz, İ.: *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar*, İstanbul 1982.

Deschenaux, H. / Tercier, P. (Çeviren: Özdemir, S): *Sorumluluk Hukuku*, Ankara 1983.

Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C. 2, Ankara 1981.

Ercan Özler, M.: *Medeni Usul Hukuku'nda Dava Konusu*, İstanbul 2019.

Erdem, E: *CMR Konvansiyonu ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku*, Ankara 2013.

Erdil, E.: *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku – İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi*, B. 2, İstanbul 2015.

Erdoğan, İ.: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Genişletilmiş B. 4, Ankara 2019.

Erdoğmuş, B.: *Roma Borçlar Hukuku Dersleri*, İstanbul 2014.

Eren, F.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, B. 21, Ankara 2017.

Eriş, G.: *Açıklamalı – Gerekçeli – İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku*, Ankara 2015.

Erman, H.: *Eşya Hukuku Dersleri*, İstanbul 2011.

Franko, N.: *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Niteliği*, Ankara 1992.

Gençtürk, M.: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku - Gecikmeden Doğan Sorumluluk*, İstanbul 2006. [Gençtürk, *Gecikme*]

Görçün, Ö. F.: *Yasal Düzenlemeler ve Lojistik Yönetimi Perspektifinden Karayolu Taşımacılığı*, Genişletilmiş ve Güncellenmiş B. 2, İstanbul 2010.

Hatemi, H. / Gökyayla, E.: *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, B. 2, İstanbul 2012.

Hirş, E. E.: *Ticaret Hukuku Dersleri*, B. 3, İstanbul 1948.

İnan, A. N. / Yücel, Ö.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Türk Borçlar Kanununa Göre Güncellenip Genişletilmiş B. 4, Ankara 2014.

Karan, H.: *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon – CMR Şerhi*, Ankara 2011. [Karan, *CMR Şerhi*]

Karayalçın, Y.: *Ticaret Hukuku – I. Giriş ve Ticarî İşletme*, B. 3, Ankara 1968. [Karayalçın, *İşletme*]

Kayış, F.: *Ticari İşletmede Şube Kavramı ve Şube Olmaya Bağlanan Hüküm ve Sonuçlar*, İstanbul 2019.

Kekeç, E. K.: *Arabuluculuk Yoluyla Uyuşmazlık Çözümünde Temel Aşamalar ve Taktikler*, İstanbul 2016.

Kender, R. / Çetingil, E. / Yazıcıoğlu, E.: *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*, C. 1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş B. 14, İstanbul 2017.

Kılıçoğlu, A.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Genişletilmiş B. 17, Ankara 2013. [Kılıçoğlu, A]

Kılıçoğlu. M.: *Tazminat Hukuku*, B. 6, Ankara 2016. [Kılıçoğlu, M]

Kıran, S.: *Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıma Ücreti*, Ankara 2018. [Kıran, *Taşıma Ücreti*]

Kıran, S.: *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşıması*, Ankara 2015. [Kıran, *Tehlikeli Eşya*]

Kocayusufpaşaoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı: *Borçlar Hukuku Genel Bölüm, Borçlar Hukukuna Giriş – Hukuki İşlem – Sözleşme*, C. I, Tıpkı B. 6, İstanbul 2014.

Kula, N.: *Türk Eşya Taşıma Hukuku*, Ankara 2018.

Kuntalp, E.: *Ard Arda Teslimli Satım Akdi*, Ankara 1968.

Nomer, H. N.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Gözden Geçirilmiş B. 11, İstanbul 2012.

Oğuzman, M. K. / Öz, T.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 2, 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanununa Göre Güncellenip, Genişletilmiş B. 10, İstanbul 2012. [Oğuzman / Öz, *C. 1*]

Oğuzman, M. K. / Öz, T.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. 2, Gözden Geçirilmiş B. 10, İstanbul 2013. [Oğuzman / Öz, *C. 2*]

Oğuzman, M. K. / Seliçi, Ö. / Oktay-Özdemir, S.: *Eşya Hukuku*, B. 10, İstanbul 2004.

Okay, S.: *Deniz Ticaret Hukuku II - Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri*, B. 2, İstanbul 1971.

Öz, T.: *İş Sahibinin Eser Sözleşmesinden Dönmesi – Bayındırlık İşleri Şartnamesinin İlgili Hükümleri ile Birlikte*, İstanbul 1989.

Özbudun, E.: *Türk Anayasa Hukuku*, Gözden Geçirilmiş B. 15, Ankara 2014.

Öztan, F.: *Kıymetli Evrak Hukuku*, B. 2, Ankara 1997.

Rado, T.: *Roma Hukuku Dersleri – Borçlar Hukuku*, İstanbul 2014.

Reisoğlu, S.: *Türk Borçlar Hukuku – Genel Hükümler*, B. 23, İstanbul 2012.

Sağlam, F.: *Temel Hakların Sınırlanması ve Özü*, Ankara 1982.

Sanlı, K. C.: *Haksız Fiil Hukukunun Ekonomik Analizi*, İstanbul 2007.

Saraç, S.: *Türk Borçlar Kanunu'nda Tehlike Sorumluluğu*, İstanbul 2013.

Seliçi, Ö.: *Borçlar Kanununa Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkisinin Sona Ermesi*, İstanbul 1977.

Serozan, R.: *Sözleşmeden Dönme*, Gözden Geçirilmiş B. 2, İstanbul 2007.

Seven, V.: *6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen*, Ankara 2012. [Seven, *Gönderilen*]

Seven, V.: *Taşıma Hukuku*, Eskişehir 2010. [Seven, *Taşıma Hukuku*]

Tahiroğlu, B.: *Roma Borçlar Hukuku*, İstanbul 2014.

Tahiroğlu, B. / Erdoğmuş, B.: *Roma Hukuku Meseleleri*, B. 5, İstanbul 2010.

Tamer, D.: *Roma Hukuku Uygulamaları*, İstanbul 2008.

Tandoğan, H.: *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri*, C. II, 1986 Yılı Dördüncü Tıpkı Basım'dan Beşinci Tıpkı Basım, İstanbul 2010. [Tandoğan, *Borçlar Hukuku*]

Tandoğan, H.: *Türk Mesuliyet Hukuku – Akit Dışı ve Akdî Mesuliyet*, 1961 Yılı Birinci Basıdan Tıpkı Bası, İstanbul 2010. [Tandoğan, *Mesuliyet*]

Tanör, B. / Yüzbaşıoğlu, N.:*1982 Anayasasına Göre Türk Anayasa Hukuku*, B. 15, İstanbul 2015.

Tekinalp, Ü. / Çamoğlu, E.: *Açıklamalı, Notlu ve Karşılaştırmalı 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu ve Ticari Mevzuat*, Güncelleştirilmiş B. 14, İstanbul 2012.

Topuz, G.: *Tüketici Mahkemeleri*, Ankara 2018. [Topuz, *Tüketici Mahkemeleri*]

Tüzün, N.: *Hava ve Kara Taşıma Hukuku*, Ankara 1981.

Uslu, M.: *CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2010.

Ülgen, H.: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 1987. [Ülgen, *Hava Taşıma*]

Ülgen, H.: *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1988. [Ülgen, *Uluslararası Taşıma*]

Ülgen, H. / Helvacı, M. / Kendigelen, A. / Kaya, A. / Nomer Ertan, N. F.: *Ticari İşletme Hukuku*, Güncellenmiş B. 4, İstanbul 2015.

Yalman, S.: *Türk – İsviçre Hukukunda Sözleşme Görüşmelerinden Doğan Sorumluluk*, Ankara 2006.

Yavaş, A.: *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*, İstanbul 2016. [Yavaş, *Konteyner*]

Yavuz, C. / Acar, F. / Özen, B.: *Borçlar Hukuku Dersleri*, B. 10, İstanbul 2012.

Yazıcı Tıktık, Ç.: *Arabuluculukta Gizliliğin Korunması*, İstanbul 2013.

Yeşilırmak, A. / Kekeç, E. K. / Bulur, A. (edt): *Temel Arabuluculuk Eğitimi Katılımcı Kitabı*, B. 2, Ankara 2019.

Yeşilova Aras, E.: *Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21)*, Ankara 2010. [Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme]

Yetiş Şamlı K.: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul 2013.

Yıldırım, H.: *Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat*, Ankara 2016.

Yücel, Ö.: *Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu*, Ankara 2014.

Yürük Yeniocak, D: *CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması*, Ankara 2019.

Zevkliler, A. / Aydoğdu, M.: *Tüketicinin Korunması Hukuku – Açıklamalı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun*, B. 3, Ankara 2004.

Zeyneloğlu, A.: *Uygulamalı Taşıma Hukuku*, Ankara 1980. [Zeyneloğlu, *Uygulama*]

Zeyneloğlu, A.: *Taşıma Hukuku*, Ankara 1993. [Zeyneloğlu, *Taşıma*]

2. Tezler (Basılmamış)

a. Türkçe

Asgarov, N.: *Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2012. [Asgarov, *Yükle İlgililer*]

Ayata, D.: *Lojistik Sektörü Uyuşmazlıkları ve Arabuluculuk*, Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019.

Aydın, D. C.: *Eşya Taşıma Hukukunda Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2017. [Aydın, D. C.]

Eler, T.: *Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk*, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziantep 2019.

Silahtaroğlu, E. K.: *Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi "Yükleten""*, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011.

Kaya, A.: *Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1987. [Kaya, *Gecikme*]

Tosun, Ç.: Haksız Fiilden ve Sözleşmeden Doğan Sorumluluk Çerçevesinde Sebeplerin Yarışması (TBK m. 60), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019.

3. Makaleler

a. Yabancı Dilde

Bästlein, H. G. / Bästlein, A.: "Beweisfragen in Rechtsstreitigkeiten gegen den HGB-Frachtführer wegen Güterschäden", TranspR 2003, Heft 11/12, s. 413.

Fischer, F.: "Ergänzung der CMR durch unvereinheitlichtes deutsches Recht nach der Transportrechtsreform", TranspR 1999, Heft 7-8, s. 261.

Herber, R.: "Die Neuregelung des deutschen Transportrechts", NJW 1998, Heft 45, s. 3297.

Heuer, K.: "Das künftige deutsche Frachtrecht", TranspR 1998, Heft 2, s. 45.

Johansson, S. O.: "The Scope and the Liability of the CMR – Is there a Need for Changes?", TranspR 2002, Heft 10, s. 385.

Koller, İ.: "Der „Risikobereich" im HGB-Frachtrecht", VersR 2012, s. 949. [Koller, "Risikobereich"]

Koller, İ.: "Die Unzulänglichkeit der Verpackung im Transport- und Transportversicherungsrecht", VersR 1993, s. 523. [Koller, "Verpackung"]

Müglich, A.; "Informationsrechtliche Aspekte der elektronischen Sendungsverfolgung", TranspR, Heft 7/8, 2003, s. 280.

Neufang, D. / Valder, H.: "Laden und Ladungssicherung im Straßengüterverkehr - Wer ist verantwortlich?", TranspR 2002, Heft 9, s. 325.

Ramming, K.: "Die Nicht-Zurverfügungstellung des Beförderungsmittels zur vorgesehenen Zeit", TranspR 2003, Heft 11/12, s. 420.

Schindler, A.: "Zivilrechtliche Verantwortlichkeit beim Gefahrguttransport auf der Straße", Transport- und Vertriebsrecht 2000, Luchterhand 1999, s. 119.

Thonfeld, H. D.: "Verantwortlichkeiten für das Be- und Entladen im Straßengüterverkehr", TranspR 1998, Heft 1, s. 19.

Thume, K. H.: "Haftungsprobleme beim Containerverkehr", TranspR 1990, Heft 2, s. 41. [Thume, "Containerverkehr"]

Tunn, J.: "Rechtsstellung des Empfängers im Frachtrecht", TranspR 1996, Heft 11/12, s. 401.

Widmann, H.: "Ablieferung von Gütern nach Neufassung des HGB", TranspR 2001, Heft 2, s. 72. [Widmann, "Ablieferung"]

Widmann, H.: "Verladen und Entladen durch Absender - § 412 HGB –", TranspR 1999, Heft 10, s. 391. [Widmann, "Verladen und Entladen"]

Zapp, M.: "Rechtprobleme im Zusammenhang mit der Verpackung in der CMR und im deutschen Handelsgesetzbuch", TranspR 2004, Heft 9, s. 333.

b. Türkçe

Acar, S.: "6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıma İşleri", Taşıma Hukuku ve Sigortaları – Toplantı Notları, İstanbul 2014, s. 175. [Acar, "Taşıma İşleri"]

Acar, S.: "TTK: Ambalajlama, Yükleme, İstif ve Boşaltma", Taşıma Hukuku ve Sigortaları – Toplantı Notları, İstanbul 2014, s. 253. [Acar, "TTK"]

Adıgüzel, B.: "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler", MÜHAD 2012, C. 18, S. 2, s.769. [Adıgüzel, "Yenilikler"]

Adıgüzel, B.: "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu", İÜHFM 2013, C. LXXI, S. 2, s. 3. [Adıgüzel, "Fiili Taşıyıcı"]

Adıgüzel, B.: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Sorumluluğu Üzerine Hükümler", Legal Mali Hukuk Dergisi 2007, S. 32. [Adıgüzel, "Tasarı"]

Akçaal, M. / Uyumaz, A.: "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Bazı Hükümlerine (m. 1-16) İlişkin Bir İnceleme", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C. 4, S. 2, s. 241.

Akdeniz, U.: "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları", İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2013, C. IV, S. 2, s. 181. [Akdeniz, "Hukuki Sonuçlar"]

Akipek Öcal, Ş.: "6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Tüketici İşlemi ve Usul Hukuku Bakımından Etkileri", Tüketici Hukukunda Uyuşmazlık Çözümüne İlişkin Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri Sempozyumu, Ankara 2018, s. 17. [Akipek Öcal, "Etki"]

Akipek Öcal, Ş.: "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Tüketici İşlemi ve Uygulanması", Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım, Ankara 2016, s. 11. [Akipek Öcal, "Uygulanma"]

Aksoy, S.: "6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", BATİDER 2015, C. XXXI, S. 2, s. 305. [Aksoy, "Müdahale"]

Aksoy, S.: "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı", BATİDER 2017, C. XXXIII, S. 1, s. 137. [Aksoy, "Konteyner]

Arkan, S.: "Kararlar", BATİDER 1975, C. VIII, S. 1, s. 177. [Arkan, "Kararlar"]

Arkan, S.: "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanması Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri – TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", BATİDER 1979, C. X, S. 2, s. 379. [Arkan, "Sözleşmenin Uygulanması"]

Arkan, S.: "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler", AÜHFD 1980, C. 37, S. 1, s. 313. [Arkan, "Komisyoncu"]

Arkan, S.: "Taşıyıcının Ücret Hakkı", Fazıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983. [Arkan, "Ücret Hakkı"]

Arkan, S.: "Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme", BATİDER 1978, C. IX, S. 4, s. 1025. [Arkan, "Taşıma Senetleri"]

Asgarov, N: "Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü", BATİDER 2012, C. XXVIII, S. 2, s. 297. [Asgarov, "Tehlikeli Eşya"]

Bahtiyar, L.: "6502 sayılı TKHK'nın Ticari İşe ve Ticari Davaya Etkisi (II)", Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım, Ankara 2016, s. 49.

Battal, A.: "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Yönünden Tacirlerin Tüketici Sıfatı", Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, Ankara 1998, s. 313. [Battal, "Tüketici"]

Battal, A.: "Yeni Karayolu Taşıma Kanunu ve TTK Kapsamında, Taşıma İşleri Tellallığı Mümkün müdür?", BTHAE XX. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2004, s. 11. [Battal, "Taşıma İşleri Tellallığı"]

Belbez, H.: "Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 2-4, s. 387.

Biçer, L.: "6502 sayılı TKHK'nın Ticari İşe ve Ticari Davaya Etkisi (I)", Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım, Ankara 2016, s. 43.

Buz, V.: "Aynı Şahsın Farklı Hukuki Sebeplerle Sorumluluğu: TBK. m. 60 Üzerine Düşünceler", BATİDER 2013, C. XXI, S. 2, s. 19.

Can, M.: "4952 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukukî Esaslar", GÜHFD 2005, C. IX, S. 12, s. 11. [Can, "Karayolu Taşıma Kanunu"]

Damar, D.: "Milletlerarası Taşıma Hukukunda "Wilful Misconduct" – Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi – ", MHB 2004, C. 24, S. 1-2, s, 379.

Deniz Kaner, İ.: "1929 T. Varşova Konvansiyonu'nda Taşıyıcısı'nın Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Ankara 1985, s.177.

Eminoğlu, C.: "Türk Ticaret Kanunu'nun 864. maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu", GÜHFD 2015, C. XIX, S. 3, s. 25.

Erbaş Açıkel, A.: "Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Uyuşmazlıkları Bakımından Zorunlu Arabuluculuğun Değerlendirilmesi", Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk, Ankara 2019, s. 13.

Erişgin, N.: "Tehlike Bağı", AÜHFD 2000, C. 49, S. 1, s. 137.

Ertaş, E.: "Sürekli Borç İlişkilerinde (Dauerschuldverhaeltnisse) Zamanaşımı", Prof. Dr. Hakan PEKCANITEZ'e Armağan, DEÜHFD 2015, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 3093.

Gençtürk, M.: "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", GÜHFD 2012, C. XVI, S. 4, s. 117. [Gençtürk, "Sınırlı Sorumluluk"]

Gürsoy, K. T.: "Haksız Eylem (Fiil)den Doğan Talep Hakkı ve Bu Hakkın Diğer Talep Hakları ile Yarışması (Dava Haklarının Telahuku)", AÜHFD 1974, S. 1-4, s. 149.

Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki, BATİDER 2000, C. XX, S. 4, s. 153.

Karan, H.: "Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği", BATİDER 2004, C. XXII, S. 3, s. 99. [Karan, "Karayolu Taşıma"]

Karan, H.: "Taşımacının Sorumluluğunun Hukukî Mahiyeti", Yıldırım Uler'e Armağan, s. 349. [Karan, "Hukuki Mahiyet"]

Karan, H.: "Taşıyanın Sorumluluğunda Sigorta Priminin Rolü", Deniz Hukuku Sempozyumu 24-25 Mart 2011, Adana 2012, s. 189. [Karan, "Sorumluluk"]

Karan¸ H.: "TBMM Adalet Komisyonu'nun Taşıma Hukuku'na Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk", BTHAE 2012, XXVI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2013, s. 155. [Karan, "Komisyoncu"]

Karan, H. / Var Türk, K.: "Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları", Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan, İstanbul 2019, s. 617.

Karayalçın, Y.: "Pay Senediyle İlgili Satış Sözleşmesinin Geçerli Olması İçin Senedin Teslimi Gerekir mi? "HGK. 22.11.1978"", BATİDER 1980, C. X, S. 3, s. 764. [Karayalçın, "Teslim"]

Kaya, A.: "Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına ilişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I)", Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998, s. 311. [Kaya, "CMR – I"]

Kaya, A.: "Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına ilişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)", İHFM, C. LVI, S. 1-4, İstanbul 1998, s. 239. [Kaya, "CMR – II"]

Kırca, Ç.: "6502 Sayılı TKHK'daki Düzenlemelerin Yorumlanması ve Görevli Mahkeme (6502 Sayılı TKHK'un Yorumu ve THKD'da Düzenleme Bulunmayan Konularda Tüketici İşlemlerinden Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Görevli Mahkeme-II)", Yargıtay Dergisi 2017, C. 43, S. 2, s. 343.

Kula Değirmenci, N.: "Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu, BATİDER 2018, C. XXXV, S. 1, s. 17.

Özdemir, T.: "6102 sayılı TTK (ve 4925 sayılı KTK) Hükümlerinde Taşıma İşleri Komisyoncusu – Taşıma İşleri Organizatörü – Lojistik İşletmeciliği", Taşıma Hukuku ve Sigortaları – Toplantı Notları, İstanbul 2014, s. 263. [Özdemir, "Komisyoncu"]

Özsunay, E.: "Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Kullandırdığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu", İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 32, S. 1, s. 161.

Paslı, A.: "Ticari İşletme ve Ticaret Şirketleri Bakımından Zorunlu Arabuluculuğun Değerlendirilmesi: Türk Ticaret Kanunu 5/A Maddesinin Yorumlanması", Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk, Ankara 2019, s. 13.

Seven, V.: "Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları", LMUİİHD 2005, C. I, S. 1, s. 51. [Seven, "İspat"]

Taşkın, A.: "Tüzel Kişilerin Kişilik Haklarının Korunması", AÜHFD 1992, C. 42, S. 1, s. 201.

Tekinalp, Ü.; "Türk Ticaret Hukukunu Ticari İşletme Bağlamında Yeniden Düşünmek", BATİDER 2008, C. XXIV, S. 31, s. 5.

Topaloğlu, M.: "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara 2009.

Topsoy, F.: "Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri", Ankara Barosu Dergisi 2014, S. 2, s. 21.

Topuz, G.: "Tüketici Mahkemelerinde Yargılama ve Yargılama Usulü", Tüketici Hukukunda Uyuşmazlık Çözümüne İlişkin Güncel Sorunlar ve Çözüm Önerileri Sempozyumu, Ankara 2018, s. 87. [Topuz, "Yargılama Usulü"]

Tüzüner, Ö.: "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, S. 101, Ankara 2012, s. 167.

Uyumaz, A. / Tokat, H.: "Demiryolu ile Yolcu Taşımacılığından Doğan Akit Dışı Hukukî Sorumluluk", AÜHFD 2016, C. 65, S. 3, s. 967.

Ülgen, H.: "Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 24-25 Ocak 1985, Ankara 1985, s. 1. [Ülgen, "Sempozyum"]

Yavaş, A.: "Kara Yolunda Yapılan Yük Taşımasında Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybına Sebebiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi", YÜHFD 2016, C. 13, S. 2, s. 200. [Yavaş, "Kusur Türleri"]

Yeşilova, E.: "CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti", DEÜHFD 2005, C. 7, S. 1, s. 237.

Yeşilova Aras, E.: "Yük Senedinin (TTK m. 859) Türk Ticaret Kanunu'nda Yeniden Yer Alması, Karayolu Taşımacılığında Kıymetli Evraka İmkân Verilmesi midir?", LHD 2013, C. 11, S. 123, s. 49. [Yeşilova Aras, "Yük Senedi"]

B) MAHKEME KARARLARI

1. Türkiye

HGK, 06.12.2018, E. 2017/109, K. 2018/1870 (Yargıtay Karar Arama)

HGK, 12.10.2016, E. 2014/11-1159, K. 2016/967 (Kazancı)

HGK, 01.02.2012, E. 2011/4-687, K. 2012/26 (Kazancı)

HGK, 17.03.2010, E. 2010/11-104, K. 2010/151 (Legalbank)

HGK, 28.06.2006, E. 2006/11-452, K. 2006/481 (HukukTürk)

HGK, 06.10.1982, E. 1982/15-356, K. 1982/817 (HukukTürk)

11. HD., 26.02.2019. E. 2017/4709, K. 2019/1565 (Lexpera)

11. HD., 16.10.2018, E. 2018/3889, K. 2018/6376 (Legalbank)

11. HD., 06.06.2018, E. 2016/13372, K. 2018/4381 (Legalbank)

11. HD., 04.04.2018, E. 2016/9813, K. 2018/2379 (Lexpera)

11. HD., 10.01.2018, E. 2016/4798, K. 2018/130 (Lexpera)

11. HD., 02.10.2017, E. 2016/5840, K. 2017/4938 (Yargıtay Karar Arama)

11. HD., 31.05.2017, E. 2016/5605, K. 2017/3231 (Lexpera)

11. HD., 28.02.2017, E. 2016/1929, K. 2017/1182 (Kazancı)

11. HD., 10.01.2017, E. 2016/484, K. 2017/137 (HukukTürk)

11. HD., 13.12.2016, E. 2015/12008 K. 2016/9517 (Lexpera)

11. HD., 17.02.2016, E. 2015/15089, K. 2016/1656 (Legalbank)

11. HD., 12.1.2015, E. 2014/14730, K. 2015/36 (Kazancı)
11. HD., 19.12.2014, E. 2014/13668, K. 2014/20084 (Lexpera)
11. HD., 23.09.2014, E. 2014/10710, K. 2014/14307 (Kazancı)
11. HD., 18.02.2014, E. 2013/13508 K. 2014/2795 (Legalbank)
11. HD., 09.05.2013, E. 2013/10460, K. 2013/9465 (Eriş, s. 331-332)
11. HD., 15.10.2012, E. 2012/9222, K. 2012/16122 (Eriş, s. 338)
11. HD., 21.09.2012, E. 2011/6920, K. 2012/ 14013 (Kazancı)
11. HD., 03.11.2011, E. 2011/1754, K. 2011/11615 (Eriş, s. 127-128)
11. HD., 18.07.2011, E. 2011/8172, K. 2011/9006 (Legalbank)
11. HD., 18.07.2011, E. 2011/6014, K. 2011/8990 (Legelbank)
11. HD., 02.05.2011, E. 2009/12168, K. 2011/5275 (Kazancı)
11. HD., 15.02.2010, E. 2008/10742, K. 2010/1694 (HukukTürk)
11. HD., 31.03.2005, E. 2004/6264, K. 2005/3047 (Kazancı)
11. HD., 17.02.2004, E. 2003/6913, K. 2004/1423 (HukukTürk)
11. HD., 30.10.2001, E. 2001/5389, K. 2001/8349 (Zevkliler / Aydoğdu, s. 75)
11. HD., 22.01.2001, E. 2000/9445, K. 2001/252 (Kazancı)
11. HD., 03.07.2000, E. 2000/5126, K. 2000/6338 (Zevkliler / Aydoğdu, s. 75)
11. HD., 15.10.1999, E. 1999/5782, K. 1999/7900 (Zevkliler / Aydoğdu, s. 75)
11. HD., 26.01.1999, E. 1998/5499, K. 1999/136 (HukukTürk)
11. HD., 01.05.1995, E. 1995/3029, K. 1995/3937 (Kazancı)
11. HD., 03.02.1975, E. 1975/563, K. 1975/700 (Arkan, "Kararlar", s. 186)
9. HD., 05.04.2016, E. 2014/37491, K. 2016/8497 (Kazancı)
15. HD., 12.03.2018, E. 2017/2682, K. 2018/882 (Kazancı)

2. Yabancı

BGH, 22.06.2011, 3. Urteil, VersR 2012, 125 (Koller, "Risikobereich", s. 950 vd.)
BGH, Urt. v. 25.3.2004 - Az. I ZR 205/01 (Bellardita, Der Absender, s. 288, dn. 222)
BGH, Urt. v. 8.5.1958-Az. II ZR 34/56 (Bellardita, Der Absender, s. 10, dn. 12)
BGH, Urt. v. 23.6.1955 -Az. II ZR 348/53 (Bellardita, Der Absender, s. 13, dn. 25)
OLG Düsseldorf, Urt. v. 9.6.1994 - Az. 18 U 259/93 (TranspR 1995, s. 439, dn. 22)
OLG Schleswig, Urt. v. 30.8.1978-Az. 9 U 29/78 (Bellardita, Der Absender, s. 143, dn. 454)
OLG Stuttgart, Urt. v. 20.9.2006- Az. 3 U 115/06 (Bellardita, Der Absender, s. 288, dn. 221)

C) ELEKTRONİK VERİ TABANLARI

Güncel Türkçe Sözlük, www.sozluk.gov.tr

HukukTürk, Hukuk Veri Tabanı, www.hukukturk.com [HukukTürk]

Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com.tr [Kazancı]

Legalbank Elektronik Hukuk Bankası, www.legalbank.net [Legalbank]

Lexpera Hukuk Bilgi Sistemi, www.lexpera.com.tr [Lexpera]

Türkçe Batı Kökenli Kelimeler Sözlüğü, www.sozluk.gov.tr

Yargıtay Karar Arama, https://karararama.yargitay.gov.tr

D) DİĞERLERİ

ICC INCOTERMS 2020

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı, s. 40, Grafik 1.4: Ulaşım Türlerine Göre Yurt İçi Yük - Yolcu Taşıma Oranları - 2017

Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile Adalet Komisyonu Raporu (1/630)