T. C.
Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

KARAYOLUYLA YURTİÇİ EŞYA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ ZIYA VE HASARDAN SORUMLULUĞU

Hakan BULUT
11906002

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Filiz YAVUZ İPEKYÜZ

Diyarbakır 2017

T. C.

Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

KARAYOLUYLA YURTİÇİ EŞYA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ ZIYA VE HASARDAN SORUMLULUĞU

Hakan BULUT

11906002

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Filiz YAVUZ İPEKYÜZ

Diyarbakır 2017

TAAHHÜTNAME

SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Dicle Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum "Karayoluyla Yurtiçi Eşya Taşımacılığında Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu" adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve tez yazım kılavuzuna uygun olarak hazırladığımı taahhüt eder, tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım. Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

□ Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

□ Tezim sadece Dicle Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.

□ Tezimin … yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/projemin tamamı her yerden erişime açılabilir.

29/11/2017

Hakan BULUT

KABUL VE ONAY

Hakan BULUT tarafından hazırlanan Karayoluyla Yurtiçi Eşya Taşımacılığında Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu adındaki çalışma, 29/11/2017 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda jürimiz tarafından Özel Hukuk Anabilim Dalında **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak oybirliği / oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Yrd. Doç. Dr. Filiz YAVUZ İPEKYÜZ (Başkan)

Doç. Dr. Ali AYLİ

Yrd. Doç. Dr. Bahar ÖCAL APAYDIN

ÖNSÖZ

Bu tez çalışmasında, taşıyıcıların, karayoluyla yurtiçi eşya taşımacılığında zıya ve hasardan sorumluluğu incelenmeye çalışılmıştır.

Taşıma işlerine ilişkin 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununda (ETTK) yer alan hükümler, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) ile önemli ölçüde değiştirilmiş, bu değişiklikler yapılırken Türkiye'nin de taraf olduğu Karayoluyla Eşyanın Uluslararası Nakliyesi İçin Anlaşma Konusunda Konvansiyon (CMR) ile Alman Taşıma Hukuku Reform Kanununda (ATK) yer alan düzenlemelerden istifade edilmiştir. Hal böyle olunca sorumluluğa dair ilke ve hükümler incelenirken mülga Kanun ile mehaz Kanun ve Konvansiyonda yer alan hükümler ile karşılaştırmalar yapılmış, Yargıtay uygulamasına dair fikir vermesi açısından, yer yer konuya ilişkin içtihatlara yer verilmiştir.

Tez çalışmamın planlanmasında, araştırılmasında, yürütülmesinde ve oluşumunda ilgi ve desteğini esirgemeyen, yönlendirme ve bilgilendirmeleriyle çalışmamı bilimsel temeller ışığında şekillendiren Sayın Yrd. Doç. Dr. Filiz Yavuz İPEKYÜZ'e, tüm eğitim hayatım boyunca benden maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme ve çalışma süresince tüm zorlukları benimle göğüsleyen ve hayatımın her evresinde bana destek olan değerli eşim ve kızlarıma teşekkürü bir borç bilirim.

Hakan BULUT

Diyarbakır 2017

ÖZET

Bu tez çalışmasında, taşıyıcıların, karayoluyla yurtiçi eşya taşımacılığında zıya ve hasardan sorumluluğu incelenmeye çalışılmıştır. Çalışmanın ilk bölümünde taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümlerin tarihçesi üzerinde durulmuş, sorumluluğun hukuki niteliği incelenmiştir.

Devamında sorumluluğun şartları ayrı başlıklar halinde incelenmiş, önemine binaen eşyaya özen borcu, kapsam ve süre yönünden ayrıca ele alınmış, zıya ve hasarın farklı yönleri üzerinde durularak anılan kavramlar açıklanmaya çalışılmıştır.

Sonrasında TTK'da taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran haller olarak belirtilen en yüksek özenin gösterilmesine rağmen kaçınılamayan sonuç ve diğer özel haller üzerinde durulmuş ve sorumluluğun sınırlandırılmasına dair hükümler incelenmiştir.

Günümüzde taşımacılık faaliyetlerinin birçoğunun büyük araç filolarına sahip şirketler tarafından yerine getirilmesi sebebiyle, taşıma hizmetlerine katılan yardımcıların ve fiili taşıyıcıların eylemlerinden taşıyıcının sorumluluğu incelendikten sonra zıya ve hasar halinde ortaya çıkan zararın tazmini sebebiyle açılacak davalara ilişkin usul hükümleri, tarafların ispat yükü, zamanaşımı hükümleri ile tazminat miktarının belirlenmesine dair ilkeler incelenmiştir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun, Taşıma İşleri başlıklı Dördüncü Kitap hükümlerine mehaz niteliğinde olan Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu (ATK) ile Karayoluyla Eşyanın Uluslararası Nakliyesi İçin Anlaşma Konusunda Konvansiyon (CMR) hükümlerine yeri geldikçe değinilmiş, Yargıtay kararlarına atıf yapılmak suretiyle uygulama hakkında bilgi verilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Taşıyıcı, Eşya Taşıma, Zıya, Hasar, Sorumluluk

ABSTRACT

The aim of the thesis is to examine the responsibility of carriers for the loss and damage of the domestic road transportation of goods. In the first part of the study, the historical background of the responsibility of the carrier is emphasized and the legal nature of the responsibility is examined.

Furthermore, the conditions of responsibility of the carriers for the loss and damages of the domestic road transportation has been examined in separate chapters, and with regard to the importance, the duty of care has been discussed separately in terms of scope and duration. Also the different aspects of loss and damage have been explained.

Afterwards, although the highest care is given by the bearer, the inevitable outcome and the other special circumstances are considered as the conditions which remove the liability by the The Turkish Commercial Code No. 6102 (TCC) and accordingly the provisions of the TCC regarding the limitation of the liability have been examined.

Due to the fact that the majority of the transportation activities are today carried out by companies with large vehicle fleets, the liability of the acts of the auxilaries and the actual carriers who participated in the transportation activity have been examined. Then, the provisions of the Turkish Civil Procedural Code related to the lawsuits which is filed due to compensation of loss and damages, together with the burden of proof of the parties, the prescription and finally the principles for determining amount of the compensation have been examined.

The Convention on the Agreement for the International Transhipment of Landfill (CMR) and the German Transport Reform Law which are considered as the origin of the Fourth Book titled “Transport Works” of the Turkish Commercial Code No. 6102 have been occasionally examined in this study. Moreover, the decisions of the Turkish Court of Cassation have been analised in order to emphasize the legal practice regarding the the carriers for the loss and damages of the domestic road transportation.

Keywords

Carrier, Carriage of Goods, Loss, Damage, Responsibility

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖNSÖZ ..... **I**
ÖZET ..... **II**
ABSTRACT ..... **IV**
İÇİNDEKİLER ..... **VI**
KISALTMALAR ..... **VIII**
GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM
TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN TARİHÇESİ, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

1.1. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN TARİHÇESİ **5**
1.1.1. Roma Dönemi 5
1.1.2. Sanayi Devrimi ve Sonrası 6
1.1.3. Osmanlı Dönemi 11
1.1.4. Cumhuriyet Dönemi 12
1.2. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ **16**
1.2.1 Taşıyıcı Ve Taşımacılık Kavramları 16
1.2.2. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği 20
1.3. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI **29**
1.3.1. Eşyaya Özen Borcunun İhlali 29
1.3.2. Zıya veya Hasarın Sorumluluğa Tabi Sürede Meydana Gelmesi 30
1.3.3. Eşyanın Zıyaı Veya Hasara Uğraması 34
1.3.4. İlliyet Bağı 42

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KALDIRILMASI VEYA SINIRLANDIRILMASI İLE YARDIMCILARIN VE FİİLİ TAŞIYICILARIN EYLEMLERİNDEN SORUMLULUK

2.1. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KALDIRILMASI 44
2.1.1. Taşıyıcının En Yüksek Özeni Göstermesine Rağmen Zıya Veya Hasarın Gerçekleştiğini İspatı 48
2.1.2. Taşıyıcının Sorumluluğunu Kaldıran Özel Haller 52
2.2. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI 59
2.3. YARDIMCILAR VE FİİLİ TAŞIYICILAR 62
2.3.1. Yardımcıların Eylemlerinden Sorumluluk 63
2.3.2. Fiili Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluk 66
2.3.3. Sorumluluğun Şartları 68

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICIYA KARŞI AÇILABİLECEK TAZMİNAT DAVASI

3.1. DAVANIN NİTELİĞİ VE TARAFLARI 73
3.1.1. Davanın Niteliği 73
3.1.2. Davanın Tarafları 73
3.2. GÖREVLİ VE YETKİLİ MAHKEME 77
3.3. İSPAT YÜKÜ 79
3.3.1. Davacının İspat Yükü 79
3.3.2. Davalının İspat Yükü 83
3.3.3. İspat Yüküne İlişkin Özel Durumlar 85
3.4. ZAMANAŞIMI 87
3.5. TAZMİNAT 88
3.5.1. Tazminat Miktarının Tespiti 88
3.5.2. Tazminat Miktarının Sınırı 99
SONUÇ 104
KAYNAKÇA 106

KISALTMALAR

AK	1974 tarihli Atina Konvansiyonu
ATK	Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu
BK	Mülga 818 sayılı Borçlar Kanunu
C.	Cilt
c.	Cümle
CIM	Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesini
CMR	Karayoluyla Eşyanın Uluslararası Nakliyesi İçin Anlaşma Konusunda Konvansiyon
D. Ü.	Dicle Üniversitesi
Dn.	Dipnot
Doç.	Doçent
Dr.	Doktor
ETK	Mülga 865 sayılı Ticaret Kanunu
ETTK	Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
GEK	1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu
H. D.	Hukuk Dairesi
H. G. K.	Hukuk Genel Kurulu
HK	1978 tarihli Hamburg Kuralları
HMK	6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HSK	Hâkimler ve Savcılar Kurulu
IMF	Uluslararası Para Fonu
K.	Karar
m.	Madde
MÖHUK	5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk Ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
p.	Paragraf
RG	Resmi Gazete
s.	Sayfa
SDR	Özel Çekme Hakkı
S.	Sayı
T.	Tarih
TBK	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
T. C.	Türkiye Cumhuriyeti
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası

TDK	Türk Dil Kurumu
TMK	Türk Medeni Kanunu
TTK	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
vd.	Ve devamı
VK	1929 tarihli Varşova Konvansiyonu

GİRİŞ

İmalât veya kullanım maksadıyla ihtiyaçlarını karşılamak için ticaret yapmaya başlayan insanoğlu, henüz ilkçağlarda dahi taşımacılıkla ilgilenmeye başlamıştır.[1]

Milattan 3000 – 2500 yıl önce kurulan Sümerler ve Akatlar ile 2100 – 1800 yıl önce kurulan Babiller ve Asurlar, Mezopotamya ve Anadolu toprakları üzerinde birçok yol inşa etmiş ve ticari amaçlarla bu yollar üzerindeki ulaştırma faaliyetlerini geliştirmiştir.[2] İnsanoğlu, binlerce yıl öncesinde dahi, kervanların geçtiği yollarda emniyeti sağlamaya çalışmış, tuz ve yontulmuş sileksleri uzun mesafeler öteye taşımıştır.[3]

Ancak taşımacılık teknolojisinin ve yol şartlarının elverişsizliği nedeniyle ilkçağlarda, insanoğlu, eşyalarını bağımsız bir taşıyıcıya tevdi etmektense bizzat taşımayı tercih etmiş yahut o dönemlerde cari olan kölelik kurumu vasıtasıyla taşıma faaliyetlerini yerine getirmiştir.[4]

İlkçağlarda basit coğrafi engelleri dahi aşmakta zorlanan insanoğlu, tekerleği keşfederek, evcil binek hayvanları sahiplenerek, ağaç kütükleri veya hayvan

---

[1] Burak Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 5. **(Karayoluyla Yapılan Taşımalarda)**

[2] Yılmaz Bilsev, "TIR Anlaşmasının Ülkemizdeki Uygulaması ve Bu Uygulamadan Doğan Sorunlar*"*, **TIR Anlaşması Semineri,** İstanbul 1971, s. 9.

[3] Reşat Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960, s. 3.

[4] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 5 – 7.

tulumlarıyla sal yaparak, kayığın icadı ile denize açılarak ve atları nallamaya başlayarak tarihin büyük devirlerinin başlangıcına da vesile olmuştur.[5]

19. Yüzyılın ortalarına kadar hayvan sırtlarında yahut büyük sandallarla yapılan taşımacılık faaliyetleri buhar kazanının keşfi ve trenlerin işletilmesiyle önemli bir aşama kaydetmiş, kısa zaman içinde dönemin gelişmiş ülkeleri tren hatlarıyla bir ağ gibi örülmüş, 20. Yüzyılın başlarında içten patlamalı motorların ve otomobillerin icadı ile birlikte yolların genişletilmesine ihtiyaç duyulmuş, kısa süre sonra uçağın icadıyla ve atom enerjisinin bazı taşıma araçlarında kullanılmaya başlanmasıyla birlikte taşımacılık alanında yepyeni bir devir başlamıştır.[6]

Günümüzde teknolojinin ulaştığı seviye, çok tekerlekli taşıyıcılar aracılığıyla devasa büyüklükteki köprü parçalarının, dev kazanların hatta tarihi yapıların taşınmasını mümkün kılmaktadır. Nitekim yakın tarihte Batman'ın Hasankeyf ilçesindeki 550 yıllık tarihi Zeynel Bey Türbesi, 4 saatlik bir yolculuğun ardından iki kilometre mesafedeki Hasankeyf Yeni Kültürel Park Alanı'na başarıyla taşınmış, dünyada ilk kez gerçekleştirilen bu taşıma işleminin aynısının, bölgede bulunan sekiz eser için daha uygulanması ve aralarında tarihi cami ve hamamın da olduğu Hasankeyf'teki sekiz eserin, iki yıl içerisinde taşınmaları planlanmıştır.[7]

Nakil vasıtalarının bu hızlı gelişimini tetikleyen temel etkenlerden biri de, hiç şüphesiz ticaretin gelişmesidir. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra, taraf devletler arasındaki barışın ve dostluğun yeniden tesisinin ancak bu ülkeler arasındaki ticaretin gelişmesiyle mümkün olacağının anlaşılması üzerine ilk hedef ticaretin önündeki engellerin kaldırılması olmuş, hiç şüphesiz bunun için de eşya taşımasının önündeki engellerin kaldırılması gerekmiştir.[8]

---

[5] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 4.
[6] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 4 – 5.
[7] Zeynel Bey Türbesi'nde sonra 8 tarihi eser daha taşınacak, NTV'nin konuyla ilgili haberi için bkz.: http://www.ntv.com.tr/galeri/sanat/zeynel-bey-turbesinde-sonra-8-tarihi-eser-daha-tasinacak,mdbBjgE zG0e0eHvubLCU-g/dsWM9zPvQEupic09imLDfQ (7 Ekim 2017)
[8] Hakan Karan, "TIR Sözleşmesinin Ana İlkeleri ve Paydaşları"**, TIR Sistemi'nin İdari ve Yargısal**

Günümüzde küreselleşmenin etkisi ve büyük ölçekte yatırım yapma gücüne sahip şirketlerin sayısının artması nedeniyle, başta hammadde olmak üzere her geçen gün daha fazla eşyanın, hızlı, güvenli ve ucuz bir şekilde taşınması gerekmektedir. Bazı işletmeler taşıma işlerini kendi imkânları ile gerçekleştirmeye çalışırken, bazısı ise taşıma işinin bizzat üstlenilmesi zaman ve para kaybına yol açtığından, bu işi başkaları eliyle gerçekleştirmeyi tercih etmekte, bu da uluslararası ölçekte faaliyet gösteren dev lojistik şirketlerinin sayısını her geçen gün artırmaktadır. [9]

Bugün insanoğlu için malların kıtalararası dolaşımı o kadar kolay bir hale gelmiştir ki, örneğin, İskenderun/Hatay merkezli İsdemir Demir Çelik Fabrikası, yurt dışından ve yurt içinden temin ettiği demir cevherini, Avustralya, Çin, Amerika Birleşik Devletleri, Rusya, Kanada ve Polonya'dan getirdiği hammaddeler ve kendisine ait maden sahalarından temin ettiği hammaddeler ile işleyerek elde ettiği çeliği, neredeyse tüm dünya ülkelerine ihraç etmektedir.[10]

Zaman, taşımacılığın gelişiminin yanı sıra, değişimini de gerektirmiştir. İhtiyaçlar doğrultusunda yeni bazı taşıma türleri ihdas edilirken, bazı taşıma türlerinin terk edildiği yahut zaman içinde bir türün tercih edilme oranının diğer türe nazaran azaldığı veya arttığı gözlenmiştir. Örneğin, kömürün taşınması yerine yüksek voltajlı hatlarla elektriğin taşınması, akaryakıtın, tankerler yahut gemiler ile taşınması yerine boru hatları ile taşınması gibi gelişmeler bazı yeni hukuki ihtilafların ortaya çıkmasına neden olmakta ve bu sorunlar da yeni hükümlerin ihdas edilmesini gerektirmektedir.[11]

Taşıma işlerinde standardın yükselmesi, taşıyıcıların bu konudaki sorumluluklarını da ciddi biçimde artırmıştır. Eşya taşımacılığında, geçmişte, yüklerin fırtınalardan, korsan saldırılarından ya da başkaca deniz tehlikelerinden

---

Uygulamaları Uluslararası Çalıştayı, Ankara 16 – 18 Ocak 2009, s. 33 – 34.

[9] Umut Akdeniz, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, Adalet Yayınevi, Ankara 2013, s. 1.

[10] Hammadde Tedarik, İsdemir Web Sitesinde konuya ilişkin başlık için bkz: https://www.isdemir.com.tr/kurumsal/tedarikci-iliskileri/satin-alma/hammadde-tedarik/ (7 Kasım 2013)

[11] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 5.

korunup hangi tarihte olursa olsun sağlam olarak limana ulaşması yeterli iken, günümüzde, basit gecikmeler dahi taşıyıcının yüklü miktarda tazminat ödemek zorunda kalmasına neden olabilmektedir.[12]

Taşıma işinin, sözleşme şartlarına uygun şekilde ifası halinde çoğu kez bir anlaşmazlık yaşanmamakta ve çözümü gereken bir hukuki sorun ortaya çıkmamaktadır. Ne var ki; mahiyeti itibariyle birçok riski bünyesinde bulunduran taşıma işinin, sözleşmeye uygun şekilde sonuçlanmayıp, eşyanın zıyaı yahut hasara uğraması, ortaya çıkan zararın tazmini konusunun sorumluluk hukuku anlamında çözümünü gerektirmektedir. Çalışmamızda bu konu incelenmeye çalışılmıştır.

[12] Canan Özlem Ilgın Çelik, "Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, İstanbul 2008, S. 14, s. 176.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN TARİHÇESİ, HUKUKİ NİTELİĞİ VE ŞARTLARI

1.1. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN TARİHÇESİ

1.1.1. Roma Dönemi

Taşımacılığın, ilkçağ döneminde teknolojik yetersizlikler sebebiyle yeterince gelişememiş olması ayrıca yol güvenliği konusunda ortaya çıkan zorluklar nedeniyle bu dönemde taşıma işi bağımsız bir faaliyet olarak ortaya çıkmamış, mal sahipleri eşyalarını bizzat taşıdıklarından yahut kölelerini kullanmak suretiyle taşıma işlerini gerçekleştirdiklerinden, taşıyıcının sorumluluğu bir sorun olarak ele alınmamıştır.[13] Roma İmparatorluğu'nun kurulmasıyla, imparatorluk içerisindeki merkezler arasında ticaretin gelişmesi hiç şüphesiz taşımacılığın da gelişmesine vesile olmuş ve bu dönemde taşımacılık bağımsız bir meslek haline gelmiştir.[14]

Roma İmparatorluğu döneminde yolcu veya eşya taşıtmak isteyen kişi, kaptan (magister navis) ile bir anlaşma yapar, tıpkı günümüzdeki gibi kaptanın taşıma borcuna karşılık gönderen de taşıma ücreti ödeme borcu altına girerdi.[15] Eşyaların zıyaı veya hasara uğramasına ilişkin, o dönemde Rodos'ta geçerli olan kanun

---

[13] Sabih Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982, s. 31. **(Karada Yapılan Eşya Taşımalarında)**

[14] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 5 – 7.

[15] Eşref Küçük, **Roma Hukuku'nda Donatanın Sorumluluğu,** Adalet Yayınevi, Ankara 2007, s. 84.

hükümleri (Iex rhodia de Iactu) Romalılar tarafından da kabul edilmişti.[16] Bu kanun hükümlerine göre korsan saldırısı sebebiyle taşınan eşyaların zıyaı halinde yahut fırtına tehlikesi karşısında geminin batmaması için kaptanın taşınan eşyaların bir kısmını denize atması halinde ortaya çıkan zarar, gemide eşyası bulunanlar arasında taksim edilir, bu kapsamda, mal sahipleri zararlarının tazmini için kaptana dava açar, kaptan da malları kurtulan kişilerin, kurtulmuş malları oranında zarara katılmaları için başka bir dava açardı. [17]

Roma Hukuku'nun gelişmeye başladığı ilk dönemlerde, gemi işletenleri, teslim aldıkları eşyanın zıyaı veya hasara uğraması halinde bundan kusurları olmasa dahi sorumlu tutulmuş, klasik dönemde ancak sözleşmede özel bir düzenleme mevcutsa kusursuz sorumlulukları kabul edilen taşıyıcıların sorumlulukları, Iustinianus zamanında sözleşmede özel bir düzenleme olmasa dahi kanun hükmü gereğince aynı kusursuz sorumluluk rejimine tabi tutulmuştur.[18]

Deniz ticaretine ilişkin bu özel düzenlemelerin ve gelişmelerin aksine, bir istisna akdi olarak görülen karayolu taşımacılığında, taşıyıcının sorumluluğu, kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiş, taşıyıcı, eşyada meydana gelen zıya ve hasardan ancak kusuru ölçüsünde sorumlu tutulmuştur.[19]

1.1.2. Sanayi Devrimi ve Sonrası

Sanayi devrimi ile birlikte hammaddeye duyulan ihtiyacın artması daha fazla taşıma yapılmasını gerektirmiş ve bu durum taşımacılığın hızla gelişmesine neden olmuştur. Bu hızlı gelişme, taşınan eşyaların miktarını ve piyasa fiyatını da artırmış, bu durum zıya veya hasarın gönderenler için daha büyük bir riziko oluşturmasına neden olmuştur.[20]

---

[16] Ziya Umur, **Roma Hukuku Ders Notları**, Beta Yayınları, İstanbul 1999, s. 370.
[17] Umur, **Roma Hukuku Ders Notları**, s. 370.
[18] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 32.
[19] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 32.
[20] Hakan Yıldırım, **Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat**, Adalet

Roma Hukuku'nda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin de etkisiyle bu dönemde yasalaşan 1794 tarihli Prusya Kanunu ile 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanununda eşyanın zıyaı halinde bunun mücbir sebepten kaynaklanmaması halinde taşıyıcının kusursuz sorumluluğu kabul edilmiş, eşyanın hasara uğraması halindeyse, hasarın zorlayıcı bir nedenden yahut eşyanın niteliğinden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına imkân tanınmıştı.[21] Ne var ki, taşıyıcıların böylesine ağır bir sorumluluk rejimine tabi tutulması, taşıma faaliyetlerinin gelişememesine neden olmuş ve bu devirde sadece kıymetli eşyalar taşıma sözleşmelerinin konusunu oluşturmuştur.[22]

İlerleyen zamanlarda taşıyıcıların tabi olduğu ağır sorumluluk rejimi, taşımacılığın gelişimi önünde ciddi bir engel teşkil ettiğinden bu sorumluluğunun hafifletilmesi ihtiyacı hissedilmiş, nitekim 1861 tarihli Genel Alman Ticaret Kanunu hazırlanırken bu yönde görüşler dile getirilmiş, ancak eskiye bağlı kalınarak taşıyıcı, eşyanın kendisi tarafından teslim alındığı tarih ile gönderilene teslim edildiği tarih arasında uğrayacağı zıya ve hasardan sorumlu tutulmuş, bunun zorlayıcı bir nedenden yahut eşyanın niteliğinden veyahut ambalajının eksikliğinden doğduğunu ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulmasına imkân verilmiştir.[23] Fakat aynı kanunda, zıya veya hasar halinde ödenecek tazminatın objektif ölçülere göre belirleneceğine ilişkin bazı hükümlerin mevcut olmasını, sorumluluğun hafifletilmesine ilişkin bir eğilim olarak yorumlamak mümkündür.[24]

Taşıyıcının sorumluluğun hafifletilmesine ilişkin eğilim sonraki dönemde de kendini göstermiş, 1861 tarihli Genel Alman Ticaret Kanunu örnek alınarak hazırlanan 1881 tarihli İsviçre Borçlar Kanununda, taşıyıcıya, zıya yahut hasarın eşyanın tabi niteliğinden, zorlayıcı nedenden, gönderenin kusurundan veya

---

Yayınevi, Ankara 2016, s. 106.

[21] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 33.

[22] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 33 – 34.

[23] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 9; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 34 – 35.

[24] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 9; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 35.

gönderenin emir ve talimatlarından doğduğunu ispat ederek, sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır.[25] 1882 tarihli İtalyan Ticaret Kanununda ise zorlayıcı nedene ek olarak umulmayan halin de taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağı kabul edilmiştir.[26] Devam eden yıllarda kusura dayalı sorumluluk sisteminin uygulanması düşüncesi daha belirgin bir hale gelmiş,[27] nitekim 1900 yılında yürürlüğe giren Alman Ticaret Kanununda da, zararın, basiretli bir taşıyıcının özenine rağmen önüne geçilemeyecek bir halden doğduğunun ispatı halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı belirtilmiş ve taşıyıcının sorumluluğu bir kusur sorumluluğuna dönüştürülmüştür.[28]

Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra karayolu taşımacılığının güçlenerek demiryolu taşımacılığına bir alternatif olarak ortaya çıkması ve piyasaya hâkim olan taşıyıcıların güçlenmesi nedeniyle menfaatlerin dengelenmesi prensibinden hareketle taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesine ilişkin eğilimden vazgeçilmiştir.[29]

Almanya'da 1936 yılında kabul edilen, karayollarında yapılan eşya ve insan taşımacılığını düzenleyen Karayolu Nakliye Kanununda (Kraftverkehrsordnung) taşıyıcının kusursuz sorumluluğu kabul edilmiş, zıya veya hasar halinde taşıyıcının zararı doğuran olayın kendi riziko alanına girmediğini ya da olayın gönderenin veya gönderilenin riziko alanına girdiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulacağı kabul edilmiştir.[30] Yine karayollarında yapılan eşya taşımacılığını düzenleyen 1952 tarihli kanunda ise (Guterkraftverkehrsgesetz) genel olarak idari düzenlemeler mevcut olmakla birlikte taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması ve sorumluluk sigortası yaptırması yükümlülüğüne ilişkin bir kısım hükümler yer almıştır.[31] Almanya'da, yakın tarihte, taşıma işleri hakkında daha önce mevcut olan çok sayıda hukuki düzenleme ilga edilmiş, 25 Haziran 1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku

---

[25] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 9 – 10; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 36.
[26] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 36.
[27] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 10.
[28] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 36.
[29] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 11.
[30] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 40 – 41.
[31] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 7, dn. 16 – 17.

Reform Kanunu ile hükümlerin tek bir çatı altında toplandığı çerçeve bir düzenleme getirilmiştir.[32]

Roma Hukukunda ve daha sonra Alman Hukukunda taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin ulusal düzeyde yapılan düzenlemeler bu şekilde iken, milletlerarası ticaretin artması, ancak buna karşın taşıma hukukuna ilişkin ulusal düzenlemelerin farklı hükümler içermesi ve uyuşmazlıklara hangi hukukun uygulanacağının bir sorun teşkil etmesi sebebiyle, taşıma hukukuna ilişkin kuralların yeknesaklaştırılması konusunda çalışmalar başlamıştır.[33]

Bu düşüncenin etkisiyle bazı Avrupa ülkeleri, 1868 yılında Ren Nehri üzerindeki taşıma faaliyetleri hakkında Mannheim Yasasını, 1890 yılında Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesini (CIM), 1924 yılında gemi sahiplerinin sorumluluğu ve konşimento sorunlarını ele alan Brüksel Anlaşmasını ve 1929 yılında hava taşıma faaliyetlerine ilişkin Varşova Konvansiyonunu (VK) imzalamıştır.[34]

1948 yılına gelindiğinde, karayolu ile uluslararası eşya taşımaları konusundaki hükümlerin yeknesaklaştırılması maksadıyla, Uluslararası Özel Hukukun Tevhidi Enstitüsü (International Institute for the Unification of Private Law), Uluslararası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce) ve Uluslararası Kara Taşımacılığı Birliği (International Road Transport Union) tarafından kurulan üçlü komisyon tarafından hazırlanan taslak 1949 yılında Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'na (United Nations Economic Commission for Europe) sunulmuş, bir kısım değişikliklerden sonra Karayoluyla Eşyanın

---

[32] Tekin Memiş ve Savaş Bozbel, **Türk Ticaret Kanunu,** Türkiye Adalet Akademisi Yayınları, C. 2, Ankara 2013, s. 1114.

[33] Engin Erdil, **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi,** Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s. 3. **(Karayolu ile Uluslararası)**

[34] Ünal Tekinalp, *"*TIR Sözleşmesi Açısından Türk Taşıma Hukukunun Bazı Temel Kavram ve İlkelerine Genel Bir Bakış*"*, **TIR Anlaşması Semineri,** İstanbul 1971, s. 29; Sabih Arkan, *"*Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,** C. 10, S. 1, s. 398 – 399.

Uluslararası Nakliyesi İçin Anlaşma Konusunda Konvansiyon (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) (CMR) 19 Mayıs 1956 tarihinde,[35] Avusturya, Federal Almanya, Fransa, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, İsveç, İsviçre ve Yugoslavya[36] tarafından imzalanarak katılıma açılmıştır. 2011 yılı itibariyle 55 devlet sözleşmeye taraf olmuştur.[37] Türkiye ise 7 Aralık 1993 tarihli ve 3939 sayılı kanun[38] ile sözleşmeyi kanun niteliğinde kabul etmiştir. 4 Mayıs 1995 tarihinde katılma belgesini sunan Türkiye açısından sözleşme, 2 Ağustos 1995 yılında yürürlüğe girmiştir.[39]

Her ne kadar CMR ile uluslararası eşya taşıma hükümlerini yeknesaklaştırmak amaçlanmış ise de, anılan konvansiyon ile uluslararası taşımaların her yönüyle yeknesak hükümlere bağlandığı söylemek mümkün gözükmemektedir.[40] Zira taşıma sırasında ortaya çıkacak ihtilafların çeşitliliği dikkate alındığında bunların tümü hakkında düzenleme yapmak zor olduğu gibi CMR hükümlerini uygulayan farklı ülke mahkemelerinin yorum farklılıkları da buna engel olduğundan CMR'nin başlangıç bölümünde de akit devletlerin *"...karayoluyla uluslararası eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin hükümlerin özellikle bu tür taşımalarda kullanılan belgeleri ve taşıyıcının sorumluluğu bakımından yeknesaklaştırılmasının yararlı olacağı...*" düşüncesinde mutabık oldukları belirtilmiştir.[41]

---

[35] CMR Konvansiyonu, Uluslararası Nakliyeciler Derneği Web Sitesinde konuya ilişkin başlık için bkz.: https:// und.web.tr/download.php?id=332 (19 Haziran 2017)

[36] Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 2.

[37] Hakan Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, Turhan Kitabevi, Ankara 2011, s. 1001 – 1003. **(Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma)**

[38] **Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) ile Bu Sözleşmeye Ek Protokola Katılınmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun,** RG, T. 14.12.1993, S. 21788.

[39] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 1001.

[40] Murat Uslu, **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Seçkin Yayınları, Ankara 2010, s. 26. (**CMR Hükümleri Çerçevesinde)**

[41] Uslu, **CMR Hükümleri Çerçevesinde,** s. 26 – 27.

1.1.3. Osmanlı Dönemi

Avrupa'daki hızlı gelişiminin aksine, Türk Hukukunda, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine kadar taşımacılık hukuku alanında kayda değer bir gelişme olduğunu söylemek mümkün gözükmemektedir, zira Osmanlı döneminde ulaşım ve taşıma imkânlarının yetersizliği ve konunun öneminin kavranamaması nedeniyle posta taşımacılığında dahi yetersiz kalınmış ve bu alanda yabancıların faaliyet göstermesine izin verilmiştir.[42]

Osmanlı döneminde kanunlaştırma faaliyeti başlamadan önce ekseriyetle fetvalar ile düzenleme yapılırdı ve bu dönemde karayolu ile yapılan taşıma işlerine ilişkin fetvaların birçoğunda, nakil faaliyetinin bir taşıma işi değil, nakil vasıtalarının yahut nakilde kullanılan hayvanların kiralanması işi olarak ele alındığı görülmektedir.[43] Zira bu dönemde taşıma işleri, eşyanın bağımsız bir taşıyıcıya tevdi ile taşınmasından ziyade, eşya sahibinin, hayvan yahut benzer nakil vasıtalarını kiralayarak eşyayı kendi gözetimi yahut refakati ile taşıtması suretiyle gerçekleştirildiğinden bu dönemdeki fetvaların birçoğu hayvanın hastalanması veya ölümü halinde nasıl bir yol izleneceği yahut hayvana ne kadar yük yüklenebileceği gibi konularla sınırlı kalmış, bu yaklaşımın tesiriyle Mecelle-i Ahkâmı Adliyyenin 538 ile 561. maddelerinde hayvanların kiralanması, icareyi hayvan başlığı altında detaylı bir şekilde düzenlenmiş, taşımaya ilişkin 540. maddede, taşıma faaliyeti icarın mevzuu olarak ele alınmıştır.[44]

Kanunlaşma hareketi kapsamında taşıma hukukuna değinen ilk kanun Fransız Ticaret Kanununun aynen iktibası ile hazırlanan 8 Şaban 1266 tarihli Kanunname-i Ticaret-i Berriye olmuş ancak taşıma hukukuna ilişkin yüzeysel bilgileri içeren kanunda taşıyıcının mesuliyetine dair özel bir hüküm yer almamıştır.[45]

---

[42] Mehmet Ali Uçar ve Orhan Filiz, **Türkiye'de Kargoculuğun Sorunları**, Yetkin Yayınları, Ankara 2010, s. 53.
[43] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 22.
[44] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 22.
[45] Reşat Atabek, **"**Kara Nakliyatında Taşıyıcının Mesuliyeti Hakkında Bazı Mülahazalar*",* **Ticaret ve**

1.1.4. Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyet döneminde, ilk olarak 818 sayılı Borçlar Kanununun[46] (BK) "Nakliye Mukaveleleri" başlıklı 431 ile 448. maddeleri arasında taşıma sözleşmelerine ilişkin bir kısım düzenlemelere yer verilmiş, yine, 865 sayılı Ticaret Kanununun[47] (ETK) "Nakliyat" başlıklı 887 ile 931. maddeleri arasında da taşımacılığa ilişkin bazı temel prensipler belirlenmiş, ne var ki; ETK'nın, Alman Ticaret Kanununun, BK'nın ise İsviçre Borçlar Kanununun iktibası ile kabul edilmiş olması sebebiyle her iki kanunun taşımacılığa ilişkin hükümleri arasında ciddi çelişkiler ortaya çıkmıştır.[48]

Şöyle ki, BK'da nakliye sözleşmesinin bir tür vekâlet sözleşmesi olduğu belirtilmişken (m. 431/2), ETK'nın taşımaya ilişkin genel prensiplerine göre taşıma sözleşmesi mahiyeti itibariyle bir istisna sözleşmesi olarak kabul edilmiştir.[49] BK'da eşyanın telef veya zayi olması halinde taşıyıcının bunun eşyanın tabiatından yahut gönderenin veya gönderilenin kusurundan ya da bunlardan birinin verdiği talimattan veya müdebbir bir nakliyeci tarafından ittihaz olunacak tedbirler ile önüne geçilemeyecek hal ve vaziyetten kaynaklandığını ispat edemezse tazminatla sorumlu olacağı öngörülmekteyken (m. 438) ETK'da taşıyıcı eşyanın kendisine tesliminden, gönderilene teslim olunduğu zamana kadar geçen zaman zarfında uğradığı zayiat ve haşarattan dolayı sorumlu olduğu, taşıyıcının zıya veya hasarın kendi hatasından tevellüt etmeyen bir hali fevkalâde veya sebebi mücbirden yahut eşyada zaten mevcut nekais ve meayipten yahut eşyanın mahiyetinden veya ambalajın fena yapılmasından yahut gönderen veya gönderilenin fiilinden yahut verdikleri emir ve talimatın yerine getirilmesinden ileri geldiğini ispat edecek olursa sorumluluktan

---

Banka Hukuku Haftası, Ankara 27 Nisan – 3 Mayıs 1959, s. 145; **(Kara Nakliyatında Taşıyıcının)** Musa Gümüş, **"**Osmanlı Devleti'nde Kanunlaştırma Hareketleri İdeolojisi ve Kurumları*",* **Tarih Okulu Dergisi,** S. 14, s. 181; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 15. Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 23.

[46] **Borçlar Kanunu**, RG, T. 08.05.1926, S. 366.

[47] **Ticaret Kanunu**, RG, T. 28.06.1926, S. 406.

[48] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 15.

[49] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 16.

kurtulacağı düzenlenmiştir. (m. 904)[50] Son olarak BK'da taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasına yahut kaldırılmasına cevaz verilmişken (m. 438/son), ETK'da taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin şartların hükümsüz olacağı belirtilmiştir. (m. 904)[51] Aynı zaman diliminde yürürlükte bulunan kanunların birbirlerinden farklı düzenlemelere yer vermesi, uyuşmazlık halinde hangi kanunun uygulanacağına ilişkin tereddütler doğurmuştur. [52]

Sonradan yürürlüğe giren 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda[53] (ETTK) taşıma işleri 762 ila 815. maddeler arasında düzenlemiştir. Aynı zamanda uygulama kanunu olan 6763 sayılı Türk Ticaret Kanununun Mer'iyet ve Tatbik Şekli Hakkında Kanunun[54] 41. maddesi ile BK'nın taşıma işlerine ilişkin 431 ile 448. maddelerinin tamamı yürürlükten kaldırılarak önceki paragrafta belirtilen çelişkiler ortadan kaldırılmıştır.[55]

ETTK'nın 743/1 ve 768. maddeleri gereğince taşıma senedi kıymetli evrak kabul edildiğinden, "Kıymetli Evrak" başlıklı Üçüncü Kitap'ın "Emtia Senetleri" başlıklı Altıncı Faslı'nın "Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi" başlıklı ikinci kısmında taşıma senetleri ve taşıma işleri düzenlenmiştir.

6762 sayılı kanunun genel gerekçesinde, taşıma işlerine ilişkin maddelerin ETK'nın 879 ile 931. maddelerine karşılık geldiği, nakliyat bahsinde umumiyet itibariyle kabul edilen esastan ayrılmak suretiyle ETK hükümlerinin BK hükümlerine tercih edilmesine sebebiyet veren hususun, Türkiye ile İsviçre arasındaki bu sahada mevcut olan büyük farklar olduğu, zira BK'nın nakliyata ilişkin hükümlerinin çok özet olduğu, hâlbuki ETK hükümlerinin Türkiye'nin coğrafi ve iktisadi özelliklerine,

---

[50] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 16 – 17.
[51] İsmail Doğanay, **"**Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Şubat 1969, S. 1, s. 434. **(Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine)**
[52] Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 435.
[53] **Türk Ticaret Kanunu**, RG, T. 09.07.1956, S. 9353.
[54] **Türk Ticaret Kanunu'nun Mer'iyet ve Tatbik Şekli Hakkında Kanun**, RG, T. 09.07.1956, S. 9353.
[55] Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 435.

İsviçre'den iktibas edilen hükümlerden daha elverişli bulunduğu belirtilmiştir.[56]

Taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin ETK ve ETTK'da yer alan hükümler arasındaki farklara kısaca değinmek gerekirse, gecikmenin fevkalade hal sebebiyle meydana gelmesi ETK'da sorumluluktan kurtulma sebebi olarak kabul edilirken ETTK'da kabul edilmemiştir. Bunun gerekçesi olarak da mücbir sebep kavramının fevkalade hali de kapsadığı, bu sebeple "fevkalade hal" ibaresinin metinde kalmasına gerek bulunmadığı gösterilmiş, ancak bu açıklama ve değişiklik, mücbir sebep ve fevkalade halin farklılık arz etmesi sebebiyle tenkit edilmiştir.[57]

Yine ETK'da, taşıyıcının, zıya veya hasarın kendi hatasından tevellüt etmeyen bir hali fevkalâdeden veya sebebi mücbirden meydana geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulmasına imkân verilmişken; ETTK'da taşıyıcının zıya veya hasarın, kendi kusurundan doğmayan bir sebepten, eşyada zaten mevcut noksan ve ayıplardan yahut eşyanın mahiyetinden veya ambalajın fena yapılmasından veyahut gönderen veya gönderilenin fiilinden yahut verdikleri emir ve talimatın tatbikinden ileri geldiğini ispat edecek olursa mesuliyetten kurtulacağı öngörülmüş, anılan değişikliğin ise taşıyıcının afakî mesuliyeti kaidesinden, kusur nazariyesine bir geri dönüş olduğu doktrinde savunulmuştur.[58]

Devam eden süreçte Ulaştırma Bakanlığı'nca 1979 ve 1981 yıllarında karayolu taşımalarına ilişkin iki ayrı tasarı hazırlanarak Milli Güvenlik Konseyi Başkanlığına sunulmuş ise de anılan tasarıların kanunlaşması mümkün olmamıştır.[59]

Taşıma işlerine ilişkin hükümler neredeyse hiçbir değişiklik yapılmadan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun[60] (TTK) yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 2012 yılına

---

[56] 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi, Corpus Web Hukuk Mevzuat ve İçtihat Programı, www.corpus.com.tr (11 Kasım 2013)
[57] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 196.
[58] Atabek, **Kara Nakliyatında Taşıyıcının**, s. 146.
[59] Sabih Arkan**, "**Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, İstanbul 26 – 27 Ocak 1984, s. 101. **(Karayoluyla Yapılan Eşya)**
[60] **Türk Ticaret Kanunu,** RG, T. 14.02.2011, S. 27486.

kadar uygulanmıştır.

ETTK'nın aksine, yeni TTK'da taşıma senetleri kıymetli evrak kabul edilmediğinden (m. 831/2 ve m. 856) ve bu sebeple kıymetli evraklar ile bir irtibatı kalmadığından, taşıma işlerine ilişkin hükümler ayrı bir kitap olarak düzenlenmiştir.[61] TTK'da, taşıma işleri, genel hükümler, eşya taşıma, taşınma eşyası taşınması, değişik tür araçlar ile taşıma, yolcu taşıma ve taşıma işleri komisyoncusu olarak altı kısım halinde düzenlenmiştir.

6102 sayılı TTK'nın genel gerekçesinde, taşıma işlerine ilişkin mevcut hükümlerin büyük çoğunluğunun ETK'dan alındığı, bu hükümlerin de başka ülkelerin hükümlerinden alındığı ve birçoğunun bugün yürürlükte bulunmadığı, bu düzenlemelerin ülkeyi uluslararası piyasaların dışında tuttuğu, taşıma sektörünün ihtiyaçlarına cevap veremediği ve yorum güçlükleri doğurduğu, hal böyle olunca uluslararası uygulamada kabul gören Karayoluyla Eşyanın Uluslararası Nakliyesi İçin Anlaşma Konusunda Konvansiyon (CMR) ve Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu (ATK) hükümlerinden yararlanılarak yeni düzenlemeler ihdas edilmesinin gerekliliği, değişikliğin gerekçesi olarak açıklanmıştır.[62]

Eşya taşınmasına ilişkin TTK'da yer alan hükümler, ulusal ve uluslararası hukukta var olan son düzenlemelerin iç hukuka bir yansıması olup, ETTK'da olmayan pek çok eksikliği gidermeyi ve boşlukları ortadan kaldırmayı amaçlamıştır.[63] Nitekim zıya ve hasardan kaynaklanan sorumluluk ile gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunun aynı ilkelere bağlanması, sorumluluğun belirli bir miktarla sınırlanması, sınırlamanın taşıyıcının kasten veya pervasızca yaptığı bir davranışla eşyaya zarar verdiği hallerde uygulanmaması veya bu hallerde tazminat talepleri bakımından zamanaşımı süresinin uzaması, yükleme ve boşaltma

---

[61] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 29.

[62] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, Türkiye Büyük Millet Meclisi Web Sitesi içerisinde konuya ilişkin başlık için bkz.: http://www2.tbmm.gov.tr/d22/1/1-1138.pdf, (3 Mayıs 2017), s. 51.

[63] Burak Adıgüzel, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, İstanbul 2012, C. 18, S. 2, s. 789. **(Yeni Türk Ticaret Kanununda)**

yükümlülüklerinin kime ait olduğunun bir ilkeye bağlanması, taşıma sözleşmesinde tarafların asli borçları yanında var olan diğer yükümlülüklerinin açık bir şekilde ortaya konulması bu değişikliklerden bir kısmı olarak göze çarpmaktadır.[64] Özetle, Osmanlı döneminde başlayan kanunlaştırma hareketlerinden bu yana tedrici bir gelişim gösteren taşımacılık hukukunda, yeni TTK ile birlikte reform sayılabilecek değişiklikler yapılmıştır.

Hâlen yürürlükte bulunan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu[65] ise ülkemizde karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılması sağlamak maksadıyla (m. 1) yürürlüğe konulmuş bulunmaktadır.

Yine ülkemiz, TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi'nin[66] tarafı olup, dünya genelinde dağıtılan TIR karnelerinin %25'inin Türk firmaları tarafından kullanılması nedeniyle de sistemin en büyük ortağıdır. [67]

1.2. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ

1.2.1 Taşıyıcı Ve Taşımacılık Kavramları

Taşıyıcı sözlük anlamı itibariyle bir yerden başka bir yere eşya veya insan

---

[64] Adıgüzel, **Yeni Türk Ticaret Kanununda**, s. 789.
[65] **Karayolu Taşıma Kanunu,** RG, T. 19.07.2003, S. 25173.
[66] **TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi**, RG, T. 31.03.1985, S. 18711.
[67] Hakan Bezginli ve Tunay Köksal, **Karayolu Taşımacılık Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara 2013, s. 79.

taşıyan kişi anlamındadır.[68] TTK'nın taşıma işlerine ilişkin hükümlerine mehaz CMR'de taşıyıcı kavramı açıklanmamış olmakla beraber, TTK'da, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi, taşıyıcı olarak tanımlanmıştır. (m. 850/1) Anılan fıkrada her ne kadar ücret unsurundan bahsedilmemiş ise de, devamla ücret ödemeyi gönderenin temel yükümlülüğü olarak belirtmek suretiyle dolaylı olarak faaliyetin ücret karşılığında yapılacak bir faaliyet olduğu belirtilmiştir. (m. 850/2) [69]

Taşıma ise, nakliyat kelimesi ile aynı anlamda olup, herhangi bir menfaat karşılığı olarak veya olmayarak insan veya eşyanın taşıma araçlarıyla hareket noktasından varış noktasına getirilmesi olarak tanımlanmıştır.[70] Lakin TTK'da taşımanın ücret karşılığında yapılmış olması belirtildiğinden (m. 850/2) diğer yandan doktrinde de ücret, taşıma sözleşmesinin unsurları arasında zikredildiğinden[71] herhangi bir menfaat karşılığı olmadan yapılan taşıma işlerinin konumuz dışında kaldığını belirtmek gerekir.

Taşıma, taşımaya konu eşyanın miktarı, özellikleri, gideceği yer ve taşıma süresi dikkate alınarak farklı metotlarla gerçekleştirilebilir.[72] Bu sebeple taşıma sözleşmeleri çeşitli ayrımlara tabi tutulmuş olup, bu ayrımlar hukuki açıdan önem arz etmektedir.[73] Bir ayrıma göre taşımacılık, taşıma faaliyetlerinin en az iki farklı tür araçla tamamlandığı karma taşıma ile aynı tür araçla tamamlandığı tek modlu taşıma olarak ikiye ayrılır.[74] Diğer bir ayrıma göre taşımacılık; taşımanın icra edildiği yere

---

[68] Ejder Yılmaz, **Hukuk Sözlüğü,** Yetkin Yayınları, Ankara 2005, s. 1194.

[69] Özlem Karaman Coşgun, "6102 Sayılı TTK ile CMR Hükümlerinin Karşılaştırılması", **Türk - Çin Hukuk Zirvesi Konferans Bildiri Kitabı**, İstanbul Nisan 2013, s. 276. **(6102 Sayılı TTK)**

[70] Yılmaz, **Hukuk Sözlüğü,** s. 1194.

[71] Nisim Franko, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No: 259, Ankara 1992, s. 11; Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 30.

[72] Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999, s. 17. **(Karayolu ile Milletlerarası)**

[73] Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 38.

[74] Sabih Arkan, "Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar", **Selçuk Üniversitesi Yayınları (Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan)**, Konya 1991, Yayın No: 100, s. 341 – 342.

göre karayolu,[75] demiryolu, deniz ve hava taşımacılığı olarak dörde ayrılır.[76] [77]

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda,[78] "karayolu", trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar olarak tanımlanmış, doktrinde bu yolun zemininin asfalt, beton veya ham toprak olması arasında fark olmadığı belirtilmiştir.[79] Ancak taşımacılık hukuku anlamında karayolu, bu tanımın dışında kalan yerleri de kapsamaktadır, şöyle ki, taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları, bir eşya veya yolcunun yer değiştirmesi, bunun bir ücret karşılığında yapılmış olması ve taşıyıcının, taşıma konusunda bir taahhüt altına girmiş olmasıdır.[80] Yer değiştirme unsuru bakımından katedilen mesafenin bir önemi bulunmayıp taşıma sözleşmesinin şartları açısından, dünya turuna çıkılmış olması halinde de, bir apartmanın muhtelif katları arasında yapılan taşımada da yer

---

[75] Ayrı Yazılan Birleşik Kelimeler, Türk Dil Kurumu Web Sitesi içerisinde konuya ilişkin başlık için bkz.: http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=221:AyriYazilan-Birlesik-Kelimeler&cat_id=50:yazm-kurallar&_Itemid=132, (11 Haziran 2017) Türk Dil Kurumu (TDK) yazım kılavuzuna göre iki kelimenin birleşimi ile oluşan sözcüklerde, birleşme sırasında kelimelerinden hiçbiri veya ikinci kelime anlam değişikliğine uğramıyorsa birleşik kelimeler ayrı yazılır ve bu haliyle esasında sözcüğün doğru yazılışı "kara yolu" olmakla birlikte, uygulamada birleşik kullanılmasından dolayı çalışmamızda da sözcük birleşik olarak yazılmıştır. Sümeyre Akburak, "**Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa İktibası**", (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2011) s. 2, dn. 8.

[76] Vural Seven, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856 - 893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen,** Yetkin Yayınları, Ankara 2012, s. 18 – 21. **(6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu)**

[77] Orhan Sekmen, "Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*"*, **İstanbul Barosu Dergisi**, İstanbul 2011, C. 85, S. 4, s. 106'da karada yapılan taşımaların karayolunda, demiryolunda ve iç sularda yapılan taşıma olarak üçe ayrıldığını belirtmekte ise de, TTK'da geminin, fiziki tarifi yapılırken "tahsis edildiği amaca uygun olarak suda hareket etme" ifadesi kullanılmıştır. (m. 931) ETTK'da hareket ortamı için "deniz" ifadesi kullanılırken TTK'da "su" ifadesinin kullanılmasının sebebi, iç sularda yapılan taşımaların kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır. (Ergun Ersoy, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Degerlendirilmesi*"*, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, İstanbul 2012, C. 18, S. 2, s. 494 - 495) Bu sebeple TTK'nın sistematiğine göre iç sularda eşya veya yolcu taşınması, deniz yoluyla yapılan taşıma faaliyeti olarak ele alındığından, bu ayrımın TTK açısından cari olduğunu söylemek mümkün gözükmemektedir.

[78] **Karayolları Trafik Kanunu**, RG, T. 18.10.1983, S. 18195.

[79] Ayşe Havutçu ve Kadir Emre Gökyayla, **Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk,** Seçkin Yayınevi, Ankara 1999, s. 19.

[80] Franko, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, s. 3 – 15.

değiştirme şartı gerçekleşmiş sayılır.[81] Bu haliyle, taşıtın arızi bir zaman dilimi için özel mülk gibi karada ancak karayolu olarak nitelendirilmeyen bir güzergâhta seyretmiş olması neticeye etkili değildir.[82]

Başka bir ayrıma göre de, taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin, iki farklı devletin sınırları içinde kalması halinde uluslararası taşıma, tek bir devletin sınırları içerisinde kalması halinde ise ulusal taşıma söz konusu olur.[83] CMR'de sözleşmenin, yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgâhı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacağı belirtilmiştir. (m. 1) Bu sebeple, bir taşıma işine CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir borç ilişkisi olması, sözleşme kapsamı dışında tutulmamış bir eşyanın karayolu ile taşınmasının söz konusu olması, bu taşımanın ücret karşılığı yapılması, yükleme ve teslim yerinin iki ayrı ülkede bulunması ve bu yerlerden en az bir tanesinin CMR'ye taraf bir ülke olması gerekir.[84] Türkiye'nin de anılan sözleşmeye taraf olduğu göz önüne alındığında, taşımanın gerçekleştiği mesafenin tek bir devletin sınırları içinde kalmadığı uluslararası taşımalardan doğan uyuşmazlıklar hakkında CMR hükümleri, ülke sınırları içerisinde kalan ulusal taşımalar diğer bir ifadeyle yurtiçi taşımacılık faaliyetleri hakkında ise TTK hükümleri uygulanacaktır.[85]

Bir diğer ayrıma göre taşımacılık taşınan eşyanın konusuna göre eşya ve yolcu taşıma olarak ikiye ayrılmaktadır.[86] Ancak bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya olarak nitelendirilen "taşınma eşyası" taşımalarında, gönderenin genelde tüketici olması nedeniyle tüketicinin korunması

---

[81] Franko, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, s. 3 – 4.
[82] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 25 – 26.
[83] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 2; Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 1.
[84] Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası,** s. 27 vd.
[85] Özlem Tüzüner, **"**Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Yıl 2012, S. 101, s. 170.
[86] Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 38.

ilkesinden hareketle kanun koyucu taşınma eşyasına ilişkin hükümleri ayrı bir kısımda düzenlemiştir.[87] Nitekim TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitabı'nın, İkinci Kısmında Eşya Taşıma, Üçüncü Kısmında Taşınma Eşyası Taşıması ve Beşinci Kısmında ise Yolcu Taşıma işlerine ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

Taşıma hukukunda yolcu ifadesi sadece canlı insanlar için kullanılır.[88] Bu sebeple, eşya hukuku anlamında eşya sayılmayan cesetler[89] ile eşya sayılıp sayılmayacağı tartışmalı olan canlı hayvanlar[90], taşıma hukuku anlamında eşya kabul edildiğinden kapsam içerisine alınmıştır.[91] Ancak niteliği itibariyle eşya sayılabilse de, TTK'da posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı tutulduğundan (m. 852) posta taşımaları kapsam içerisine alınmamıştır.

Yine, tamamı karada gerçekleşmiş olsa bile, taşımanın aynı güzergâhtan sürekli ve sabit bir yoğunlukla yapıldığı boru hattı taşımacılığı sebebiyle ortaya çıkan sorunların, taşınan nesnenin niteliği dikkate alınarak Petrol Kanunu veya Çevre Kanununa göre yahut boru hattının yapısı itibariyle mecra irtifakı ya da daha genel olarak haksız fiil hükümlerine göre çözümlenmesi gerektiği belirtildiğinden[92] boru hattı ile yapılan taşımacılık faaliyetleri de kapsam içerisine alınmamıştır.

1.2.2. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Sorumluluk "cezai" ve "hukuki" sorumluluk olarak ikiye ayrılmakta olup,

---

[87] Fevzi Topsoy, **"**Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri", **Ankara Barosu Dergisi**, Ankara 2014, S. 2, s. 25.

[88] Bülent Sözer, **Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s. 2.

[89] Jale G. Akipek ve Turgut Akıntürk, **Eşya Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul 2009, s. 28; Şeref Ertaş, Emre Cumalıoğlu ve İlknur Serdar, **Eşya Hukuku**, Barış Yayınları, İzmir 2015, s. 6.

[90] Ertaş, Cumalıoğlu ve Serdar, **Eşya Hukuku**, s. 7'de her ne kadar TMK'da eşyanın eşyanın canlı ya da cansız olmasına göre bir ayrım yapılmamış ise de son yıllarda hayvanları koruma eğilimi sebebiyle bazı Avrupa Birliği ülkelerince hayvanların eşya olmadığı yönünde hükümler ihdas edilmesine karşın TMK'da bu yönde bir düzenleme yer almaması tenkit edilmiştir.

[91] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 2.

[92] Beril Pınar Tandoğan, **"Boru Hattıyla Gaz Ve Akaryakıt Taşımacılığında Kusursuz Sorumluluk Halleri***",* (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2003), s. 69.

inceleme konumuz, taşıyıcının, özel hukuk karakterli düzenlemelerden doğan "hukuki" sorumluluğudur.[93]

Sorumluluk terimi hukukumuzda iki farklı anlamda kullanılır. "…den sorumluluk" olarak da bilinen ilk anlamıyla sorumluluk, borçlunun neden sorumlu tutulduğuna ilişkin olup, bu ihtimalde sorumluluk sözleşmeden, haksız fiilden ya da sebepsiz zenginleşmeden kaynaklanabilir.[94] "… ile sorumluluk" olarak da bilinen ikinci anlamıyla sorumluluk ise borçlunun ne ile sorumlu tutulduğuna ilişkin olup kural olarak borçlu bu anlamda bütün malvarlığı ile sorumludur.[95] Bu haliyle öncelikle taşıyıcının neden sorumlu tutulduğu sonrasında ise ne ile sorumlu tutulduğu incelenerek sorumluluğun hukuki niteliği açıklanmaya çalışılacaktır.

Borcun kaynakları, borç ilişkisinin doğumunun, iradeye bağlı olduğu hukuki muameleler ve haksız fiiller ile iradeye bağlı olmadığı sebepsiz zenginleşme ve kanundan doğan borçlar olarak dörde ayrılır.[96] Bunlardan ilk üçü 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun[97] (TBK) 1 ila 82. maddeleri arasında sözleşmeden doğan borç ilişkileri, haksız fiillerden doğan borç ilişkileri ve sebepsiz zenginleşmeden doğan borç ilişkileri olmak üzere üç başlıkta incelenmiş, bunların dışında kalan borçlar ise genel bir başlık altında değil kanunun değişik maddelerinde düzenlenmiştir.[98] Taşımanın taraflar arasında akdedilen sözleşmeye istinaden gerçekleştirildiği göz önüne alındığında taşıyıcının "..den sorumluluğu" sözleşmeden kaynaklanmaktadır.

Taşıma sözleşmesi taraflar arasında irade mutabakatının kurulmasının zorunlu olduğu iki taraflı sözleşmelerdendir.[99] ETTK'da, taşıma senedi tanzim edilmese dahi

---

[93] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 295.
[94] M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014, s. 16 – 17; Ahmet M. Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara 2012, s. 30; Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin Yayınları, Ankara 2013, s. 84.
[95] Oğuzman ve Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1**, s. 16; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 30 – 31; Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 84.
[96] Oğuzman ve Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1**, s. 33 – 34.
[97] **Türk Borçlar Kanunu**, RG, T. 04.02.2011, S. 27386.
[98] Oğuzman ve Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1**, s. 35.
[99] Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 20.

muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşmenin taraflar arasında tamam olacağı hükme bağlanmış bulanmaktaydı. (m. 768) Bu sebeple ETTK'nın yürürlükte olduğu dönemde taşıma sözleşmesinin rızai sözleşme[100] mi yoksa real sözleşme[101] mi olduğu konusunda tartışmalar olmuştur.[102] Bazı yazarlar ETTK'nın 768. maddesinin açık ifadesi karşısında taşıma sözleşmesinin real sözleşme niteliğinde olduğunu savunmasına rağmen[103] diğer bazı yazarlar taşıma sözleşmesinin rızai bir sözleşme olduğunu savunmuştur. [104]

6102 sayılı TTK'da taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları sonucunda taşıma sözleşmesinin kurulacağı, eşyanın taşıyıcıya tesliminin ise taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil edeceği (m. 856/2) belirtilmiştir. Bu haliyle kanun koyucu, taşıma sözleşmesini, kurulması ve sonuçlarını meydana getirmesi bakımından sadece tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olduğu kabul edilen rızai bir sözleşme olarak düzenlediğinden günümüzde bu tartışmaların bir anlamı kalmamıştır.

Taşıma sözleşmesinin niteliği de doktrinde tartışmalıdır.[105] Bazı yazarlar taşıma sözleşmesi ile eşyanın belirli bir mesafede taşınması yani belirli bir sonucun elde edilmesi taahhüt edildiğinden taşıma sözleşmelerinin istisna sözleşmesi

---

[100] Rızai sözleşmeler, sözleşmenin kurulması ve sonuçlarını meydana getirmesi için sadece tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olduğu satış, bağışlama, kira, kullanım gibi sözleşmelerdir. Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 223.

[101] Real sözleşmeler, sözleşmenin kurulması ve sonuçlarını meydana getirmesi için tarafların birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olmadığı, bunun yanında ayrıca eşyanın teslimi gibi maddi bir fiilin de ek bir unsur olarak eklenmesi gereken sözleşmelerdir. Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 223.

[102] Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 20.

[103] Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının, Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu,** Arıkan Yayınları, İstanbul 2006, s. 5; **(CMR'ye Göre Taşıyıcının)** Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 20 dn. 59'da belirtilen Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** Beta Yayınları, İstanbul 2003, s. 200.

[104] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında,** s. 18; Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 39 – 40; Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 20.

[105] Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 22.

niteliğinde olduğunu,[106] diğer bazı yazarlar taşıma sözleşmesinin TTK'da düzenlenen özel bir sözleşme tipi olduğunu savunmuştur.[107]

Sözleşmeden doğan borç ilişkilerinin içerdiği yükümlülükler, edim yükümlülükleri ve yan yükümlülükler olmak üzere ikiye ayrılır.[108] Edim yükümlülükleri de kendi içinde asli edim yükümlülüğü ve yan edim yükümlülüğü olmak üzere ikiye ayrılır.[109] Yan yükümler ise "özen gösterme yükümü" olarak da adlandırılan ve uyulmaması halinde alacaklının bu sebeple doğan zararın tazminini talep edebileceği yükümlerdir ve ayrı bir talep veya davaya konu olamazlar.[110]

Asli edim yükümlülüğü, sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturan ve bu sebeple sözleşmenin tipini belirleyen türde yükümlülüklerdir.[111] Nitekim bir sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak kabul edilebilmesi için taşıma işinin asli edim olarak üstlenilmesi gerekir.[112] TTK'da taşıyıcının, taşıma sözleşmesiyle öncelikle eşyayı varma yerine götürmeyi, orada da gönderilene teslim etmeyi borçlandığı belirtilmiştir. (m. 850/2) Dolayısıyla eşyanın bir noktadan diğer noktaya taşınmasının yanı sıra varma yerinde gönderilene teslim edilmesi de kanuna göre taşıyıcının asli edim yükümlülüklerindendir.[113] Nitekim maddenin gerekçesinde de eşya

---

[106] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 30; Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 441.

[107] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 33 – 34; Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 20; Mustafa Topaloğlu, **"**Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", **Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara 2009, s. 393.

[108] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 27 – 29; Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 31.

[109] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 27 – 28; Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 31.

[110] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 28; Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 37.

[111] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 27; Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 31.

[112] Nurgül Çetinkaya, **Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi,** Adalet Yayınevi, Ankara 2016, s. 23.

[113] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 277'ye göre CMR'de bu konuda açık bir düzenleme bulunmadığından uygulamada sorunlar yaşanmaktayken TTK'da, teslimin de, asli edim yükümlülüklerinden olduğunun belirtilmesiyle bu konudaki tartışmalara son verilmiş ve CMR'nin uygulanmasından kaynaklanan sorunlara da çözüm getirilmiştir. Zira açık bir hüküm bulunmadığından TTK'nın 850/2. maddesi, CMR hükümlerinin uygulanması gereken ihtilaflara da uygulanabilecektir. Bu sebeple, emtianın gümrüğe ya da antrepoya tesliminin gönderilene teslim anlamına gelmeyeceği, dolayısıyla da taşıyıcının sorumlu olduğu süreci sonlandırmayacağı görüşü

taşımalarında, taşıyıcının, eşyayı varma yerine taşımak ve orada eşyayı gönderilene teslim etmek şeklinde iki asli edimi olduğu belirtilmiştir.[114]

Eşyanın gönderilene eksiksiz teslim edilmesi şeklindeki asli edim yükümünün yerine getirilebilmesi ancak eşyanın varış noktasına zıya veya hasara uğramadan taşınması ile mümkündür. İşte bu amaca hizmet eden ve önemi itibariyle ayrı bir başlıkta incelenecek olan "eşyaya özen borcu" genel olarak taşıma süresince eşyanın bakım ve muhafazası için gerekli tedbirlerin alınmasını ifade eder.[115]

Bir görüşe göre taşıyıcı, asli edim olarak eşyayı bir yerden başka bir yere taşımayı üstlenirken aynı zamanda taşıma süresince eşyaya özen borcunu da üstlendiğinden, taşıyıcının eşyayı taşıma borcu ile eşyaya özen borcu iç içe geçmiştir.[116] Diğer bir görüş ise taşıyıcının, eşyanın taşınmasına ilişkin taahhüdünün aynı zamanda eşyanın bakım ve koruması altında başka yere götürülmesini de kapsadığını bu sebeple bakım ve koruma yükümlülüğünün taşımanın gerçekleştirilmesi asli ediminin yanında ikinci bir asli edim olduğunu belirtmiştir.[117]

Borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi yahut ifasında gecikilmesi halinde borca aykırılık söz konusu olur.[118] Nitekim TBK'ya göre borçlu kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi hâlinde alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür. (m. 112) Sözleşmeye aykırılık sebebiyle tazmin sorumluluğunun koşulları, borca aykırı bir eylemin varlığı, zarar, bu eylem ile zarar arasında illiyet bağı bulunması ve son olarak borçlunun kusursuzluğunu ispat edememiş olmasıdır.[119] Burada üzerinde durulması gereken husus borçlunun kusursuzluğunu ispat etmesi hususudur, zira

---

de yasal dayanak bulmuştur.

[114] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 249.

[115] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 50.

[116] Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s. 103.

[117] Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara 2003, s. 53. **(Taşıyanın Yüke Özen Borcunun)**

[118] Safa Reisoğlu, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** Beta Yayınları, İstanbul 2013, s. 342; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 630.

[119] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 636 – 640.

haksız fiil sorumluluğundan farklı olarak borca aykırılıkta ispat yükü ters çevrildiğinden, zarar gören, karşı tarafın kusurunu ispatlamak zorunda olmayıp, borçlu, kendisinin kusursuz olduğunu ispatlamak zorundadır.[120] Sözleşmeden doğan borca aykırılık sebebiyle sorumlulukta ispat yükü ters çevrildiğinden, birden fazla hukuki sebebin bulunduğu hallerde haksız fiil hükümleri yerine sözleşmeden doğan borca aykırılık hükümlerine başvurması alacaklıya ispat açısından kolaylık sağlayacaktır.[121]

Taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunun hangi nitelikte bir sorumluluğa tabi olduğu konusunun da ayrıca incelenmesi gerekir.[122]

Klasik kusur sorumluluğunda, zarar görenin, karşı tarafın kusurlu olduğunu ispat etmesi gerekecektir, oysa gönderen, eşyayı taşıyıcıya teslim ettiğinde eşya üzerindeki fiili hâkimiyetini kaybetmiş olacağından ve bu süreçten sonra gerçekleşen olayları bilme veya eşyanın korunması için gereken önlemlerin alınıp alınmadığını kontrol etme imkânı olmadığından, gönderenden, kendisinin yabancı olduğu taşıma sürecinde taşıyıcının kusurlu davrandığını ispat etmesini beklemek ve taşıyıcıyı klasik bir kusur sorumluluğu rejimine tabi tutmak hakkaniyetli olmayacaktır. [123]

Taşıma süreci içerisinde taşıyıcı, bazen coğrafi engellerle, bazen olumsuz doğa koşullarıyla, bazen toplumsal olaylardan doğan risklerle karşılaştığından, bunun ötesinde nakil vasıtalarının hareket halinde olmasından kaynaklanan tehlikeler de göz önüne alındığında taşıyıcının en yüksek özeni göstermesi halinde dahi eşyanın zıyaı ve hasara uğrama tehlikesi bulunduğu gibi gönderen taşıma işini taşıyıcıya devretmeyip eşyalarını bizatihi kendisi taşısa dahi bu risklerden bazılarının gerçekleşme ihtimali mevcut olduğundan taşıyıcıyı klasik bir kusursuz sorumluluk rejimine tabi tutmak da hakkaniyetli olmayacaktır.

---

[120] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 640.
[121] Reisoğlu, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** s. 390.
[122] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 45.
[123] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 191.

Klasik bir kusur sorumluluğunun taşıyıcıyı, klasik bir kusursuz sorumluluğun ise göndereni koruması sebebiyle ETTK'da, taşıyıcı, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen müddet içinde; uğradığı zıya veya hasardan sorumlu tutulmuş, ne var ki; zıya veya hasarın kendi kusurundan doğmayan bir sebepten ileri geldiğini ispat edecek olursa sorumluluktan kurtulabileceği öngörülmüştür. (m. 781) Bu haliyle ETTK'da, taşıyıcının sorumluluğu, kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiş ancak taşıyıcının kusurunun varlığı karine olarak kabul edilerek sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyıcıya bu karinenin aksini ispat yükü yüklenmiştir.[124] Nitekim Yargıtay da ETTK döneminde verdiği bir kararda, karayolu taşımacılığında, taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğunun bir kusursuz sorumluluk hali olmayıp, ispat külfeti tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğu olduğunu belirtmiştir.[125]

6102 sayılı TTK'nın öngördüğü sorumluluk sistemi, CMR'de ortaya konulan sorumluluk sistemi ile hukuki nitelik açısından benzer mahiyette olduğundan TTK'dan önce CMR'de konunun nasıl düzenlendiğini incelemek gerekir.[126]

CMR'de taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumlu olduğu ifade edilmiş (m. 17/1) ancak eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalinden, taşıyıcının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan, taşınan eşyaya has bir kusurdan yahut da taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir. (m. 17/2) Yine kayıp veya hasarın, CMR'de belirtilen bazı özel risklerden doğması halinde de taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı hükme bağlanmıştır. (m. 17/4)

Bu şekilde düzenlenen sorumluluğun niteliğinin ne olduğu konusunda

---

[124] Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 443; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 60.

[125] Yargıtay 11. H. D. 27 Aralık 1990, 1990/8443 K. (Gönen Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996, s. 330)

[126] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 69.

doktrinde görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe göre burada taşıyıcının sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olup, ispat yükü açısından genel prensiplere istisna getirilmiş, taşıyıcının kusurlu olduğu kabul edilerek aksini ispat külfeti taşıyıcıya yüklenmiştir.[127] İkinci bir görüş, taşıyıcının basiretli bir tacirin göstermesi gereken özeni göstermiş olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulamayacağını, zira taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumun ispatı için en yüksek özenin gösterildiğinin ispatı gerektiğini bunun da yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk mahiyetinde olduğunu savunmuştur.[128] Üçüncü bir görüş ise, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını yine kendi özenine bağlamanın ve en üst düzeyde önem göstermekle sorumluluktan kurtulacağını söylemenin kusursuz sorumluluk sistemi ile bağdaşmayacağını, bu sebeple sorumluluğun özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğunu, ancak kusur ilke olarak var kabul edildiğinden taşıyıcının bunun aksini ispat etmesi gerektiğini savunmuştur.[129]

Yargıtay, CMR'nin 17. maddesine ilişkin olarak yakın tarihte vermiş olduğu bir kararında gönderen veya gönderilenin, taşıma konusu eşyanın taşıyana tam ve her türlü ayıptan ari olarak teslim olunmasına rağmen, bu eşyanın gideceği yere aynı şekil ve vasıfta varmadığını ispat etmesi halinde ayrıca hasarın taşıyıcının kusur ve hatasından ileri geldiğini ispat etmelerine gerek olmadığını zira taşıyıcının sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olmakla birlikte, genel kurallara aykırı olarak, ispat yükünün tersine çevrildiğini belirtmiştir.[130]

Mevzuatımızda taşıyıcının sorumluluğunun CMR'ye paralel bir şekilde düzenlenmiş olması, TTK'da taşıyıcının, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından

---

[127] Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası**, s. 87, Ancak Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının,** s. 33, dn. 9'da yazarın bu tespitinin hatalı olduğunu zira borcun kaynaklarına ilişkin bir ayrımda asıl incclenmesi gereken hususun sözleşmeden doğan borçta genel prensibin ne olduğuna ilişkin olduğunu, taşıma sözleşmesi de bir sözleşme olduğundan burada ancak BK 96'daki genel prensibin zikredilmesi gerektiğini nitekim anılan hükme göre de borçlunun kusurunun varlığının karine olarak kabul edildiğini belirtmiştir.

[128] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 44; Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 147 – 148.

[129] Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının,** s. 33.

[130] Yargıtay 11. H. D., 25 Şubat 2015, 2015/2126 K. Uyap Portal Web Sitesi içerisinde bkz.: http:// portal.uyap.gov.tr/wps/portal (8 Haziran 2017)

teslim edilmesine kadar geçen süre içerisinde zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulması, (m. 875/1) ve taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden dolayı zıya, hasar veya gecikmenin meydana gelmesi halinde sorumluluktan kurtulmasına imkân verilmesi (m. 876) sebebiyle bu tartışmaların TTK açısından da cari olduğunu söyleyebiliriz.

Kusur, TBK'da tanımlanmadığı gibi doktrinde de üzerinde görüş birliği bulunan, açık bir şekilde tanımlanan bir kavram değildir.[131] Genel olarak kusur, bir kimsenin, hukuka aykırı sonucu isteyerek (kast) veya bu sonucu istememiş olmakla beraber hukuka aykırı davranıştan kaçınmak için iradesini yeter derecede kullanmayarak (ihmal) meydana getirdiği, hukuk düzeni tarafından tasvip edilmeyen ve muayyen şartlar altında fertlerden beklenen ortalama hareket tarzına uygun olmayan davranış biçimidir.[132] Kusur, dereceleri bakımından kast ve ihmal olmak üzere ikiye ayrılmakta olup kişinin zararlı sonucu bilerek ve isteyerek hareket etmesi halinde kast, kişinin zararlı sonucu bilmediği veya istemediği ancak dikkatsiz, tedbirsiz, özensiz davranarak yahut mesleğinin gerektirdiği özeni ortaya koymadan davranması suretiyle zararlı sonucu meydana getirdiği durumda ise ihmal söz konusu olur.[133]

TTK'da tacirlerin, ticari faaliyetlerinin tümünde basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi gerektiği (m. 18/2) belirtilmiş, ancak, özel hüküm mahiyetindeki 876. maddede taşıyıcının göstermesi gereken özen seviyesi, en yüksek özen olarak belirlenmiş ve en yüksek özeni göstermeyen taşıyıcının zarar halinde tazminattan sorumlu olacağı belirtilmiştir. (m. 876) O halde en yüksek özeni göstermeyen taşıyıcının mesleğinin gerektirdiği özeni ortaya koymayarak "ihmal" suretiyle zarara sebep olduğunun kabulü gerekir. İhmal, kusurun bir türü olarak açıklandığından, bu

---

[131] Oğuzman ve Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2**, s. 53.
[132] Haluk Tandoğan, **Türk Mes'uliyet Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010, s. 46; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2**, s. 53; Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 304.
[133] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 306.

durum taşıyıcıya kusur izafe edilmesini de mümkün kılmakta ve taşıyıcı ihmal seviyesindeki kusuru sebebiyle zarardan sorumlu tutulmaktadır. Bu sebeple taşıyıcının sorumluluğunun, ispat yükü ters çevrilmiş kusur sorumluluğu olduğu kanaatindeyiz.

1.3. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

Taşıyıcının zıya veya hasardan sorumluluğunun şartları, eşyaya özen borcunun ihlali, eşyanın zıyaı veya hasara uğraması neticesinde bir zarar meydana gelmesi, zıya veya hasarın sorumluluğa tabi sürede meydana gelmesi ve nihayet eşyaya özen borcunun ihlali ile zarar arasında bir illiyet bağının bulunmasıdır.[134]

1.3.1. Eşyaya Özen Borcunun İhlali

Eşyaya özen borcu diğer bir ifadeyle eşyayı koruma borcu genel olarak taşıma süresince eşyanın bakım ve muhafazası için gerekli tedbirlerin alınmasını ifade eder.[135] Taşıyıcı, asli edim olarak eşyayı bir yerden başka bir yere götürmeyi üstlenirken, aynı zamanda taşıma işinin devamı süresince kendisinin hâkimiyeti altında bulunan eşyayı koruma borcunu da üstlenmiş bulunmaktadır.[136] Bu borç deniz taşımacılığında "yüke özen borcu" olarak karşımıza çıkmaktadır.[137]

TTK taşıyıcının, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylardan dolayı zıya veya hasarın meydana geldiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulacağını öngörmüştür. (m. 876) Hiç şüphesiz

---

[134] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 47 – 60 arasında sorumluluğun şartları arasında illiyet bağına ve kusurun aranmamasına ayrı bir başlık altında yer vermemişken, Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 85 – 89 arasında illiyet bağı, s. 66 – 71 arasında da kusurun aranmaması huşularını ayrı başlıklar altında incelemiştir. Çalışmamızda, Adıgüzel'in çalışmasına paralel şekilde illiyet bağı ayrı bir başlık altında incelenirken, şart diğer anlamıyla koşul taşıyıcının sorumlu sayılabilmesi için gerekli olan asgari unsurları ifade ettiğinden ve bu unsurlar bir araya geldiğinde teorik olarak taşıyıcı kusuru olsa da, olmasa da sorumlu kabul edildiğinden kusurun aranmaması çalışmamızda bir şart olarak ele alınmamıştır.

[135] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 50; Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s. 103; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 47.

[136] Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s. 103, Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 47.

[137] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda,** s. 50.

burada öngörülen özen, tacirlerin, ticari faaliyetleri esnasında basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi gerekliliğini öngören (m. 18/2) özenden daha yüksek seviyede bir özen olmakla beraber bu borcun muhteviyatını önceden belirlemeye imkân bulunmamaktadır.[138] Zira eşyaya özen borcunun kapsamı, somut olayın durumu ve şartlarına, örneğin, taşınan eşyanın cinsine, nakil vasıtasının türüne, mesafeye ve doğa koşullarına göre farklılaştığından, bu borca riayet edilip edilmediğinin önceden tespiti olanaksız olup, bunlara uyulup uyulmadığı ancak eşyaya özen borcunun ihlali halinde tespit edilebilecektir.[139]

Yargıtay eşyaya özen borcunun kapsamına ilişkin kararlarında, yükleme gönderene ait olsa dahi, taşıyıcının yapılan yüklemeye nezaret ederek yüklemenin yol koşullarına uygun yapılıp yapılmadığını denetlemekle yükümlü olduğunu,[140] trafik kazası sonucunda taşınan sebzenin dağılması halinde, bu sebzeyi toplamanın ve ekonomik yararını korumanın taşıyıcının sorumluluğunda olduğunu;[141] sürücünün kısa bir süre olsa dahi araç yanından ayrılması sonucunda araç çalınmış ve taşınan eşya kaybolmuş ise, bu durumdan taşıyıcının sorumlu olduğunu;[142] aracın soğutma sisteminin gereği gibi çalıştırılmaması sebebiyle taşınan meyvenin bozulmasından taşıyıcının sorumlu olduğunu hükme bağlamıştır.[143]

1.3.2. Zıya veya Hasarın Sorumluluğa Tabi Sürede Meydana Gelmesi

Taşıyıcının zıya veya hasardan sorumlu tutulabilmesi için gerekli diğer bir şart, zıya veya hasarın, taşıyıcının eşyaya özen borcuna ilişkin sorumluluğunun

---

[138] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun,** s. 56.
[139] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun,** s. 56.
[140] Yargıtay 11. H. D., 29 Haziran 1993, 1993/4833 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 344)
[141] Yargıtay 11. H. D., 20 Eylül 1993, 1993/5703 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 348)
[142] Yargıtay 11. H. D., 31 Ocak 1995, 1995/684 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 371)
[143] Yargıtay 11. H. D., 13 Nisan 1995, 1995/3306 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 374)

geçerli olduğu süre zarfında gerçekleşmesidir. Bu sebeple öncelikli olarak eşyaya özen borcuna ilişkin sorumluluğunun ne zaman başladığını ve ne zaman sona erdiğini ihtimallere göre ayrı ayrı incelemek gerekmektedir.

TTK'da taşıyıcının, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, zıyaından veya hasarından sorumlu olduğu belirttiğinden (m. 875/1) eşyaya özen gösterme borcu da hiç şüphesiz eşyanın taşıyıcıya teslimi ile başlayacaktır.[144]

Teslimin, tarafların birbirine uygun iradeleri neticesinde eşyanın taşıyıcının hâkimiyetine sokularak yapılması gerektiğinden, örneğin taşıyıcının teslim almayı reddettiği bir eşyanın gizliden taşıyıcının ambarına bırakılması durumunda, taşıyıcıda, eşyanın zilyetliğini kazanma iradesi olmadığından taşıyıcının sorumluluğu da başlamamış olacaktır.[145]

Öte yandan eşyanın "taşınmak üzere" teslim alınması gerektiğinden sırf gönderene yardımcı olmak maksadıyla yükümlü olmadığı halde eşyayı tartmak için teslim alan taşıyıcı, eşyanın bu arada zıyaından yahut hasara uğramasından TTK'nın 875/1. maddesine göre sorumlu tutulamaz.[146]

TTK'ya göre tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ise taşıma sözleşmesinin varlığına dair bir karinedir. (m. 856/2) Dolayısıyla ortada bir sözleşme mevcut olmasa bile eşyanın, taşıyıcıya teslim edilmesi, taşıma sözleşmesinin varlığına dolayısıyla eşyaya özen borcunun başladığına karine teşkil edeceğinden taşıyıcının, bu durumun aksini, yani teslim olsa bile taşıma için teslim alma iradesinin olmadığını ispatlaması

---

[144] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 50.

[145] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 52; Şükrü Yıldız, **"**TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,** Yıl 2015/2, S. 28, s. 100.

[146] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 52.

gerekecektir.[147]

Taşınacak eşyanın birkaç parçadan veya partilerden oluşması halinde her bir parça veya parti yönünden sorumluluğun başlangıcı, o parça veya partinin teslim alınmasıyla başlar.[148]

TTK'ya göre sözleşme, durumun gereği veya ticari teamül sebebiyle aksi anlaşılmadıkça, gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koymak, istiflemek, bağlamak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. (m. 863/1) Dolayısıyla genel kural yüklemenin gönderene ait olmasıdır ve bu durumda taşıyıcının eşyaya özen borcu, yüklemeden sonra söz konusu olacaktır.[149] Ancak, yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamak ise taşıyıcının yükümlülüğündedir. (TTK m. 863/1) Aracın taşıma güvenliğine uygun olarak hasar görmeyeceği ve taşıma esnasında karayolundaki üçünü kişilere zarar vermeyeceği bir yükleme yapılmasını sağlamak veya yükleme ve istifleme sırasında kötü yol koşullarının varlığına dair yahut virajlı bir güzergâh için merkezkaç kuvveti sebebiyle oluşabilecek savrulmalara dair bilgi vermek nezaret yükümlülüğü içerisinde değerlendirilebilir.[150]

ETTK'da yüklemenin kimin tarafından yerine getirilecek bir borç olduğuna ve nezaret yükümlülüğüne dair açık bir hüküm mevcut değildi.[151] Ancak, Yargıtay ETTK döneminde vermiş olduğu bazı kararlarında, yüklemenin gönderene ait olması halinde dahi taşıyıcının yükleme ve istiflemeye nezaret etme yükümlülüğü olduğunu belirtmiştir.[152] Bir başka kararında ise gönderen, yükleme konusunda taşıyıcıya yanlış bir talimat vermiş olsa bile, taşıyıcının malın emniyetle taşınmasını sağlamak

---

[147] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 50 – 51.
[148] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 53; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 51; Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun,** s. 69.
[149] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 54; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 53.
[150] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 53 – 54.
[151] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 52.
[152] Yargıtay 11. H. D., 29 Haziran 1993, 1993/4833 K. Yargıtay 11. H. D., 11 Ekim 1993, 1993/6418 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 343 – 344 ve s. 349)

üzere her türlü tedbiri alması ve hatalı yüklemeye karşı çıkması gerektiğinden, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen bir davranışta bulunmaması nedeniyle taşıyıcının zarardan sorumlu olacağını hükme bağlamıştır.[153]

TTK'ya göre her ne kadar asıl kural yüklemenin gönderene ait olması (m. 863/1) ise de, sözleşme ile kararlaştırılmış olması, durumun gereğinden anlaşılması veya ticari teamülün var olması hallerine yüklemenin taşıyıcıya ait olması söz konusu olabilir. Durumun gereği ve ticari teamül çoğu kez yüklemenin nakil vasıtasında mevcut hidrolik yükleme mekanizmaları ile gerçekleştirildiği durumlarda ortaya çıkmakta olup yüklemenin taşıyıcıya ait olduğu bu gibi durumlarda, sorumluluğun başlaması, eşyanın yükleme için teslim alındığı anda başlayacaktır.[154]

Eşyaya özen borcuna ilişkin sorumluluk, tıpkı başlangıçta olduğu gibi eşyanın taşıma sonrasında gönderilene teslim edildiği anda son bulacağınan ve gönderilene teslim de tarafların birbirine uygun irade beyanları üzerine taşıyıcının eşya üzerindeki hâkimiyetinin sona erdirilmesi ve eşyanın zilyetliğinin gönderilene geçirilmesi suretiyle gerçekleşeceğinden, gönderilenin haberi olmaksızın eşyanın konutunun önüne bırakılması, eşyanın teslimi olarak nitelendirilemez.[155]

TTK'da yükleme gibi boşaltmanın da sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderenin[156] üzerinde olduğu belirtilmiş olduğundan (m. 863/1) bu durumda taşıyıcının eşyaları boşaltmaya hazır hale getirmesi, teslim için yeterli olacak, taşıyıcının boşaltmaya nezaret yükümlülüğü dışında taşıma sözleşmesinden doğan diğer sorumlulukları sona erecektir.[157]

Taşımaya müteakip yapılan saklama yahut yeni bir taşıma sözleşmesi

---

[153] Yargıtay 11. H. D., 11 Şubat 1987, 1987/732 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 321 - 322)

[154] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 56.

[155] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 55.

[156] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 54'te her ne kadar boşaltma yükümlülüğü gönderene yüklenmiş ise de TTK'nın 871/1 hükmü uyarınca uygulamada bu yükümlülüğün gönderilen tarafından yerine getirilecek bir yükümlülük olarak karşımıza çıktığını belirtmiştir.

[157] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 59.

nedeniyle eşyanın zilyetliğinin taşıyıcı da kalmaya devam etmesi halinde, eşyanın teslim alınmak üzere gönderenin emrine amade kılınması koşuluyla teslimin gerçekleştiği ve sorumluluğun sona erdiği kabul edilmelidir.[158]

Gönderilenin talimatı doğrultusunda eşyanın üçüncü bir kişiye teslimi yahut gümrük mevzuatından kaynaklanan bir zorunluluk sebebiyle eşyanın gümrük idaresine teslimi halinde de taşıyıcının sorumluluğunun sona erdiğini kabul etmek gerekeceği belirtilmiştir.[159]

TTK'ya göre eşyanın, teslim yerine varmasından önce taşıma işinin sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağının anlaşılması hâlinde veya teslim mahallinde teslim engellerinin çıkması halinde taşıyıcının, tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorunda olduğu hükme bağlanmıştır. (m. 869) Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı gönderen tarafından kullanılır ve taşıyıcı, uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamazsa yahut yerine getirilmesi imkânsız bir talimata muttali olursa tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlü olup, eşyayı, boşaltıp kendi hâkimiyetinde saklayabileceği gibi tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilir yahut geri taşıyabilir.[160] Hemen belirtmek gerekir ki, bu haklar taşıyıcıya tanınan bir yükümlülük olmayıp, ona tanınmış bir yetki olduğundan ancak taşıyıcı bu yetkiyi kullanarak eşyayı tevdi ederse, eşyaya özen borcuna ilişkin sorumluluktan da kurtulacak, yetkiyi kullanmayıp eşyayı fiili hâkimiyetinde tutmaya devam ettiği sürece eşyaya özen borcuna ilişkin sorumluluğu da devam edecektir.[161]

1.3.3. Eşyanın Zıyaı Veya Hasara Uğraması

Sorumluluğun diğer şartı da, eşyaya özen borcuna ilişkin sorumluluğun

---

[158] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 55.
[159] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 56 – 57.
[160] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 58 – 59.
[161] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 58.

devam ettiği süre zarfında eşyanın zıyaı veya hasara uğramasıdır.

Zararın zıya sebebiyle mi yoksa hasar sebebiyle mi doğduğu, tazminat miktarının belirlenmesi, zamanaşımı süresinin başlangıcı ve taşıyıcının taşıma ücretini talep edip edemeyeceği hususlarının çözümü için önem arz etmektedir.

1.3.3.1. Zıya

Bazı eski kaynaklara göre "ziya" kelimesi kayıp, kaybetme, yitik, menkul bir şeyi kaybetmek anlamındadır.[162] Nitekim ETK'nın "Ancak nakliyeci ziya ve hasarın…" şeklindeki 904. maddesinden de anlaşıldığı üzere, kanunda "ziya" kayıp manasına gelen anlamı ile yer yer kullanılmıştır.

Oysa TDK'nın 1998 tarihli Türkçe Sözlüğü'ne göre "ziya" ışık anlamındadır. Kaybolma, yitme, kayıp ve yitim sözcüklerine karşılık ise "zıya" kelimesi kullanılmaktadır.[163] Buna karşın, TDK'nın, Güncel Türkçe Sözlüğü'nde "zıya" kelimesinin sözlük anlamı mevcut olmadığı gibi, Yazım Kılavuzu'nda da "zıya" kelimesi yer almamaktadır.[164]

Zıya, hukuki terim olarak kaybolma ve yok olma anlamındadır.[165] Taşıma hukukunda ise, herhangi bir nedene bağlı olarak taşınan eşyanın hak sahibine teslim edilememesini ifade etmektedir.[166] Diğer bir tanıma göre de zıya eşyanın hak sahibine kısmen veya tamamen teslim edilememesi ya da teslim için hazır edilen

---

[162] T. C. Başbakanlık, Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, **Türk Hukuk Lûgatı,** Ankara 1991, s. 372; Hüseyin Özcan, **Ansiklopedik Hukuk Sözlüğü,** Seçkin Kitabevi, Ankara 1985, s. 902.

[163] Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Dil Kurumu, **Büyük Türkçe Sözlük**, Ankara 1998, s. 2513 ve 2517.

[164] Güncel Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu Web Sitesi içerisinde konuya ilişkin başlık için bkz.: http://www.tdk. gov.tr (13 Kasım 2013)

[165] Yılmaz, **Hukuk Sözlüğü,** s. 1363; Nihat İnal, **Adli Tıp ve Ekonomik Terimli Hukuk Sözlüğü,** Sözkesen Matbaacılık, Ankara 2003, s. 1058.

[166] Kübra Yetiş Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu,** XII Levha Yayınları, İstanbul 2013, s. 30; **(6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na)** Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 451 – 452; Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 152; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 47; Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s. 105; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 72.

eşyanın taşınmak üzere kabul edilen eşyadan nitelik olarak tamamen farklılaşmış veya nicelik olarak eksilmiş ya da ortadan kalkmış olması şeklinde tanımlanmaktadır.[167]

Zıya ile eşya maddi varlığını yitirdiğinden, böyle bir eşya üzerinde fiili hâkimiyet kurmak mümkün değildir.[168] Maddi varlığını yitirmeyip, kaybedilmesi veya çalınması nedeniyle üçüncü kişilerin fiili hâkimiyeti altında olsa bile taşıyıcı yönünden bu eşya üzerinde fiili hâkimiyet kurulması mümkün olmadığından zıya gerçekleşmiş olacaktır.[169] Eşyanın, yanma, çürüme ve kırılma gibi bir sebeple maddi varlığını kaybedecek kadar kötüleşmiş olması halinde ortada üzerinde hâkimiyet kurulabilecek bir eşya mevcut olsa da, bu şey mahiyeti itibariyle ekonomik bütünlüğünü tamamen kaybetmiş olduğundan bu durumda da zıya gerçekleşmiş sayılır.[170]

Eşyanın geçici bir süre teslim edilemeyecek olması zıya anlamına gelmese de[171] kanunda öngörülen sürelerin tamamlanmasıyla gecikme zıyaa dönüşür.[172] TTK'da eşyanın, taşıma süresini izleyen 20 gün içinde teslim edilmemesi halinde hak sahibinin eşyanın zayi olduğunu iddia edebileceği belirtilerek, hak sahibi lehine bir karine öngörülmüştür. (m. 874/1) Sınır ötesi taşımalarda bu süre 30 gün olarak belirlenmiş olup gecikme belirlenen bu süreleri aştığında hak sahibi eşyanın zayi olduğu gerekçesiyle taşıyıcıdan tazminat talep edebilecektir. (m. 874/1) Anılan düzenleme ile kanun koyucu zıya hâlini, eski kanunun aksine daha ayrıntılı düzenlemiş ve karine ifadesini açıkça kullanarak bu konudaki tereddütlerin giderilmesini sağlamıştır.[173]

---

[167] Turkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 95.
[168] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 308.
[169] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 308.
[170] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 308.
[171] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 48; Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s. 106;
[172] Ecehan Yeşilova Aras, **Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme,** Adalet Yayınevi, Ankara 2010, s. 57 – 58.
[173] Esra Karakan, "**6762 Sayılı TTK Ve 6102 Sayılı TTK İle Karşılaştırmalı Olarak Uluslararası Karma Taşıma Sözleşmelerine Göre Taşıyıcının Zıya Ve/Veya Hasardan Doğan**

Hak sahibi, eşyanın zıyaı dolayısıyla tazminat almış olmakla beraber eşyanın sonradan bulunması hâlinde, kendisine derhâl haber verilmesini (m. 874/2) ve eşyanın bulunduğu haberini aldıktan sonra otuz gün içinde de, almış olduğu tazminatı gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle geri ödeyerek eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. (m. 874/3) Tazminatın ödenmesinden sonra eşyanın bulunması hâlinde hak sahibi bundan haberdar edilmesini istememişse yahut kendisine haber verilmesi üzerine eşyanın teslimine ilişkin istem hakkını ileri sürmemişse, taşıyıcı, eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabilir. (m. 874/4) [174]

Modern hukukta zıya kavramı geniş yorumlandığından, eşyanın maddi yapısı korunsun yahut korunmasın, ekonomik anlamda beklenen faydanın tamamen kalktığı haller zıya olarak kabul edilmekte ve bu sebeple kullanıcısı için ekonomik anlamda hiçbir değer ifade etmeyen eşya madden teslim edilmiş olsa bile taşıyıcının teslim borcunu hiç ifa etmediği kabul edilmektedir.[175]

Eşyanın tüm değerini kaybedecek şekilde zarar görmesi halinde bu durumda zıyaın mı yoksa hasarın mı söz konusu olacağı ve bu konuda tespite yarar kıstasın ne olduğu doktrinde tartışmalıdır.[176] Örneğin, camdan oluşan bir eşyanın tamamen kırılması halinde bir görüş hak sahibine teslim edilebilecek çam parçaları bulunduğundan zıyadan söz edilemeyeceğini ve eşyanın hasara uğradığını kabul etmek gerektiğini ileri sürmüştür. [177] Aynı mahiyette eşyanın (sovtaj) hurda değerinin var olması halinde zıyaın değil hasarın söz konusu olduğu ileri sürülmüştür.[178] Buna karşın diğer bir görüş eşyanın değerini tamamen yitirmesi ve cam eşyanın tamamen kırılması örneğinde olduğu gibi tahsis amacına uygun şekilde kullanılmasının mümkün olmaması halinde zıya halinin gerçekleştiğinin kabul edilmesi gerektiğini[179]

Sorumluluğu", (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2011) s. 52.

[174] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 74 – 75.
[175] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 309.
[176] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 49.
[177] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 49.
[178] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 308.
[179] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 50.

ya da eşyanın beklenen ekonomik değerini yitirip başka bir ekonomik değer ifade ettiği durumlarda, örneğin taşıma esnasında bozulan meyvelerin gübre olarak yahut taşıma sırasında zarar gören makinenin hurda olarak kullanılabileceği durumlarda eşya, ekonomik değere haiz olsa da bu değer kendisinden beklenen değer olmadığından bu durumda da eşyanın zıyaa uğradığını kabul etmek gerektiğini belirtmiştir.[180]

1.3.3.1.1. Tam Zıya

Taşıma konusu olan eşya, gönderilene hiç teslim edilemiyorsa ya da değerini tamamen kaybetmiş bir şekilde teslim ediliyorsa tam zıya söz konusu olur.[181] Tam zıya halinde eşyanın tamamının teslime elverişsiz olması, hukuki yahut fiili bir sebeple eşyanın teslim edilememesi söz konusu olup, yine eşyanın nerede olduğu biliniyor ancak hak sahibine teslim edilemiyorsa bu durumda da tam zıya gerçekleşmiş sayılır.[182]

Değişik çeşitlerdeki eşyaların tek bir taşıma sözleşmesi ile taşınması halinde, taşıma senedinde gösterilen parçalardan birinin kaybolması halinde kısmı zıya değil, bu parça yönünden tam zıya gerçekleşmiş olur.[183]

Halı ve tablo gibi niteliği gereği bölünemeyen eşyanın bir kısmının zayi olması, kalan kısmın hiçbir değer ifade etmemesi sonucunu doğuracağından bu durumda da tam zıya hâlinin oluşuğunu kabul etmek gerekir. [184]

1.3.3.1.2. Kısmi Zıya

Taşınan eşyanın hacim, ağırlık olarak eksik teslim edilmesi yahut bir veya

---

[180] Muharrem Gençtürk, "6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıma İşleri", **Taşıma Hukuku ve Sigortaları Toplantı Notları**, İstanbul 1 Kasım 2013, s. 221.

[181] Ece Karaduman, "**Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu"**, (Yüksek Lisans Tezi, Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2013) s. 13.

[182] Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 99.

[183] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 75 .

[184] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 50.

birkaç parçasının eksik teslim edilmesi halinde kısmi zıyadan söz edilir.[185]

Kısmi zıyaın söz konusu olabilmesi için eşyanın ekonomik bütünlüğüne zarar verilmeksizin madden parçalara ayrılabilmesi gerekmektedir, örneğin 10 parçadan ibaret kolilerden 3 tanesinin teslim edilmemesi, 5 tonluk sıvı bir eşyanın iki tonunun taşıma sırasında akması ya da televizyon ya da radyodan birinin kırılması halinde kısmi zıya söz konusu olur.[186]

Aynı cinsten olup kendi aralarında bir bütünlük arz eden yemek takımı gibi eşyaların taşınmasında birkaç parçanın zayi olması hâlinde, eşyanın tümünde bir değer azalışı söz konusu olacağından bu durumda zıya değil hasardan söz etmenin ve böylelikle gönderilene, eşyanın tümünde meydana gelen değer azalması için tazminat talep etme hakkı tanınmasının daha uygun olacağı belirtilmiştir.[187]

Eşyanın teslim alındığı hâlinden hacmen veya ağırlık olarak azalmış şekliyle teslim edilmesi halinde de kısmı zıya söz konusu olur.[188] Ancak, bazı durumlarda eşyanın doğal niteliği gereği kuruması, sahip olması gereken sıvı oranının azalması yahut buharlaşması sebebiyle taşıma sırasında hacmen veya ağırlık olarak eksilmesi söz konusu olabilmektedir ki, bu durum "fire" olarak tanımlanmaktadır[189] ve TTK gereğince zıya, eşyanın olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliğine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. (m. 878/1-d)

1.3.3.2. Hasar

Taşıma hukuku yönünden hasar, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı hali ile teslim edildiği hali arasında eşyada meydana gelen ve değer düşüklüğü oluşturan kırılma, paslanma, kokma, bozulma gibi her türlü maddi kötüleşme olup, bozulmanın muhakkak eşyanın dış görünüşünde olması şart olmadığından, dış görünüş itibariyle

[185] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 153.
[186] Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma,** s. 309.
[187] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 50; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 76.
[188] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 76.
[189] Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na,** s. 31.

sağlam olmasına rağmen vasfında bozulma meydana gelmişse, söz gelimi uygun ısı koşullarına riayet edilmemesi sebebiyle erken olgunlaşan meyvenin satış süresi kısalmışsa, bu gibi içsel kayıplar da hasar içinde mütalaa edilir. [190]

Kötüleşmenin var olup olmadığının, gönderilenin sübjektif değerlendirmesine göre değil herkes bakımından aynı kabul edilebilecek objektif bir değerlendirmeye göre yapılması gerekeceğinden, gönderenin sosyal statüsü, tercihleri ve kaprisleri nedeniyle üzerindeki birkaç çizik sebebiyle eşyayı kullanmayacak olması bu eşyanın hasara uğradığı sonucunu doğurmaz.[191]

Yükleme esnasında ayrı istif edilen iki cins pirincin taşıma esnasında birbirine karışmış olması yahut tek cins olarak yüklenen mercimeğe taşıma esnasında yabancı maddelerin karışması veya üründe mevcut yabancı madde oranını artırması halinde de eşyanın hasara uğraması söz konusu olur, nitekim Yargıtay da bir kararında taşınan maldaki yabancı maddenin, taşıma sırasında artması sebebiyle oluşan zarardan taşıyıcının sorumlu olacağını hükme bağlamıştır.[192]

Gıda maddelerinde hasardan söz edebilmek için mutlaka eşyanın insan tüketimine elverişsiz hale gelmesi şart olmayıp, örneğin, kahvenin tazeliğini veya hoş kokusunu kaybetmesi gibi tüketim maddesindeki cevher kötüleşmesi de hasar kabul edilebilir.[193]

Bazı durumlarda eşyanın dış görünümünde oluşan kötüleşme, eşyanın değerinden bir şey kaybettirmiyorsa bu durumda hasar söz konusu olmaz, örneğin

---

[190] Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na,** s. 34; Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 452; Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 151; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 51; Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s. 106; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 78.

[191] Abuzer Kendigelen, **Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte),** Oniki Levha Yayınları, C. 11, İstanbul 2013, s. 320 – 321.

[192] Yargıtay 11. H. D., 30 Kasım 1989, 1989/6741 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 326)

[193] Arslan Kaya, "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, İstanbul 1998, C. 56, S. 1 – 4, s. 248.

satışa arz edilmeyecek, boşaltma yerinde kullanılacak bir makinenin ambalajının yırtılması eşyadan beklenen faydayı azaltmayacağından ve eşyanın ambalajı gönderilen için bir önem taşımayacağından, taşımaya konu makine zarar görmemişse bir hasardan söz edilemez, nitekim Yargıtay da bir kararında, taşınan mallara ait ambalajların kırık olması halinin, bu ambalajların içerisindeki malların da bozulduğu anlamına gelmeyeceğini, zararın açık bir şekilde saptanması gerektiğini hükme bağlamıştır.[194]

Kural olarak kötüleşmenin sürekli olması gerekse de, geçici bir kötüleşme sürekli bir değer kaybına neden oluyorsa bu durumda da hasar söz konusu olacaktır.[195] Örneğin taşıma sırasında ıslandığından teslim alındığı zamana nazaran daha kötü bir halde hak sahibine teslim edilen eşya kuruduğunda önceki değerini muhafaza edecekse bu durumda değer düşüklüğü olmaması sebebiyle hasar söz konusu olmayacaktır, ancak, niteliği gereği ancak dondurulmuş şekilde taşınması ve dondurulmuş şekilde marketlere teslim edilmesi gereken ve bu şekilde taşıyıcıya teslim edilen bir gıda malzemesinin hak sahibine teslim edildiği anda bir kısmının çözülmüş olması halinde eşyanın niteliğinde bozulma olmamasına rağmen artık marketlere teslim edilemeyecek olması sebebiyle hasar gördüğünü kabul etmek gerekecektir.[196]

Taşımada geçen süre zarfında eşyanın piyasa değerindeki rayiç bedelinde azalma olması, hasar sayılamaz, zira değer düşüklüğü, hasarın gerçekleşmesi için yeterli olmayıp, bu değer düşüklüğünün eşyanın vasfında meydana gelen kötüleşmeden kaynaklanması hâlinde hasar söz konusu olur.[197]

Eşyanın bir kısmının zarara uğraması, kalan kısmın da değer kaybetmesine neden oluyorsa, söz gelimi, muhtelif parçalı yükün taşınması sırasında parçalardan

---

[194] Yargıtay 11. H. D., 14 Mayıs 1993, 1993/3505 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 340)
[195] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 151.
[196] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 151.
[197] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 51; Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s.106; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 78.

birinin hasar görmüş ve bu hasarlı parça, eşyanın tümünü fonksiyonsuz bırakmışsa bu ihtimalde eşyanın tümünün hasara uğradığını kabul etmek gerekecektir.[198]

1.3.4. İlliyet Bağı

Taşıyıcının zıya ve hasardan sorumlu tutulabilmesi için gerekli son şart ise eşyanın zıyaı veya hasara uğraması ile taşıyıcının eşyaya özen borcunun ihlali arasında bir illiyet bağı bulunmasıdır.[199]

Genel anlamda sebep sonuç bağı olarak nitelendirebileceğimiz illiyet bağı, zarar dediğimiz sonucun buna sebep olan fiilden kaynaklanmasını ifade eder ve zarar, bu fiilden kaynaklanmayıp başka sebeplerden kaynaklanıyorsa bu durumda sorumluluk söz konusu olmaz.[200]

İlliyet bağını kesen sebepler olarak akla ilk gelen mücbir sebep ve fevkalade hal olup, bu sebepler kaçınılmaz bir biçimde taşıyıcının borçlarının ihlaline yol açmakla birlikte, taşıyıcı açısından öngörülemez nitelikte olduklarından illiyet bağını keser.[201]

Zıya veya hasar TTK'nın 878/1. maddesinde yedi bent halinde sayılan sebeplerden birine bağlanabiliyorsa, taşıyıcı, zararın bu bentlerdeki sebeplerden birinden meydana geldiğini ispat etmesi durumunda zarar ile eşyaya özen borcunun ihlali arasındaki illiyet bağını kesecek ve sorumluluktan kurtulacaktır.[202]

Tazminat isteme hakkına sahip kişiler olan gönderen ve gönderilenin illiyet bağını kesecek şekilde davranışlarla zarar sebebiyet vermesi halinde de taşıyıcı sorumluluktan kurulacaktır.[203] Nitekim TTK'ya göre gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbının zararın oluşmasına sebep olduğu

---

[198] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 152.
[199] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 86.
[200] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 299.
[201] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 87.
[202] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 87 – 88.
[203] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 87.

hâllerde tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınacaktır. (m. 875/2)

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KALDIRILMASI VEYA SINIRLANDIRILMASI İLE YARDIMCILARIN VE FİİLİ TAŞIYICILARIN EYLEMLERİNDEN SORUMLULUK

2.1. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN KALDIRILMASI

Taşıyıcının, eşyaya özen borcunun ihlal etmesi, eşyanın zıyaı veya hasara uğraması neticesinde bir zarar meydana gelmesi, zıya veya hasarın sorumluluğa tabi sürede meydana gelmesi ve nihayet eşyaya özen borcunun ihlali ile zarar arasında bir illiyet bağının bulunması halinde taşıyıcı ortaya çıkan zararı tazminle mükellef olacaktır.[204] Ne var ki, TTK taşıyıcıya, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden (m. 876) veya eşyadan, nakil vasıtasından ya da gönderenden kaynaklanan bazı özel sebeplerden (m. 878) dolayı zararın meydana geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulma imkânı tanımıştır.

TTK'nın, taşıma işlerine ilişkin düzenlemelerine mehaz niteliğindeki CMR'de de eşyanın zıya veya hasarı halinde taşıyıcı sorumlu tutulmuş, (m. 17) zıya ve hasarın taşıyıcının önlenmesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş olması halinde (m. 17/2) yahut özel risk hallerinde (m. 17/4) taşıyıcının

---

[204] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 47 – 60; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 85 – 89.

sorumluluktan kurtulmasına imkân verilmiştir.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerine geçmeden önce mahiyeti itibariyle taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran sebeplere benzeyen TTK'nın 875/2. maddesine ayrıca değinmek gerekir. TTK'da gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbının zararın oluşmasına sebebiyet verdiği hâllerde, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğunun dikkate alınacağı hükme bağlanmıştır. (m. 875/2) Benzer şekilde CMR'de de eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalinden, taşıyıcının hatasından değil de, istek, sahibinin verdiği talimattan, yüke has bir kusurdan yahut taşıyıcının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri gelmiş ise, taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı, (m. 17/2) kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacakları (m. 17/5) düzenlenmiştir.

TTK'nın "Eşya Taşıma" başlıklı ikinci kısmının, "Taşıyıcının sorumluluğu" başlıklı da "B" bendi altında "I - *Zıya veya hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluk"* ve "II - *Sorumluluktan kurtulma"* şeklinde iki alt başlığa yer verilmiştir. Kanun koyucu gönderenin veya gönderilenin bir davranışı sebebiyle zararın oluşması halini düzenleyen 875. maddeyi "*Sorumluluktan kurtulma*" başlığı altında değil, "*Zıya veya hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluk*" başlığı altında düzenlemiştir. Zira anılan madde ortak etkiyi diğer bir ifadeyle ortak sebep olmayı hükme bağlammış olup zararın oluşmasında gönderenin ya da gönderilenin davranışı veya ayıbı etkili olmuşsa zararın paylaştırılması ilkesi kabul edilmiştir ve tazminatın kapsamının tayininde paylaştırma ilkesi yargıcın takdirine bırakılmıştır. [205]

Benzer bir düzenleme TTK'nın 864. maddesinde de mevcuttur. "Özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu" başlıklı maddenin ilk fıkrası gereğince, gönderen, kusuru olmasa bile; ambalajlamanın yetersizliğinden ve

[205] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 257.

işaretlemeden, taşıma senedinde yer alan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar, yanlışlıklar ve eksikliklerden, tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmamaktan ve belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan, kaynaklanan, taşıyıcının giderleri ile zararlarını tazmin etmek zorundadır. (m. 864/1) Taşıyıcının davranışlarının da, zararın veya giderlerin doğmasında etkisi olmuşsa, bu durumda tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde, bu davranışların ne ölçüde etkili oldukları hususunun göz önünde bulundurulması gerekir. (m. 864/3) Bahsi geçen ortak etki veya sebebiyet verme kesinlikle ortak kusuru ifade etmeyip, kanunda zararların ve giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışlarının etkisi olarak tanımlanmıştır.[206]

Kanun koyucu, gönderenin ve taşıyıcının davranışlarının zararın doğumuna etki etmesi halinin tazminat hesabında göz önünde bulundurulması gerektiğini hükme bağlamış, ancak her iki halde de vurgulanan hususun kusur değil, "etki etme" ya da "yol açma" olarak anlaşılması gerektiğini özellikle belirtmiştir.[207] Taşıyıcı diğer sorumluluklarının yanı sıra ayrıca, basiretli bir tacir gibi davranarak zararın çoğalmaması için gereli çabayı göstermekle yükümlüdür, örneğin, ambalajda dışarıdan görünmeyen bir eksiklik nedeniyle eşyanın kendisinin zarara uğradığını tespit etmesi halinde zararın artmaması için gerekli tedbirleri almakla yükümlü olup bu özeni göstermediğinde ortak sorumluluğu söz konusu olacaktır. [208]

CMR'ye göre, zarara, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, taşıyıcı sorumlu tutulamayacağından, (m. 17/2) uygulamada, taşıyıcıların bu düzenlemeye dayanarak, sorumlu olmadıklarını ileri sürmeleri sebebiyle kanun koyucu TTK'nın 875/2. maddesinde yer alan düzenleme ile tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne

---

[206] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 253 – 254.

[207] Cafer Eminoğlu, "Türk Ticaret Kanununun 864. Maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu*",* **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara 2015, C. 19, S. 3, s. 46. **(Türk Ticaret Kanununun 864)**

[208] Eminoğlu, **Türk Ticaret Kanununun 864.**, s. 47.

ölçüde etkili olduğunun dikkate alınacağını belirleyerek, taşıyıcının da sorumlu tutulmasına yasal dayanak oluşturmuştur.[209]

Hal böyle olunca taşıyıcının davranışlarının zararın doğumuna etki etmesi hali, kanunun sistematiğine ve düzenlemenin amacına uygun olarak, sorumluluktan kurtulma sebepler arasında değil tazminatın hesaplanmasına ilişkin bölümde inceleme konusu yapılmıştır.

Diğer yandan TTK'da taşıyıcının, araçtaki arızalara, taşıtı kiraladığı kişilerin veya kiralayanın temsilcileri yahut çalışanlarının kusuruna dayanmak suretiyle sorumluluktan kurtulmasına imkân tanınmamıştır. (m. 877)

Zıya, hasar veya gecikme, araç arızasından doğmuşsa, sorumlu olan taşıyıcıdır, zira taşıyıcı, taşıyıcılık işletmesinin sahip olması gerekli ve önlemlerini almakla yükümlü bulunduğu taşıma güvenliği ilkesi gereğince araç arızasını kendisinin riziko alanı dışında sayamaz ve güvenli taşımaya elverişli bir araçla taşımayı gerçekleştirmek yükümlülüğünde olup bu güvenlik, taşıtın sadece kendisi için değil tüm teknik tesisatlar, yağ pompası, amortisör, araç kutusu gibi bütünleyici parçalar ile eklentiler için geçerli olup, sözleşmede öngörülmemişse veya taşımanın niteliği doğal olarak gerektirmiyorsa, soğutma, ısıtma ile ısıya ve neme karşı özel tesisatlar hükmün uygulama alanı içinde değildir.[210] Nitekim Yargıtay da aracın lastiğinin patlamasını, bakım ve işletme kusuru olarak değerlendirerek bu durumun taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaramayacağını,[211] aracın rotunun çıkması sebebiyle oluşan zarardan sorumlu olmak istemeyen taşıyıcının, olaydan önceki günlerde normal ve vakıaya uygun bir şekilde aracın yağlanma ve başkaca bakım işlerini ve kontrolünü yaptırdığını ve ayrıca istiap haddinden fazla yük taşımadığını ve başka bir deyimle rotun çıkmasında kendine yüklenebilecek bir kusur bulunmadığını ispat

---

[209] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 287.
[210] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 258.
[211] Yargıtay 11. H. D., 29 Şubat 2016, 2016/2190 K. Uyap Portal Web Sitesi içerisinde bkz.: http://portal.uyap.gov.tr/wps/portal (8 Haziran 2017)

etmesi gerektiğini belirtmiştir.[212]

2.1.1. Taşıyıcının En Yüksek Özeni Göstermesine Rağmen Zıya Veya Hasarın Gerçekleştiğini İspatı

TTK'ya göre taşıyıcı, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylardan dolayı zıya veya hasarın meydana geldiğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulacaktır. (m. 876)

6102 sayılı TTK'nın yasalaşmasından önceki metninde, sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyıcının "*tedbirli bir taşıyanın gösterebileceği*" özeni göstermiş olsaydı dahi zararın yine oluşacağını ispatlaması şartı aranıyordu.[213]

Tedbirli bir taşıyıcının gösterebileceği özen gösterilmiş olsaydı bile zıya, hasar veya gecikme yine oluşacaksa ve bu husus taşıyıcı tarafından kanıtlanırsa, sorumluluk doğmayacaktır zira bu, şart edilmiş bir sorumsuzluk değil, eşyanın doğasından kaynaklanan sorumsuzluktur.[214]

"Tedbirli taşıyıcının özeni" ibaresi kaynak ATK'nın 426. paragrafında *"büyük bir özen gösterilmesi"* şeklinde ifade edilmiş olup bu ölçünün kanunumuzdaki ölçüden daha sert olduğu söylenebilir, zira *"Büyük özen"* hukukumuzda da kullanılmayan, hatta bilinmeyen bir ölçü olduğundan anılan ölçünün kanunumuza yansıtılması uygun görülmemiş, *"Tedbirli"* yerine *"çok tedbirli"* ibaresinin kullanılması mümkün görülmüş ise de *"en üstün"* ifadesinin (superlative) kullanılmasının hükmü uygulanmaz hale getireceğinden endişe edilerek bu ifadenin kullanılmasından kaçınılmıştır.[215]

6102 sayılı TTK'nın yasalaşmasından önceki metninde, taşıyıcının

---

[212] Yargıtay 11. H. D., 20 Kasım 1975, 1975/6613 K. (Ahmet Zeyneloğlu, **Uygulamalı Taşıma Hukuku,** Olgaç Matbaası, Ankara 1980, s. 350)
[213] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 287.
[214] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 257.
[215] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 257.

sorumluluktan kurtulabilmesi için "*tedbirli bir taşıyanın gösterebileceği*" özeni göstermesi yeterli kabul edilmişken, kanun görüşmeleri sırasında yapılan değişiklikle madde metnine *"en yüksek özen"* ölçütü dâhil edilmiştir. [216] Bu sebeple taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için artık "*tedbirli bir taşıyanın gösterebileceği*" özeni gösterdiğini ispat etmesi yeterli olmayıp zararın, *"en yüksek özeni"* göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylardan meyana geldiğini ispat etmesi gereklidir.

Taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylar denilince akla ilk olarak mücbir sebep gelmektedir. Hangi sebep ve olayların mücbir sebep olabileceğinin, önceden tespitine imkân bulunmadığından mücbir sebep kabul edilebilecek hallerin neler olabileceği konusunda bir fikir beyan edebilmek için, konunun doktrinde yahut Yargıtay içtihatlarında ne şekilde ele alındığı üzerinde durulması gerekir. [217]

Mücbir sebep, borçlunun faaliyet ve işletmesi dışında meydana gelen, mutlak ve kaçınılmaz şekilde genel bir davranış normunun ya da borcun ihlaline yol açan, öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan doğaüstü olaylar olarak tanımlanmaktadır.[218] Olağanüstü derecede şiddetli geçen kış, yıldırım düşmesi, deprem veya kasırga gibi tabii, savaş, isyan veya siyasi amaca yönelik genel grev gibi sosyal ya da ihraç yasakları veya el koyma gibi hukuki olaylar mücbir sebebin kabul edilebileceği hallere örnek olarak gösterilebilir.[219]

Yargıtay uygulamasına göre bir olayın mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi için o olayın önceden sezilemez, karşı konulamaz olması ve harici bir etkenden ileri gelmiş olması gerekir ve bu unsurları içermeyen bir olay umulmayan bir hal niteliğini taşısa dahi mücbir sebep olarak kabul edilemez.[220]

---

[216] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 287.
[217] Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 445.
[218] Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 557.
[219] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 137.
[220] Yargıtay 11. H. D., 11 Ekim 2004 tarihli, 2004/9577 K. Uyap Portal Web Sitesi içerisinde bkz.:

Nitekim Yargıtay bir kararında savaş her ne kadar mücbir sebep sayılabilecek hallerden biri olsa da, taşıma güzergâhı üzerinde devam eden bir savaşın taşıyıcı tarafından önceden bilinmesi halinde taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağına hükmetmiştir.[221]

Kereste dükkânlarının yanında yangına müsait bir yerde depo tutan, sıhhi malzeme ve ilaçları özel donanımı bulunmayan bir depoda saklayan, yetersiz benzinle veya yedek lastiksiz ya da mevsim koşullarını dikkate almadan zincirsiz yola çıkan taşıyıcı gerekli özeni göstermediğinden, mücbir sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır.[222] Yine ithal veya döviz izninin, uzayan kanuni formaliteler nedeniyle gecikmesi yahut taşıma sözleşmesinin yerine getirileceği dönemdeki mevsim koşullarına bağlı olarak yolun karla kaplanması hallerinde de mücbir sebebin varlığı kabul edilmemektedir.[223] Fırtına sebebiyle ağacın yola devrilmesi ya da yolun yer yer buzlu ve kaygan olması gibi trafik şartlarından doğan olumsuzluklar, yolculuk sırasında sık karşılaşılan olaylar olduklarından öngörülemez ve kaçınılmaz nitelikte kabul edilmeyeceğinden bu durumlar da mücbir sebep olarak kabul edilemez.[224]

Özenli bir taşıyıcının, taşımanın yapıldığı zaman ve güzergâh itibariyle mevcut olan iklim koşullarını da göz önünde bulundurması gerekeceğinden iklim şartlarının ancak olağan üstü bir durum olarak ortaya çıktığı zamanlarda taşıyıcı mücbir sebebin varlığını iddia edebilir.[225]

Yangın her ne kadar taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylar arasında kabul edilebilse de, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için yangının çıkış nedeninin belirlenebilir olması ve taşıyıcının da en

---

http:// portal.uyap.gov.tr/wps/portal (8 Haziran 2017)

[221] Yargıtay 11. H. D., 13 Nisan 1995, 1995/3306 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 374)

[222] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 111.

[223] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 138.

[224] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 138; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 159.

[225] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 159.

yüksek özeni göstermesine rağmen yangını yahut yangından kaynaklanan zararın doğumunu engelleyemediğini ispat etmesi gerekeceğinden yangının çıkış nedeninin belli olmadığı durumlarda taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacağı gibi yangının taşıma aracından kaynaklandığı hallerde taşıyıcının yangını önleyemeyeceği yönündeki savunmalarına da itibar edilmez.[226]

Hırsızlık sonucu meydana gelen zararlardan kural olarak taşıyıcı sorumludur ve taşıma yapılan güzergâhta hırsızlık vakalarının az veya sık görülmesinin neticeye etkisi bulunmamaktadır, ancak hırsızlığın aracın yolunun kesilmesi yahut yağma suretiyle gerçekleştiği hallerde mücbir sebebin varlığı kabul edilmelidir.[227] Nitekim Yargıtay da hırsızlık olayının fevkalade bir hal mahiyetinde cereyan ederek aracın yolunun kesilmesi ve gasp suretiyle[228] ya da terör eylemi olarak[229] meydana geldiği durumlarda mücbir sebebin mevcudiyetinin kabul edilmesi gerektiğini hükme bağlamıştır.

Grev nedeniyle ortaya çıkan zarar halinde kaçınılmaz bir nedenin varlığı kabul edilebilse de Yargıtay'ın kökleşmiş içtihatlarına göre, borçluya ait işletmenin dışında cereyan etmediğinden, borçluya ait işyerindeki grev mücbir sebep sayılmamaktadır. [230]

Yine Yargıtay içtihatlarına göre kaza yahut teknik arıza nedeniyle kusursuzluğun kabulü için aracın her türlü bakım ve onarımının belirli sürelerle düzenli yapılması, buna karşın arızanın önlenememiş olması gerekir.[231] Kaza halinde ise, taşımayı gerçekleştiren araç sürücüsünün kusursuz olup olmadığına göre bir değerlendirme yapılması gerekir, nitekim Yargıtay verdiği bir kararında, düşük

---

[226] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 157.
[227] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 208.
[228] Yargıtay 11. H. D., 27 Eylül 1994, 1994/6870 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 366), Yargıtay 11. H.D., 7 Nisan 1995, 1995/3063 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 374)
[229] Yargıtay 11. H. D., 13 Nisan 1995, 1995/3289 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 374)
[230] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 163.
[231] Canan Küçükali, **"**Taşıyıcının Ziya ve Hasar Halinde Sorumluluktan Kurtulması", **İstanbul Barosu Dergisi,** İstanbul 2007, C. 81, S. 4, s. 1560.

bankete giriş istikametini değiştirmeyerek ve mıcır kaplama alanını ihlal ederek kazaya sebebiyet veren taşıyıcı yönünden sorumluluktan kurtulma şartlarının oluşmadığına hükmetmiştir. [232]

Fevkalade haller de, nitelikleri gereği kimi zaman taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumların ortaya çıkmasına sebebiyet verebilirler. Mücbir sebeple, fevkalade hal arasındaki temel fark mücbir sebebin fevkalade hale göre daha büyük bir şiddet ve mutlak bir kaçınılmazlık arz etmesi, diğer yandan mücbir sebep sorumlu kişinin işletme ve faaliyetinin dışında gerçekleşen bir olay iken, fevkalade halin işletme veya faaliyet içi bir olay olarak ortaya çıkmasının da mümkün olmasıdır.[233] Örneğin, devalüasyon halinde bir fevkalade durumdan söz edilebilse de, taşıyıcı açısından devalüasyonun, kaçınılamaz veya öngörülemez bir olay olduğunu söylemek pek mümkün görünmemektedir, ancak olağanüstü durumlar çerçevesinde hükümetin eşyaya el koyması durumunda, fevkalade halin varlığını kabul etmek ve bunu taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durum olarak kabul etmek gerekir. [234]

2.1.2. Taşıyıcının Sorumluluğunu Kaldıran Özel Haller

TTK'da taşıyıcının eşyanın zıyaı veya hasara uğraması halinde yararlanabileceği özel bazı sorumluluktan kurtulma nedenleri düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu ikinci tür sorumluluktan kurtulma nedenlerinin ortak özelliği, bunların tümünün taşıma sırasında eşyanın zıyaı veya hasara uğraması ihtimalini artıran tehlikeli olaylar olması noktasında toplanmaktadır.[235]

TTK'ya göre zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, maddede öngörülen hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. (m. 878) Belirtilen sebepler taşıyıcının lehine bir karine oluşturduğundan, taşıyıcının ispat yükü, genel

[232] Yargıtay 11. H. D., 25 Nisan 2016 tarihli, 2016/4570 K. Uyap Portal Web Sitesi içerisinde bkz.: http:// portal.uyap.gov.tr/wps/portal (8 Haziran 2017)
[233] Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 557 – 558.
[234] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 163.
[235] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 108; Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 155.

sorumluluktan kurtulma sebebi olan 876. maddeye nazaran daha hafiftir ve taşınan eşyanın zıyaı veya hasarı, hükümde öngörülen yedi sebepten birinin veya bir kaçının kapsamına giriyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.[236] Nitekim kanunda, teamüle veya sözleşmeye uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılması yahut eşyanın güverteye yüklenmesi hallerinde ortaya çıkacak olağanüstü zıya veya hasar hâlleri hariç olmak üzere, herhangi bir zararın, kanunda belirlenen yedi sebepten birine bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiğinin varsayılacağı belirtilmiştir. (m. 878/2)

2.1.2.1. Sözleşme Veya Teamüle Uygun Olarak Üstü Açık Bir Aracın Kullanılmış Olması Yahut Güverteye Yükleme Yapılması

Taşınan eşyanın zıyaı veya hasara uğraması, TTK'da öngörülen özel sebeplerden birine bağlanabiliyorsa, zararın bu sebepten meydana geldiği yönünde taşıyıcı lehine bir karine kabul edilen ilk hal eşyanın güverteye yüklenmesi veya taşımada, sözleşme uyarınca veya sözleşmede öngörülmemiş olmasına rağmen teamüle uygun olarak üstü açık bir araç kullanılması hâlidir. (m. 878/1-a)

Burada sözü edilen teamül ise TTK'da öngörülen ticari teamüldür. (m. 2/1) Ancak sözleşmede taşımanın üstü açık bir araçla yapılacağına dair bir hüküm mevcut ise artık ticari teamüle bakılmasına gerek yoktur.[237] Üstü açık araçtan ne anlaşılması gerektiği CMR'de açıklanmamış, doktrinde aracın üstü veya yanlarının açık olması, diğer bir anlatımla eşyanın dıştan gelen etkilere açık olması halinde üstü açık araçla taşımanın söz konusu olduğu belirtilmiştir.[238] Kanunkoyucuya göreyse üstü açık araç, yükün taşınmasına müsait kapalı yeri bulunmayan araçtır, tenteli araç, tente sabit olsa da kapalı sayılamaz.[239]

---

[236] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 258.
[237] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 184 – 185.
[238] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 164 – 165.
[239] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 258.

Üstü açık araçla taşıma halinde, taşınan eşyanın yağmur sonucu ıslanarak hasara uğraması yahut hareket sırasında istiflenmiş parçaların araçtan düşmesi sonucunda zıyaı söz konusu olabilir. [240] Ne var ki, olağanüstü zıya veya hasar halinde taşıyıcının bu maddede öngörülen karineye dayanarak, sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. (m. 878/2)

Eşyanın taşınmasına ilişkin gönderen tarafından verilen özel talimatlara taşıyıcının uymaması nedeniyle zıya veya hasar ortaya çıkmışsa taşıyıcı bu fıkra hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. (m. 878/3) Bu düzenlemeye göre talimat, taşıyıcının eşyaya özen borcuna ilişkin genel yükümlülüğüne ilişkin bir talimattan ziyade, sözleşmede kararlaştırılmış, eşyanın özel bir şekilde paketlenmesi yahut yağış durumunda yola devam edilmemesi gibi özel bir talimattır. [241]

2.1.2.2. Gönderen Tarafından Yapılan Yetersiz Ambalajlama

Taşınan eşyanın zıyaı veya hasara uğraması, TTK'da öngörülen özel sebeplerden birine bağlanabiliyorsa, zararın bu sebepten meydana geldiği yönünde taşıyıcı lehine bir karine kabul edilen ikinci bir hal ise eşyanın gönderen tarafından yetersiz ambalajlanmasıdır. (m. 878/1-b)

Uygulama yönünden önemli olan ambalajlamanın gönderen veya adamları tarafından yapılmış olmasıdır ve yetersiz sözcüğü amaca uygun olmayan, eksik, bozuk, sakat anlamlarını ve şüphesiz ambalajın hiç bulunmaması halini kapsar.[242]

Taşıyıcının bu bent hükmüne dayanarak, sorumluluktan kurtulabilmesi için ambalaj yükümlülüğünün gönderene ait olması ve eşyanın taşıma sırasında ambalaja ihtiyaç duyan bir eşya olması gerekir, örneğin, inşaat demirinin taşınması sırasında ambalaja ihtiyaç duyulmayacağından bu ihtimalde taşıyıcı karineden

[240] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 186.
[241] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 186 – 187.
[242] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 259.

yararlanamaz.[243] Ambalajlamanın hatalı olup olmadığının tespiti konusunda taşınan eşyaların niteliği, yolun uzunluğu, yol ve hava durumu dikkate alınmalıdır. [244]

Yargıtay da bir kararında hatalı ambalaj nedeniyle oluşan zarardan, taşıyıcının sorumlu tutulamayacağına hükmetmiştir.[245]

2.1.2.3. Eşyanın Gönderen Veya Gönderilen Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi Veya Boşaltılması

TTK'da taşıyıcı lehine bir karine kabul edilen diğer bir hal ise eşyanın, gönderen veya gönderilen tarafından yüklenmesi veya boşaltması yahut işleme tâbi tutulmasıdır. (m. 878/1-c)

İşleme tâbi tutmak her şeyden önce, istifleme ile sabitlemeyi ifade eder ve yükleme ve boşaltma kavramlarının da taşıma hukukuna uygun olarak yorumlanması gerekmektedir.[246] Taşıyıcının bu sebebe dayanabilmesi için, yükleme, boşaltma yahut istiflemenin gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından yapılmış olması gerekir. [247]

TTK'ya göre sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koymak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. (m. 863/1, c. 1) Yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamak ise taşıyıcının yükümlülüğündedir. (m. 863/1, c. 2) Hal böyle olunca taşıyıcının, bu bent hükmüne dayanarak sorumluluğunu nihai şekilde bertaraf edebilmesi için nezaret yükümlülüğünü yerine getirmiş olması gerekir. [248]

---

[243] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 166.
[244] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 189.
[245] Yargıtay 11. H. D., 27 Mart 1981, 1981/1289 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 308)
[246] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 259.
[247] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 167.
[248] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 192.

2.1.2.4. Eşyanın; Özellikle Kırılma, Paslanma, Bozulma, Kuruma, Sızma, Olağan Fire Yoluyla Kolayca Zarar Görmesine Yol Açan Doğal Niteliği

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasının diğer bir yolu da, zıya yahut hasarın eşyanın; sızma, bozulma, kırılma, kuruma, paslanma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliğinden kaynaklandığını ispat etmesidir. (m. 878/1-d)

Maddede sayılan haller tahdidi olmayıp, meyve, çiçek, ev bitkisi, sebze, çikolata, peynir, et, balık ve cam gibi eşyalar, tabii yapısı sebebiyle hassas eşyalara örnek olarak gösterilebilir. [249] Yargıtay da bir kararında taşınan defne yapraklarının küflenmesi ve yanması suretiyle doğan zararın, eşyanın doğal niteliğine bağlı olması sebebiyle taşıyıcının sorumluluğu bulunmadığına hükmetmiştir.[250]

Burada düzenlenen durum TTK'nın 875/2. maddesinde öngörülen eşyanın özel bir ayıbı yahut CMR'nin 17/2. maddesinde düzenlenen yüke has bir kusurdan meydana gelecek zararlardan farklıdır.[251] Zira anılan maddelerde, eşyanın tabii yapısından kaynaklanan eksiklerden ziyade üretim hatası gibi başlangıçta mevcut olan eksiklikler söz konusuyken burada eşyanın hassas yapısından kaynaklanan risk kast edilmektedir.[252]

Ancak TTK'ya göre taşıyıcının, sözleşme gereğince eşyayı ısı değişikliklerine, neme, sıcağa, soğuğa, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde bu bende dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. (m. 878/4)[253]

---

[249] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 170.
[250] Yargıtay 11. H. D., 3 Şubat 2015, 2015/1199 K. (Muktedir Lale, **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR**, Adalet Yayınevi, Ankara 2015, s. 508)
[251] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 194.
[252] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 194.
[253] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 287'ye göre TTK'nın 878/4. maddesi, CMR'nin 17/4-d maddesinde

2.1.2.5. Taşınacak Paketlerin Gönderen Tarafından Yetersiz Etiketlenmesi

TTK'ya göre kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, eşyanın niteliği ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa, gönderenin, eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlama, ayrıca, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu işaretleri de koyma yükümlülüğü bulunmaktadır. (m. 862) Zıya veya hasardan kaynaklanan zararın yetersiz etiketlemeden meydana geldiğini ispat etmesi halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. (878/1-e)

Uygulamada yetersiz etiketleme sebebiyle zarar genelde, üzerindeki işaretlemenin hatalı yapılmış olması sebebiyle eşyanın yanlış kişiye teslim edilmesi yahut yüklemenin doğru yapılmaması nedeniyle eşyanın zıyaı veya hasara uğraması suretiyle ortaya çıkmaktadır.[254]

Özellikle birden fazla parça eşyanın söz konusu olduğu durumlarda eşyaların birbirinden ayırt edilmesi için etiketlenmesi gerekebilir.[255] Bu etiketler geometrik bir şekil olabileceği gibi bir harf veya benzeri bir işaret de olabilir.[256] Etiketleme, kırılacak eşyalara ait ambalajlar üzerine eşyanın bu özelliğini belirten bir şekil konulması, kapalı ambalajların üzerine hangi kısmın eşyanın üst kısmı olduğuna dair bir işaretleme yapılması veya eşyanın üst üste en fazla kaç parça istifleneceğine dair bir uyarı notu konulması şeklinde yapılabilir.

2.1.2.6. Canlı Hayvan Taşıması

Taşınan eşyanın zıyaı veya hasara uğraması, TTK'da öngörülen özel sebeplerden birine bağlanabiliyorsa, zararın bu sebepten meydana geldiği yönünde

---

yer alan hususlara ek olarak, taşıyıcının "*...sarsıntılara ya da benzeri etkilere...*" karşı özel olarak koruma yükümlülüğüne de yer vermiştir.

[254] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 172.

[255] Pınar Akan, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu,** Adalet Yayınevi, Ankara 2007, s. 98. **(Deniz Taşımacılığında Taşıyanın)**

[256] Akan, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın,** s. 98.

taşıyıcı lehine bir karine kabul edilen diğer bir hal de canlı hayvan taşımasıdır. (m. 878/1-f)

Canlı hayvan taşıması mahiyeti iribariyle diğer eşya taşımalarına nazaran daha fazla risk ihtiva ettiğinden bu durumda da taşıyıcı lehine karine kabul edilmiştir ve söz konusu canlı hayvandan, ekonomik değeri olan yahut olmayan, evcil ya da yabani her türlü hayvanın anlaşılması gerekir.[257] Ancak taşıyıcının bu bent hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulması için, hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması gerekir. (m. 878/5)

2.1.2.7. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu İle Diğer Kanun Ve Düzenlemelerde Yer Alan Hükümlerin Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulmasını Haklı Gösterdiği Hâller

Son olarak, TTK'da, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâllerde, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiştir. (m. 878/1-g)

CMR'de ve ATK'da yer almayan bu sebebe göre Gümrük Kanunu ile diğer mevzuatta yer alan düzenlemeler, yolculuğun gecikmesine yol açabileceğinden, doğrudan eşyaya bağlı olan ve taşıyıcının riziko alanı dışında bulunan böyle bir durumdan taşıyıcı sorumlu tutulamaz. [258]

Ancak, TTK'da Gümrük Kanunu'ndan kaynaklanacak bir sebep sonucunda taşıma yahut teslim engeli ortaya çıktığı takdirde taşıyıcının ne yapması gerektiği belirtildiğinden (m. 869) diğer yandan yine aynı sebeple bir gecikme söz konusu olması halinde, bu durum taşıyıcı açısından en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir sebep olarak kabul edilebileceğinden (m. 876) bu bendin kanuna eklenmesinin gereksiz olduğuna dair

[257] Erdil, **Karayolu ile Uluslararası,** s. 172.
[258] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 259.

eleştiriler dile getirilmiştir. [259]

2.2. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

XIX. asırda, taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerine, bazı yükümlülükleri yerine getirmedikleri takdirde sorumlu tutulamayacaklarına, zarar meydana geldiği takdirde hiçbir sorumluluklarının olmayacağına yahut zararın sadece belirli bir kısmından sorumlu olacaklarına veyahut kusurlu olduklarının gönderen tarafından ispat edilmesi hâlinde zarardan sorumlu tutulabileceklerine dair hükümler koymak suretiyle sorumluluklarını sınırlandırma yoluna gitmekteydi. [260]

Kural olarak taraflar, sözleşmenin konusunu ve koşullarını serbestçe seçme özgürlüğüne sahiptirler.[261] Nitekim TBK'da, tarafların, bir sözleşmenin içeriğini kanunda öngörülen sınırlar içinde özgürce belirleyebileceği, (m. 26) ve kanunun emredici hükümlerine, kamu düzenine, ahlaka, kişilik haklarına aykırı ve konusu imkânsız olan sözleşmelerin kesin olarak hükümsüz sayılacağı belirtilmiştir. (m. 27)

Ancak taşıma işletmelerinin, genelde, taşıma sözleşmesinin karşı tarafını oluşturan kişilerden ekonomik yönden daha güçlü olması sebebiyle sözleşmenin koşullarını tek taraflı olarak hazırlayıp, üzerinde herhangi bir değişikliğe izin vermeden gönderenin onayına sunması sebebiyle kanun koyucular bu tür sorumsuzluk kayıtlarını geçersiz sayma eğiliminde olmuştur.[262] Bu sebeple kanunda, taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümler, emredici hükümler şeklinde düzenlenmiştir.[263] Nitekim ETTK'ya göre, taşıyıcı veya taşıma işleri komisyoncusu üzerine aldığı taşıma işini hususi hükümlere tabi olan bir müesseseye gördürmüş olduğu takdirde dahi, kanunun kendisine yüklediği mesuliyetin hafifletilmesini veya

[259] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 200 – 201.
[260] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 248 – 249.
[261] Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 73; Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, s. 297.
[262] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 141.
[263] İsmail Doğanay, **"**Karada Eşya Taşıma Akdinden Dolayı Tazminata Mahkûm Olan Birinci Taşıyıcının, Kendi Yerine Geçen Diğer Taşıyıcılar Aleyhine Açacağı Rücu Davasının Zamanaşımı Başlangıcı Acaba Hangi Tarihtir**"**, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,** Ankara 1975, C. 7, S. 1, s. 90.

kaldırılmasını isteyemezler. (m. 765) Taşıma akdinde kanunun taşıyıcıya ve hususiyle faaliyetleri devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği mesuliyetlerin önceden kaldırılması veya hafifletilmesi neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüz olup bu kayıt ve şartların işletme nizamnamelerine, umumi şartnamelere tarifelere veya bunlara benzer diğer vesikalara konulmuş olması halinde de hüküm aynıdır. (m. 766)

TTK'ya göre de Kanunun, faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine, taşıyıcıya ve taşıma işleri komisyoncusuna yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersiz olup bu hükümlerin, genel işlem şartlarında, işletme tüzüklerinde, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır. (m. 854) Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini 852. maddede öngörülen özel hükümlere bağlı bulunan bir kuruluşa gördürdükleri takdirde de kanunun kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini veya kaldırılmasını isteyemezler. (m. 853)

Burada dikkat çeken husus, yasaklayıcı hükümlerin tefsir yolu ile tadilini engellemek maksadıyla kanun koyucu, faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklenen sorumlulukları da kapsam dâhiline almış, öte yandan bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olması hâlinde de neticenin değişmeyeceğini ayrıca hükme bağlamıştır.[264]

Bu sebeple, taraflar arasında karşılıklı rıza ile taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcını eşyanın tesliminden daha ileri bir tarihe götüren ya da taşıyıcının hafif kusurundan sorumlu olmayacağını belirten, ispat yükünü ters çeviren ve zararın taşıyıcının kusurundan doğan bir nedenden ileri geldiğinin ispatını zarar görene yükleyen veyahut kanunen ödenmesi gereken tazminat miktarlarını azaltan bir şart öngörülmüşse, yukarıda belirtilen maddeler karşısında bu kayıtlar geçersiz

[264] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 252.

sayılacaktır.[265]

TTK'ya göre kanunun yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması geçersiz sayıldığından, zıya ve hasarın yanı sıra kanunda öngörülen yan borçların hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan sorumlulukların da hafifletilmesi veya kaldırılması mümkün değildir.[266] Buna karşılık, kanunda öngörülmeyip, taşıma sözleşmesi ile üstlenilen yan borçların, örneğin eşyayı monte etme borcunun yerine getirilmemesinden yahut eşyanın kararlaştırılan tarihte taşıyıcı tarafından teslim alınarak taşınmaya başlamamasından doğan sorumluluk, TBK'nın ilgili maddelerine aykırı olmayacak bir sözleşme ile kısmen veya tamamen ortadan kaldırılabilir.[267] Taraflar arasında sözleşme serbestisi gereğince sorumluluğun ağırlaştırılmasına dair bir şart belirlenmesi halinde bu kaydın da geçerli olacağını kabul etmek gerekir.[268]

Yine kanunda sorumluluğun önceden hafifletilmesi veya kaldırılması yasaklandığından, sonradan, yani zararın meydana gelmesinden sonra yapılan anlaşmaların da geçerli olduğunu kabul etmek gerekir. [269]

Kanunun yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümlerinin geçersiz sayılması hâlinde, diğer sözleşme hükümlerinin geçersiz sayılıp sayılmayacağı üzerinde de durmak gerekir. TBK'ya göre sözleşmenin içerdiği hükümlerden bir kısmının hükümsüz olması, diğerlerinin geçerliliğini etkilemez, ancak, bu hükümler olmaksızın sözleşmenin yapılmayacağı açıkça anlaşılırsa, sözleşmenin tamamı kesin olarak hükümsüz olur. (m. 27/2) Doktrinde, geçersiz sayılan bir hüküm sebebiyle, borçlunun, sözleşmenin tümünün geçersiz olduğu yönündeki iddiasının 4721 sayılı Türk Medeni

---

[265] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 142.
[266] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 143.
[267] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 143.
[268] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 250.
[269] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 145.

Kanununun[270] (TMK) dürüst davranmaya ilişkin 2. maddesine aykırı olacağı, bu sebeple sorumsuzluk kaydının geçersizliğinin sözleşmenin tümünün geçersizliğini doğuracağı yönündeki savunmaya itibar edilmemesi gerektiği savunulmuştur.[271] Nitekim benzer mahiyette, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda[272] taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran her şartın hükümsüz olduğu, ancak, bu şartların hükümsüzlüğünün taşıma sözleşmesinin de hükümsüzlüğü sonucunu doğurmayacağı düzenlenmiştir. (m. 125/1) [273]

CMR'de de, TTK'ya benzer şekilde konvansiyon hükümlerini doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ihlal eden her türlü şartın geçersiz olacağı belirtilmiştir. (m. 41) Ancak taşıma hukukuna ilişkin hükümler yönünden mehaz niteliğinde bulunan ATK'da bazı hallerde sorumluluğun azaltılmasına ilişkin anlaşma yapılmasına cevaz verilmiştir.[274]

2.3. YARDIMCILAR VE FİİLİ TAŞIYICILAR

Küreselleşme ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle, bir yandan uluslararası ticaret hacminin artması öte yandan ulaşımın hızlanıp kolaylaşması neticesinde, eski zamanlarda tek başlarına taşıma yapan taşıyıcıların yerini günümüzde, büyük araç filolarına sahip dev şirketler almıştır.[275] Böyle olunca yüklendikleri taşıma işlerini bizzat yerine getirmeleri zorlaşan taşıyıcılar, taşıma hizmetini yerine getirirken başkalarının yardımına ihtiyaç duyar hale gelmiş yahut bu hizmeti kendilerine tabi olmayan bağımsız başka taşıyıcılara devretmek suretiyle gerçekleştirmek durumunda kalmıştır.[276]

Taşıma hizmetine başka kişilerin dâhili ise bu kişilerin eylemleri sonucunda

---

[270] **Türk Medeni Kanunu,** RG, T. 08.12.2001, S. 24607.
[271] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 144.
[272] **Türk Sivil Havacılık Kanunu,** RG, T. 19.10.1983, S. 18196.
[273] Arkan**, Karayoluyla Yapılan Eşya**, s. 122.
[274] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda…**, s. 205.
[275] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 95; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 129.
[276] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 95; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 129.

eşyanın zıyaı veya hasara uğraması durumunda meydana gelen zarardan taşıyıcının sorumlu olup olmadığı konusunun ayrıca incelenmesini gerektirmiştir.

2.3.1. Yardımcıların Eylemlerinden Sorumluluk

TTK'da taşıyıcının, kendi adamlarının ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır. (m. 879)

Yardımcıların kusurundan doğan sorumluluğu düzenleyen bu madde, CMR'nin 3. maddesinden aynen alınmış olup aynı hükme tekabül eden bir düzenleme ATK'nın 428. paragrafında yer almaktadır ve bu hüküm, çağdaş taşıma hukukunu düzenleyen milletlerarası sözleşmelerde kabul edilen genel ilkelerle uyumludur.[277] Nitekim CMR'ye göre de sözleşmenin uygulanması bakımından taşıyıcı, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır. (m. 3)

Her ne kadar aynı maddede düzenlenmiş olsa da taşıyıcının "kendi adamları" ile "yararlandığı kişiler" farklı kişileri ifade ettiğinden önce bu kavramların açıklanması gerekmektedir.

2.3.1.1. Taşıyıcının Kendi Adamları

Taşıyıcının kendi adamları yahut ETTK'nın tabiriyle taşıyıcının maiyetinde çalışanlar, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde, genellikle bir hizmet sözleşmesine bağlı olarak görev yapan kişilerdir.[278] Bir kişinin, taşıyıcının maiyetinde çalışıp çalışmadığının belirlenmesinde hizmet sözleşmesinin türü, niteliği yahut süresi

---

[277] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 259.

[278] Bülent Sözer, "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Ankara Aralık 1987, C. 14, S. 2, s. 115. **(Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan)** Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 96.

önemli değildir.[279] Bu kişilerin işletmede üstlendikleri görevin türü de önemli olmayıp, sadece kamyon şoförleri gibi taşıma işine doğrudan doğruya iştirak edenler değil taşıma işletmesinde görev yapan muhasebeci ve temizlikçi gibi diğer kişiler taşıyıcının kendi adamları sayılırlar. [280] [281]

Tanımda bahsi geçen taşıma işletmesi sözleşmenin tarafı olan diğer bir deyişle taşıma işini taahhüt etmiş olan işletme olduğundan taşıyıcının, başka işletmeleri varsa bu işletmelerde çalışan ve somut taşıma borcunun ifasına katılmayan kişiler TTK'nın 879. maddesi anlamında taşıyıcının kendi adamları sayılmazlar.[282]

Taşıyıcının birden fazla taşıma işletmesinin olduğu hallerde, taşımayı taahhüt eden işletme, taşıma sözleşmesinin tarafı ise yahut sözleşmede bu işletmenin ticaret unvanı kullanılmışsa ortada pek sorun yoktur.[283] Fakat taşıma işini, taşıyıcının işletmelerinden hangisinin üstlendiğinin açıkça anlaşılamadığı, bu sebeple hangi işletmede çalışan kişilerin taşıyıcının kendi adamları sayılacağının tespit edilmediği hâllerde, taşımanın ve eşyanın, türü ve niteliği ile taahhüdün muhtevası gibi olayı çevreleyen şartlar dikkate alınarak hangi işletmenin sözleşmenin tarafı olduğu tespit edilmeli, bunun mümkün olmaması halinde ise davacının beyanı kabul edilerek ispat yükünün aksini iddia eden davalıya yüklenmesi gerektiği belirtilmektedir.[284]

Taşıma işini taahhüt eden işletmede çalışan herkesin, taşıyıcının kendi adamları sayılıp sayılmayacağı ise doktrinde tartışmalıdır. Her şeyden önce taşıma işine doğrudan doğruya katılan araç şoförleri, yükleme ve boşaltma işini yapan kişiler, hatta görevleri icabı taşımaya katılmaları söz konusu ise ambar memurları ve

---

[279] Ahmet Kırman, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1990, s. 108.

[280] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 96.

[281] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 131'de 6102 sayılı TTK ile birlikte artık sözleşmenin ifasıyla ilgisi bulunmayan büro personeli, idari görevliler ve temizlikçilerin taşıyıcının kendi adamları sayılamayacağını belirtmektedir.

[282] Sözer, **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan**, s. 116; Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 97.

[283] Sözer, **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan**, s. 116.

[284] Sözer, **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan**, s. 116.

bekçiler taşıyıcının kendi adamlarıdır.[285] Ancak muhasebeciler, büro görevlileri yahut temizlikçiler gibi taşıma işine doğrudan doğruya katılmayan kimselerin durumu tartışmalıdır. Doktrinde bazı yazarlar bu kişilerin de kanunun uygulanması bakımından taşıyıcının maiyetinde çalışan kişiler kabul edilmesi gerektiğini savunurken[286], diğer bir görüş ETTK'dan farklı olarak 6102 sayılı TTK ile birlikte artık bu kişilerin taşıyıcının kendi adamları sayılamayacağını savunmuştur.[287]

Taşıyıcının akdi mümessillerinin de bu bağlamda taşıyıcının kendi adamları sayılması gerekir, ancak kanuni temsilcinin taşıyıcının kendi adamı sayılamayacağı, bu kişiler yönünden TBK'nın yardımcı kişilerin fillerinden dolayı sorumluluğa ilişkin maddelerinin uygulanması gerektiği belirtilmiştir.[288]

2.3.1.2. Taşıyıcının Yararlandığı Kişiler

Taşıyıcının yararlandığı kişiler ise, taşıma sözleşmesinin ifası için kullandığı ancak kendi adamı sayılmayacak kişilerdir.[289] Doktrinde işçi, iş sözleşmesine dayanarak çalıştırılan gerçek kişi olarak tanımlanmış, bu işin ücret karşılığında ve işverene bağlı olarak yapılması da işçi kavramının unsurları arasında sayılmıştır.[290] Bu anlamda taşıyıcının yararlandığı kişiler ile taşıyıcı arasında bir iş ilişkisi olması şart olmadığı gibi sürekli bir bağ bulunması yahut bu kişilerin taşıyıcının diğer taşıma sözleşmelerinin ifasına da katkıda bulunması gerekmez.[291]

Taşıyıcının, taşıma işinin bir kısmını veya tamamını devrettiği fiili taşıyıcılar de esas itibariyle taşıyıcının yararlandığı kişiler olmakla birlikte, fiili taşıyıcının

---

[285] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 131.
[286] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 96 – 97; Sözer, **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan**, s. 116.
[287] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 131.
[288] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 97; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 132.
[289] Sözer, **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan**, s. 117.
[290] Nuri Çelik, Nurşen Canikoğlu ve Talat Canbolat, **İş Hukuku Dersleri**, Beta Yayınları, İstanbul 2016, s. 41; Tankut Centel ve A. Murat Demircioğlu, **İş Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul 2013, s. 34 – 36.
[291] Sözer, **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan**, s. 117.

durumu TTK'da ayrıca düzenlendiğinden (m. 888) bu kişilerin eylemlerinden kaynaklanan sorumluluk da ayrı başlıkta incelenecektir.

Taşıyıcının yararlandığı kişiler taşıma işinin sadece belirli bir aşamasına katılırlar, hatta taşıma işine dolaylı bir hizmet sağlamış olmaları bile taşıyıcının yararlandığı kişi olarak kabul edilebilmeleri için yeterlidir.[292] Örneğin, taşımaya konu eşyanın taşıyıcıya tesliminden bir depoya konulması hâlinde, bu deponun sahibi ve depoda çalışanlar hatta eşyanın boşaltılması işlemine taşıyıcının da rızası ile yardımcı olan yoldan geçen herhangi bir kişi de taşıyıcının yararlandığı kişilerden sayılırlar. [293]

2.3.2. Fiili Taşıyıcıların Eylemlerinden Sorumluluk

Gönderen veya gönderilen, bir taşıyıcı ile anlaşmaya varmış olmakla birlikte, taşıyıcı, taşıma borcunun tümünü şahsen ifa etmeyip başka taşıyıcılardan da istifade etemsi halinde sözleşmenin tarafı olmayan ancak taşıma işini kısmen veya tamamen üstlenen bu kişiler ile gönderen veya gönderilen arasında bazı hukuki ihtilaflar ortaya çıkabilir.[294]

Taşımanın, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirildiği hallerde TTK'ya göre bu kişi eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacaktır. (m. 888/1) Fiili taşıyıcı ile asıl taşıyıcı ortaya çıkan zarardan müteselsil şekilde sorumlu tutulacaktır. (m. 888/3) Maddenin kaynağı, ATK'nın 437. paragrafıdır, ayrıca CMR'nin 34. maddesinde de aynı konu düzenlenmektedir. [295]

Ortada bir taşıyıcı bulunmasına rağmen taşıma kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi tarafından gerçekleştirilmişse, mezkûr kişi fiili taşıyıcıdır ve kanun, öğretide

[292] Sözer, **Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan**, s. 117.
[293] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 97 – 98.
[294] Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku**, s. 218 – 219.
[295] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 262.

bu taşıyıcıya alt taşıyıcı da denildiği için anılan terimi de kullanmıştır.[296] Öğretide ise fiili taşıyıcı, taşıma işinin taşıyıcı tarafından kendisine bırakıldığı kişiler ile eşyanın teslimine kadar taşıyıcının yerine geçen kimseler olarak ifade edilmektedir.[297]

Fiili taşıyıcı kavramı, bir eşyanın taşınmasını konu alan birden fazla taşıma sözleşmesi ve birden fazla taşıyıcının bulunduğu hallerde, zarardan dolayı tazminat talebinin kime yöneltileceğini belirlemede yaşanılan güçlüklerin ortadan kaldırması düşüncesi ile kabul edilmiştir.[298] Kavram taşıma hukukuna ilk olarak hava taşımalarına dair 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu (GEK) ile girmiş, daha sonra 1974 tarihli Atina Konvansiyonu (AK) ve 1978 tarihli Hamburg Kurallarında (HK) da anılan kavram yer almış, GEK'de fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcıdan aldığı yetkiye dayanarak, akdi taşıyıcının sözleşmenin tarafı olarak üstlendiği taşımayı kısmen veya tamamen yerine getiren, ancak taşıma yaptığı kısma ilişkin olarak VK'ya göre müteakip taşıyıcı olarak kabul edilmeyen akdi taşıyıcı dışındaki diğer bir kişi olarak, (m. 1/c) AK'da ise fiili taşıyan, taşıyandan başka ve bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni sıfatıyla taşımanın tamamını veya bir kısmını bilfiil icra eden kişi olarak, tanımlanmıştır. (m. 1/b)[299] HK'ya göre de, fiili taşıyan, taşımanın icrası taşıyan tarafından kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her şahıs ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen diğer bütün şahısları ifade etmektedir. (m. 1/2)[300]

Fiili taşıyıcıdan bahsedebilmek için, taşıyıcının, eşyanın varacağı noktaya kadar taşıma işini üstlenmiş olması ve kendi ad ve hesabına başka kişilerle sözleşme yaparak, taşıma işini kısmen veya tamamen bu kişilere devretmiş olması gerekeceğinden, taşıyıcı, eşyayı taahhüt ettiği noktaya kadar taşımış ve bu noktadan sonrası için gönderenin ad ve hesabına başka bir kişi ile sözleşme yaparak eşyayı

---

[296] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 262.
[297] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 103.
[298] Burak Adıgüzel, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı Ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, İstanbul 2013, C. 71, S. 2, s. 4. **(Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı)**
[299] Adıgüzel, **Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı,** s. 5.
[300] Hacı Kara, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, Legal Yayıncılık, İstanbul 2014, s. 86.

taşıtmış ise, ikinci sözleşme yönünden vekil sıfatıyla hareket etmiş sayılacak ve ihtilaf halinde sorun TBK hükümlerine göre çözülecektir. [301]

Düzenlemeye mehaz niteliğindeki CMR'de, taşıyıcı yerine geçen müteakip taşıyıcıların, eşyalarla birlikte taşıma senedini de devralmaları şartı öngörülmesine rağmen TTK'da taşıma senedinin de devralınması gerektiğine dair bir şart öngörülmemiş olup düzenlenmiş bir taşıma senedi olsun veya olmasın asıl taşıyıcıdan eşyayı devralan bütün taşıyıcılar fiili taşıyıcı olarak kabul edilmiştir.[302]

Fiili taşıyıcının bulunması halinde taşıma sözleşmesinin tarafı olan asıl taşıyıcının sorumluluğu sona ermeyecek; fiili taşıyıcı, gerçekleştirdiği taşıma için asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacağı gibi doğrudan taleplere de muhatap olabilecektir.[303] Ancak, asıl taşıyıcının gönderen veya gönderilen ile sorumluluğun genişletilmesi için yaptığı sözleşmeler, fiilî taşıyıcıya karşı, ancak bunları yazılı olarak kabul etmesi şartıyla ileri sürülebilecektir. [304]

TTK'nın 888. maddesinde esas olarak asıl taşıyıcının değil, fiili taşıyıcının durumu ele alınmış olup, fiili taşıyıcı, esas itibariyle asıl taşıyıcının, taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler arasında olduğundan, bu kişilerin sebep olduğu zararlardan asıl taşıyıcının sorumluluğunun yasal dayanağı yine taşıyıcının yararlandığı kişilerin eylemlerinden sorumluluğuna ilişkin TTK'nın 879/1-b maddesi olacaktır.[305]

2.3.3. Sorumluluğun Şartları

Taşıyıcının, yardımcıların veya fiili taşıyıcıların eylemlerinden sorumlu tutulabilmesi için, yardımcıların veya fiili taşıyıcıların görevlerini yerine getirirken bir fiil gerçekleştirmesi yahut ihmalde bulunması (TTK m. 879) bu fiil veya ihmal

---

[301] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 104.
[302] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 136 – 137.
[303] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 262.
[304] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 262.
[305] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 142.

neticesinde bir zararın ortaya çıkması gerekmektedir.[306]

2.3.3.1. Fiil veya İhmal

Sorumluluğun ilk şartı, taşıyıcının, yardımcılarının veya fiili taşıyıcıların görevlerini yerine getirirken bir fiil gerçekleştirmesi yahut ihmalde bulunmasıdır. (TTK m. 879) Bu kişilerin, fiil veya ihmallerinde, kusurlu olmalarına gerek yoktur, zira bu kişiler kusurlu olmasalar dahi davranışları zıya yahut hasara yol açmışsa taşıyıcı sorumlu olacaktır.[307]

TTK'da taşıyıcının, yardımcılarının veya fiili taşıyıcıların fiilleri yanında ihmallerinden de sorumlu olacağı belirtilmiş ise de mehaz niteliğinde olan CMR'de olumsuz bir davranışta bulunmayı ifade eden "omissions", (m. 3) yine mehaz niteliğindeki ATK'da ise yapmama, kaçınma ve sarfınazar etme manasına gelen "unterlassung" terimleri kullanılmış (p. 428) olmasına rağmen TTK'da ihmal terimine yer verilmiş olması eleştirilmiştir. [308]

Yine ATK'da taşıyıcının *"taşımanın yapılmasında kullandığı kişiler"* ifadesi kullanılarak, bu kişilerin kullanılmasındaki amaç ve zaman yönünden bir daraltma yapılmış olmasına (p. 428) rağmen TTK'da amaç ve zaman yönünden herhangi bir daraltma yapılmadan "*taşıyıcının kullandığı kişiler"* ifadesinin kullanılmış olması da eleştirilmiştir.[309] (m. 782) Zira madde lafzen yorumlandığında taşıyıcının, taşıma faaliyeti ile ilgisi bulunmayan bir alanda kullandığı kişilerin de bu maddeye göre sorumluluğu söz konusu olabilecektir.[310]

Ancak, maddenin lafzı ile bağlı kalınmayıp hükmün bütün olarak ruhu

---

[306] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 139 – 148'de sorumluluğunun şartlarını bu şekilde ele almış olmakla birlikte kanunda"ihmal" teriminin kullanılmış olmasını eleştirerek "fiil veya ihmal" yerine "fiil veya eylemsizliklerinin varlığı" başlığına yer vermiştir.

[307] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 139.

[308] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 139 – 140.

[309] Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara 2004, s. 63. **(Taşıyıcının CMR Hükümlerine)**

[310] Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine,** s. 63.

dikkate alındığında, taşıyıcının kendi adamlarının, taşımanın yerine getirilmesinde kullanılması şartının aranması gerektiği, esasında burada önemli olanın taşıyıcının kendi adamının görev alanının niteliği olduğunu, taşıyıcının kendi adamının işbölümü kurallarına uymaksızın taşıma işine katılması ve eşyaya zarar halinde taşıyıcının kendi adamının meydana getirdiği bu zararlardan sorumlu tutulması gerektiği savunulmuştur.[311]

Her ne kadar kanun koyucu, taşıyıcının kendi adamları ile yararlandığı kişiler arasında fark gözetmemiş ise de, taşıyıcının yararlandığı kişilerin sorumluluğundan söz edilebilmesi için, bu kişilerin taşımanın yapılmasında hizmet vermelerinin yahut taşıma faaliyeti esnasında doğrudan görev almalarının şart olduğu, zira taşıyıcının yararlandığı kişilerin eşyaya özen borcunun, taşıyıcının kendi adamlarına nazaran daha az bir yoğunluk arz ettiği ifade edilmiş, nitekim ATK'da taşıyıcının kendi adamlarının fiillerinden kendi fiiliymiş gibi sorumlu olduğu belirtilmişken, (p. 428) taşıyıcının yararlandığı kişilerin, taşımanın yapılması sırasındaki hizmetleri esnasında meydana getirdikleri fiillerden taşıyıcının sorumlu olduğu belirtilmiştir.[312]

2.3.3.2. Zarar

Sorumluluğun diğer şartı ise, taşıyıcının, yardımcılarının veya fiili taşıyıcıların görevlerini yerine getirirken ki fiil veya ihmali neticesinde bir zarara neden olmasıdır. Bu zarar eşyanın zıyaı veya hasara uğraması şeklinde gerçekleşebileceği gibi taşımanın zamanında tamamlanamaması sebebiyle eşyanın daha düşük bir fiyata satılması şeklinde de ortaya çıkabilir.[313]

Taşıyıcının sadece eşyanın zıyaı veya hasara uğraması suretiyle ortaya çıkan zarardan mı yoksa her tür zarardan sorumlu olup olmadığının tespiti içinse kanunun

---

[311] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 99; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 141.
[312] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 141 – 142.
[313] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 100.

sistematiğini incelemek gerekmektedir.[314]

ETTK'da taşıyıcının borçları "*emre göre hareket*" ve "*zıya ve hasarlardan dolayı mesuliyet*" olarak iki başlıkta düzenlenmiş, konumuz olan yardımcıların kusuru ise "*zıya ve hasarlardan dolayı mesuliyet*" başlığı altında düzenlenmiştir. Düzenlemenin sistematiği dikkate alındığında, yardımcıların kusurunu düzenleyen maddenin, zıya ve hasarlardan dolayı mesuliyet başlığı altında yer almasından dolayı, yardımcıların eylemi neticesinde sadece zıya ve hasar söz konusu olmuşsa maddenin uygulanabileceği, söz gelimi, yardımcıların eylemi neticesinde gecikme nedeniyle bir zarar ortaya çıkmışsa maddenin uygulanamayacağı ifade edilmiştir.[315]

TTK'da ise zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk, taşıyıcının borçları konusunun alt başlığı olarak aynı maddede düzenlenmiş, yardımcıların kusuru da aynı konunun bir başka alt başlığı olarak ele alınmıştır. Bu haliyle TTK'nın sistematiği, ETTK'ya nazaran farklılık arz etse de yardımcıların kusuru başlıklı maddenin, zıya veya hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluğu düzenleyen hükümlerden (m. 875) sonra gelmesi sebebiyle arada organik bir bağlantı bulunduğunu, yardımcının fiili bir davranışı olması halinde gecikmeden dolayı ya da gecikmenin zıya ve hasara yol açmasından dolayı taşıyıcının TTK'nın 875. maddesi gereğince sorumlu tutulabileceğini, fakat gecikmeye neden olan fiil veya ihmal eşyada bir zıya yahut hasar meydana getirmemişse buradaki zararın gecikmeden doğan dolaylı bir zarar olacağını ve bu zararın tazmininin de ancak TBK hükümleri çerçevesinde talep edilebileceği belirtilmiştir. [316]

TTK'ya göre taşıyıcının yardımcılarından birine karşı, eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi sebebiyle, sözleşme dışı sorumluluktan doğan istemler ileri sürülmüşse, o kişi kanunun "Eşya Taşıma" başlıklı kısmında öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanabilecektir.

---

[314] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 101.
[315] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 101 – 102.
[316] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 147.

(m. 887, c. 1) Taşıyıcı yardımcılarına karşı sözleşme dışı bir nedenden dolayı taşıyıcıya başvurmaksızın doğrudan talep hakkına sahip olan, eşya üzerinde hak sahibi kişinin açacağı bir davada, taşıyıcı yardımcıları, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin hususları ileri sürebilir, ancak, zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiille veya ihmalle sebebiyet verilmiş olması halinde taşıyıcı yardımcısı sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanamayacaktır. (m. 887, c. 2) [317]

[317] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 147 – 148.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICIYA KARŞI AÇILABİLECEK TAZMİNAT DAVASI

3.1. DAVANIN NİTELİĞİ VE TARAFLARI

3.1.1. Davanın Niteliği

Taşıyıcı, zıya ve hasardan doğan sorumluluktan kurtulabilmek için kanunda öngörülen hususları ispatlayamaması halinde ortaya çıkan zararı tazminle mükellef olur ve tazminata ilişkin dava, borçlu durumda olan taşıyıcı, alacaklı durumunda olan gönderen veya gönderilenin menfaatini karşılamaması sebebiyle doğan zararın tazminini içerir. [318]

3.1.2. Davanın Tarafları

3.1.2.1. Davacı

Taşıma sözleşmesi, taşıyıcı ile gönderen arasında yapılan bir sözleşme olduğundan eşyanın zıya veya hasarı halinde dava açma yetkisi kural olarak taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olan gönderene aittir.[319] Ancak taşıma sözleşmesinin tam üçüncü şahıs yararına bir sözleşme olduğu dikkate alınırsa bazı özel durumlarda dava

---

[318] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 207.

[319] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 180; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 243.

hakkı gönderilen tarafından kullanılabilecektir. [320]

Eşyanın, zıya yahut hasarı halinde dava açma hakkının kime ait olduğu, taşıyıcıya talimat verme yetkisine kimin haiz olduğu ile yakından ilgili olup gönderenin eşyanın maliki olmadığı, taşıma sözleşmesinin, gönderenin vekili veya komisyoncu tarafından yapıldığı durumlarda, taşıyıcı ile sözleşmeyi yapan ve görünüşe göre gönderen olan kişi talimat yetkisini kullanabilecek ve bu sebeple taşıyıcının talimatlara uymaması sebebiyle ortaya çıkan zararlar sebebiyle dava açabilecektir.[321]

Ne var ki, bu ihtimalde taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilenin dava hakkının korunması için kanun koyucu TTK'da, eşya zayi olmuş veya hasara uğramış yahut geç teslim edilmişse, gönderilenin, gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan istem haklarını taşıyıcıya karşı ileri sürebileceğini hükme bağlamıştır. (m. 871) Kanun koyucu davacının, dava ehliyetine yönelik muhtemel itirazları engellemek maksadıyla maddenin devamında, gönderenin de bu hakların ileri sürülmesinde yetkili kalmaya devam edeceği belirterek, hem gönderene hem de gönderilene aynı zamanda dava açma yetkisi vermiştir.[322]

Gönderilenin taşıyıcıya karşı dava açmaya yetkisine haiz olduğu an ise gönderilenin, taşıyıcıya talimat verme hakkını kazandığı an olarak kabul edilmiştir.[323] TTK'ya göre gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı eşyanın teslim yerine ulaşması ile sona erer ve bu andan itibaren söz konusu yetki ve haklar gönderilene ait olur. (m. 868/2) Dolayısıyla dava açma hakkı da emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı ile birlikte bu andan itibaren gönderilene geçer.[324]

TTK'ya göre taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmışsa,

---

[320] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 180.
[321] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 243.
[322] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 245.
[323] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 180.
[324] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 245.

gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek tasarruf hakkını kullanabilir. (m. 868/4) Bu kapsamda, aksi öngörülmemişse, taraflarca imzalanmış senedin, gönderen tarafından gönderilene geçirilmesiyle talimat verme ve dolayısıyla dava açma hakkı da gönderilene geçer.[325]

Taşıma veya teslim engellerinin söz konusu olduğu durumlarda, TTK'ya göre taşıyıcı, tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır. (m. 869/1) Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı gönderen tarafından kullanılacağından bu ihtimalde de tasarruf hakkı gönderen tarafından kullanıldığından, bu zaman zarfında meydana gelen zararlar nedeniyle dava açma hakkı da gönderene ait olacaktır. [326]

3.1.2.2. Davalı

Davacı, taşıma sözleşmesinden doğan dava hakkını sözleşmenin karşı tarafı olan taşıyıcıya karşı kullanacaktır.[327] Ancak bazı hallerde tazminat davası, taşıma işleri komisyoncusuna yahut fiili taşıyıcıya karşı da açılabilir.

TTK, taşıma işleri komisyoncusunu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile eşya taşıtmayı üstlenen kişi olarak tanımlamıştır. (m. 917) Taşıma işleri komisyoncusunun yükümlülükleri, kanunda, taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek, taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşıtılması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak, taşıyıcıya ve taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek ve gönderenin tazminat haklarını teminat altına almak şeklinde belirtilmiştir. (m. 918)

TTK'ya göre taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan eşyanın zıyaından ve hasarından sorumludur. (m. 928/1) Zilyetliğinde bulunan malın zıyaı

---

[325] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 182; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 243.
[326] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 244.
[327] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 187.

veya hasarından kaynaklanmayan bir zarardan ise komisyoncu, sadece 918. madde uyarınca kendisine düşen bir yükümlülüğü ihlal etmesi hâlinde sorumludur. (m. 928/1)

Esasında, taşıma işleri komisyoncusu, kendi adına ve müvekkili hesabına eşya taşıtmayı taahhüt ettiğinden, taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı, birbirinden tamamen farklı hizmetleri ifa eden kişilerdir.[328] Nitekim komisyoncu, eşyanın bir yerden başka yere götürülmesi için bir taşıyıcı bularak onunla kendi adına müvekkili hesabına taşıma sözleşmesi yapmayı üstlenirken; taşıyıcı, komisyoncu ile yaptığı sözleşme uyarınca eşyayı taşımakla yükümlüdür.[329] Ancak komisyoncunun, taşıma işini gerçekleştirmeyi de üstlendiği hallerde farklı nitelikteki bu iki hizmetin, tek kişi tarafından yerine getirilmesi söz konusu olur.[330]

Nitekim TTK'da taşıma işleri komisyoncusunun, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebileceği, bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılacağı hükme bağlanmıştır. (m. 926) Şayet, taşıma işi, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile komisyoncuya devredilmiş, ancak komisyoncu taşıma işini bizzat üstlenmişse bu durumda tazminat davasının komisyoncuya karşı açılması gerekir.[331]

TTK'ya göre taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilirse, bu kişi eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacağından (m. 888) tasarruf hakkı sahibi, tazminat davasını fiili taşıyıcıya karşı da yöneltebilir.[332]

TTK'nın, fiili taşıyıcılara ilişkin 888. maddesinin kaynağı, ATK'nın 437.

---

[328] Sabih Arkan, "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını Ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara 1980, C. 37, S. 1, s. 313. **(Taşıma İşleri Komisyoncusunun)**

[329] Arkan, **Taşıma İşleri Komisyoncusunun,** s. 313.

[330] Arkan, **Taşıma İşleri Komisyoncusunun,** s. 313.

[331] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 248.

[332] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 248.

paragrafı olup ayrıca CMR'nin 34. maddesinde de aynı konu düzenlenmektedir.[333] Ne var ki, TTK'da CMR'den farklı olarak fili taşıyıcıya dava açılabilmesi için taşıma senedinin devralınması şart olarak belirtilmediği gibi yine CMR'de senedin devralınması sebebiyle fiili taşıyıcı taşımanın tamamından sorumlu tutulabilirken TTK gereğince fiili taşıyıcı sadece kendi taşıması sırasında meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilecektir.[334]

3.2. GÖREVLİ VE YETKİLİ MAHKEME

TTK'ya göre her iki tarafın da ticari işletmesiyle ilgili hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ile tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın TTK'da öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ticari dava ve ticari nitelikte çekişmesiz yargı işi sayılır. (m. 4) Tarafların tacir olup olmadığına veya bir ticari işletme ile ilgili olup olmadığına bakılmaksızın TTK'da düzenlenen hususlardan doğan hukuk davaları, mutlak ticari dava, tarafların tacir sıfatına sahip oldukları ve tarafların ticari işletmesini ilgilendiren uyuşmazlıklar ise nispi ticari davalar olarak adlandırılır.[335] TTK'ya göre aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir. (m. 5)

Yargıtay uygulamasına göre de taşıma sözleşmesi TTK'da düzenlenmiş bulunduğundan, taşıma sözleşmesinden doğan ihtilaflar işbölümü esasına göre ticaret mahkemeleri tarafından bakılır.[336]

Hâkimler ve Savcılar Kurulunun (HSK) 24.03.2005 tarih ve 188 sayılı

---

[333] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 262.
[334] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 249.
[335] Hakan Pekcanıtez, Oğuz Atalay ve Muhammet Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara 2012, s. 165 – 166; Levent Börü ve İlker Koçyiğit, **Ticari Dava,** Turhan Kitabevi, Ankara 2013, s. 24.
[336] Yargıtay 11. H. D., 20 Mart 1995, 1995/2263 K. (Çelik Ahmet Çelik, **Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu,** Legal Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 310)

kararıyla asliye ticaret mahkemelerin yargı çevresini belirlemiştir.[337] Söz konusu kararla, büyükşehir belediyesi sınırları içerisindeki merkez ilçe ile diğer ilçelerin adı ile kurulu ağır ceza merkezlerinde oluşturulan müstakil ticaret mahkemelerinin yargı çevresinin, yalnız büyük şehir belediyesi sınırları içerisinde kalan ilçeleri kapsamına alacak biçimde, ağır ceza mahkemesinin yargı çevresi olarak tespitine, büyükşehir belediyesi oluşturulmamış il ve ilçe ağır ceza merkezleriyle ağır ceza mahkemesi bulunmayan ilçelerde kurulu müstakil ticaret mahkemelerinin yargı çevresinin, o yer asliye hukuk mahkemesinin çevresi ile aynı olmak üzere belirlenmesine, müstakil ticaret mahkemesi kurulmamış olan il merkezleri ile ağır ceza mahkemesi bulunan ve bulunmayan (büyükşehir belediye sınırları dışında kalan mülhakatlar da dâhil olmak üzere) diğer ilçelerde, ticaret mahkemelerinin görev alanına giren iş ve davalara; o yer asliye hukuk mahkemelerinin eşit olarak bakmalarına karar verilmiştir.

Bu haliyle eşyanın zıyaı veya hasara uğramasından kaynaklanan tazminat davalarında görevli mahkeme asliye ticaret mahkemeleri, müstakil asliye ticaret mahkemelerinin bulunmadığı yerlerde ise bu davalara asliye ticaret mahkemesi sıfatıyla bakacak asliye hukuk mahkemeleridir.

Yetkili mahkeme ise öncelikle 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun[338] (HMK) gereğince genel yetkili mahkeme olan, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesidir. (m. 6) Öte yandan taşıma işine ilişkin ihtilafın, taraflar arasındaki sözleşmeden doğması sebebiyle, HMK gereğince sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde de dava açılabilir. (m. 10) Taşıma sözleşmesi gereğince eşyanın gönderilene teslim edileceği yer, sözleşmenin ifa yeri olduğundan, HMK'nın 10. maddesinin uygulanmasında teslim yerindeki mahkeme de yetkili mahkeme kabul edilir.[339]

Öte yandan HMK gereğince bir şubenin işlemlerinden doğan davalarda, o

---

[337] Nesibe Kurt Konca, "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Asliye Ticaret Mahkemeleri", **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, Ankara 2013, Yıl 4, S. 15, s. 88.
[338] **Hukuk Muhakemeleri Kanunu,** RG, T. 04.02.2011, S. 27836.
[339] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 216.

şubenin bulunduğu yer mahkemesi de yetkilidir. (m. 14) Bu haliyle sözleşme şube ile yapılmışsa, şubenin bulunduğu yerde de dava açılabileceği gibi taraflar arasında HMK'nın ilgili maddelerinde belirtilen hükümlere uygun şekilde bir yetki sözleşmesi yapılmışsa, dava bu yerdeki mahkemede de açılabilir.[340]

HMK'da öngörülen yetkiye dair hükümlerin yanı sıra TTK gereğince kanunun "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü Kitabının, "Genel Hükümler" başlıklı Birinci Kısım ve "Eşya Taşıma" başlıklı İkinci Kısım hükümlerine tabi taşımadan doğan hukuki uyuşmazlıklarda, malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemesi de yetkilidir. (m. 890)

3.3. İSPAT YÜKÜ

3.3.1. Davacının İspat Yükü

Bir hakkı dava etme yetkisi kural olarak o hakkın sahibine ait olduğundan, o hakka ilişkin bir davada aktif husumet diğer bir anlatımla davacı olma sıfatı da o hakkın sahibine aittir.[341] Dolayısıyla davacı öncelikle kendisinin taşıma sözleşmesine dayanarak dava açmaya yetkili olduğunu ispat etmelidir.[342]

Bir hakkın kendisinden davalı olarak istenebileceği, o hakka uymakla yükümlü kişiye pasif husumet yöneltilebilir zira bu kişi davalı sıfatını haizdir.[343] Hal böyle olunca davacı diğer bir yandan, aleyhine dava açılan kişinin ortaya çıkan zararı tazminle yükümlü olduğunu ispat etmek durumundadır.[344]

TTK'ya göre taşıma senedinde taşıyıcının ve gönderenin ad ve soyadları veya ticaret unvanları yer alır. (m. 857) Senet gönderen tarafından imzalanır ve gönderen, taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteyebilir. (m. 856) İki tarafça

---

[340] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 216.
[341] Timuçin Muşul, **Medeni Usul Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 107; Pekcanıtez, Atalay ve Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 248 – 249.
[342] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 194.
[343] Pekcanıtez, Atalay ve Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 248 – 249.
[344] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 194.

imzalanmış taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur. (m. 858) Taşıma senedinin düzenlenmediği hâllerde, gönderenin istemi üzerine taşıyıcı, taşıma ve eşya hakkında yeterli bilgileri içeren bir yük senedi imzalayıp gönderene vermek zorundadır. (m. 859) Dolayısıyla, ortada taraflarca imzalanmış bir taşıma senedinin yahut yük senedinin mevcut olduğu hallerde bu senede dayanarak aktif ve pasif husumet ispat edilebilir.[345]

Taşıyıcının, sözleşmedeki yazı veya imzayı inkârı halinde sorun HMK'nın yazı veya imza inkârına ilişkin maddeleri gereğince çözüme kavuşturulur.[346] (m. 208 vd.) Nitekim Yargıtay da bir kararında, imza inkârına yönelik savunma üzerinde durulmadan karar verilemeyeceğini hükme bağlamıştır.[347]

TTK gereğince taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile taşıma sözleşmesi kurulur ve bu durumda eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir. (m. 856/2) Hal böyle olunca yazılı bir sözleşme mevcut olmasa dahi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları üzerine eşyanın taşıyıcıya teslim edildiğini ispat eden davacı aktif ve pasif husumete ilişkin ispat yükünü yerine getirmiş sayılmalıdır.[348]

Ancak taşıyıcının yazılı olmayan sözleşmeyi inkârı halinde, davacı HMK'nın ispata ilişkin genel hükümleri çerçevesinde sözleşmeyi ve dolayısıyla aktif ve pasif husumeti ispat etmek zorunda kalacaktır. HMK'ya göre bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve itfası amacıyla yapılan hukuki işlemlerin, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri 2.500,00 Türk Lirasını geçtiği takdirde senetle ispat olunması gerekir. (m. 200/1) Senetle ispatı gereken hususlarda birinci fıkradaki düzenleme hatırlatılarak karşı tarafın açık

---

[345] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 253.
[346] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 254.
[347] Yargıtay 11. H. D., 8 Şubat 1977, 1977/494 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 304)
[348] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 253.

muvafakati hâlinde tanık dinlenebilir. (m. 200/2)

Anılan maddenin mefhumu muhalifinden taşıma sözleşmesinin miktar veya değeri 2.500,00 Türk Lirasını geçmiyorsa, davacı, sözleşmeyi her türlü delille ispat edebilecek yahut taşıma sözleşmesinin miktar veya değeri 2.500,00 Türk Lirasından fazla olsa dahi, karşı tarafın açık muvafakati hâlinde davacı tanık deliline dayanarak ispat yükümlülüğünü yerine getirebilecektir. (m. 200/2)

HMK'ya göre senetle ispat zorunluluğu bulunan hâllerde delil başlangıcı bulunursa tanık dinlenebilir. (m. 202) Bu haliyle taşıma sözleşmesinin miktar veya değeri 2.500,00 Türk Lirasını geçiyor ve karşı taraf tanık dinlenmesine muvafakat etmiyorsa, elinde senet bulunmayan davacı yazılı delil başlangıcına dayanarak tanık dinlenmesini sağlayabilir. Delil başlangıcı, iddia konusu hukuki işlemin tamamen ispatına yeterli olmamakla birlikte, söz konusu hukuki işlemi muhtemel gösteren ve kendisine karşı ileri sürülen kimse veya temsilcisi tarafından verilmiş veya gönderilmiş belge olup, elinde diğer taraftan sadır olmuş ispata yarar fatura, çıktı fişi, depo teslim belgesi gibi yazılı delil başlangıcı olabilecek bir delil bulunan davacı bu delil ve tanık deliline dayanarak sözleşmeyi ispat edebilir. [349]

Aktif ve pasif husumeti ispat eden davacının, taşıyıcının, eşyayı taşımak üzere teslim aldığı andan eşyayı teslim ettiği ana kadar geçen süre içerisinde, zıya yahut hasara uğradığını ispat etmesi, bunu ispat etmek için de, eşyanın taşıyıcıya hasarsız teslim edildiğini ancak taşıma sonrasında eşyanın gönderilene teslim edilmediğini veya hasara uğramış şekilde teslim edildiğini ispatı gerekir.[350]

Esasen TTK eşyanın hasarsız teslim edildiğini ispat noktasında davacı lehine bir karine kabul etmiştir. Şöyle ki, maddeye göre, taşıyıcı taşıma senedine haklı bir sebeple çekince koyduğu hâller dışında, iki tarafın imzasını havi taşıma senedi, taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, eşyanın ve ambalajının dış görünüşü

[349] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 255.
[350] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 257 – 262.

bakımından iyi durumda bulunduğuna ve taşınan paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil eder. (m. 858/2) Hal böyle olunca, taşıyıcının herhangi bir çekince koymadan eşyaları teslim alması, kendisine karşı açılacak tazminat davasında savunmasının dışarıdan anlaşılamayan zıya yahut hasar ile sınırlı kalmasına ve başka vakıalar ileri süremememesine sebep olur.[351] Dışarıdan anlaşılmayan zıya veya hasar durumu ise taşıyıcı tarafından her zaman ispat edilebilir.[352] Nitekim Yargıtay da bir kararında taşıyıcının malı teslim alırken hasarlı olduğunu ispat edememesi halinde malı sağlam olarak teslim aldığını kabul etmek gerekeceğini belirtmiştir.[353]

Davacı, diğer bir husus olarak taşıyıcıya hasarsız şekilde teslim edilen eşyanın, gönderilene teslim sırasında zıya yahut hasara uğramış olarak teslim edildiğini yahut tam zıya sebebiyle hiç teslim edilmediğini de ispat etmelidir.[354]

Gönderilenin eşyayı teslim almadan önce, taşıma sözleşmesi çerçevesinde onu inceleme hakkı vardır.[355] Bu inceleme sırasında eşyanın kısmi zıyaı yahut hasara uğramış olduğunun anlaşılması durumunda tutulacak bir kayıt yahut açılacak bir delil tespiti davası ile mahkeme tarafından tayin edilecek bilirkişiler marifetiyle bu durum tespit edilebilir. [356]

Tüm bunların ötesinde, davacı, eşyayı koruma ve belirli süre içerisinde taşıma yükümünün dışında kalan diğer yan yükümlerin ihlali nedeniyle tazminat talebinde bulunmuş ise bu durumda bu yükümlerin yerine getirilmemesinden doğan zararı da ayrıca ispat etmelidir. [357]

---

[351] Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 473 – 475; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 257 – 258.
[352] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 257 – 258.
[353] Yargıtay 11. H. D., 28 Ocak 1992, 1992/525 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 334)
[354] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 257 – 258.
[355] Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 473; Seven, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu,** s.141.
[356] Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine**, s. 473.
[357] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 195 – 196.

3.3.2. Davalının İspat Yükü

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için ilk imkânı, zıya yahut hasarın, eşyaya özen borcunun geçerli olduğu süre zarfından önce veya sonra doğduğunu ispat etmesidir.[358] TTK'ya göre, taşıyıcının taşıma senedine haklı bir sebeple çekince koymuş olması hali müstesna olmak üzere iki tarafça imzalanan 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 karinedir. (m. 858/2) Bu sebeple taşıyıcının, eşyayı teslim aldığı sırada bir çekince koymadan taşıma senedini imzaladığı hallerde zıya veya hasarın taşıma sırasında meydana geldiğine dair bir karine kabul edilmiştir.[359] Buna karşın, taşıyıcı, zıya yahut hasarın eşyanın gönderilene tesliminden sonra, yani eşyaya özen borcunun sona erdiği bir zamandan sonra doğduğunu kolayca ispat edebilir, zira gönderen veya gönderilenin, teslim sırasında zıya veya hasar açıkça belli ise teslim anında, açıkça belli değilse teslimden sonraki 7 gün içerisinde bildirim yapılmaması halinde eşyanın sözleşemeye uygun şekilde teslim edildiğine dair taşıyıcı lehine bir karine kabul edilmiştir.[360]

Taşıyıcı, TTK gereğince zıya yahut hasarın, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana geldiğini (m. 876) yahut TTK'da öngörülen sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması, gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama, eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması, eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği, taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi, canlı hayvan taşıması ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun

---

[358] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 262.
[359] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 262.
[360] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 262.

ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği özel hallerden birinden ileri geldiğini ispat ederek de sorumluluktan kurtulabilir. (m. 878)

Taşıyıcının, sorumluluktan kurtulmasını sağlayacak özel sebeplere ilişkin olarak TTK'nın 878/2. maddesinde herhangi bir zararın hâl ve şartlara göre birinci fıkrada öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiğinin varsayılacağı hükme bağlanmıştır. (m. 878/2, c. 1) Ne var ki; maddenin devamında (a) bendinde öngörülen olağanüstü zıya veya hasar hâlinde bu karinenin geçerli olmayacağı, yine zıya yahut hasarın, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmesi halinde, taşıyıcının (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı hükme bağlanmıştır. (m. 878/2, c. 2 ve m. 878/3) Nitekim Yargıtay da bir kararında, gönderenin talimatına uygun olarak soğutucusu olmayan araç ile kavunların yaz sıcağında taşınması nedeniyle çürümesi suretiyle oluşan zarardan talimata uyduğu için taşıyıcının sorumlu olmayacağını hükme bağlamıştır.[361] Diğer yandan taşıyıcının, sözleşme uyarınca eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, (d) bendine ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabileceği ve (f) bendine ise ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabileceği belirtilmiştir. (m. 878/4 - 5)

Mühürlü tankerlerle yapılan sıvı mal taşımalarında zıya ve hasarın ispatı hususuna da ayrıca değinmek gerekir. Taşınan eşyanın mühürlenmiş bir şekilde taşıyıcıya teslim edildiği ve mühürleri bozulmamış şekilde teslim alındığı hallerde ortaya çıkan zıyadan da taşıyıcı sorumludur ve sadece mühürlerin bozulmadığını

---

[361] Yargıtay 11. H. D., 19 Ocak 1988, 1988/88 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 324)

ispat etmesi taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlamaz.[362] Zira mühürlere zarar vermeden eşyanın çalınması yahut araçtaki teknik bir arıza, örneğin deponun sızıntı yapması, gibi bir sebeple zıyaının ortaya çıkması ihtimali mevcut olduğundan taşıyıcının, zararın TTK'da öngörülen genel ve özel sebeplerden birinden ileri geldiğini ispat etmesi gerekir.[363] Nitekim Yargıtay da bir kararında taşıma sırasında konteyner mühürlerinin bozulmamış olmasının davalıyı sorumluluktan kurtulmaya yeterli olmadığına, taşıyıcının ETTK'nın 781. maddesine göre, kurtuluş beyyinesi getirmek durumunda olduğu kendisine bildirilip konteyner taşımacılığının niteliğine uygun şekilde delilleri olup olmadığı kendinden sorularak delilleri varsa bildirilmesine, sunma ve kullanmasına olanak sağlanması, konşimentonun içeriği değerlendirilip sonucuna göre karar verilmesi gerektiğini belirtmiştir.[364]

3.3.3. İspat Yüküne İlişkin Özel Durumlar

Taşımanın hemen ardından açılacak bir davada, taşıyıcının, kendisini sorumluluktan kurtaracak sebepleri ileri sürmesi ve bunları ispat etmesi kolay olsa da aradan uzun sayılabilecek bir zamanın geçmesi halinde taşıyıcının olayları hatırlaması ve buna ilişkin delilleri ibraz etmesi zorlaşacağından bu durum taraflar arasında bir adaletsizliğe yol açacaktır. [365] İşte bu sebeple kanun koyucu menfaatlerin dengelenmesi prensibinden hareketle TTK'da zıya yahut hasarın bildirilmesi konusunda kısa süreler öngörmüş, bu sürelere riayet edilmemesi halinde ispat yükünü yer değiştirmiştir.[366]

---

[362] Sabih Arkan, "Mühürlü Tankerlerle Yapılan Sıvı Mal Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu III**, Ankara 1986, s. 312. **(Mühürlü Tankerlerle Yapılan)**

[363] Arkan, **Mühürlü Tankerlerle Yapılan,** s. 312.

[364] Yargıtay 11. H. D., 11 Mayıs 1984, 1984/2760 K. (Abuzer Kendigelen ve Alihan Aydın, **Bibliyografyalı Notlu İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, Beta Yayınları, İstanbul 2001, s. 21) Yargıtay sonraki tarihli bir kararında ise konteynerlerin mühürlerinin bozulmamış olması halinde bu konteynerlerdeki eksiklikten dolayı taşıyıcının sorumlu olmayacağını hükme bağlamıştır. Yargıtay 11. H. D., 9 Şubat 1995, 1995/969 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 371)

[365] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 268.

[366] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 268.

TTK'ya göre gönderen veya gönderilen tarafından, eşyanın zıyaı veya hasara uğramış olduğunun açıkça görüldüğü hâllerde, en geç teslim anına kadar, (m. 889/1) zıya veya hasarın açıkça görünmediği hallerde ise, eşyanın tesliminden sonraki yedi gün içinde bildirim yapılmaması hâlinde eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. (m. 889/2)

Kanun koyucu "*varsayılır*" ibaresi ile bildirimin yapılmaması halinde eşyanın zıya yahut hasara uğramadan teslim edildiği konusunda taşıyıcı lehine bir karine kabul etmiştir. Bu durumun aksini ispat yükü davacının üzerindendir. [367]

Bildirimin şekli konusunda TTK, teslimden sonra yapılan bildirimin yazılı olması gerektiğini ve telekomünikasyon araçları yardımıyla da yapılabileceğini, bildirimde bulunanın kim olduğu herhangi bir şekilde anlaşılıyorsa, imzaya gerek olmadığını zira sürenin korunması için bildirimin zamanında gönderilmiş olmasının yeterli olacağını belirtmiştir. (m. 889/4)

Son olarak, TTK'da, zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcının sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacağı hükme bağlanmıştır. (m. 886) Her ne kadar, taşıma hukukunda, taşıyıcının sorumluluğu kural olarak sınırlı ise de, anılan düzenlemede görüldüğü gibi açıkça düzenlenen özel ve istisnai durumlar ile taşıma hukukuna ilişkin mevzuatlarda düzenlenmediğinden dolayı genel hükümlere tabi hususlarda, bu sorumluluk sınırsızdır.[368] İşte istisnai niteliğinden dolayı böyle bir iddianın ileri sürülmüş olması halinde sınırsız sorumluluk halinin gerçekleştiği, taşıyıcıya karşı bunu ileri süren davacı tarafından ispatlanmalıdır.[369]

---

[367] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 270 – 271.

[368] Muharrem Gençtürk ve İlhan Yiğit, "CMR Kapsamındaki Taşımalarda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamayacağı Haller", **Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi,** Yıl 2013, S. 3, s. 34. **(CMR Kapsamındaki Taşımalarda)**

[369] Gençtürk ve Yiğit, **CMR Kapsamındaki Taşımalarda**, s. 34.

3.4. ZAMANAŞIMI

TTK'ya göre, kanunun "Taşıma İşleri" başlıklı Dördüncü 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. (m. 855/1) Haksız fiilden doğan talepler de aynı zamanaşımı süresine tabidir. [370]

Bu süre, eşya taşımasında, eşyanın gönderilene teslimi tarihinden, eşya tamamen zayi olmuşsa, eşyanın teslimi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar. (m. 855/2) Rücu haklarına ilişkin 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. (m. 855/3)

Maddede aynı zamanda genel zamanaşımının uygulanmayacağı iki istisnai duruma işaret edilmiş olup, bunlardan ilkine göre gönderen veya gönderilen, taşıyıcıya karşı olan haklarını, bir yıl içinde TTK'nın 18. maddesinin üçüncü fıkrasına uygun şekilde istemiş olmaları şartıyla, def'i olarak her zaman ileri sürebilirler. (855/4) Bu haliyle bir yıllık zamanaşımı süresi dolmuş olsa dahi, maddede öngörülen usule riayet edilerek istenmiş olması şartıyla taşıyıcı ücret alacağı için takas talebinde bulunabilecektir.[371]

İkinci istisnai duruma göre de taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalinden dolayı eşyanın zıyaı veya hasara uğraması söz konusu ise taşıyıcının sorumluluğu üç yılda zamanaşımına uğrar. (855/5)

---

[370] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 281.
[371] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 287.

3.5. TAZMİNAT

Davacının, ispat yükümlülüğünü yerine getirmesi, buna karşın davalı taşıyıcının TTK'da öngörülen sebeplerden biri veya birkaçına dayanarak sorumluluktan kurtulamaması halinde, taşıyıcı, alacaklı durumda olan gönderen veya gönderilene tazminat ödemekle yükümlü olacaktır.[372]

3.5.1. Tazminat Miktarının Tespiti

Borcun hiç yahut gereği gibi yerine getirilememesi halinde, borçlu alacaklının menfaatinin gerçekleşmemesi sebebiyle uğradığı zararları, diğer bir ifadeyle borcun gereği gibi ifası halinde alacaklının malvarlığının erişeceği durum ile malvarlığının hali hazırdaki durumu arasındaki fark, yani fiili zarar ile yoksun kalınan kârın toplamı tazminat miktarını belirleyecektir.[373]

Oysa taşıma hukukunda, taşıyıcı, eşyanın zıyaı halinde piyasa veya borsa değeri gibi objektif bir değer üzerinden hesaplanacak değerini, hasar halinde ise eşyanın hasardan önceki değeri ile hasar sonrası değeri arasındaki farkı tazminle yükümlü olacak, yoksun kalınan kâr veya eşyanın zıyaı veya hasara uğraması sebebiyle oluşacak dolaylı zararları tazminle mükellef olmayacaktır.[374]

Borçlar hukukunda, borcu yerine getirmeyen borçlunun tam tazminatla sorumlu olmasına dair ilkenin taşıma hukuku yönünden kabul edilmemesi, taşıma işinin mahiyeti itibariyle bünyesinde taşıdığı risklerin, taşıyıcılar tarafından taşıma bedeline yansıtılması halinde yüksek taşıma ücretleri sebebiyle taşıma sisteminin kökünden zedeleneceği yönündeki endişelere bağlanmıştır. [375]

TTK gereğince, zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında

---

[372] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 205.
[373] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 146.
[374] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 147 – 148.
[375] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 148 – 149; Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 207 – 208.

ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır. (m. 875/2) Düzenleme, ortak etkiyi diğer bir ifadeyle ortak sebep olmayı hükme bağlamakta olup bu da ortak kusur şeklinde anlaşılamaz.[376] Zararın oluşmasında gönderenin ya da gönderilenin davranışı veya ayıbı etkili olmuşsa zararın paylaştırılması ilkesi kabul edilmiştir ve tazminatın kapsamının tayininde paylaştırma ilkesi yargıcın takdirine bırakılmıştır.[377] Tazminatın kapsamının belirlenmesinde ortak etkinin, nasıl ve ne ölçüde dikkate alınacağı somut olayın özelliklerine göre mahkemenin takdirinde olacaktır. [378]

3.5.1.1. Zıya Halinde

Eşyanın tamamının zıyaı halinde, eşyanın tamamının değeri, kısmi zıya halinde ise kural olarak sadece zayi olan kısmın değeri dikkate alınarak hesaplama yapılır.[379] Ancak eşya, ekonomik açıdan bütünlük arz ediyor ve bir parçanın zıyaı eşyanın tümünde bir değer kaybına yol açıyorsa tazminatın hesaplanmasında bu husus da göz önünde bulundurulur.[380]

TTK'ya göre, bu tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır. (m. 880/1) Hesaplama yapılırken de; eşyanın değeri öncelikle piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. (m. 880/3, c. 1) Eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır. (m. 880/3, c. 2)

Eşyanın borsada işlem görmesi halinde piyasa fiyatı, borsa fiyatına göre belirlenebilecek, eşyanın borsada kaydının olmaması halinde eşyanın değeri normal piyasa fiyatlarına göre belirlenecektir.[381] Borsa fiyatı genelde arz ve talebe göre

---

[376] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 257.
[377] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 257.
[378] Eminoğlu, **Türk Ticaret Kanununun 864**, s. 47.
[379] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 155.
[380] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 155.
[381] Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na,** s. 146.

şekillendiğinden temel değer eşyanın borsa fiyatıdır ve bu sebeple genelde maden ve tarım ürünleri gibi parça dışı eşyalarda bu değer dikkate alınır.[382] Ancak parça eşya olarak münferiden tespit edilen makine ve teçhizat gibi eşyaların borsa fiyatı olmadığı için piyasa fiyatına göre değer tespiti yapılacaktır.[383]

Piyasa fiyatı her ne kadar kural olarak arz ve talebe göre kendiliğinden şekillense de, özellikle ekonomik kriz dönemlerinde hükümet tarafından bazı tür eşyalara ilişkin bir satış fiyatı belirlenmişse, bu fiyatın piyasa fiyatı olarak kabul edilmesi gerekir.[384] Yine piyasa fiyatının eşyanın toptan ya da perakende satışa konu olmasına göre değişkenliği söz konusu olduğundan, bu durumda tazminat alacaklısı olan gönderen veya gönderilenin özel durumu ve mesleği dikkate alınarak toptan fiyatın mı yoksa perakende fiyatın mı tazminata esas alınacağı belirlenebilir.[385]

Şayet eşyanın belirlenebilir bir piyasa fiyatı tespit edilemiyorsa o halde hesaplama aynı tür ve nitelikteki malların cari fiyatlarına göre yapılacaktır. [386]

Sanat eserleri gibi piyasası bulunmayan eşyaların zıyaı halinde, bu eşyanın gönderen veya gönderilen için arz ettiği sübjektif değer dikkate alınmadan, aynı tür ve nitelikteki bir eşyanın cari fiyatına göre tazminatın belirlenmesi gerekir.[387] Gömülmek üzere taşınan bir cesedin kaybolması örneğinde olduğu gibi eşyanın piyasa değeri ya da objektif bir satış değeri yoksa taşıyıcının tazminat ödemesi gerekmez.[388]

Kanun koyucu, gönderenin satıcı, gönderilenin ise alıcı olduğu ve bir satım sözleşmesi yapılarak buna ilişkin faturanın kesilmiş olduğu hallerde, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı

---

[382] Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 141.
[383] Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, s. 141 .
[384] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 154.
[385] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 154.
[386] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 211 – 214.
[387] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 154.
[388] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 154.

olduğuna dair bir karine kabul etmiş bulunmaktadır.[389] Taraflardan her biri eşyanın gerçek piyasa fiyatını ortaya koyarak karinenin aksini ispat edebilir.[390]

3.5.1.2. Hasar Halinde

Taşıyıcı, eşyanın hasara uğraması halinde eşyanın hasardan önceki değeri ile hasar sonrası değeri arasındaki farkı tazminle yükümlü olacaktır.[391] Nitekim TTK'ya göre de eşyanın hasara uğraması hâlinde, onun taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark tazmin edilir. (m. 880/2, c. 1)

Kanun koyucu 880. maddenin ilk fıkrasında zıya, ikinci fıkrasında hasar halinde tazminatın hesabına ilişkin düzenlemelerden sonra, üçüncü fıkrada eşyanın değerinin hangi esaslara göre tespit ve tayin olunacağı belirttiğinden hesaplama yapılırken, eşyanın değeri öncelikle piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. (m. 880/3, c. 1) Eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır. (m. 880/3, c. 2) Sair durumlarda ise zıya halinde eşyanın değerinin ne şekilde tespit edileceğine ilişkin açıklamalar hasar halinde de geçerlidir.

TTK, taşıyıcının zararı azaltmak ve gidermek için yapılacak harcamaların tespit edilecek değer farkını karşıladığı yönünden taşıyıcı lehine karine kabul etmiştir. (m. 880/2, c. 2)[392] Zararı azaltmak ve gidermek için yapılan harcamaların, eşyanın hasarı sebebiyle uğranılan zararı karşıladığının karine olarak kabul edileceğine dair TTK'da öngörülen düzenleme ile (m. 880/2, c. 2) uygulamada, hasar halinde tamir bedelinin, tazminat olarak ödenecek değer kaybı ile aynı olup

---

[389] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 213.
[390] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 214.
[391] Arkan**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında**, s. 147 – 148.
[392] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 214'te söz konusu karinenin zıyan halinde önleyici tedbirler için yapılan harcamalar yönünden de geçerli olacağını belirtmiştir.

olmadığına dair itirazlar konusunda yasal bir dayanak getirilmiştir.[393] Yargıtay da bir kararında trafik kazası sonucu taşınan sebzenin dağılması halinde bu sebzeyi toplamanın ve ekonomik yararını korumanın taşıyıcıya ait olduğuna hükmetmiştir.[394]

3.5.1.3. Diğer giderler

Eşyanın zıya veya hasarı sebebiyle hesaplanan tazminat bedelinin yanı sıra TTK'ya göre taşıyıcı zararın saptanması için yapılması zorunlu olan giderleri de tazminle yükümlüdür. (m. 881) TTK'nın aksine, CMR'de zarar saptama giderlerinin talep edilmesine imkân veren bir düzenleme bulunmamaktadır.[395]

TTK gereğince taşıyıcı, zıya veya hasardan sorumlu olduğu hâllerde, 880 ilâ 882 nci maddelere göre ödenmesi gereken tazminatı ödedikten başka, taşıma ile ilgili vergileri, resimleri ve taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri karşılar ve taşıma ücretini de geri verir. (m. 883/1, c. 1) Ancak, hasar hâlinde, birinci cümle uyarınca yapılacak ödemeler 880. maddenin ikinci fıkrasına göre saptanacak bedel ile orantılı olarak belirlenir. (m. 883/1, c. 2) Yargıtay da, ETTK döneminde verdiği bir kararında taşıyıcının kısmen zıya halinde kalan kısmın taşıma ücretini talep edebileceğini hükme bağlamıştır. [396]

Türk – İsviçre hukukunda manevi zararın söz konusu olabilmesi için, kişilik haklarına bir saldırı olması ve bunun neticesinde kişinin elem veya teessür gibi psişik bir rahatsızlığa uğraması şart olduğundan zıya veya hasar halinde manevi tazminata hükmedilmesi mümkün görünmemektedir.[397] Oysa Yargıtay bir kararında eşyanın zıyaı sebebiyle BK'nın 49. maddesinde belirtilen şartların gerçekleşmesi halinde

---

[393] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 290.
[394] Yargıtay 11. H. D., 20 Eylül 1993, 1993/5703 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 348)
[395] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 290.
[396] Yargıtay 11. H. D., 27 Şubat 1975, 1975/1357 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 302)
[397] Nisim Franko, "Yargıtay Kararları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetine Müteallik Bazı Meseleler", **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IV**, Ankara 1987, s. 321.

manevi tazminat talep edilebileceğini belirtmiştir.[398] Bir başka kararında ise fuara yetiştirilmek üzere taşınan eşyaların geciktirilmesi sebebiyle, olayın özelliği ve fuara katılan ülkeler nezdinde ülkemizin itibarına gölge düşürdüğünden Ticaret Bakanlığı lehine manevi tazminata hükmedilmesi gerektiğini belirtmiştir.[399]

CMR'de, faiz talep edilmesi halinde faizin oranı ve başlangıç miktarına ilişkin düzenleme yer alırken, (m. 27) TTK'da faize ilişkin özel bir düzenleme yer almamıştır.[400] Bu durum davacının genel hükümlere göre faiz talep etmesine engel değildir.[401]

TTK gereğince taşıyıcı, kendisine verilen belgelerin zıyaından, hasarından veya yanlış kullanılmasından doğan zararlardan da eşyanın zıyaı hâlinde ödenecek miktarla sınırlı olmak üzere sorumludur, ancak zıya, hasar veya yanlış kullanmanın, kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlardan kaynaklanmış olduğunu ispat etmesi hâlinde sorumluluktan kurtulur. (m. 860/2)

Yargıtay icra inkâr tazminatına ilişkin olarak verdiği bir kararında CMR'ye göre yurtdışı taşıması esnasında meydana gelen hasarın sigortalıya ödenmesinden sonra davalı aleyhine yapılan icra takibine vaki itirazın iptali istemine ilişkin bir davada dava konusu alacağın tazmini nitelikte olması, likit ve önceden belirlenebilir olmaması sebebiyle icra inkâr tazminatına hükmedilmesini doğru görmeyerek hükmün bozulmasına karar vermiştir. [402]

Yargıya intikal eden bir olayda, yurtdışında yerleşik uluslararası taşımacılık hizmeti veren davacı X şirketi, dava dışı Y şirketinin sattığı şamfıstıklarının İran'dan,

---

[398] Yargıtay H. G. K. 22 Şubat 1984, 1984/137 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 297)

[399] Yargıtay 11. H. D., 5 Mart 1982, 1982/900 K. (Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, s. 310)

[400] Aksoy Yavaş, **Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2016, s. 170.

[401] Coşgun, **6102 Sayılı TTK**, s. 290.

[402] Yargıtay 11. H. D., 30 Haziran 2014, 2014/12550 K. Uyap Portal Web Sitesi içerisinde bkz.: http://portal.uyap.gov.tr/wps/portal (17 Haziran 2017)

Lübnan'a taşınması konusunda anlaşmaya varmış, akabinde taşıma işini davalı Z şirketine devretmiştir. Taşınan mal, davalı Z şirketine ait araca yüklenmiş ve gönderilene teslim edilmiştir. Ne var ki, taşıma sırasında davalı Z şirketine ait araç Gaziantep il sınırları içerisinde kaza yapmış ve şamfıstığı yola dağılmış, gönderilen şirket tarafından kabulden sonra yapılan kontrolde şamfıstığının bir kısmının zayi olduğu anlaşılmış ve zayi olan kısım için davacı X şirketi tarafından dava dışı Y şirketine malın satış faturasında belirtilen değeri üzerinden ödeme yapılmış, açılan davada ise bu tutarın alt taşıyıcı olan Z şirketinden rücuen tahsili talep edilmiştir.

Mahkemece, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna dayanılarak, hasarın, davalı sürücüsünün tam kusuruyla sebebiyet verdiği kazadan kaynaklandığı gerekçesiyle, davanın kısmen kabulüne karar verilmiş, ancak Yargıtay ilgili dairesi verdiği kararında[403] davanın, CMR hükümlerine dayalı olarak, üst taşıyıcı tarafından alt taşıyıcıya karşı açılan, alacağın rücuen tahsili istemine ilişkin olduğunu, mahkemece, gerçek zararın belirlenmesi konusunda görüşüne başvurulan bilirkişi heyeti arasında, bu hususta görüş bildirmeye yetkili bir kişi bulunmadığını, bu durum karşısında mahkemece, aralarında bu konuda uzman bir kişinin de bulunduğu bilirkişi heyetinden, CMR'nin 23. maddesinde belirtildiği üzere, eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre, gerçek zarar tespitinin yapılması gerekirken, eksik incelemeye dayalı olarak yazılı şekilde hüküm kurulmasının doğru olmadığını,

Diğer yandan mahkemece görüşüne başvurulan bilirkişi raporunda, davalı taşıyıcının 29. madde hükmü uyarınca, zararın tamamından sorumlu olması gerektiği bildirilmişse de, bunun nedenlerinin açıklanmadığını, gerekçeli kararda da bu hususun tartışılıp değerlendirilmediğini, dosyada bulunan bilgi ve belgelerin incelenmesinden, dava konusu zararın, davalı taşıyıcının sorumluluğundaki araçla yapılan tek taraflı trafik kazası sonucunda meydana geldiği anlaşılmakta ise de, davalının bu eyleminin neden kendi kötü hareketi veya kötü harekete eşdeğer sayılan

[403] Yargıtay 11. H. D., 21 Nisan 2008, 2008/5334 K. Uyap Portal Web Sitesi içerisinde bkz.: http://portal.uyap.gov.tr/wps/portal (05 Eylül 2017)

kusuru olarak kabul edildiğinin açıklanmasının gerekli olduğunu, bu durum karşısında mahkemece, somut uyuşmazlıkta davalı taşıyıcının hangi sebeple CMR'nin 29. maddesi uyarınca zararın tamamından sorumlu tutulduğunun karar yerinde açıklanıp tartışılmadan, yazılı şekilde hüküm kurulmasının dahi doğru olmadığı gerekçesiyle hükmün bozulmasına karar verilmiştir.

Yerel mahkemece bozma ilamına uyulmasına karar verildikten sonra, taşınan şamfıstıklarının değerinin tespiti için kazanın gerçekleştiği Gaziantep Ticaret Borsası'na yazılan müzekkereye bila ikmal cevap verilmiş, aynı konuda İran Büyükelçiliğine yazılan müzekkereye ise cevap verilmemiştir. Aynı hususa yönelik olarak davalı tarafça sunulan Bazergan Gümrüğüne ait yazı ile bu yazı içeriğini doğrular mahiyette Tahran Ticaret ve Sanayi Odasına yazılan müzekkere cevabı dosya arasına alınmış, akabinde dosya yeniden bilirkişi heyetine tevdi edilmiş, bilirkişi heyet raporunda taşınan eşyanın gerçek değeri tespit edilememiş, hal böyle olunca dava konusu faturalarda belirtilen değer, Bazergan Gümrüğü tarafından düzenlenen belgede belirtilen değer, emtia için öngörülen tahmini değer ve eşya için belirlenen değerin ortalamasına göre dava konusu eşyanın değeri tespit edilmiştir.

Mahkemece verilen ikinci kararda, CMR'nin 29. maddesi gereğince taşıyıcının kusursuz sorumlu tutulabilmesi için, zararın taşıyıcının kötü hareketinden veya buna eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmesi gerektiğini, oysa somut olayda taşıyıcının zarara neden olan olaya kasten veya kasta eşdeğer kusurla sebebiyet verdiği hususunun ispatlandığından söz edilmesinin olanaksız olduğunu, CMR'nin 17. maddesi gereğince taşıyıcının yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadar bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumlu olduğunu, somut olayda trafik kazası araç sürücüsünün herhangi bir etkene bağlı olmaksızın araç hâkimiyetini kaybetmesi nedeniyle meydana geldiğine göre taşıyıcının CMR'nin 23. maddesi gereğince hesaplanacak tazminatı ödemek zorunda olduğunu,

CMR'nin 23. maddesi gereğince taşıyıcının yalnızca doğrudan doğruya eşyanın kendisine verilen zararları tazmin etmek zorunda olduğunu, somut olayda taşınan emtiada meydana gelen doğrudan kaybın zayi olan miktardan ibaret

olduğunu,

Bozma ilamından sonra görüşüne başvurulan bilirkişi heyetinin zarar hesabına itibar edilmediğini, zira aralarında taşınan maldan farklı bir ürünün fiyatı dâhil olmak üzere bağlantısız bir kaç kalem ürünün ortalamasından yola çıkarak taşınan malın birim fiyatını tespit etmenin CMR hükümlerine uygun olmadığını,

CMR'nin 23/2. maddesi gereğince malın fiyatının öncelikle ticaret borsası fiyatına, böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatına, eğer bu da yoksa aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre hesaplanacağını, malın ticaret borsasındaki fiyatının tespiti için Gaziantep Ticaret Odasına ve İran Büyükelçiliğine müzekkere yazılmış ise de bu yoldan bir sonuç elde edilemediğini, bu haliyle elde değerlendirmeye esas iki belge kaldığını, bunların da taşınan eşya hakkında düzenlenen ve davacı tarafça dayanılan fatura ile davalı tarafça ibraz edilen ve içeriği Bazergan Gümrüğü tarafından doğrulanan fatura olduğunu,

Her iki faturada da, taşınan eşya aynı isimle belirtilmiş ise de her iki ürünün kilogram fiyatı arasında 4 kattan daha fazla olan afaki bir farklılık bulunduğunu, serbest piyasada ürünlerin birim fiyatı farklılık arz etse de aynı iki ürün arasında bu kadar bir fark olması hayatın olağan akışına uygun olmadığını, hal böyle olunca davalı tarafça ibraz edilen faturada bahsi geçen ürünün taşıma konusu ürün ile aynı cins ve kalitede olmadığı yönünde kesin bir vicdani kanaat oluştuğunu,

Zararın tespiti açısından gönderilen ile gönderen arasında düzenlenen faturaya geçirilmiş değerin eşyanın piyasa değerinin belirlenmesinde önemli bir emare teşkil edeceğini, gerçekten de somut olayda eşyanın uluslararası satışa konu olması da göz önüne alındığında faturada belirtilen değerin malın gerçek değeri olduğu konusunda kesin bir vicdani kanaat oluştuğunu, nitekim mal alıcıya bu fiyattan satıldığı gibi, alıcının zıya nedeniyle talep ettiği tazminat ve satıcının iade borcu da bu fiyat üzerinden hesaplandığını, belirterek faturada belirtilen değer üzerinden hesaplama yapılmak suretiyle davanın kabulüne karar verilmiştir.

Kararın temyizi üzerine Yargıtay ilgili dairesi[404], davalı alt taşıyıcı sınırlı sorumluluk miktarını aşmamak üzere oluşan gerçek zararı ödemekle yükümlü olduğunu, ihtilafın mahiyeti de nazara alındığında uyuşmazlığın çözümünün özel bilgiyi gerekli kıldığını, mahkemece, alınan rapor bu hususta yeterli bulunmadığına göre yeni bir bilirkişi kurulundan CMR'nin 23. maddesi uyarınca rapor alınıp sonucuna göre karar vermek gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulmasının doğru olmadığının belirterek hükmün temyiz eden davalı vekili yararına bozulmasına karar vermiştir.

Yargıtay'ın anılan bozma ilamına katılmak mümkün değildir, şöyle ki;

CMR'ye göre, malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır, eğer böyle bir fiyat yoksa geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır, eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcutsa tespit, aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre yapılır. (m. 23/2) Somut olayda malın ticaret borsası ve geçerli piyasa fiyatına tespit edilemediğinden aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre hesaplama yapılması gerekir. Ancak taşınan eşyanın farklı cins, sınıf ve kalitede türleri bulunduğundan, somut olayda malın cins ve kalitesinin tespiti mümkün olmadığı gibi olay tarihinden karar tarihine kadar geçen 10 yıllık zaman zarfında tüketilmiş olması sebebiyle malın özelliklerinin tespitine de imkân bulunmamaktadır.

Bu haliyle CMR'nin 23. maddesinde belirtilen usule uygun olarak malın gerçek değerini tespit etmek mümkün olmadığı gibi CMR'de değerin başkaca hangi yollarla tespit edileceğine ilişkin başkaca hüküm bulunmamaktadır. O halde CMR'de hüküm bulunmayan bu durumda hangi hukukun uygulanması gerektiğinin tespiti gerekir.

Bir taşıma işinde CMR'nin uygulanma koşulları gerçekleşmemişse, CMR

---

[404] Yargıtay 11. H. D., 17 Şubat 2014, 2014/2757 K. Uyap Portal Web Sitesi içerisinde bkz.: http://portal.uyap.gov.tr/wps/portal (17 Haziran 2017)

yerine uygulanacak hukukun yahut CMR'nin uygulanma koşulları gerçekleşmişse CMR'de düzenlenmeyen hususlarda CMR yanında tamamlayıcı olarak uygulanacak hukukun tespiti için, diğer bir ifadeyle CMR'nin yerine yahut yanında uygulanacak hukukun tespiti için 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk Ve Usul Hukuku Hakkında Kanun[405] (MÖHUK) hükümlerine başvurmak gerekir.[406]

MÖHUK gereğince eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbidir. (m. 29/1) Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır. (m. 29/2) Hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır. (m. 29/3)

Somut olayda taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke olmadığından sözleşmeyle daha sıkı ilişkili hukukun tespit edilmesi gerekir.[407]

Daha sıkı ilişkili hukukun tespiti konusunda, karakteristik edim borçlusunun, sözleşme kurulurken ki mutat meskeni veya ticari faaliyet gereği kurulan sözleşmede karakteristik edim borçlusunun işyeri, işyeri yoksa yerleşim yeri, birden çok işyeri varsa sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyerinin bulunduğu ülke hukukunun daha sıkı ilişkili hukuk olduğunun kabulü gerekir. [408] Eşya taşıma sözleşmesinde karakteristik edim taşıma işi ve karakteristik edim borçlusu taşıyıcı olduğuna göre ve somut olayda taşıyıcının işyeri Türkiye'de olduğundan uygulanacak hukuk, Türk

---

[405] **Milletlerarası Özel Hukuk Ve Usul Hukuku Hakkında Kanun**, RG, T. 12.12.2007, S. 26728.
[406] Kübra Yetiş Şamlı, "Karayoluyla Eşya Taşımaları (CMR)", **Türkiye Adalet Akademisi Ders Notları**, Ankara 2017, s. 13 – 14.
[407] Cemal Şanlı, Emre Esen ve İnci Ataman Figanmeşe, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015, s. 284.
[408] Şamlı, **Karayoluyla Eşya Taşımaları (CMR)**, s. 15 – 16.

Hukuku'dur.[409]

TTK'ya göre, eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. (m. 880/3, c. 1) Ne var ki; somut olayda piyasa fiyatının yahut cari değerin tespitine imkân bulunmamaktadır. Yine TTK'ya göre eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır. (m. 880/3, c. 2)

Nitekim eşyanın, taşıyıcıya tesliminden hemen önce satıldığı durumlarda faturada belirtilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğunun varsayılacağına dair karine, CMR'de mevcut olmamakla beraber uygulamada tazminat hesabı için kullanıldığından, TTK bu uygulamaya yasal dayanak getirmiş bulunmaktadır.[410]

O halde mahkemenin faturada yer alan tutar üzerinden tazminatın belirlenmesine ilişkin gerekçe olarak yetersiz ancak sonucu itibariyle doğru kararının bozulmasına karar verilmesi kanaatimizce yerinde değildir.

3.5.2. Tazminat Miktarının Sınırı

TTK'ya göre gönderinin tamamının zıyaı veya hasarı hâlinde, zıya yahut hasar nedeniyle hesaplanacak tazminat ile zararın saptanması için yapılan giderler toplamı, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını (SDR) karşılayan tutar ile sınırlıdır. (m. 882/1) Buna temel veren düşünce taşıyıcının olumlu sonuçlanacağı beklentisiyle yaptığı taşıma işi, taşıyıcının bu iyiniyetine rağmen bir zarar doğmuşsa, bundan sınırsız bir şekilde sorumlu tutulmamasıdır.[411]

SDR, IMF tarafından, uluslararası hesap birimi ve ödeme aracı oluşturulması amacıyla kabul edilen bir tür sanal para birimi olup 1969 yılında yürürlüğe

[409] Şamlı, **Karayoluyla Eşya Taşımaları (CMR)**, s. 15 – 16.
[410] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 289 – 290.
[411] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 260.

konulmuştur. [412] Sisteminin kurulduğu dönemde, 1 SDR'nin 1 Amerikan Dolarına ve 0,888671 gram altına denk olması ilke olarak kabul edilirken, altına bağlı Bretton Woods anlaşmasının sona ermesi üzerine[413] 1973 yılında SDR'nin değerinin uluslararası düzeyde kabul gören para birimlerinden oluşan bir sepete göre belirlenmesi uygulamasına geçilmiştir.[414] Günümüzde SDR sepeti, %44 Amerikan Doları, %34 EURO, %11 Japon Yeni ve %11 İngiliz Sterlininden oluşmakta ve günlük olarak Londra piyasasında belirlenen çapraz kurlar uyarınca tespit edilerek, SDR'nin, Amerikan Doları cinsinden değeri IMF'nin internet sayfası aracılığıyla kamuoyuna duyurulmakta ve ülkemizde de Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) tarafından her gün yayınlanmaktadır. [415]

SDR üzerinden hesaplama yapılması gerektiğine dair hüküm her ne kadar CMR'de yer alan düzenleme ile aynı nitelikte ise de, SDR'nin Türk Lirasına çevrileceği tarih CMR'ye göre mahkemenin karar tarihi iken TTK'ya göre eşyanın taşıyıcıya teslim tarihidir.[416]

Gönderinin tamamının zıya veya hasarı halinde eşyaya verilen zarar ile zararı belirleme giderlerinden doğan toplam tazminat gönderinin gayri safi (brüt) ağırlığının her bir kilogram için 8.33 hesap birimi ile sınırlıdır.[417]

TTK'ya göre, gönderinin münferit parçalarının zıyaı veya hasarı hâlinde taşıyıcının sorumluluğu; gönderinin tamamı değerini kaybetmişse tamamının, gönderinin bir kısmı değerini kaybetmişse, değerini kaybeden kısmının, net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır. (m. 882/2)

TTK'da gönderinin münferit parçalarının zıyaı ve hasarını ikili varsayıma

---

[412] Hülya Göktepe, "Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk Ve Tazminat", **Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara 2009, s. 387. **(Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk)**
[413] Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda**, s. 226.
[414] Göktepe, **Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk,** s. 387.
[415] Göktepe, **Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk,** s. 387.
[416] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 290.
[417] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 260.

göre düzenlemekte olup birinci varsayımda, münferit parçalar (bir kaç paket/koli veya tek koli/paket için bir kısım eşya) zarara uğramış olmakla beraber tüm gönderi değerini yitirmiştir, örneğin, 12 kişilik antika, mevcudu bulunmayan yani parçaların ikamesi mümkün olmayan bir yemek takımının 6 tabak, 3 salata tabağı ve bir çorba servis tenceresi kırılmış ise bu ihtimalde zararın hesaplanmasında tüm gönderi dikkate alınır.[418]

İkinci varsayıma göre münferit parçaların, zıyaı ve hasarı sonucunda gönderinin bir kısmı değerini yitirmiştir ve bu ihtimalde değerini yitiren kısım yönünden kilogram başına 8,33 hesap birimi uygulanarak hesaplama yapılır. [419]

TTK'ya göre taşıyıcı, taşıma işinin yapılmasında, sözleşmeden doğan bir yükümlülüğünü ihlal etmesi nedeniyle meydana gelen ve eşyanın zıyaından, hasarından kaynaklanmayan ve eşya veya kişi zararları dışında kalan zararlardan, tam zıya hâlinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olmak üzere sorumludur. (m. 884)

Eşyanın taşıma dolayısıyla zıya yahut hasara uğramasının yanı sıra taşıma sözleşmesinin diğer bazı edimlerinin ihlâli dolayısıyla zarar doğmuş olabilir, meselâ, taşıyıcı taşıma işinin yanı sıra yüklemeyi, boşaltmayı, istiflemeyi yahut sabitlemeyi de üstlenmiş ve bu edimler dolayısıyla zarar oluşmuş ise taşıyıcının bu tür zararlardan doğan sorumluluğu tam zıya halinde ödenmesi gereken tazminatın üç katıdır.[420]

CMR'de sorumluluğun üst sınırının taşıma ücreti ile sınırlandırılmışken, TTK'da, muhtemelen yurtiçi taşıma ücretlerinin daha düşük olmasından dolayı bu sınır taşıma ücretinin üç katı olarak belirlenmiştir.[421]

TTK'ya göre belirtilen sorumluluk sınırlamaları, gönderen veya gönderilenin,

---

[418] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 260 – 261.
[419] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 260 – 261.
[420] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 261.
[421] Coşgun, **6102 Sayılı TTK,** s. 290.

zıya veya hasar nedeniyle taşıyıcıya yöneltebileceği, sözleşme dışı istemleri için de geçerlidir. (m. 885/1) Taşıyıcı, eşyanın zıyaından veya hasarından dolayı, üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerine karşı da sorumluluk sınırlamalarına dayanabilir. Ancak, üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa yahut eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa bu durumda sorumluluk sınırlamalarına dayanamaz. (m. 885/2)

TTK gereğince zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz. (m. 886)

Benzer bir düzenleme CMR'de de yer almakta olup buna göre, hasar, taşıyıcının kastı veya davaya bakan hâkimin hukukuna göre kasta eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut da kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerden yararlanamaz. (m. 29) Ne var ki, kusurun üst kavram olması buna karşın kast ve ihmalin ise bu başlık altında yer alan kusur türleri olması sebebiyle maddede bahsi geçen "*kasta eşdeğer kusur*" ifadesi eleştirilmiştir.[422]

"*Kast*" ve "*pervasızca davranış kusuru*" kavramına yer veren TTK'nın 886. maddesinin kaynağı CMR ve ATK olarak gösterilmiştir.[423] Ne var ki, CMR'de taşıyıcının sorumluluğunu sınırsız hale getiren kusur türleri; kast ve davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kabul edilen kusur olarak tanımlandığından her ne kadar TTK'nın gerekçesinde CMR'ye atıf yapılmışsa olsa

---

[422] Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** XII Levha Yayınları, İstanbul 2008, s. 33 - 34

[423] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, s. 261

da, pervasızca davranış kusuru bakımından tek kaynak ATK gibi görünmektedir.[424] Zira kasta eşdeğer kabul edilen kusur konusunda hâkimin hukukuna atıf yapan CMR'nin 29. maddesi, 1929 yılında kabul edilen VK'nın 25. maddesi dikkate alınarak hazırlanmış, ancak CMR çalışmaları devam ederken, anılan maddenin 1955 yılında Lahey Protokolü ile değiştirilmesiyle uluslararası havayolu taşımalarında, sınırsız sorumluluk sebebi olan kast dışındaki ikinci ağır kusur türü, zarar ihtimali bilgisi ile dikkatsizce davranış,[425] taşıyıcının zarar doğması ihtimalini bilerek yaptığı dikkatsizce, pervasızca, cesurca bir davranışı şeklinde tanımlanmıştır.[426] Pervasızca davranış kusuru, daha sonradan diğer konvansiyonlar tarafından da benimsenince hâkimin hukukuna atıf yapan CMR sistemi uluslararası alanda istisnai bir durum arz etmeye başlamış, bunun üzerine Alman ve Türk kanun koyucular diğer birçok konvansiyon tarafından benimsenen söz konusu tanımlamayı iç hukuklarına almışlardır.[427]

---

[424] Muharrem Gençtürk, "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları Ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara 2012, C. 16, S. 4, s. 118. **(Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre)**

[425] Atalay Özdemir, **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu,** Sanem Matbaacılık, Ankara 1992, s. 111

[426] Gençtürk, **Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre,** s. 119

[427] Gençtürk, **Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre,** s. 119

SONUÇ

Tarihi süreç içerisinde Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında, taşıma hukuku alanında var olan ciddi farklılık 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun (TTK) yürürlüğe girmesi ile asgariye indirilmiş gibi görünmektedir.

Türk Ticaret Kanununun, taşıma işlerine ilişkin hükümleri Karayoluyla Eşyanın Uluslararası Nakliyesi İçin Anlaşma Konusunda Konvansiyon (CMR) ile Alman Taşıma Hukuku Reform Kanununda (ATK) yer alan düzenlemelerden istifade edilmek suretiyle hazırlanmış, ancak önceki kanunlaştırma hareketlerinden farklı olarak bu kez aynen iktibas yöntemi tercih edilmeyerek işin mahiyetine uygun düşmeyen noktalarda, kanun koyucu, mehaz kanun ve konvansiyon hükümlerinden ayrılmıştır.

Bir kısım hükümler yönünden TTK'nın, mehaz CMR'den daha ileri bir seviyede olduğunu söylemek dahi mümkündür. Nitekim pervasızca davranış kusurunu düzenleyen TTK'nın 886. maddesi, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğunun varsayılacağına dair TTK'nın 880. maddesi bunlara örnek olarak gösterilebileceği gibi bu örnekler artırılabilir.

Elbette kanunda haklı eleştirilere maruz kalan düzenlemeler de mevcuttur. Taşıyıcının yararlandığı kişilerin, bu kişilerin kullanılmasındaki amaç ve zaman yönünden herhangi bir daraltma öngörmeyen TTK'nın 782. maddesi, yine teslim engelleri ve kaçınılamaz sonuçlar ayrı maddelerde düzenlenmişken, Gümrük Kanunu

ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâllere yer veren TTK'nın 878/1-g maddesi de kanunun eleştiri alan maddelerinden bazıları olarak gösterilebilir.

Ne var ki, Türk Hukuku'nun, taşıma işlerine ilişkin konularda, yüzlerce yıl geriden gelerek, kısa sayılabilecek bir süre içerisinde gelişmiş ülkelerle neredeyse aynı seviyeye ulaşmış olmasının memnuniyet verici bir durum olduğunu kabul etmek gerekir.

Ancak, taşınan eşyanın zıyaı yahut hasarı söz konusu olduğunda taşıyıcıların sıklıkla müracaat ettiği savunma yöntemi, genel sorumluluktan kurtulma maddesi olan TTK'nın 876. maddesidir. Bu haliyle anılan madde belki de en sık uygulanacak maddelerden biri gibi görünmektedir. Ne var ki; TTK'nın yasalaşmasından önceki metninde, sorumluluktan kurtulmak için "*tedbirli bir taşıyanın gösterebileceği*" özeni göstermiş olmak yeterli iken kanunun yasalaşması sırasında yapılan değişiklikle madde metnine *"en yüksek özen"* ölçütü dâhil edilmiştir. Oysa madde gerekçesinde açıkça belirtildiği üzere ATK'nın 426. paragrafında yer alan *"büyük bir özen gösterilmesi"* ifadesi sert ve bilinmeyen bir ölçü olduğundan tercih edilmemiş, *"çok tedbirli"* yahut *"en üstün"* ifadelerinin hükmü uygulanmaz hale getirmesinden endişe edilmiş, ancak bu endişeler kanun koyucu tarafından dikkate alınmamıştır.

Uygulamaya ilişkin yeteri kadar veri olmamakla birlikte TTK'nın 876. maddesinde yer alan *"en yüksek özen"* ifadesinin, Yargıtay tarafından da katı bir yaklaşımla uygulanması halinde, menfaatlerin dengelenmesi ilkesinin taşıyıcılar aleyhine bozulması söz konusu olabilecektir. Bu durum da, konunun uzmanı olan akademisyenlerimizin ve tecrübelerine başvurulabilecek uygulayıcılarımızın, kanunların yapım sürecine katılımlarının önemini bir kez daha göstermektedir.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara 2012.

ADIGÜZEL, Burak, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, İstanbul 2012, C. 18, S. 2.

ADIGÜZEL, Burak, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı Ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, İstanbul 2013, C. 71, S. 2.

AKAN, Pınar, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu,** Adalet Yayınevi, Ankara 2007.

AKBURAK, Sümeyre, "**Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa İktibası**", (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü) İstanbul 2011.

AKDENİZ, Umut, **Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi**, Adalet Yayınevi, Ankara 2013.

AKINCI, Ziya, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999.

AKİPEK, Jale G., AKINTÜRK, Turgut, **Eşya Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul 2009.

ARAS, Ecehan Yeşilova, **Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme,** Adalet Yayınevi, Ankara 2010.

ARAS, Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara 2004.

ARKAN, Sabih**, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982.

ARKAN, Sabih, "Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,** C. 10, S. 1.

ARKAN, Sabih**, "**Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, İstanbul 26 – 27 Ocak 1984.

ARKAN, Sabih, "Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar", **Selçuk Üniversitesi Yayınları (Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan)**, Konya 1991, Yayın No: 100.

ARKAN, Sabih, "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını Ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler", **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara 1980, C. 37, S. 1.

ARKAN, Sabih, "Mühürlü Tankerlerle Yapılan Sıvı Mal Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu III**, Ankara 1986.

ATABEK, Reşat, **"**Kara Nakliyatında Taşıyıcının Mesuliyeti Hakkında Bazı Mülahazalar*",* **Ticaret ve Banka Hukuku Haftası**, Ankara 27 Nisan – 3 Mayıs 1959.

Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Dil Kurumu, **Büyük Türkçe Sözlük**, Ankara 1998.

AYDIN, Alihan, **CMR'ye Göre Taşıyıcının, Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu,** Arıkan Yayınları, İstanbul 2006.

BEZGİNLİ, Hakan, KÖKSAL, Tunay, **Karayolu Taşımacılık Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara 2013.

BİLSEV, Yılmaz, "TIR Anlaşmasının Ülkemizdeki Uygulaması ve Bu Uygulamadan Doğan Sorunlar*",* **TIR Anlaşması Semineri,** İstanbul 1971.

BÖRÜ, Levent, KOÇYİĞİT, İlker, **Ticari Dava,** Turhan Kitabevi, Ankara 2013.

CENTEL, Tankut, DEMİRCİOĞLU, A. Murat, **İş Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul 2013.

COŞGUN, Özlem Karaman, "6102 Sayılı TTK ile CMR Hükümlerinin Karşılaştırılması", **Türk - Çin Hukuk Zirvesi Konferans Bildiri Kitabı**, İstanbul Nisan 2013.

ÇELİK, Canan Özlem Ilgın, "Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, İstanbul 2008, S. 14.

ÇELİK, Çelik Ahmet, **Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu,** Legal Yayıncılık, İstanbul 2008.

ÇELİK, Nuri, CANİKOĞLU, Nurşen, CANBOLAT, Talat, **İş Hukuku Dersleri**, Beta Yayınları, İstanbul 2016.

ÇETİNKAYA, Nurgül, **Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi,** Adalet Yayınevi, Ankara 2016.

DOĞANAY, İsmail, **"**Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Şubat 1969, S. 1.

DOĞANAY, İsmail, **"**Karada Eşya Taşıma Akdinden Dolayı Tazminata Mahkûm Olan Birinci Taşıyıcının, Kendi Yerine Geçen Diğer Taşıyıcılar Aleyhine Açacağı Rücu Davasının Zamanaşımı Başlangıcı Acaba Hangi Tarihtir**"**, **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,** Ankara 1975, C. 7, S. 1.

EMİNOĞLU, Cafer, "Türk Ticaret Kanununun 864. Maddesi Kapsamında Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu*",* **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara 2015, C. 19, S. 3.

ERDİL, Engin, **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi,** Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007.

EREN, Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin Yayınları, Ankara 2013.

ERİŞ, Gönen, **Açıklamalı - İçtihatlı Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1996.

ERSOY, Ergun, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Degerlendirilmesi*",* **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, İstanbul 2012, C. 18, S. 2.

ERTAŞ, Şeref, CUMALIOĞLU, Emre, SERDAR, İlknur, **Eşya Hukuku**, Barış Yayınları, İzmir 2015.

FRANKO, Nisim, "Yargıtay Kararları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetine Müteallik Bazı Meseleler", **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IV**, Ankara 1987.

FRANKO, Nisim, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No: 259, Ankara 1992.

GENÇTÜRK, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.

GENÇTÜRK, Muharrem, YİĞİT, İlhan, "CMR Kapsamındaki Taşımalarda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamayacağı Haller", **Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi,** Yıl 2013, S. 3.

GENÇTÜRK, Muharrem, "6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıma İşleri", **Taşıma Hukuku ve Sigortaları Toplantı Notları**, İstanbul 1 Kasım 2013.

GENÇTÜRK, Muharrem, "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları Ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Ankara 2012, C. 16, S. 4.

GÖKTEPE, Hülya, "Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk Ve Tazminat", **Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara 2009.

GÜMÜŞ, Musa, **"**Osmanlı Devleti'nde Kanunlaştırma Hareketleri İdeolojisi ve Kurumları*",* **Tarih Okulu Dergisi,** S. 14.

HAVUTÇU, Ayşe, GÖKYAYLA, Kadir Emre, **Uygulamada 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununa Göre Hukuki Sorumluluk,** Seçkin Yayınevi, Ankara 1999.

İNAL, Nihat, **Adli Tıp ve Ekonomik Terimli Hukuk Sözlüğü,** Sözkesen Matbaacılık, Ankara 2003.

KARA, Hacı, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, Legal Yayıncılık, İstanbul 2014.

KARADUMAN, Ece, "**Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu"**, (Yüksek Lisans Tezi, Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler

Enstitüsü) Ankara 2013.

KARAKAN, Esra, "**6762 Sayılı TTK Ve 6102 Sayılı TTK İle Karşılaştırmalı Olarak Uluslararası Karma Taşıma Sözleşmelerine Göre Taşıyıcının Zıya Ve/Veya Hasardan Doğan Sorumluluğu**", (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü) İstanbul 2011.

KARAN, Hakan, "TIR Sözleşmesinin Ana İlkeleri ve Paydaşları"**, TIR Sistemi'nin İdari ve Yargısal Uygulamaları Uluslararası Çalıştayı**, Ankara 16 – 18 Ocak 2009.

KARAN, Hakan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, Turhan Kitabevi, Ankara 2011.

KAYA, Arslan, "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, İstanbul 1998, C. 56, S. 1 – 4.

KENDİGELEN, Abuzer, **Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları ile Birlikte),** Oniki Levha Yayınları, C. 11, İstanbul 2013.

KENDİGELEN, Abuzer, AYDIN, Alihan, **Bibliyografyalı Notlu İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, Beta Yayınları, İstanbul 2001.

KILIÇOĞLU, Ahmet M., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara 2012.

KIRMAN, Ahmet, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1990.

KONCA, Nesibe Kurt, "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Asliye Ticaret Mahkemeleri", **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, Ankara 2013, Yıl 4, S. 15.

KÜÇÜK, Eşref, **Roma Hukuku'nda Donatanın Sorumluluğu,** Adalet Yayınevi, Ankara 2007.

KÜÇÜKALİ, Canan, **"**Taşıyıcının Ziya ve Hasar Halinde Sorumluluktan Kurtulması", **İstanbul Barosu Dergisi,** İstanbul 2007, C. 81, S. 4.

LALE, Muktedir, **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR**, Adalet Yayınevi, Ankara 2015.

MEMİŞ, Tekin, BOZBEL, Savaş, **Türk Ticaret Kanunu,** Türkiye Adalet Akademisi Yayınları, C. 2, Ankara 2013.

MUŞUL, Timuçin, **Medeni Usul Hukuku**, Adalet Yayınevi, Ankara 2012.

OĞUZMAN, M. Kemal, ÖZ, M. Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2014.

ÖZCAN, Hüseyin, **Ansiklopedik Hukuk Sözlüğü,** Seçkin Kitabevi, Ankara 1985.

ÖZDEMİR, Atalay, **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu,** Sanem Matbaacılık, Ankara 1992.

ÖZDEMİR, Turkay, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.

PEKCANITEZ, Hakan, ATALAY, Oğuz, ÖZEKES, Muhammet, **Medeni Usul Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara 2012.

REİSOĞLU, Safa, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler,** Beta Yayınları, İstanbul 2013.

SEKMEN, Orhan, "Karayoluyla Eşya Taşımasında Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*",* **İstanbul Barosu Dergisi**, İstanbul 2011, C. 85, S. 4.

SEVEN, Vural, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856 - 893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen,** Yetkin Yayınları, Ankara 2012.

SEVEN, Vural, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya Ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınları, Ankara 2003.

SÖZER, Bülent, **Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009.

SÖZER, Bülent, "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Ankara Aralık 1987, C. 14, S. 2.

ŞAMLI, Kübra Yetiş, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu,** XII Levha Yayınları, İstanbul 2013.

ŞAMLI, Kübra Yetiş, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** XII Levha Yayınları, İstanbul 2008.

ŞAMLI, Kübra Yetiş, "Karayoluyla Eşya Taşımaları (CMR)", **Türkiye Adalet Akademisi Ders Notları**, Ankara 2017.

ŞANLI, Cemal, ESEN, Emre, FİGANMEŞE, İnci Ataman, **Milletlerarası Özel Hukuk**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015.

T. C. Başbakanlık, Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü, **Türk Hukuk Lûgatı,** Ankara 1991.

TANDOĞAN, Haluk, **Türk Mes'uliyet Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010.

TANDOĞAN, Beril Pınar, **"Boru Hattıyla Gaz Ve Akaryakıt Taşımacılığında Kusursuz Sorumluluk Halleri***",* (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü) Ankara 2003.

TEKİNALP, Ünal, *"*TIR Sözleşmesi Açısından Türk Taşıma Hukukunun Bazı Temel Kavram ve İlkelerine Genel Bir Bakış*"*, **TIR Anlaşması Semineri,** İstanbul 1971.

TOPALOĞLU, Mustafa, **"**Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", **Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara 2009.

TOPSOY, Fevzi, **"**Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri", **Ankara Barosu Dergisi**, Ankara 2014, S. 2.

TÜZÜNER, Özlem, **"**Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Yıl 2012, S. 101.

UÇAR, Mehmet Ali, FİLİZ, Orhan, **Türkiye'de Kargoculuğun Sorunları**, Yetkin Yayınları, Ankara 2010.

UMUR, Ziya, **Roma Hukuku Ders Notları**, Beta Yayınları, İstanbul 1999.

USLU, Murat, **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Seçkin Yayınları, Ankara 2010.

YAVAŞ, Aksoy, **Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2016.

YILDIRIM, Hakan, **Karayolu Eşya Taşıma Sorumluluk Sigortalarında Riziko ve Menfaat**, Adalet Yayınevi, Ankara 2016.

YILDIZ, Şükrü, **"**TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,** Yıl 2015/2, S. 28.

YILMAZ, Ejder, **Hukuk Sözlüğü,** Yetkin Yayınları, Ankara 2005.

ZEYNELOĞLU, Ahmet, **Uygulamalı Taşıma Hukuku,** Olgaç Matbaası, Ankara 1980.

Ayrı Yazılan Birleşik Kelimeler, Türk Dil Kurumu, http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_content&view=article&id=221:AyriYazilan-Birlesik-Kelimeler&catid=50:yazm-kurallar& Itemid=132, (11 Haziran 2017)

CMR Konvansiyonu, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, https://und.web.tr/download.php?id=332 (19 Haziran 2017)

Güncel Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu, http:// www.tdk. gov.tr (13 Kasım 2013)

Hammadde Tedarik, İsdemir, https://www.isdemir.com.tr/kurumsal/tedarikci-iliskileri/satinalma/hammadde-tedarik/ (7 Kasım 2013)

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Gerekçesi, Türkiye Büyük Millet Meclisi, http:// www2.tbmm.gov.tr/ d22/1/1-1138.pdf (3 Mayıs 2017)

Yararlanılan Bazı Yargıtay Kararları : http://portal.uyap. gov.tr/wps/portal

Zeynel Bey Türbesi'nde sonra 8 tarihi eser daha taşınacak, NTV, http://www.ntv.com.tr/galeri/sanat/zeynel-bey-turbesindesonra-8-tarihi-eser-daha-tasinacak, mdbBjgEzG0e0eHvubLCU-g/dsWM9zPvQEupic09imLDfQ (7 Ekim 2017)

6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi, Corpus Web Hukuk Mevzuat ve İçtihat Programı, www.corpus.com.tr (11 Kasım 2013)