T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AB ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AB YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞINDA FİİLİ TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Yüksek Lisans Tezi

MUSTAFA AFŞİN DEMİR

İSTANBUL, OCAK 2017

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AB ANABİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AB YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞINDA FİİLİ TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Yüksek Lisans Tezi

MUSTAFA AFŞİN DEMİR
10004384

Danışman: Doç. Dr. Muhittin ADIGÜZEL

İSTANBUL, OCAK 2017

T.C. İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
DIŞ TİCARET ..... **ENSTİTÜSÜ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

.....ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AVRUPA BİRLİĞİ

Anabilim Dalı .....ULUSLARARASI TİCARET HUKUKU VE AVRUPA BİRLİĞİ

yüksek lisans programı 1000438 47 ... numaralı öğrencisi Mustafa Afşin DEMİR

.....'in "....Uluslararası Karayolu Eşya.....

...Taşımacılığında Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu.....”

başlıklı tez çalışması jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

TEZ DANIŞMANI : Yrd. Doç. Dr. Muhittin Adıgüzel

JÜRİ ÜYESİ : Yrd. Doç. Dr. Serdar ÇÖP

JÜRİ ÜYESİ : Yrd. Doç. Dr. Hüsnü ERSOY

İstanbul Ticaret Üniversitesi .....Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ...../...../20....
Tarih, .../..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

ETİK KURALLARA UYGUNLUK YAZISI

Hazırlamış olduğum tez özgün bir çalışma olup YÖK ve İstanbul Ticaret Üniversitesi Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamıyla uyduğumu; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve bu çalışmanın içerisinde hiçbir kaynaktan yapılmış ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup İstanbul Ticaret Üniversitesinin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

Mustafa Afşin DEMİR

Eğitim hayatım boyunca maddi-manevi hep destek olan sevgili babam Av. Dursun DEMİR'e, annem Saniye DEMİR'e ve ağabeyim Ömer Faruk DEMİR'e,

Öğrencisi olmaktan gurur ve şeref duyduğum ve yüksek lisans eğitimi boyunca bana yardım eden, yol gösteren sevgili hocam Yrd. Doç. Dr. Muhittin ADIGÜZEL'e,

Ve yine yüksek lisans dönemi içerisinde manevi olarak yardımlarını esirgemeyen sevgili arkadaşlarım; Rovshen YOLCHUYEV'e, Av. Mustafa Seyfullah SAR'a ve Duygu ŞENER'e

Sonsuz teşekkürler…

ÖZET

ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞINDA FİİLÎ TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

İnsanlar ticaret amaçlı ya da başka gayelerle eşya yollamaktadırlar. Gönderen, taşıyıcı ile bir taşıma anlaşması akdederek taşıyıcı eliyle eşyayı yollar. Taşıyıcı bazen çeşitli nedenlerden dolayı taşıma işlemini başka taşıyıcılara yaptırarak gerçekleştirebilir. Taşıma esnasında zıya, hasar ya da gecikme sebebiyle zarar meydana gelebilmektedir. İşte taşıma işlemini başka taşıyıcılar gerçekleştirirken bu esnada eğer eşyaya bir zarar gelirse bundan kimin sorumlu tutulması gerektiği, eşyanın üzerinde hak sahibi kişinin kime karşı hak talebinde bulunacağı sorusu gündeme gelmektedir. Başka bir deyişle bu eşyada meydana gelen zararın kimin sorumluluğunda olduğu sorusu akla gelmektedir. Bunlarla ilgili hükümler de Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi'ne (CMR) konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Fiili Taşıyıcı, Sorumluluk, Uluslararası Taşımacılık, Karayolu

ABSTRACT

ACTUAL CARRIER'S OBLIGATION IN INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

People send goods in with the aim of trading or another. Consignor makes an arrangement with contracting carrier to send goods to consignee. Due to various reasons, contracting carrier may have transportation done to actual carriers. In the moment of transportation done by actual carriers, damage may occur result of loss, damage or delay. The questions, who has the obligation of the damage occurred, who can owner of the goods claim his/her legal rights to, may appear in minds. The rules or clauses related on these issues are settled in the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

Keywords: Actual Carrier, Obligation, International Carriage, Road

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

Etik Kurallara uygunluk yazısı i

Özet / Abstract yazısı ii

İçindekiler iv

Kısaltmalar vii

GİRİŞ 1

1. TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK 3

1.1. Genel Olarak Lojistik Kavramı 3

1.2. Genel Olarak Taşımacılık Kavramı 4

1.3. Taşımacılık Tarihi 4

1.4. Taşımacılık Türleri 7

1.4.1. Kullanılan Taşıtlara Göre 7

1.4.1.1. Karayolu Taşımacılığı 8

1.4.1.2. Denizyolu Taşımacılığı 9

1.4.1.3. Demiryolu Taşımacılığı 10

1.4.1.4. Havayolu Taşımacılığı 11

1.4.2. Taşımanın Konusunu Oluşturan Şeye Göre 13

1.4.3. Taşımanın Amacına Göre 13

1.4.4. Birden Fazla Farklı Taşıt Çeşidinin Kullanıldığı Taşımacılık Türü: "KARMA TAŞIMA" 13

1.4.4.1. Karma Taşımanın Unsurları 15

1.4.4.1.1. Karma Taşımanın Tek bir Taşıma Sözleşmesi Altında Gerçekleştirilmesi ve Sorumluluğun Tek Olması 15

1.4.4.1.2. Söz Konusu Taşımanın En Az İki Farklı Türde Araçla Yapılması 16

1.4.4.1.3. Taşıyıcıya Taşıma Borcunu Yerine Getirmesi Karşılığında Tüm Taşıma İşlemi İçin Tek Ücret Verilmesi . 17

1.4.4.1.4. Basit Taşıma İşlemleri İçin Yan Edim Özelliğindeki İşlemlerin Karma Taşımalarda Asli Edime Bağlı Şekilde Olması 17
1.5. Taşıma Hukukunun Tasnifi 18
1.6. Milletlerarası Hukuk Bakımından Taşıma Hukukunun Kaynakları 18

2. ULUSLARARASI KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMA HUKUKU (CMR EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ) 21
2.1. Genel Olarak CMR 21
2.2. Sözleşmenin Nitelikleri 23
2.2.1. Hukuki Niteliği 23
2.2.2. Taşıma Sözleşmelerinde Şekil 30
2.2.3. Yazılı Şekilde İmza 31
2.3. Sözleşmenin Zorunlu Unsurları 32
2.3.1. Taşımanın Konusu Eşya Olmalı 33
2.3.1.1. Milletlerarası Posta Anlaşmaları Çerçevesinde Yapılan Taşımalar 34
2.3.1.2. Cenaze Taşımaları 35
2.3.1.3. Ev Eşyası Taşımaları 35
2.3.2. Taşıma CMR'de Belirtilen Araçlarla Yapılmalı 37
2.3.3. Taşıma Karayolu Üzerinden Gerçekleştirilmeli 38
2.3.4. Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Teslim Alındığı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Ayrı Devlet Sınırları İçerisinde Olmalı ve Bunlardan En Az Birisinin CMR'ye Taraf Olmalı 41
2.3.5. Ücret Karşılığında Akdedilen Bir Taşıma Sözleşmesi Bulunmalı 43
2.4. Hasar ve Zıya 45
2.4.1. Tam Zıya 46
2.4.2. Kısmi Zıya 49
2.4.3. Hasar 50

3. TAŞIYICI VE FİİLÎ TAŞIYICININ SORUMLULUĞU 52
3.1. Taşıyıcının Eşya Zararından Doğan Sorumluluğu 52
3.2. Sorumluluğun Hukuki Niteliği 52
3.3. Sorumluluk Süresi 53

3.3.1. CMR'de Teslim Alma 54
3.3.2. CMR'de Teslim Etme 55
3.3.3. CMR Bakımından Gümrüğe Teslim 56
3.3.4. CMR'de Teslim Engelleri 57
3.3.5. CMR'de Taşıma Engelleri 59
3.4. CMR'de Eşyanın Zıyaa ve Hasara Uğraması 60
3.5. Gecikmeden Doğan Sorumluluk 61
3.5.1. Taşıma Süresinin Aşılması 62
3.5.2. Zarar Oluşması 64
3.5.3. İlliyet Bağı 65
3.6. Taşıyıcı Yardımcısı, Fiili Taşıyıcı ve İlgili Diğer Kavramlar 66
3.7. Fiili Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği 68
3.8. Fiili Taşıyıcının Taşıyan Karşısındaki Hukuki Konumu 69
3.9. Fiili Taşıyıcılar 70
3.9.1. Eşyanın Taşınması Kendisine Bırakılanlar 70
3.9.2. Müteakip Taşıyıcılar 72
3.10. Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu 74
3.11. Taşıyıcı Yardımcıları ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğunun Türk Borçlar Kanunu'ndaki Sorumlulukla Karşılaştırılması 79

SONUÇ 82

KAYNAKÇA 84

KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e	: adı geçen eser
a.g.m	: adı geçen makale
AK	: Atina Konvansiyonu
BATIDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	: bakınız
C.	: Cilt
c.	: cümle
dpn.	: dipnot
D.P.T.	: Devlet Planlama Teşkilatı
f.	: fıkra
CIM	: Convention internationale concernat le transport des marchandises par chemins de fer
CIV	: Convention internationale concernat le transport des voyegeurs et des bageges par chemins de fer
CMR	: Convention relative contract au contrat de transport international de marchandises par route
COTIF	: Convention relative aus transports internationaux ferroviaires
ECE	: Economic Commission for Europe
ETL	: European Transport Law
GK	: Guadalajara Ek Konvansiyonu
HD	: Hukuk dairesi
HGB	: Alman Ticaret Kanunu
HK	: Hamburg Kuralları
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HUMK	: Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
kg.	: kilogram
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu
LMHD	: Legal Mali Hukuk Dergisi

md.	: madde
MK	: Montreal Konvansiyonu
M.Ö	: Milâttan önce
Ö.Ç.H	: Özel çekme hakkı
S.	: Sayı
s.	: sayfa
TBK/BK	: Türk Borçlar Kanunu
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü
TTK/TK	: Türk Ticaret Kanunu
UN	: United Nations
vd.	: ve devamı
Yarg.	: Yargıtay
yy.	: yüzyıl

GİRİŞ

Günümüzde taşımacılık sektörü hızla gelişen bir küreselleşme ve entegrasyon süreci içerisindedir ve bu durum bilgi çağının getirdiği yeni teknolojilerle her geçen gün daha çok hissedilir hala gelmiştir. Üstelik bu entegrasyon süreci sadece bilgi ve teknoloji açısından değil; sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan ve çalışmamız açısından baktığımızda, taşımacılık ve lojistik faaliyetleri açısından da günlük hayatımızın bir parçası haline gelmeyi başarmıştır. Uluslararası ticaretin boyutu buna bağlı olarak artmış, yurtdışı alım satımlarını bireysel alışverişe kadar indirmiştir.

Uluslararası ticaretin küreselleşmesi ile beraberinde yeni gelen hukuksal düzenlemelere ihtiyaç, bu küreselleşmenin şiddeti arttıkça daha da artmıştır. Bu uluslararası taşımaların hemen hepsine bir hukuksal düzenleme getirilmiştir. Tabii ki tüm ülkelerce insanlığın geçmişinden beri var olan karayolu taşımacılığına ilişkin herkesin tabi olacağı bir hukuki düzenlemeye de ihtiyaç duyulduğundan dilimize çevirisi 'Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi' olan CMR düzenlenmiştir.

Çalışma üç bölümden oluşmakta olup, geniş bir literatür çalışması yapılmış, eski ve yeni kaynakların yanı sıra geçmiş ve güncel veriler ile de desteklenmeye çalışılmıştır.

Birinci bölümünde taşımacılık ve lojistik kavramları üzerinde durularak bundan ne anlaşıldığı veya anlaşılması gerektiği üzerinde durulmuştur. Taşımacılık ile ilgili olarak ilk başladığı tarihlerden itibaren nasıl gelişme gösterdiği, günümüz teknolojisine ulaşana kadar hangi aşamalardan geçtiği üzerine bir çalışma yapılmış olup tüm taşıma çeşitleri ayrı ayrı bu bakımdan incelenmiş, taşımacılığın hangi kriterlere göre ayrıldığı incelenmiş, taşıma hukukundan ve bu hukukun tasnifi ve kaynaklarından kısaca bahsedilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde, CMR'ye giriş yapılmış bu mukavelenin ne şekilde ortaya çıktığından bahsedilmiş, CMR Konvansiyonu'nun nitelikleri belirtilmiştir. Ek olarak, bu konvansiyonun uygulanabilirliği üzerine başka bir deyişle, uygulama sahasından bahsedilmiş, konvansiyonun taşıma sözleşmeleri üzerinde uygulama alanı bulabilmesi için hangi kriter veya unsurların bulunması gerektiğinden ve son olarak zıya ile hasar kavramlarından bahsedilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise taşıyıcıdan ve onun sorumluluğundan bahsedilmiş, devamında ana konu olan fiili taşıyıcı kavramından ve bu kavramın kapsamına hangi terimlerin girdiği fiili taşıyıcı kavramının hukuki anlamda niteliği ve hukuksal anlamda akdi taşıyanla arasındaki hukuki ilişkiden bahsedilmiştir. Buna ek olarak, kimlerin fiili taşıyıcı sayıldığına değinilip, sorumluluk açısından fiili taşıyıcılar incelenmiş fiili taşıyıcıların içerisinde bulundukları vakıalardan da yararlanılarak hukuki durumları, hakları ve yükümlülükleri izah edilmeye çalışılmıştır.

Sonuç olarak, bu araştırmayı yaparken fiili taşıyıcının hukuki durumu hakkında mahkemelerdeki yargı kararlarından yola çıkılarak bu araştırma sonucunda ne tür izlenimler elde edildiğine ve araştırma sonucunda şahsi olarak nasıl bir neticeye varıldığı anlatılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM
TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK

1.1 Genel Olarak Lojistik Kavramı

Lojistik, Yunan dilindeki "Logistikos" kelimesinden gelir ve "Hesap-kitap yapma bilimi" ya da "Hesapta başarılı olma" anlamındadır.[1]

Lojistik kavramı ilk defa, askeri bir kavram şeklinde ordulara ait malzeme ve askeri personelin tedarik, taşıma, bakım ve yenilenmesi olarak 1905 yılında kullanılmış olup, II. cihan harbinden sonra da bilimsel olarak kullanılmaya başlanmıştır. Askeri literatürde 100 yılı aşkın bir süredir var olan lojistik kavramı iş alanında çok yakın tarihlerde kullanılmaya başlanmıştır. Daha önce mevcut nakliye işlemlerinin yerini, günümüzün gerektirdiği müşteri memnuniyeti, kar oranını artırma, rekabet ortamında ayakta durabilme veya tehlikelerden kaçabilme gibi ihtiyaçların oluşmasının sonucu bu alanda yeni hizmet anlayışları meydana çıkmıştır.[2]

Lojistiğin birden fazla tanımı mevcut olmakla birlikte, bir tanıma göre lojistik, işletmenin amaçlarına ulaşma adına kaynaklarını azami derecede kullanarak hammaddelerin, mamüllerin ve yarı mamüllerin akışlarının gerçekleştirilmesidir.[3] Bir başka tanıma göre lojistik terimi, her çeşit ürün, hammadde, teknoloji ve bunlara ilişkin bilginin başlangıç yerinden nihai tüketim yerine kadar etkin ve verimli olarak ileri ve ters yönlü akışın sağlanması, depolanması, kontrol edilmesi ve

[1] **AnaBritanica**, Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.14, s. 559.
[2] Mehmet Melemen, **Uygulamalı Uluslararası Ticaret İşlemleri**, Türkmen Kitabevi, 2016, İstanbul, s. 528.
[3] M.R. Czinkota, M.Kotabe, D.Mercer, **Marketing Manegement**, Blackwell, 1997, s. 376.

planlanmasıdır.[4] En basit şekilde ve kısaca tanımlamak gerekirse lojistik, doğru şeyin, doğru yerde ve doğru zamanda olmasını sağlamaktır.

1.2 Genel Olarak Taşımacılık Kavramı

Taşımacılığı dar anlamda tanımlayacak olursak; bir nesnenin (eşya veya insan olabilir) bulunduğu yerden başka bir yere naklidir. Geniş anlamda ise taşımacılığı, müşteriler tarafından verilen sipariş üzerine üretilen malların o müşterilerin istediği yer ve mekana ulaştırılması olarak tanımlayabiliriz.[5] En kısa ve kolay şekilde taşımacılığı; insan veya eşyaların araç ve makinelerden yararlanarak bulunduğu yerden gitmesi gerek yere götürülmesi işlemi olarak açıklayabiliriz.[6]

İnsanların yeni yerler keşfetme isteğinin ve istedikleri ürünü tedarik etme amacını taşımacılığın meydana çıkmasındaki büyük etkisi göz ardı edilemeyecek kadar büyüktür. Taşımacılık sektörü de insanların bu isteklerinin ve saiklerinin sonucunda oluşan ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla meydana çıkmış olup, geniş bir kavram olan taşımacılık günümüzde de işletmelerin çalışmalarını çok büyük oranda etkileyerek ülke ekonomilerinin büyüme ve gelişmesinde çok büyük bir paya sahiptir.[7]

1.3 Taşımacılık Tarihi

Kara taşımacılığının tarihi çok eskilere dayanır ve taşımacılık için kullanılan ilk aracın kızak olduğu tahmin edilir. Tekerleğin M.Ö 3500'lerde Sümerler tarafından keşfedilmesi insanlık tarihi ve taşımacılık açısından bir dönüm noktasıdır. İnsanların kas kuvveti ile çekilen ilk tekerlekli arabaların Sümerler tarafından tarım mamullerinin taşınması amacıyla yine aynı dönemlerde kullanıldığı düşünülmektedir. M.Ö 3000'lerde bu tekerlekli taşıtlar hayvanlara çektirilerek kullanılmaya başlanmış, daha sonraki tarihlerde bu taşıtlara Orta Asya stepleri,

[4] Melemen, **a.g.e**, s.528.
[5] Metin Çancı, Murat Erdal, **Lojistik Yönetimi,** 2. baskı, Erler Matbaacılık Utikad, Ekim,2003,İstanbul, s.24.
[6] **AnaBritanica**, Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.20, s.432.
[7] TUSIAD, "**Kurumsal Yapısı Yasal Çerçevesi ve Göstergeleri ile Ulaştırma Sektörü**", 1. baskı, Mikado Matbaacılık, Şubat, 2007, İstanbul, s.34.

Kuzey Suriye, İndus Vadisi, Çin ve İskandinav yarım adası gibi diğer coğrafyalarda da insanlar tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Tekerlekli taşıtların ortaya çıkması, bu taşıtların daha çabuk ve güvenli şekilde mesafe kat etmelerini sağlayan yolların yapımına sebep oldu. Tekerlekli arabalar için yapılmış olan ilk yollar M.Ö 1111-256/255 yılları arasında Güneydoğu Asya'da Çin'de yapıldı. İleriki zamanlarda M.Ö 500'lerde İranlılar da benzer şekilde yollar yapmışlardı. Yeni tekerlek çeşitlerinin yapılması ve geliştirilmesi yeni araç tiplerinin ortaya çıkmasına sebep oldu. 18. yy'da geliştirilen yaylı arabalar sayesinde insanlar ve eşyalar daha kolay taşınmaya başlandı. Posta arabalarının düzenli olarak posta ve insan taşıması da bu yüzyılın sonlarında görülmeye başlandı.[8]

İnsanlar, bazı nesnelerin su üzerinde yüzdüğünü farkettikten sonra su üzerinde ilerleyebilecek taşıtların üretimine ilişkin çalışmalara başladılar. İlkçağlarda çevrelerinde yetişen ağaç ve diğer bitkileri kesip kütük, dal veya çalıların birbirlerine bağlanarak yapılan sallar ilk su taşıtlarındandı. İlerleyen zamanlarda hayvan derilerini şişirerek salları su üzerinde yüzdürmeye başladılar. Daha sonraları insanlar ağaçların içini oyarak sandal denilen taşıtları yapmaya başladılar. Başlarda kas gücüyle kürek çekilerek ilerleme sağlanırken daha sonraki zamanlarda yelkenler kullanılarak rüzgar gücünden faydalanılmaya ve su yüzeyinde daha hızlı yol alınmaya başlandı. Fenikeliler M.Ö 13. yy'da inşa ettikleri gemilerle Afrika kıyılarına ve kuzeyde İngiltere'ye kadar giderek yeraltından çıkarılan bazı madenleri taşıdılar. 12. yy'da yeni güzergahlar için çizilen haritalar ve pusulanın geliştirilmesi yeni coğrafi keşifleri tetikledi. Bu yapılan keşiflerle birlikte keşfedilen yeni yerlerdeki yeraltı ve yerüstü kaynaklarının, yeni keşfedilen bitki ve hayvan türlerinin taşınması durumu deniz taşımacılığını canlandırdı. Çin, Hindistan, Güney Amerika ve Avrupa medeniyetleri arasında birbirlerinde olmayan ürünlerin taşımacılığı yapıldı. Keşfedilen yeni yerler sonucunda deniz taşımacılığının merkezi Asya, Avrupa, Afrika arasındaki bir iç deniz olan Akdeniz'den, Portekiz, Fransa ve İngiltere'nin Atlantik Okyanusu'ndaki kıyılarına kaydı. Ülkeler arasındaki yapılan ticaretlerin artması, insanları daha ağır tonajlı gemiler inşa etmeye itti. 18. yy'da

[8] **AnaBritanica**, Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.20, s.432.

sanayi devrimiyle beraber ilk buharlı gemiler yapıldı. Buna rağmen, 20. yy başlarına kadar insanlar yelkenli gemilerden yararlanmaya devam ettiler.[9]

Deniz taşımacılığının yayılmasıyla birlikte deniz ve nehir kenarlarında bulunan şehirler ticaret merkezi olarak ön plana çıkmışlardır. Denize kıyısı olan İstanbul, Lisbon, Rotterdam, Boston, nehir kenarına kurulmuş olan Viyana, Budabeşte, Belgrad gibi şehirler deniz taşımacılığının yayılmasıyla birlikte bu fırsattan istifade etmişlerdir.[10]

Kitlesel demiryolu[11] taşımacılığına ilişkin ilk adım, 1804'te İngiliz mühendis Richard Trevithick'in ilk buharlı lokomotifi geliştirmesiyle atıldı. Fakat demiryolu çağının başlangıç tarihi, ilk demiryolu hattı Liverpool-Manchester hattının hizmete başlama tarihi olan 15 Eylül 1830 olarak kabul görmüştür. Lokomotif kullanımı diğer Avrupa ülkelerinde ve ABD'de gittikçe yaygınlaşırken bir yandan da demiryolu yapımında yaşanan gelişmeler insanları coğrafi şartlar karşısında üstün kılmaya başladı. İnsanlar artık dağın içinden, ırmakların altından geçen demiryolu hatları ve köprü şeklinde demiryolları yapabilecek duruma geldiler. Bunlara ek olarak metro çalışmalarına başlandı. Yolcu vagonlarının kömürle çalışan lokomotiflerce çekildiği dünyanın ilk metrosu 1890 yılında İngiltere'nin başkenti Londra'da hizmete açıldı. Daha sonra bu şehirde inşa edilen diğer metro hatlarında elektrikle çalışan trenlerle taşımacılık ve ulaşım sağlandı. Her sene 10 milyona yakın yolcu taşıyan Londra metrosu diğer ülkeleri örnek oldu ve elektrikli metro yaygınlaştı. 1960'larda ve 70'lerde, Japonya ve Fransa'da yüksek hızlı tren çalışmaları sonuç verdi ve saatte 300 km/s hıza çıkabilen trenler yapıldı. Trenlerin hızını yükseltmek için vagonların magnetik alan üzerinde ilerlemesini sağlamak gibi farklı yöntemler kullanıldı. Nitekim bunda da başarılı olundu ve günümüz demiryolu taşımacılığı seviyesine gelindi.[12]

---

[9] **AnaBritanica**, Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.20, s.432.
[10] Metin Çancı, "Taşımacılığın Gelecekteki Rolü", **Dünya Gazetesi**, 18. Ekim, 2005.
[11] Demir, hava, deniz ve kara yolu kelimelerinin, Türk Dil Kurumu ("TDK") sözlüğü yazım kılavuzuna göre ayrı yazılması gerekmektedir. Bkz. www.tdk.gov.tr. Fakat, uygulamada bitişik yazımın benimsendiği görülmektedir. Atamer , Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu'ndan Ayrı Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, (Haziran 2009), s. 174, dpn. 27. Bu sözcükleri ihtiva eden milletlerarası sözleşmelerin resmi çevirilerinde ve çalışmada yararlanılan kaynaklarda da genel olarak tercih bitişik yazım açısından kullanılmış olup, bu nedenle, çalışmada bitişik şekilde yazılacaktır.
[12] **AnaBritanica**, Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.20, s.432-434.

Havayolu taşımacılığına ilişkin gelişmeler ağır hava taşıtları üretimiyle beraber 19. yy'da başladı. Bu yüzyılın başlarında İngiliz havacı George Cayley tarafından yapılan planör yardımıyla uçan nesnelerin havaya karşı olan dirençlerini düşürmeye yönelik çalışmalar ileride yapılacak olan ilk uçak tasarımlarına rehberlik etti. Havadan yolcu taşımacılığı ilk olarak düzenli şekilde, ismini onu geliştiren Alman mucit "Ferdinand Zeppelin"den alan büyük hava gemileriyle yapıldı. Zeplinler, okyanus aşırı taşımalar da dahil pek çok kez yolcu ve mal taşınması amacıyla kullanılmıştır. Sivil havacılıkta ilk şirketler I. Dünya Harbi'nin sona ermesinden sonra kuruldu. Günümüzde de işlevini sürdüren Hollanda resmi havayolları şirketi KLM ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ilk havayolu şirketidir ve ilk sürekli seferini İngiltere ve Hollanda'nın başkentleri olan Londra ve Amsterdam arasında yapmıştır. Daha sonraları jet motorunun geliştirilmesiyle havacılıkta yeni bir çağ başladı. İlk başlarda ABD, İngiltere ve Fransa tarafından birçok jet motorlu uçak modelleri eskilerinin yerini aldı. Yakın zamanda da sesten hızlı uçaklarla yolcu ve yük taşımacılığına yöneleceği öngörülmektedir. Uçaklarla beraber helikopterlerle de taşımacılık yapılabilmektedir. Fakat taşıma kapasiteleri uçaklarla kıyaslandığında çok daha az olduğundan kullanım alanının sınırlı olması sebebiyle tercih edilmemektedir.[13]

1.4 Taşımacılık Türleri

Taşımacılık türlerini kullanılan taşıtlara göre, taşımanın amacına göre ve taşımanın konusunu oluşturan şeye göre ayrı ayrı üç şekilde sınıflandırabiliriz.

1.4.1 Kullanılan Taşıtlara Göre

Ülkeler insan ve eşya taşınmasını gerçekleştirirken taşımacılık çeşitlerinden sadece birini kullanıp, onunla yetinmeye ve ticaretini tek taşımacılık türüne bağımlı hale getirmeye çalışmaz aksine hepsinden olabildiğince yararlanmaya çalışır. Çoğu ülkede demiryolu, karayolu, havayolu taşımacılığı ile beraber coğrafi şartlara bağlı olarak eğer denize kenarı var ise denizyolu taşımacılığı, likit yük taşımacılığında da

[13] **AnaBritanica**, Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.20, s.434-435.

boru hatları kullanılır. Bu durumda en önemli husus ise, bir ülkenin ekonomik olanaklarına, sosyal durumuna, coğrafi şartlarına, teknolojik seviyesine, topraklarındaki mevcut enerji kaynaklarının miktarına ve çeşitliliğine uygun düşen taşımacılık türlerinin tercih edilip bunlara odaklanılmasıdır. Taşımacılık türlerini, kullanılan taşıtlarına göre dörde ayırabiliriz;[14]

- Karayolu Taşımacılığı
- Denizyolu Taşımacılığı
- Demiryolu Taşımacılığı
- Havayolu Taşımacılığı

1.4.1.1 Karayolu Taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, gelişmiş, gelişmekte olan ve gelişmemiş ayırımı olmaksızın dünyadaki tüm ülkelerde kullanımına en çok başvurulan taşımacılık tip olarak ortaya çıkmaktadır. Bu taşımacılık türünün insanlar tarafından bu kadar çok tercih edilmesinin en önemli sebeplerinden birisi yolcuların ve eşyaların gitmesi gerektiği yerlere aktarmasız bir şekilde varmalarını sağlamasıdır. Bu taşımacılık türünün önde gelen özellikleri tarifeli yüklemelerin daha sık gerçekleştirilebilmesi, kapıdan kapıya hizmet yapılabilmesi, kısa sevkiyat süresi, yükleme ve boşaltmaların daha basit bir şekilde yapılabilmesi ve toplu halde taşımacılığa uygunsuzluğudur.[15]

Tüm dünyada diğer taşımacılık sistemlerine göre eşya ve yolcu taşımacılığında karayolunun kullanımının devamlı olarak arttığı gözlemlenmektedir. Eşyanın üretim mahallinden tüketim bölgesine aktarmasız olarak ve hızlı bir şekilde yapılması bu taşımacılık türünün daha fazla talep görmesine sebep olmaktadır. Karayolu taşımacılığı kendisinin tek başına bir ekonomik faaliyet alanı olarak ele alınabilmesinin yanında, ülkedeki diğer tüm sektörlerle bağlantısı olan ve bu

[14] B. Serkan Batur, "Havayolu ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiyede Uygulamalar", (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Uluslararası İşletmecilik Programı, 2008, s.17.
[15] Çancı, **a.g.e**, s.26

sektörler üzerinde pozitif ya da negatif etkisi olan, ülkenin ekonomisinin ve refah seviyesinin gelişmesinde büyük oranda rolü olan bir hizmet çeşididir.[16]

1.4.1.2 Denizyolu Taşımacılığı

Tarih boyunca ilerleme kaydeden, limanlar arası gerçekleştirilen denizyolu taşımacılığı günümüzde de kapıdan kapıya yapılan teslimatların bir parçası haline gelmiştir.[17] Dünyadaki ticaret hacminin büyümesiyle ve globalleşmenin de hafife alınamayacak bir seviyeye ulaşmasıyla beraber denizyolu taşımacılığı da tüm dünyada sürekli olarak yükselen bir şekilde ivme almıştır. Hem endüstrinin hammaddesini oluşturan malzemeleri tek seferde yüksek miktarda taşıyabilmesi, hem de taşıma maliyetinin demiryoluna kıyasla 3.5 kat, karayoluna kıyasla 7 kat, havayoluna kıyasla 22 kat daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının en önde gelen avantajlarındandır.[18]

Denizyolu taşımacılığını etkileyen çok türlü uluslararası etkenler vardır; Konteynır taşımacılığında meydana gelen ilerlemeler, envanter politikalarının değişmesi müşteri beklentilerinin farklılaşması, globalleşme ve dünya ticaretinin yükselmesi, çevre faktörleri ile dış kaynak kullanımının artması ve sürdürülebilir kalkınma denizyolu taşımacılığında etkisi bulunan faktörler arasındadır.[19]

Denizyolu taşımacılığının hem dünyada hem de Türkiye'de taşımacılık alanında aldığı pay diğer taşımacılık türleriyle kıyaslandığı zaman epeyce azdır ve bunun önde gelen sebeplerinden biri bu taşımacılık türüne daha önceleri gereken önem verilmeyip ve yatırımlar yapılmayıp bunun yerine daha çok karayolu taşımacılığına yoğunlaşılmış olmasıdır. Bütün ülkelerde ve Türkiye'de bu problem tespit edilmiş ve bu problemi ortadan kaldırmaya yönelik çalışmalara başlanmıştır. Fakat ulaştırma çeşitlerindeki bu denli dengesizce olan dağılımın yerleşmiş bir düzen

---

[16] B. S. Batur, **a.g.e**, s.18.
[17] Ceren Buket, "Türkiyede Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi", (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi, s.17.
[18] Devlet Planlama Taşkilatı (DPT), **9. Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu 2006**, s.8
[19] Okan Tuna, "Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler", **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** C.3, S.2, 2001, İzmir, s.2.

haline gelmiş olması bu problemi gidermeye yönelik çalışmaları zorlaştırmaktadır. Bu taşıma çeşidinin maliyetinin az oluşu, hacmi büyük olan yüklerin taşıma, yükleme ve boşaltmasının diğer taşıma çeşitleriyle kıyaslandığında daha aza mal olması denizyolu taşımacılığına olan ilgiyi günden güne artıran etkenlerin önde gelenleridir.[20]

1.4.1.3 Demiryolu Taşımacılığı

İkinci Cihan Harbi'nden sonra özellikle Avrupa olmak üzere tüm dünyada otomotiv endüstrisinin gelişmesi, bunun yanında karayolu taşımacılığındaki esneklikler ve bu taşımacılık türünün kapıdan kapıya taşımacılığı gerçekleştirmesi sebebiyle demiryolu taşımacılığının ulaştırmadaki tekel olduğu günler sona ermiştir. Bundan böyle demiryolu taşımacılığı kendisini ulaştırma sektörü içerisinde hayatta kalma mücadelesi verirken bulmuştur. Neredeyse dünya üzerindeki tüm ülkelerin demiryolları bu süreçten nasibini almıştır.[21]

Son yıllarda gelişmiş ve gelişmekte olan dünyadaki tüm ülkeler demiryolu taşımacılığının öneminin farkına varmış ve bu taşımacılık çeşidinin yayılması ve büyümesi için gereken yatırımları gerçekleştirmeye başlamıştır. Demiryolu taşımacılığının değişim içerisinde olduğu bu zaman diliminde demiryollarının yapısı ve devletle olan bağları sorgulanıp, tekrardan düzenlenmektedir. Dünyadaki mevcut olan neredeyse tüm demiryollarında tekrardan yapılanma üzerine çalışmalar devam etmektedir. Buna ek olarak son yıllarda ise, demiryolu taşımacılığı sektöründe aynı demiryolu üzerinde birden çok işletenin faal olmasına izin verilerek sadece diğer taşımacılık çeşitlerine karşı olan rekabet gücünü artırmaya yönelik değil, aynı zamanda sektör içerisinde de bir rekabet ortamı oluşmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır.[22]

1964 senesi, Japonya'da 210km/s hızında taşımacılık yapabilen Tokyo-Osaka hızlı tren hattının kullanıma açılması ile beraber, yolcu taşımacılığı bakımından demiryolu sektörünün yükselişe geçmeye başladığı tarih olarak kabul edilebilir.

[20] Batur, **a.g.e**, s.25.
[21] T.C Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **Demiyolu Sektör Raporu 2009**, s.1.
[22] DPT, **8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Demiryolları Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Ankara, 2001, s.2.

Demiryolu sektöründeki bu önemli gelişme sonunda Japonya ile birlikte, Fransa, Güney Kore, İspanya, İtalya, Almanya gibi ülkelerde 250-300 km/s hızlara uygun şekilde tasarlanan demiryolu ağları yayılmıştır.[23]

Demiryolu taşımacılığı alanında Avrupa Birliğince benimsenen politikalar demiryolu kuruluşlarının bağımsızlığı, yeni işleticiler için demiryolu hatlarına erişim hakkı verilmesi, altyapı ile işletmenin tamamen birbirlerinden ayrılması, demiryolu kuruluşlarının mali yapılarının gözden geçirilmesi ve altyapı kullanım ücretlerinin eşitlik ilkesine bağlı kalınarak belirlenmesi esasları üzerine kurulmuştur. Avrupa Birliği ülkeleri demiryolu taşımacılığının yenilenmesini ve geliştirilmesini (veya mevcut olan yenileme çalışmalarının bitirilmesini) öngörmektedir. Hem demiryolu sektörünün kendi içinde hem de diğer sektörlerle olan rekabet edebilecek seviyeyi yakalayabilmesi için Avrupa'daki çoğu ülkede yürütülen yenileme çalışmaları kapsamında demiryolu kuruluşlarının ve işletmelerinin mali yapısını iyileştirmek ilk ve en öndeki amaç haline gelmiştir.[24]

1.1.4.4 Havayolu Taşımacılığı

Günümüzde hızı ve güvenilirliği sebebiyle günden güne artan bir şekilde tercih edilmeye başlanan, taşımacılık ve ulaştırma çeşitlerinin en önde geleni ve en son çeşidi havayolu taşımacılığıdır. Havayolu taşımacılığının bu kadar kısa zamanda ve bu kadar çok gelişmesinin sebepleri dünyanın globalleşmesi sonucunda ortaya çıkan çabukluk zorunluluğu ve coğrafi lokasyonlar sebebi ile ulaşım yollarının gittikçe zorlaşmasıdır. Havayolu taşımacılığının en yüksek seviyede mali giderleri olan taşımacılık türü olmak gibi bir özelliğinin olmasına rağmen, özellikle bugünlerde uluslararası düzeyde iyice artan rekabet ortamı bu taşımacılık türünün gelişimini çabuklaştırmakta; en son teknoloji çıkışlı araç ve gereçler, güncellenip iyileştirilmiş kapasiteler, modern ve çağdaş havalimanları, ileri depolama sistemlerinin var olması havayolu ulaşımı ve taşımacılığının çok yaygın olarak icra edilmesini sağlamaktadır.[25]

---

[23] T.C Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü, **a.g.e**, s. 1.
[24] Türkiye Vakıflar Bankası, **T.A.O Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmeliği, Ulaştırma Sektörü**, Ankara, 2001, s. 10.
[25] Çancı, **a.g.e**, s.26.

Çağımızda ülkeler havayolu taşımacılığına gereken önemi vermektedirler. Bunun sebeplerinden en önemlileri ülkelerin inşa edecekleri limanları ve sahip olacakları havayolu şirketleri sayesinde diğer ülkeler arasındaki itibar ver görüntülerinin yükselmesi ve bunun yanında sahip oldukları güncel teknolojiler ülkelerde iyi bir izlenim bırakıp, iyi bir vitrin oluşturmak istemeleridir. Fakat,şu anda piyasalara göz atılacak olursa diğer ulaştırma tiplerinde olduğu gibi devletin müdahalesinin artık gerekmediği ve uygun olmadığı tartışma konusudur. Ülkelerin uluslararası havayolu ulaşımının bu kadar üstüne düşmelerinin başka bir sebebi de, az gelişmiş ülkelerin diğer ülkelerle ilişkileri sınırlı olduğundan havayolu sektörü alanında kuracakları şirketleri o ülkelerle turizm, yatırım ve ticaret ilişkilerinde yol alınmasını sağlayacak olmalarıdır.[26]

Tüm sektörlerde, sektörün ilerlemesi ve gelişiminde etkisi olan etkenlerden birisi de yatırımcıların aldığı risklerin ne kadar olduğudur. Havayolu taşımacılığı sektörünün maliyet bakımından en yüksek olan sektörlerden birisi olduğu için bu taşımacılık türünün gelişmesinin bir başka sebebi de yatırımcıların yüksek seviyedeki riski alarak fazla kar yapmaya meyilli olmalarıdır. Başka bir neden ise, ülkelerin politik ilişkileridir. Buna örnek olarak, ikinci dünya savaşına kadar olan zaman diliminde, özellikle Avrupa kıtasındaki sömürgeci ülkelerin kendilerine bağlı olan kolonileriyle olan ilişkilerini ve bağlantılarını daha iyi hale getirebilmeleri için bu yerlere yaptıkları havayolu hizmetlerini verebiliriz.[27]

Devletler ve hükümetler sürekli yükselen bu rekabet ortamında daha etkili ve verimli çalışmaları için havayolu taşıyıcılarının serbestleştirilmelerini desteklemektedirler. İşte ABD'deki havacılık sektörünün bu kadar çok ilerlemesinin ve gelişmesinin ana sebebi 1978 senesindeki ABD hükümetinin havayolu taşımacılığı alanındaki serbestleşme hareketini destekleyen politikasıdır. Bu serbestleşme hareketleri sonucu oluşan rekabet ortamı sayesinde yükselen hizmet seviyesi ile birlikte iş adamları dünyanın diğer ucundaki bir noktada yaptığı işi daha hızlı ve güvenilir bir şekilde yapmaktadırlar.[28]

---

[26] Batur, **a.g.e**, s.41.
[27] George Williams, "Will Europe's Charter Carriers Be replaced by mby 'n-trills' scheduleairlines"**, Jurnal of Art Transport Management,** USA,2001, s.17
[28] T.C Milli Eğitim Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Alanı, **Havayolu Taşımacılığı,** Ankara, 2011, s.4.

1.4.2 Taşımanın Konusunu Oluşturan Şeye Göre

Taşımacılık, taşınan şeyin konusuna göre, daha basit bir şekilde söylemek gerekirse neyin taşındığına göre ikiye ayırabiliriz. Taşımanın konusunu sadece nakli gerçekleştirecek olan araca yüklenilen eşya veya mal oluşturuyor ise, "eşya" taşıması söz konusudur. Taşımanın konusunu bir "insan" da oluşturabilir. Herhangi bir vasıta kullanılarak nakledilen bu insanlar için, o vasıtanın işlemesini sağlayan kişiler hariç, "yolcu" terimi kullanılır.[29]

Sadece insanın ya da sadece eşyanın taşınmanın konusunu oluşturabileceği gibi, insan ile eşyanın aynı anda taşımanın konusunu oluşturduğu durumlarda vardır. Eğer, taşımanın konusunu eşya tek başına oluşturuyor ise "yük" terimi ile adlandırılır. Fakat yolcu sıfatına haiz kişilerin sahip olduğu ve önceden belirlenmiş sınırlamalar çerçevesinde taşıtlara kabul olunan eşyaların ise "bagaj" terimi ile adlandırıldığını görüyoruz.[30]

1.4.3 Taşımanın Amacına Göre

Taşımaların tabi olacağı hukuki normların belirlenmesi açısından taşımaların hangi amaçla gerçekleştirilmek istendiği büyük bir önem arz etmektedir. Bundan yola çıkılarak taşıma çeşitlerini taşıma eyleminin gerçekleştirilme amacına göre "özel amaçlı" ve "kamusal amaçlı" olmak üzere iki temel gruba ayırabiliriz.[31]

1.4.4 Birden Fazla Farklı Taşıt Çeşidinin Kullanıldığı Taşımacılık Türü: "KARMA TAŞIMA"

Bir eşyanın, birden fazla taşıt kullanılarak farklı taşımacılık çeşitleri ile taşınması durumu, doktrinde değişik şekillerde adlandırılmıştır. Örnek olarak

---

[29] Sabiha Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Ankara, 1982, s. 1 ve 2.

[30] Can Mertol, "4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2005, Cilt 9/Sayı 1-2 (2005), s. 15 – 69.

[31] Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku**, C. I, Giriş – Gemi, Ankara 1971, sh.103 vd.

Ülgen[32] "karma taşıma", Zeyneloğlu[33] "kombine taşıma", Akın[34] "çok modlu taşıma",

Değirmenci Kula[35] "çoklu taşıma", Yazıcıoğlu[36] "çok türlü taşıma", Sopacı[37] ise "multimodal taşıma" terimleriyle adlandırmayı yerinde görmüşlerdir.

Karma taşımanın tanımı, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nın 24 Mayıs 1980 tarihli Eşyanın Uluslararası Karma Taşıması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nun (Cenevre Konvansiyonu) ilk maddesinde açıklanmıştır. Bu konvansiyona göre karma taşıma, eşyanın tek taşıma anlaşması altında, taşıyıcı eliyle bir ülkede teslim alındığı lokasyondan, bir başka ülkedeki teslim edilecek lokasyona, en az iki farklı taşımacılık çeşidinden yararlanılarak taşınmasıdır.[38]

Kendi hukukumuzda karma taşıma, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) 902. maddesinde, taşıyıcının, eşyayı, tek taşıma anlaşması çerçevesinde, en azından iki değişik taşıma çeşidinin araçlarıyla taşıma borcu altında olduğu taşımalar şeklinde belirtilmiştir.[39]

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomi Konseyi (UN / ECE) ise, karma taşımayı iki ya da ikiden fazla farklı taşıma çeşidiyle taşıma şeklinde bir tanımlama yapmıştır.[40]

Çancı / Erdal, karma taşımayı, birden farklı taşıma aracı kullanılarak, birden fazla taşıma çeşidinden yararlanılması yoluyla gerçekleştirilen taşımalar olarak

---

[32] Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1988, s. 89.
[33] Ahmet Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993, s. 141.
[34] Mehmet Zeki Akın, "Uluslararası Taşımacılıkta –Multimodal– Çalışmalar ve Sigorta Problemleri", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler–Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka–İstanbul, Ankara, 1984, s. 41.
[35] Nil Değirmenci Kula, "Türk Deniz Hukuk'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Sayı: 2/1, 2010, s. 83.
[36] Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyıcının Sorumluluğu Lahey/Visby ile Karşılaştırmalı Olarak**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 35.
[37] Birgül Sopacı, "Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler", (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2001, s. 3.
[38] Esra Karakan, 6762 Sayılı TTK ve 6102 Sayılı TTK ile Karşılaştırmalı Olarak Uluslararası Karma Taşıma Sözleşmelerine Göre Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasardan Sorumluluğu, Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011, s. 6.
[39] Kula, **a.g.m**, s. 93.
[40] Karakan, **a.g.e**, s. 6.

açıklamaktadır.[41] Sopacı, karma taşımayı, birtakım yan edimlerle birlikte, eşyanın tek taşıma sözleşmesi altında, değişik türlerdeki taşıma araçları kullanılarak alıcıya teslim edildiği taşıma modu olarak açıklamaktadır.[42] Wilson ise, karma taşımayı, taşıyıcı ve gönderen arasında imzalanan birden çok modlu taşıma anlaşmasıyla, eşyanın teslim alınan konumdan teslim edilecek konuma en az iki çeşit farklı taşıma türü kullanılarak ulaştırılması olarak tanımlamaktadır.[43] De Witt'e göre ise karma taşıma, taşıma işlemini gerçekleştirenin, eşyayı gönderen kişiden teslim aldığı andan, gönderilen kişiye teslim ettiği zamana kadar tüm taşıma işlemi süresince birden fazla taşımacılık çeşidinden yararlanmasıdır. Bu işlemin bir bölümünü bizzat kendisinin yapması yahut hiç yapmaması da mümkündür.[44]

1.4.4.1 Karma Taşımanın Unsurları

Karma taşımanın unsurları çeşitli yazarların çeşitli tanımlarından yapılacak olan çıkarımlarla da anlaşılabilir. Bu unsurları; karma taşıma anlaşmasının tek bir taşıma sözleşmesi altında gerçekleştirilmesi ve sorumluluğun tek olması, söz konusu taşımanın en az iki farklı türde araçla yapılması, taşıyıcıya taşıma borcunu yerine getirmesi karşılığında bütün taşıma işlemi için tek ücret verilmesi ve son olarak basit taşıma işlemleri için yan edim özelliğindeki işlemlerin karma taşımalarda asli edime bağlı şekilde olmasıdır.[45]

1.4.4.1.1 Karma Taşımanın Tek bir Taşıma Sözleşmesi Altında Gerçekleştirilmesi ve Sorumluluğun Tek Olması

Karma taşıma çeşidinde taşıma eylem tek taşıma sözleşmesi altında en az iki farklı taşıma aracıyla taşınarak gerçekleştirilir. Gönderici ve taşıyıcı arasından sağlanan anlaşma sonucunda; gönderici bir para borcu altına girerken, taşıyıcı da yan edimlerle beraber eşyanın gitmesi gereken konuma eksik olmadan ve sağlam olarak

[41] Metin Çancı, Murat Erdal, **Uluslararası Taşımacılık Yöntemi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2009, s. 316.
[42] Sopacı, **a.g.e**, s. 17.
[43] John F. Wilson, Carriage of Goods by Sea, **Longman**, 4th Ed, Edinburgh, 2001, s. 248.
[44] Ralph De Witt, "Multimodal Transport – Carrier Liability and Documentation", **LLP**, 1st Ed, London, 1995, s. 3.
[45] Karakan, **a.g.e**, s. 8.

ulaştırılması borcu altına girer. Taşıyıcının taşıma borcunu başka fiili taşıyıcılar eliyle gerçekleştirmesi de mümkün olmakla birlikte bu durum taşıma taahhüdünün birden fazla olduğuna dair bir gösterge değildir. Bunun sebebi, böyle bir durumda da tüm taşıma safhaları için tek taşıma anlaşmasının imzalanması dayanılarak ifa gerçekleştirildiğidir. Tüm taşıma safhaları için tek taşıma anlaşmasının imzalanması sonucunda sorumluluk da tek olur.[46] Bu durum, taşıma boyunca gerçekleşebilecek her çeşit zıya, hasar veya olası bir gecikme durumunda tek sorumlu bulunması ve bu kişi ile muhatap olunmasını sağlaması bakımından çok büyük bir önemi vardır.[47] Örnek olarak, konteynerli taşımalarda bazen zıya ve hasarın taşıma işleminin hangi safhasında gerçekleştiğinin tespitinin güçlüğü ele alındığında bu konunun faydası daha çok belli olmaktadır. Taşıma işlemini ifa edecek olan kişi tek taşıma anlaşması altında tek başına sorumlu ve borçlu bir şekilde bu taşıma işlemini ifa etme borcu altında olduğundan, anlaşmaya taraf her halukarda kendisi olacağından, bu anlaşma dayanak gösterilerek sorumlu tutulması mümkün olacak ve bunun sonucunda zarar gören taraf için sorumluyu arama problemi ortadan kalkmış olacaktır.[48]

1.4.4.1.2 Söz Konusu Taşımanın En Az İki Farklı Türde Araçla Yapılması

Karma taşıma sözleşmelerinde, eşyanın tek çeşit taşıma türünden yararlanılarak taşındığı sözleşmelerin aksine, en azından iki farklı türde taşıtla taşınması gerekmektedir.[49] Başka bir deyişle, taşıyıcının taşıma borcunu yerine getirirken, diğer taşıma türlerindeki sözleşmeler gibi tek tip taşıma türünden faydalanmaması bunun yerine taşıma boyunca en azından iki farklı taşıma çeşidini kullanması bu taşıma sözleşmesinin en temel özelliğidir.[50]

[46] Sopacı, **a.g.e**, s. 17.
[47] **A.g.e**, s. 19.
[48] Karakan, **a.g.e**, s. 8-9.
[49] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık…, **a.g.e**, s. 87.
[50] Karakan, **a.g.e**, s. 9.

1.4.4.1.3 Taşıyıcıya Taşıma Borcunu Yerine Getirmesi Karşılığında Tüm Taşıma İşlemi İçin Tek Ücret Verilmesi

Türk Ticaret Kanunu md. 850/2'ye baktığımızda, taşıma sözleşmesinin bir unsurunun da taşıyıcının taşıma borcunun ifasını gerçekleştirmesiyle beraber geri dönüşüm olarak bir ücrete hak kazandığı bir sözleşme türü olduğunu anlıyoruz.[51]

Karma taşıma sözleşmeleri, eşyayı gönderen taşıyıcıya sözleşmede belirlenmiş olan taşıma ücretini ödeme borcu altına girdiği, bunun karşılığında taşıyıcının taşıma borcu altında olduğu, sonuç olarak sözleşmeyi yapan iki tarafında birbirlerine karşı yerine getirilmesi gereken edimlerin mevcut olduğu tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme tipleridir.[52]

1.4.4.1.4 Basit Taşıma İşlemleri İçin Yan Edim Özelliğindeki İşlemlerin Karma Taşımalarda Asli Edime Bağlı Şekilde Olması

Taraflar arasındaki borç ilişkisinin esasını oluşturan, sözleşmenin çeşidini belirleyen edimlere asli edim denir. Sözleşmenin karakteristik özelliklerinde etkisi olmayan fakat asli edimle kıyaslandığında tali ve tabi bir niteliği olan ve asli edime eklenmiş olan edimlere yan edim denir.[53] Yan edimler, sözleşmelerin esaslı unsuru olmalarına rağmen asli edimler gibi dava konusu ve talep konusu olabilirler.[54] Karma taşıma sözleşmelerine göz attığımızda sözleşmeye niteliğini kazandıran edim olan asli edim, eşyanın taşınmasıdır. Fakat basit bir taşıma anlaşmasında aktarma, depolama, gümrük gibi işlemler ayrı bir şekilde üzerinde karar kılınarak ifası gerçekleştirilebilecek edimlerken, karma taşıma sözleşmesinde yan edim olarak asli edimle birlikte ayrı olarak üstlerinde karar alınmasa bile taşıma sözleşmesinin birer parçası olarak yerlerini alırlar.[55]

---

[51] Karakan, **a.g.e,** s. 9.
[52] Sopacı, **a.g.e**, s. 20.
[53] Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yayıncılık İstanbul, 2009, s. 32, 33.
[54] Ahmet Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009, s. 21.
[55] Sopacı, **a.g.e**, s. 23.

1.5 Taşıma Hukukunun Tasnifi

Taşıma hukukunun kurallarıyla beraber düzenlenen ilişkilerin çeşitli olması karşısında; diğer hukuk dallarının bazılarında yapıldığı gibi taşıma hukukunun da farklı kriterlerle kıyaslandığında; pragmatik açıdan da değerlendirilmeye tabi tutularak sınıflara ayrılmasında fayda vardır. Taşıma hukukunun; *taşıma işinin konusunu oluşturan şey; taşıma işinde kullanılan vasıta türü; taşıma ilişkisine taraf olan kişilerin başta tabiiyetleri olmak üzere belli nitelikleri; taşıma ilişkisini tanzim eden kuralın özel hukuk veya kamu hukuku karakterli olup olmadığı* gibi ölçütler dahilinde sınıflandırılmaya tabi tutulabilmesi mümkündür. Fakat taşıma hukuku üzerinde yapılan sınıflandırmalar arasında çok genel özellikte olmasına karşın, bazı hukuki ilişkilerin belli bir sisteme sokulması bakımından belki de en önem arz eden sınıflandırma *taşımanın yapıldığı ortama göre* sınıflandırılmasıdır.[56]

Taşımanın icra edildiği ortama göre taşıma hukuku, kara taşıma hukuku, deniz taşıma hukuku, hava taşıma hukuku olarak üçe ayrılmaktadır. Bu sınıflandırma içerisindeki kara taşıma hukukunun ise,, taşımanın "karayolu" veya "demiryoluyla" icra edilmesi açısından kendi içinde ikiye ayrılması da mümkündür. Fakat çoğu yabancı hukuk sisteminde görüldüğü gibi Türk Hukuku'nda da demiryoluyla yapılan taşıma işleri ile karayoluyla gerçekleştirilen taşıma işlerinin ayrı olarak düzenlenmekten yana tercihin yapıldığını görmekteyiz.[57]

1.6 Milletlerarası Hukuk Bakımından Taşıma Hukukunun Kaynakları

Farklı ülkelerin birbirleri ile karayolu vasıtasıyla yaptıkları taşımaların miktarı özellikle uluslararası ticaretin gelişim göstermesi ile beraber oldukça artmıştır. Bu şekilde bir artış, doğal olarak karayolları kullanılarak gerçekleştirilen uluslararası taşımacılığın belli bir düzen ve kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. Bu durum farklı ülkelerin birbirleriyle yaptığı; bazı zamanlar da taşımanın başladığı ülke ile vardığı yerdeki ülke haricinde diğer devletlerin egemenliğine ait topraklardan geçerken kullandığı karayollarından da

[56] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 1.
[57] Mertol, **a.g.e**, s. 19

yararlanılmasının zorunlu olduğu taşımalar (transit taşımalar) hakkında çok sayıda uluslararası çok taraflı veya iki taraflı anlaşmaların akdolunmasına sebebiyet vermiştir.[58]

Kuvvetli bir karayolu taşıma filosuna sahip olmasının yanında çok sayıda ülke arasında birleştirici görevinde olan bir coğrafyada olması, Türkiye Cumhuriyeti devletinin de çok sayıda devletle iki taraflı karayolu taşımacılığına yönelik anlaşma imzalamasına ve çok taraflı sözleşmelerin bazılarına taraf olmasına sebebiyet vermiştir. Karayolu vasıtasıyla gerçekleştirilen taşımalarla ilişkili hükümleri muhtevi çok taraflı anlaşmalardan bazıları şunlardır:[59]

- *Özel Karayolu Araçlarının Geçici İthali Konusunda Gümrük Konvansiyonu (4 Haziran 1954)*
- *Ticari Karayolu Araçlarının Geçici İthali Konusunda Gümrük Konvansiyonu (8 Mayıs 1956)*
- *Karayolundan Eşyanın Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (19 Mayıs 1956)*

  Tehlikeli Maddelerin Karayolundan Uluslararası Nakline Dair Avrupa Anlaşması (30 Eylül 1957)
- *Karayolu Trafiği Konvansiyonu (8 Kasım 1968)*
- *Karayolu İşaret ve Sinyalleri Konvansiyonu (8 Kasım 1968)*
- *Uluslararası Karayolu Trafiğinde Yer Alan Araç Mürettebatının Çalışmasına Dair Avrupa Anlaşması (1 Temmuz 1970)*
- *Bozulabilir Maddelerin Uluslararası Nakli ve Bu Tip Taşımalarda Kullanılan Özel Teçhizat Konusunda Anlaşma (1 Eylül 1970)*
- *Karayolu Trafiği Konvansiyonu'na Ek Avrupa Anlaşması (1 Mayıs 1971)*
- *Karayolu İşaret ve Sinyaller Konvansiyonu'na Ek Avrupa Anlaşması'na Ek Karayolu İşaretleri Protokolü (1 Mart 1973)*
- *TIR Karneleri Kapsamında Eşyanın Uluslararası Nakli Konusunda Gümrük Konvansiyonu (14 Kasım 1975)*
- *Uluslararası Ana Trafik Arterleri Konusunda Avrupa Anlaşması (15 Kasım 1975)*
- *Eşyanın Sınıf Kontrol Uyumu Konusunda Uluslararası Konvansiyon*

[58] Mertol, **a.g.e**, s. 19.
[59] **a.g.e.**

(21 Ekim 1982)

- *Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ile İlgili Düzenlemeler Konusunda Avrupa Anlaşması (1 Şubat 1991)*
- *Önemli Uluslararası Kombine Taşımacılık Hatları ve İlgili Düzenlemeler Konusunda Avrupa Anlaşması'na Bağlı İç Suyollarında Kombine Taşımacılık Protokolü (1997)*

07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla[60], bu uluslararası anlaşmaların arasında en çok öneme sahip olan *Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises Par Route / CMR)'*ne taraf olmamız uygun görülmüş olmakla beraber ayrıca ona ek olan 05.07.1978 tarihli protokole de, sözleşmenin 47. maddesine ihtirazı kayıt konularak taraf olmamız konusunda Bakanlar Kurulu eliyle 02.12.1994 tarihinde karar kılınmıştır.

[60] 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanun için bkz. 14.12.1993 t.li ve 21788 sayılı RG.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMA HUKUKU

(CMR EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ)

2.1 Genel Olarak CMR

İsviçre'nin Bern şehrinde 14 Ekim 1890 tarihinde imzalanmış olan "Demiryolu ile Milletlerarası Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme[61]", uluslararası sahada icra edilen eşya taşımacılığı ile ilgili ilk düzenlemedir.[62] Bu sözleşmeden sonra demiryolu ile eşya taşımacılığıyla alakalı olarak 25 Ağustos 1924'te konşimentoya dair kuralların yeknesaklaştırılması gayesiyle "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme" (Brüksel Milletler Sözleşmesi)[63] hazırlanmıştır. 1929 yılındaki "Varşova Milletler Sözleşmesi"[64] de, uluslararası havayolu ile yolcu ve eşya taşımacılığını düzenleyen sözleşmedir.[65]

---

[61] Sözleşme'nin kabulünden sonra, değişik tarihlerde revize edilerek eksikliklerin tamamlanmasına çalışılmıştır. 1924 senesindeki revizyon toplantısında eşya taşımacılığının ("CIM") yanı sıra, yolcu ve bagaj taşımacılığı için de ayrı bir Sözleşme ("CIV") hazırlanmıştır. 7 Şubat 1970 tarihli Revizyon Konferansında yenilenen Sözleşmeler, Türkiye için, 1924 tarihli kanunla onaylanarak 3 Temmuz 1975 tarihinde bağlayıcı bir hâle gelmiştir. 1980 tarihindeki 8. revizyon konferansında demiryolu ile yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığına ilişkin sözleşmelerin yeknesaklaştırılarak tek bir metinde toplanması uygun görülmüştür. Böylece COTIF olarak anılan yeni Sözleşme 1 Mayıs 1985 yılında yürürlüğe girmiş ve Türkiye açısından 21 Mart 1985 tarihinde bağlayıcı hâle gelmiştir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**, Yayın No. 206, Ankara 1987, s. 5 vd.; Arkan, Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka İstanbul, Ankara 1985, s. 47 vd.. COTIF, 1999 yılında kapsamlı bir değişikliğe uğramıştır. COTIF ve 1999 yılı değişikliği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda DenizYolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, **Batider**, C. XXIV, S. 3'ten Ayrı Bası, (2008), s. 119 ve orada dpn. 76-79.

[62] Arkan, Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri, (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme), **Batider**, C. X, S. 2, (1979), s. 398; Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)**, Vedat, İstanbul 2006, s. 4; Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34)**, Ankara 2004, s. 19 ve dpn. 1.

[63] Gençtürk, **a.g.e**, s. 2

[64] Varşova Sözleşmesi, 1955 La Haye, 1961 Guadalajara, 1971 Guatemala, 1975 tarihli Montreal Protokolleri ile değişikliğe uğramıştır. Türkiye, 1 Mart 1977'te 2073 sayılı Kanunla onayladığı Varşova Sözleşmesi ile söz konusu Sözleşmelerden 1955 tarihli Lahey Protokolü ve 4 sayılı Montreal

Karayolu ile gerçekleştirilen uluslararası taşımacılık ise, kısaltması CMR[66] olan "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma"[67] ile düzenlenmiştir. 1948 senesinde Milletler Cemiyeti'nin Avrupa işleriyle yetkili komisyonu olan ECE[68]'nin önderliğinde, karayolu ile eşya taşımacılığının uluslararası sahada ele alınarak bir düzenlemeye bağlanması gayesiyle[69], Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü[70], Uluslararası Ticaret Odası[71] ve Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği[72]'nin girişimleriyle birlikte bir ön çalışma ekibi kurulmuştur. Ön tasarıyı hazırlamakla görevlendirilmiş olan bu çalışma ekibi tarafından 1953 senesinde hazırlanan ön tasarı üzerinde yapılan çalışmalar ile 1956 yılında son şeklini almış olan sözleşme metni, 19 Mayıs 1956 tarihinde imzalanmıştır. Bu sözleşme, md. 43, f.1'de öngörülen usule uygun olarak beş ülkenin onay evrakını Milletler Cemiyeti Genel Sekreterliği'ne tevdi tarihi, yani 2 Temmuz 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir.[73] CMR ile ilgili olarak 5 Temmuz 1978 tarihli Protokol ile değişiklikler yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti, 7 Aralık 1993 tarihli ve 3939 sayılı kanun ile CMR'nin onayını uygun bulmuştur ve CMR md. 42, f.5'e göre katılma evrakını Milletler Cemiyeti'ne sunarak 31 Ekim 1995 tarihi itibariyle her iki protokole de bağlığını bildirerek taraf olmuştur.[74] 2016 yılı itibariyle 55 devlet[75], onaylama, katılma, halefiyet yoluyla CMR'ye taraf olmuşlardır.[76]

Protokolüne taraftır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**, Yayın No. 201, İstanbul 1987, s. 12-13.

[65] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 399.

[66] CMR kısaltması, anlaşmanın Fransızca ismi olan "***C****onvention Relative au Contrat de Transport International de* ***M****archandises par* ***R****oute*"tan gelmektedir.

[67] Anlaşmanın, "*Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi"* adıyla Türkçe'ye çevirisi yapılmıştır.

[68] The Economic Commission for Europe, detaylı bilgi için bkz. www.unece.org.

[69] Sözleşme'nin hazırlanma amacı için bkz. CMR Başlangıç Maddesi (=Dibace).

[70] International Institute For The Unification of Private Law: "UNIDROIT", detaylı bilgi için bkz. www.unidroit.org.

[71] International Chamber of Commerce: "ICC", detaylı bilgi için bkz. www.iccwbo.org.

[72] International Road Transportation Union: "IRU", detaylı bilgi için bkz. www.iru.org.

[73] René Rodière, "The Convention on Road Transport", **ETL 1970**, Vol. 5, s. 620

[74] Gençtürk, **a.g.e**, s. 2.

[75] Türkiye Cumhuriyeti, 47. Maddeye çekince koymuş olup kendisini buna bağlı kalmayı reddetmektedir. http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CMR.html (E.T : 26.12.2016) Bazı ülkeler CMR'ye ek 05.07.1978 tarihli ek protokole taraf olmamakla birlikte, Türkiye Cumhuriyeti 8. maddeye çekince koymuştur. Bkz. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=_en (E.T : 26.12.2016)

[76] Murat Uslu, "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009, s. 4.

Ticari eylemler ve üretim şekillerinin özellikle 19. ve 20. yüzyıllarda devlet sınırlarını aşacak bir nitelikte olması ve bu meydana gelen gelişmelerle birlikte taşımacılık faaliyetlerinin sadece bir ülke sınırları içerisinde gerçekleşiyor olmaktan çıkmasının milletlerarası taşıma anlaşmalarıyla ilişkili hükümlerin tek çeşit kural veya kurallara bağlanması zorunluluğunun veya ihtiyacının doğması sebebiyle bu şekilde bir milletlerarası anlaşma düzenlenmiştir.[77] Fakat bu tarz bir karayolu taşımacılığı üzerine milletlerarası bir anlaşmanın düzenlenebilmesi, ikinci Cihan Harbi sonrasında kurulmuş olan Milletler Cemiyeti'nin oluşturduğu güven ortamının etkisiyle birlikte ülkeler arası ekonomik ve ticari bağların tekrardan canlanması sonucunda meydana gelebilmiştir.[78]

2.2 Sözleşmenin Nitelikleri

Taşıma sözleşmelerinin belirli hukuki niteliklerinin yanında anlaşmanın akdedilme şekilleri ve imza şekli de önemlidir.

2.2.1 Hukuki Niteliği

Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, CMR'de, KTK'da ve TTK'da düzenlenmiştir.Bu sebeple, isimsiz(atipik) değildir, tipik(isimli) sözleşmedir.[79]

"İhtiyaçların karşılanması amacı ile yapılan menkul satışı veya kiralama gibi malın doğrudan veya dolaylı zilyetlik devrini öngören sözleşmelerin ifası, bu malın bir yerden alınıp başka yere taşınmasını gerektirmektedir."[80] Yani karayolu taşıma sözleşmesi, kronolojik şekilde, satış ve kira gibi anlaşmaların ifasını sağlayan halef niteliğinde bir sözleşmedir.[81]

Taşıma anlaşması, her ne kadar kira ve satış sözleşmelerinin hemen ardından akdedilse de, amacı kendisinden önce akdedilmiş olan sözleşmelerden bütünüyle

[77] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e** s. 31.
[78] Marcel de Gottrau, "Ticaret Mallarının Karayolu ile Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Hukuk, Tır Anlaşması Semineri", İstanbul, 1971, s. 9.
[79] Özlem Tüzüner, Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, yıl 2012, sayı 101, s. 171.
[80] Türkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, Vedat, İstanbul, 2006, s. 1.
[81] Tüzüner, **a.g.m**, s. 171.

değişik bir şekildedir. Taşıma sözleşmesi, mülkiyetin devrine veya kullandırılması hakkına ilişkin bir sözleşme değildir; eşyanın taşınması işleminin gerçekleşmesi hedefine yönelik bir sözleşmedir. Taşıyıcı da eşyanın, bir konumdan başka bir konuma naklini kendisi koruyarak gerçekleştirir. Bu sözleşmenin asıl konusu, taşıma işinin gerçekleşebilmesidir.[82] Başka şekilde söylersek, eşyanın varış noktasına ulaşana kadar gerçekleştirilecek taşıma işlerinin tamamının üstlenilmesi söz konusudur.[83] Bu sebeplerden ötürü, karayolu eşya taşıma sözleşmesi, mülkiyetin devrine ve kullandırmaya ilişkin değil, iş görmeye ilişkin bir sözleşme türüdür.[84]

Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, nakil eyleminin icra edilmesine karşılık ücret ödenmesini konu edinmiştir. Buradan çıkarılacak sonuç ise, bu sözleşmeler eksik iki tarafa borç yükleyen sözleşme değil aksine, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme türüdür.[85] Gerçekten de, TTK'daki hükümde sözleşmenin tanımını ele aldığımızda burada ücret, üstlenilen işin karşılığı olarak belirtilmiştir (TTK md. 850/2). TTK'nın bahsedilen fıkrasında, taşıma sözleşmesi, "*taşıyıcı*" başlığı altında tanımlanmıştır. Taşıyıcı, taşınacak olan eşyayı alınacak konumdan, götürülecek konumdaki gönderilene teslim etmeyi üstlenmektedir. Bunun karşılığında ise, gönderen, taşıyıcıya karşı para borcu altına girmektedir.[86]

Kanun maddesindeki tanımla aynı yönde, doktrinde, karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları şu şekilde belirtilmiştir: "*taşınacak eşya, taşıma ücreti ve anlaşma*".[87] Taşıma sözleşmesinin içinde barındırdığı bu unsurlardan bahseden görüşün yanı sıra; üç, beş, sekiz unsur olduğundan bahseden görüşler de mevcuttur. Taşıma anlaşmasının, "*taşıma işleminin taahhüdü ve ücret*" unsurlarından ibaret olduğundan bahsedilmiştir.[88] Taşıma anlaşmasının gerekli üç unsurunun, "*yer değiştirme, taşıyıcının profesyonel karakteri ve taşıma operasyonunun yönetilmesi*" konuları olduğundan bahsedilmiştir. Başka bir görüşe göre ise, taşıma anlaşmasının dört tane unsurunun bulunduğu bunların "*anlaşma unsuru, sübjektif unsurlar*

---

[82] Arslan Kaya, Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II), Prof. Dr. Hıfzı Velidedeoğlu'na Armağan, **İÜHFM**, C. LVI, S. 1-4, Y. 1998, s. 239-267, s. 239.
[83] Tüzüner, **a.g.m**, s. 171.
[84] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 29.
[85] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık ve Hukukî Sorunları, İstanbul Ticaret Odası Yayın No. 1988–27, İstanbul, 1988, s. 1. Aynı yönde bkz. Franko Nisim, **Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti**, Ankara, 1992, s. 11.
[86] Tüzüner, **a.g.m**, s. 172.
[87] **a.g.m**,
[88] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 10-16.

(taşıyıcı, gönderen ve gönderilen), objektif unsurlar (eşya ve ücret) ile metafizik unsurlardan (mesafe ve süre)" oluştuğudur.[89] Diğer bir fikir ise, taşıma sözleşme unsurlarının, *"taşıma, taşıt, taşıma taahhüdü, eşya veya yolcu taşıma, taşıyıcının yüke zilyet olması, taşıma işinin ticarî işletme faaliyeti ve meslek olarak icra edilmesi, ücret ödenmesi"* olduğudur.[90] Taşıma anlaşmasının unsurlarının, *"taşıyıcı, ücret, eşya veya yolcu, taşıma aracı, insan veya eşyanın yer değiştirmesi maksadı"* olmak üzere beş tane olduğunu da savunanlar mevcuttur.[91] Benzer olarak, *"nakliyeciliği meslek ittihaz etmiş olmak, ücret, eşya, nakil vasıtası, taşıma müddeti, yer değiştirme serbest hareket ve yer değiştirme hususunun anlaşmanın özünü teşkil etmesi"* şeklinde sekiz tane unsur olduğu yönünde de görüş vardır.[92]

Taşıma anlaşmasının unsurlarına dair çok sayıda fikir mevcuttur. Bunların hepsinde taşıma taahhüdü ve ücret kabul edilmektedir. Burada fikirlerin ayrıldığı nokta "taşıyıcının yüke zilyet olması" unsurunun taşıma anlaşmasına rızai akit mi yoksa ayni akit özelliği mi vereceğidir.[93] Doktrinde, 6762 sayılı kanun ve CMR konvansiyonu ile alakalı olarak, taşıma anlaşmalarının ayni değil rızai akit oldukları ifade edilmiştir.[94] Buna karşı yönde, 6762 sayılı kanun döneminde, taşıma anlaşmalarının ayni akit oldukları fikri ortaya atılmıştır.[95] CMR'de rızai; TTK'da reel akit şeklinde bir ayrıma da gidilmiştir.[96] Taşıma anlaşmasının ticari ortamdaki sakıncaları ele alındığında, rızai sözleşme olarak kabul edilmesi gerektiği ama fiilen teslim yoluyla da anlaşmanın vücut bulabileceği ifade edilmiştir.[97] Diğer anlaşma çeşitlerine benzemediği, kendisine özgü (sui generis) bir anlaşma çeşidi olduğu ifade edilmiştir.[98] Son olarak, 6762 sayılı kanun, taşıma anlaşmasının real olduğu görüşünü değil, rızai şekilde sadece taşıma senedi ile kurulabildiği, böyle bir senet mevcut değil ise, eşyanın teslimini gerçekleştirerek sözleşmenin kurulabildiği görüşü ifade

---

[89] Tüzüner, **a.g.m**, s. 172.
[90] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık…, **a.g.e**, s. 3-9.
[91] Ahmet Zeyneloğlu, **Uygulamalı Taşıma Hukuku**, Ankara, 1980, s. 63-82.
[92] Tüzüner, **a.g.m**, s. 173.
[93] **A.g.m**.
[94] Akıncı, , **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara**, Seçkin Yayıncılık, 1999, s. 45, dpn. 50.
[95] Aydın, **a.g.e**, s. 5; Hüseyin Ülgen, Taşıma Hukuku, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1997, s. 7, 10, 19.
[96] Eriş G., **Kara Taşıma Hukuku (Açıklamalı, İçtihatlı, Uygulamalı),** Ankara, 1996, s. 15, dpn. 14. Karan H., **Law on International Carriage of Goods**, Ankara, 2006, s. 27.
[97] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 18, 19; Aynı yönde bkz. Arkan, "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler", Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, **İktisadi Kalkınma Vakfı**, No: 14, İstanbul, 2003, s. 313-326.
[98] Necat Tüzün, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku**, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara, 1968, s. 19.

edilmiştir.[99] Türk Ticaret Kanunu'nda ise ortada şüphe bırakmayacak bir şekilde md. 856, f. 2'deki hükümde taşıma sözleşmesinin rızai bir akit olduğu belirtilmiştir.[100]

TTK'ya göre, anlaşma taraflarının karşılıklı ve birbirine uygun olan irade beyanları ile taşıma anlaşması vücut bulur. Eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi, taşıma sözleşmesinin var olduğuna karinedir (TTK md. 856, f. 2). Buradan anlaşılan şu ki, anlaşma taraflarının iradelerinin taşıma anlaşmasının temel unsurları üzerinde hemfikir olmaları ile beraber bu sözleşme kurulmuş olmaktadır. Taşınacak olan eşyanın teslimi, taşıma sözleşmesinin temel unsuru niteliğinde değildir. Eşyanın teslim edilmesiyle birlikte sorumluluğun başlaması, sözleşmenin kurulması ile ilgili değil; sonucuyla ilgilidir.[101]

Tüm karayolu eşya taşıma anlaşmalarında, ya belirlenmiş bir süre mevcuttur yahut taşıma işleminin münasip bir süre içerisinde bitirilmesi beklenir. Fakat taşıma edimi belirli veya belirsiz süreli olarak ara vermeden ifa edilen bir edim şeklinde izah edilemez. Taşıma süreci her ne kadar uzun olursa olsun bir şey değişmez ve sözleşmede sürekli bir borç ilişkisi meydana getirmez. Karayolu eşya taşıma anlaşmaları, eşya taşıma işleminin bir defalık icra edilmesi üzerinedirler ve ani edim içeren sözleşme çeşididirler.[102]

Doktrinde, karayolunda eşya taşıma anlaşmalarının tek satıcılık sözleşmeleri gibi devamlı olarak borç ilişkisi ihtiva eden bir anlaşma çeşidi olmadıkları ifade edilmektedir. Aynı şekilde, eser sözleşmelerinde de, imal (meydana getirme) borcunun belli bir zaman gerektirdiğinden ötürü, bu anlaşma tipinin sürekli bir borç ilişkisi ihtiva eden bir anlaşma olduğu çıkarımı yapılamaz.[103] Buna ek olarak, bir fabrikanın, bir kamyon firması ile anlaşmaya vararak üretilecek olan bütün malların aynı sene içinde belirlenmiş olan bir fiyata karşılık fabrikadan istasyona taşınması üzerine kurulmuş olan bir sözleşmenin, genel taşıma sözleşmesi olduğu

[99] Özdemir, **a.g.e**, s. 17, 19, dpn. 15.
[100] Tüzüner, **a.g.m**, s. 175. Aynı yönde, taşıma sözleşmelerini TTK 856'ya dayanarak rızai sözleşmeler olarak açıklayan Ercan Erdem, CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Karayolu Taşıma Hukuku, Bilge Yayınevi, Ankara, 2013, s. 99.
[101] Gönen Eriş, **Kara Taşıma Hukuku** (Açıklamalı, İçtihatlı, Uygulamalı), Ankara, 1996, s. 16.
[102] Tüzüner, **a.g.m**. Münasip taşıma süresinin tanımını bakımından farklı yazarların farklı yönde tanımları ve bu konuda Fransız Mahkemesi kararı için s. 175 ve orada dpn. 47.
[103] Seçkin Hasan Ozanoğlu, İstisna ve Özellikle İnşaat Sözleşmelerinde Müteahhidin (Yüklenicinin) Eseri Teslim Zamanında Gecikmesine Bağlanan İfaya Eklenen Cezai Şart (Gecikme Cezası) Kayıtları, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. III, S. 1-2, Y. 1999 (Haziran-Aralık), s. 1-55, s. 2, 3.

açıklanmıştır.[104] Nitekim bu çeşit anlaşmalar, gerçekleştirilecek olan her taşımadan dolayı ayrı ayrı taşıma anlaşmalarına gebe olacak bir taslak sözleşme özelliğindedir. İçerdikleri her taşıma sözleşmesi tek başlarına ele alındıklarında sürekli edim değil; hepsi birer ani edim içermektedirler.[105]

CMR'de sevk mektubu yerine kullanılmakta olan taşıma senedinin kıymetli evrak özelliğinde olduğuna dair herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Sadece, *"taşıma mukavelesinin, sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleşeceği"* ifade edilmiştir. Ancak, "Bu mektubun noksanlığı, usule aykırı oluşu veya kaybolması, taşıma mukavelesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır." Bir yandan da mektubun düzenlenmesi açısından bir takım bilgilere yer verilmiştir (CMR 4, 5/1, 6, 9). Koşullar oluştuğunda, sevk mektubu, ihtiva ettiği konuların doğruluğu üzerinde doğal olarak bir karine doğurmaktadır.[106] Eğer, CMR'deki taşıma senedi kıymetli evrak olarak sayılsaydı, senedin devri yükün de devredilmiş sayılması şeklinde bir sonuç oluşurdu. TTK'nın tersi yönde CMR'de, eşya üstündeki mülkiyet hakkının sevk mektubunda saklandığını ileri sürmek imkansızdır.[107]

TTK'daki refakat evrakına yakın bir şekilde, CMR'de de, *"lüzumlu belgeler"* ismi altında aynı husus açısından hüküm mevcuttur. Taşıyıcıya verilen bu çeşit evrak listesi, sevk mektubunda mevcut olması gerekmekte olan bilgilerdendir (CMR md. 6, f. 2-g). Refakat belgelerine ilişkin CMR'nin 11. maddesinde "*Malların tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için, gönderici, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna iliştirecek yahut da taşımacıya" verecektir. Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması, yetersiz olması veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan, taşımacıya karsı sorumludur. Ancak taşımacının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hüküm dışındadır. Sevk mektubunda belirtilen, bu mektuba ekli veya kendilerine verilen*

[104] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık…, **a.g.e**, s. 17.
[105] Tüzüner, **a.g.m**, s. 177.
[106] Ecehan Yeşilova, CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, **DEÜHFD**, C. 7, S. I, Y. 2005, s. 243 vd..
[107] Yeşilova, İspat…, **a.g.e** s. 241.

belgelerin kaybından veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan taşımacı, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur" şeklinde hüküm konulmuştur.[108]

Doktrinde, bahsi geçen lüzumlu belgelerden olan, "*tır karnesi*" örnek olarak değerlendirilmiştir. Sevk mektubu dışında düzenlenmiş olan diğer evrakın ispat gücü ise, CMR açısından ispat için kullanılacak bir araç değildir. Genel ispat hukuku hükümleri bakımından değerlendirmeye tabi tutulur. Tır karnesi, gümrük işlerine ilişkin bir belgedir ve fonksiyonu, taşıma anlaşmasındaki tarafların üzerinde anlaştığı konuları belgelemek değildir.[109]

Taşıma işlerinin hepsinde, bir alıcı taraf her zaman vardır. Bu nedenden dolayı, gönderilen, taşıma anlaşmasında bir özne olarak ortaya çıkar. Doktrinde ise bununla ilgili olarak 865 sayılı kanun döneminde, "*Her nakil sözleşmesi, aynı zamanda üçüncü kişi, yani gönderilen lehine yapılmış bir sözleşmedir.*" cümlesiyle taşıma anlaşmalarının üçüncü kişinin lehinde anlaşmalar oldukları belirtilmiştir.[110] Üçüncü kişi yararına sözleşme, Türk Borçlar Kanunu'nun 129. maddesinde ifade edildiği üzere; anlaşmanın tarafı olmayan bir başka üçüncü kişinin lehinde veya onun yararına olan bir edimin kararlaştırılmasıdır.[111] Bir başka deyişle, herhangi bir borç ilişkisinde edimlerden birisinin üçüncü bir şahsa ifa edilmesidir. Yani, taşıma anlaşmasında taraf olmayan üçüncü bir şahsa bir edada bulunmanı üstlenilmesi söz konusudur.[112]

Doktrinde de belirtildiği üzere, "*Gönderilenin tarafı olmadığı bir sözleşmeden doğan hakları kullanma yetkisi taşıma sözleşmesinin esas itibariyle tam üçüncü kişi lehine sözleşme olduğunu ortaya koymaktadır.*".[113] Tabii ki, üçüncü kişinin bahsedildiği tüm sözleşmelerin üçüncü kişinin yararına olduğu ileri sürülürse yanlış olur. Bundan dolayı, karayolu eşya taşımacılığında, salt gönderilen isminde birisinin olması sebebine dayanılarak, taşıma anlaşmasının üçüncü kişinin yararına olan bir anlaşma olduğu akla gelmemelidir.[114]

---

[108] Tüzüner, **a.g.m**, s. 181.
[109] Yeşilova, İspat…, **a.g.e**, s. 240.
[110] Tüzün, **a.g.e**, s. 15.
[111] Şener Akyol**, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul, 1976, s. 9; Kemâl M. Oğuzman/ Turgut M. Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. II, İstanbul, 2012, s. 415.
[112] Haluk N. Nomer, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş, İstanbul, 2011, s. 297.
[113] Ülgen, Hava Taşıma…, **a.g.e**, s. 46.
[114] Tüzüner, **a.g.m**, s. 182.

Yurtiçi ve yurtdışı eşya taşıma anlaşmalarında gönderilen çoğunlukla 3. kişi olur. Bu çeşit anlaşmaların 3. kişinin lehine gerçekleştirilen anlaşmalar olduğu söylenebilir. Fakat Türk Ticaret Kanunu'nun veya CMR Konvasiyonu'nun kapsamına giren eşya taşıma anlaşmalarında gönderilen 3. şahıslara da eşya bedeli, navlun ücreti gibi ekonomik sorumluluklar yüklenebileceği için tam 3. şahıs lehine gerçekleştirilen sözleşeler olmadığı, karma veya şahsına münhasır bir sözleşme türü olduğu da öğretide baskın bir görüştür.[115]

Tüm taşıma anlaşmalarında, eşyanın gönderilene teslim edilmesi eylemini taşıyıcı, gönderici lehine üstlenmektedir. Taşıyıcı taraf, sadece eşyayı götürmeyi üstlenmemekte; bununla birlikte, eşyanın gönderilene teslimini de üstlenmektedir (TTK m. 850, f. 2). Gönderen kişi ve gönderilen kişi aynı şahıs olsa dahi, Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu'nda bunların ayrı iki şahıs olarak ele alınmıştır. Gönderilen kişiye verilmiş olan hak ve yetkiler bu yönde göstergelerdir (TTK m. 868, f. 2, m. 871; CMR m. 12, f. 2, m. 30). Taşıma anlaşmasının, Türk Borçlar Kanunu'na uygun şekilde üçüncü şahsın lehine zorunlu koşullara sahip olması için, gönderilen kişinin veya onun tarafından yetkilendirilmiş olan alıcının, taşıma anlaşmasının verdiği hakları kullanma isteğinin bildirimini borçlu kişiye karşı yaptıktan sonra, gönderenin, taşıyıcıya ibra edememesi bununla beraber borcun özelliğini ve kapsamını değiştirememesi gerekirdi (TBK md. 129, f. 2). Halbuki eşya taşıma anlaşmalarında, gönderen kişinin sözleşmeyi fesih hakkı, taşıyıcıyı ibra etme, taşıma işini yarıda bırakıp geri dönme talimatını verme hakkı vardır (TTK md. 865, md. 868, f. 1). Gönderilen diğer bir deyişle alıcı, eşyanın teslim edileceği konuma varmasından önce, yapacakları alelade bildirimle gönderenin bu hak ve yetkilerini engelleyemezler (TTK md. 868, f. 2 ve CMR md. 12, f. 2, md. 13, f. 1).[116]

Taşıma anlaşmaları, taşımayı üstlenen taşıyıcının ve eşyayı teslim edecek olan gönderenin karşılıklı olarak birbirlerine uygun şekilde verdiği irade beyanları ile kurulur. Bundan dolayı, şüpheye yer vermeyecek şekilde CMR bakımından rızai bir sözleşmedir. Her ne kadar CMR'nin uygulama alanı bulmasına olanak sağlayan rızai bir sözleşme olsa da, hukuksal sonuçların oluşması için gönderen tarafından taşımaya konu olan eşyanın teslimi ve taşıyıcı tarafından bu eşyanın teslim alınması önemli koşullardır. Taşıma anlaşmasının, gönderici veya hak sahibi kişi ile taşıyıcının

[115] Erdem, **a.g.e**, s. 100.
[116] Tüzüner, **a.g.m**, 182,183.

uyuşan irade beyanlarıyla oluşacağının Türk Ticaret Kanunu md. 856'da ifade edilmesi taşıma anlaşmalarının rızai bir akit olduğunun kabulünü gerektirir.[117]

Tam iki tarafa borç yükleyen özellikte olan taşıma anlaşmalarının hukuki niteliği konusunda öğretide farklı düşünceler ortaya çıkmış ve bu konu hukuki uyuşmazlıklara hangi hükümlerin uygulanacağı açısından çok büyük bir önemi vardır. Taşıma anlaşmalarının hukuki niteliği bakımından vekalet, istisna akdi, hizmet veya 3. şahıs lehine gerçekleştirilen anlaşma kategorilerinden hangisine gireceği konusu öğretide düşünce farklılıklarına sebebiyet vermiştir. Yüklenici sıfatı olan taşıyıcı, üstlendiği taşıma edimini iş sahibi sıfatına haiz gönderen kişinin haklı çıkarlarını dikkate alarak, sadakat ve özen borcuna uygun şekilde zıyasız, hasarsız ve gecikme olmadan varış konumuna ulaştırmak zorunda olduğundan, taşıma anlaşmaları Türk Borçlar Kanunu'nun md. 470 vd. hükümlerinde tanımlanmış olan istisna sözleşmesi, bir başka deyişle, eser sözleşmesi niteliğindedir. Ağırlıklı edim ise taşıma eylemi olarak, taşıyıcının edimidir. Hukukun temeli olan Roma hukukunda da taşıma anlaşmalarının istisna akdi (locatio conductio operist) özelliğinde olup, ücret karşılığında malı taşıttıran işveren (locator), taşıyıcının ise yüklenici (conductor) olduğu kabul edilmiştir.[118]

Alman, Fransız, İtalyan hukuklarında öğretide taşıma anlaşmalarının hukuki özelliği itibariyle bir istisna sözleşmesi olduğu yönünde genel bir görüş mevcuttur.[119] Türk hukukunda da taşıma anlaşmalarının hukuki açıdan özelliği hususunda öğretide değişik görüşler mevcut olmakla beraber, burada ağır basan görüş taşıma anlaşmalarının bir istisna sözleşmesi olduğu yönündedir.[120]

2.2.2 Taşıma Sözleşmelerinde Şekil

Milletlerarası karayollarında eşya taşıma anlaşmalarının hangi şekil veya şekiller çerçevesinde kurulacağı hususunda, CMR Konvansiyonu'nda herhangi bir düzenleme bulunmadığından bu anlaşmalar şekle bağlı olmayan anlaşma tiplerindendirler. Taraflar arasında düzenlenmiş olan bu anlaşmalar, kamu düzenine,

[117] Erdem, **a.g.e**, s. 99.
[118] **A.g.e**, s. 99-100.
[119] Ülgen, Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu ile Yolcu ve Bagaj Taşıma, Sempozyum, s. 9.
[120] Akıncı, **a.g.e**, s. 23.

ahlaka ve adaba, kanunların emredici hükümlerine aykırı olmadıkları (TBK m. 27) veya ters düşmedikleri takdirde geçerli olacaklardır. Bunların tersi yönde olan anlaşmalarla, kişilik haklarına aykırı ve konusu imkan dahili içerisinde olmayan anlaşmalar ise batıldır.[121]

Taşıma anlaşmaları yazılı şekilde akdedilebileceği gibi sözlü olarak da akdedilebilir. Yine de, taşıma anlaşmalarının yazılı şekilde kurulmaması durumunda pratikte uyuşmazlıklar çokça karşımıza çıkmakta, anlaşmanın içeriğini ispat etmek zorunluluğu olan taraf için ispatın zorluğu[122] gibi bir sorun oluşmaktadır. 1086 sayılı HUMK'nın 288. maddesinde olduğu şekilde söz konusu maddenin yerine geçen 6100 sayılı HMK'nın 200. maddesine göre, hukuki işlemlerin değerlerinin belli bir miktarı aştığı durumda[123] bundan doğan hakkın varlığı, devri, değiştirilmesi, düşürülmesi, yenilenmesi işlemleri sadece yazılı belgelerle kanıtı yapılabilecektir. Hukuki eylemlerin ispatı eğer bir tanık ile yapılabilecek ise de hukuki işlemlerin gerçekleştiği tarihteki değerinin belli bir miktarı geçmesi durumunda da sadece yazılı belge ile ispatı yapılabilir. Bu sebepten dolayı, ispat yükümlülüğü bakımından taşıma anlaşmalarının yazılı olarak kurulması daha yararlıdır.[124]

CMR hükümleri kurulacak taşıma anlaşmalarında "sözleşme serbestliği" prensibi benimsenmiştir. Taşıma anlaşmalarının akdedilmesi hususunda konvansiyonda bir hüküm mevcut olmadığından hem gönderen hem taşıyıcı kişi taşıma anlaşmasını sözlü ya da yazılı olarak serbest iradeleri ile düzenleyebileceklerdir. CMR'de taşıma anlaşmasının yazılı ya da özel bir şekle bağlı kalınarak akdedilmesi gerektiğine dair herhangi bir kural yoktur. Uyuşmazlığın taşıma anlaşmasından ötürü kaynaklanırsa, bu kuruma ilişkin eylem ve işler ise "ticari iş" sayılır.[125]

2.2.3 Yazılı Şekilde İmza

İmzanın borç altına giren kişinin el yazısıyla atılmış olması zorunludur. Buna ek olarak, yakın geçmişte uygulamaya konulmuş olan güvenli elektronik imza da, el

[121] Erdem, **a.g.e**, s. 100-101.
[122] Bununla ilgili Yarg. 11.HD, 14.09.2004 tarih, E.2003/13566, K.2004/8290 sayılı karar.
[123] İlgili Yarg. 11.HD, 01.02.2010 tarih, E.2008/9958, K.2010/1008 sayılı karar.
[124] Erdem, **a.g.e**, s. 101.
[125] **A.g.e**, s. 102.

yazısıyla atılmış olan imza gibi bütün hukuki sonuçları doğurur (TBK md. 15). Taşıma anlaşması ve taşıma senedinin el yazısıyla imzalanmış olması kural olarak esastır. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre imzanın el yazısı dışında herhangi bir araç kullanılarak atılması, sadece örf ve adetçe kabul görmüş durumlarda ve çok sayıdaki kıymetli evrakın imzalanmasında yeterli görülecektir. Aynı maddenin 3. fıkrasında ise, görme engeli olan şahıslar imzalarının uygun usullere göre onanmadıkça ya da imzaladıkları anda o metne dair bilgileri olduğu ispat edilmedikçe, onları bağlamayacağı belirtilmiştir. İmza hususunda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda md. 1526, f. 2'de hangi şekilde imza atılabileceği belirtilmiştir. İmzanın atılma şekli düzenlendikleri ülke kanunlarının belirttiği şekilde senet üzerinde bulunan kayıtların yazımı veya gönderimi el yazısı, teleks, faks, telgraf ve diğer elektronik araçlarla gerçekleştirilebilir.[126]

2.3 Sözleşmenin Zorunlu Unsurları

CMR'nin uygulanma şartları aslında CMR md. 1'de mevcut olmakla beraber, bu şartların belirlenmesinde bu maddeyle ilişkili bir biçimde CMR md. 2'nin de gözden kaçırılmaması gereklidir. Söz konusu hükümler birlikte incelendiğinde, bir taşımanın CMR'ye tabi bir taşıma olarak sayılması için şu şartlara sahip olması gerekmektedir:

- Taşımanın Konusu Eşya Olmalı
- Taşıma CMR'de Belirtilen Araçlarla Yapılmalı
- Taşıma Karayolu Üzerinden Gerçekleştirilmeli
- Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Teslim Alındığı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Ayrı Devlet Sınırları İçerisinde Olmalı ve Bunlardan En Az Birisinin CMR'ye Taraf Olmalı
- Ücret Karşılığında Akdedilen Bir Taşıma Sözleşmesi Bulunmalı

[126] Erdem, **a.g.e**, s. 103.

2.3.1 Taşımanın Konusu Eşya Olmalı

CMR sözleşmesinde eşya kavramı tam olarak tanımlanmamış olup CMR md.1/IV'te bazı taşıma çeşitleri kapsam dışında tutulmuş olduğundan, bu durum eşya kavramının daha açık bir şekle bürünmesine yardımcı olacak niteliktedir. Taşınan eşyanın kesinlikle ticari emtia olma zorunluluğu yoktur. Sözleşmenin Fransızca olan orijinal metninde her ne kadar da ticari eşya manasında olan "marchandises" terimi kullanılmış olsa da, bunun geniş bir şekilde yorumlanmasının gerektiği yoksa CMR md. 1/IV'te kapsamın dışında kaldığı belirtilmiş olan taşımalarda esasen ticari özellik bulunmadığından bunların ayrıca sayılmasının gereksiz ve anlamsız olacağı söylenmektedir.[127] Bundan dolayı ticari bir değeri olmayan eşyanın taşınması da yine CMR hükümlerine tabidir. Yolcuların yanlarında getirdikleri bagaj adı altındaki kişisel eşyaları[128] ise buradaki anlamda eşya teriminin kapsamına girmemektedir. Esas olarak bunların taşınması ayrı olarak bir taşıma sözleşmesine konu da olmaz fakat yolcu taşıma sözleşmesinde bir yan edim olarak yer alırlar.[129]

Taşınmakta olan eşyayı koruma gayesiyle kullanılmış olan maddeler de gene eşya kavramının içerisinde kabul edilmektedir. Dolaysıyla, gönderen kişiye ait olan konteyner ve paletler de eşya kavramı içerisinde yer almaktadırlar.[130] Hatta taşıyıcının ödeyeceği tazminatın miktarının belirlenmesine dair CMR md.23/III'te belirlenmiş olan brüt ağırlığın hesaplanmasında eşya ile beraber paket de hesaba katılır.[131]

CMR eşyanın tanımını yapmamış olmasına rağmen md. 1/IV'te hangi taşımaları sözleşmenin kapsamının dışında tuttuğunu belirtmiştir. Buradan yola çıkarak, milletlerarası post anlaşmaları çerçevesinde gerçekleştirilen taşımalar[132],

---

[127] Roland Loewe, **Commentary on the Convention of 19 may 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)**, ETL, 1976, s. 25

[128] Usulünce taşıyıcıya teslim edilmediğinde taşıyıcının zıya ve hasardan sorumlu tutulamayacağına dair Yarg. 11.HD, 13.03.2006 tarih, E.2005/2665 K.2006/2549.

[129] Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, BETA BASIM YAYIM DAĞITIM A.Ş, 1. Bası, 2002, İstanbul, s. 10-11.

[130] Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR, Third Edition**, Sweet & Maxwell, London, 1997, s. 11. Yazar, Belçika'daki mahkemelerdeki uygulamada konteynerlerin CMR anlamında eşya kavramı içerisinde olmadığına dair kararların mevcut olduğunu belirtmektedir.

[131] Arslan Kaya,"Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları", Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No. 715**, İstanbul, 1998, s. 318.

[132] Milletlerarası Posta Sözleşme örnekleri için bkz. Burak Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, İstanbul 2003, s. 24; Hüseyin

cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımaları sözleşmenin uygulama alanının dışarısında tutulmuşlardır.[133] Bazı yazarlara göre, geniş anlamda eşya, iktisadi bir değeri olan, üzerinde hâkimiyet kurulabilen insan dışındaki her şeydir.[134] Taşıma hukuku bakımından ise, taşınma imkânı olan maddi varlığa sahip olan her şeydir.[135] TTK md. 762'de kullanılmış olan bir diğer kavram olan yük ise, geniş anlamda taşınacak veya taşınmakta olan veya taşınması tamamlanan eşyayı ifade eder. Dar anlamda ise, taşıma aracına yüklendikten sonra eşyanın aldığı isme denir.[136] Ev eşyası taşımalar CMR'nin kapsamında değildir. Bunun nedeni, CMR'nin hazırlandığı zamanlarda bahsi geçen taşımaların özelliğinde dolayı ayrı bir sözleşme ile düzenlenmesi gerektiği düşüncesinin hâkim olmasıdır. Ancak, bu özellikte bir sözleşmeye dair bir çalışma yoktur.[137] Eşya hukuku açısından ceset, eşya olarak kabul görmez; Fakat ceset, taşıma hukuku açısından taşınacak olan eşya kavramının içerisindedir.[138]

2.3.1.1 Milletlerarası Posta Anlaşmaları Çerçevesinde Yapılan Taşımalar

Milletlerarası posta anlaşmaları altında gerçekleştirilen taşımalar CMR'nin uygulama alanı dışarısındadır. Söz konusu alanla ilgili başka bir milletlerarası hükümler olduğu için uygulanması gereken de o hükümlerdir. Bu sebeple, Türkiye Cumhuriyeti bakımından bu çeşit taşımalara uygulanması gereken düzenlemeler olarak Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile Son Protokolü ve bunlara bağlı

Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, İstanbul 1987, s. 29, dpn. 81.

[133] Arkan, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri-TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", **Batider C. X, S. 2**, 1979, s. 402.

[134] Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, Saibe Özdemir, Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 6; Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, (CMR Madde 3, 34), Yetkin Yayınları, Ankara 2004, s. 22, dpn.17.

[135] Sabih Arkan, "Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No. 140**, Ankara, 1987, s. 11-12; Sabih Arkan, **Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 50-51.

[136] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.m**, s. 1, dpn. 1.

[137] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 403.

[138] Yeşilova, **a.g.e**, s. 27, dpn. 17. Fakat buna rağmen CMR m. 1, f. 4(b)'de, CMR hükümlerinin cenaze taşımaları için geçerli olmadığı belirtilmiştir. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.m**, s. 11, dpn. 28.

Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği arasındaki sözleşmeleri gösterebiliriz.[139]

2.3.1.2 Cenaze Taşımaları

CMR md. 1, f. 1, 4-b bendine göre, bu antlaşma hükümlerinin cenaze taşımalarında geçerli olmayacağı belirtilerek cenaze taşımaları konvansiyon hükümlerinin uygulama alanının dışarısında tutulmuştur. Şüphe yoktur ki cenaze kavramı insan ölüsüne karşılık kullanılmaktadır. Fakat hayvan ölüsüne karşılık oluşturup oluşturmadığı hususunda tartışma vardır. Bahsi geçen maddenin İngilizce orijinal metninde "funeral" kelimesi, cenazeye karşılık olarak kullanılmıştır ve insan ölüsü anlamına gelmektedir. Hayvan ölüsüne karşılık kullanılmış olmasına imkân bulunmamaktadır. Defin için gerçekleştirilen taşımalarda, aynı taşıtta çiçek, çelenk ve tabut gibi veya ölü kimsenin şahsi eşyalarının mevcut olması hâlinde tamamı üzerinde CMR kurallarının geçerliliği söz konusu olmamaktadır. Fakat cenazeden ayrı bir şekilde, yine aynı cenaze töreni için gönderilmiş olan çiçek ve çelenklerin taşıması CMR Konvansiyonu hükümleri altında gerçekleştirileceği öğretide belirtilmektedir. İnsan cesetleri üzerinde gereken araştırma ve incelemelerin yapılması için tıp fakülteleri gibi yerlere taşınmasında ise, diğer şartlar da oluşursa CMR hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.[140]

2.3.1.3 Ev Eşyası Taşımaları

CMR kurallarının uygulanmayacağı[141] yerlerden diğeri ise ev eşyası taşımalarıdır. Bu taşıma türü de istisnalar arasında yer almıştır. Bunun sebebi, anlaşma hazırlanırken, aslında ev eşyalarının kendilerine münhasır özellikleri sebebiyle sonradan yapılacak ayrı bir sözleşme ile bir düzenlemeye kavuşturulması gerektiği düşüncesidir.[142] Fakat sonraları buna dair bir sözleşme hazırlanmamış olup,

---

[139] Aydın, **a.g.e**, s. 11.
[140] Ercan Erdem, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara, 2013, s. 121.
[141] Ev eşyası veya büro ve benzeri işyerlerindeki eşyaların taşınmasında CMR hükümlerinin uygulanmayacağına örnek olarak Yarg 11.HD, 03.02.2005 tarih, E.2004/4435 K.2005/648 sayılı karar.
[142] Loewe, **a.g.e**, s. 36.

bunun yerine sadece genel işlem şartlarını düzenlemekle yetinilmiştir.[143] Buna ek olarak, aslında bu şekilde bir sözleşme hazırlanmasına gerek olmadığı, bu çeşit taşımaların aynı diğer eşyalarda olduğu gibi, daha çok konteyner içerisinde yapıldığından CMR'de mevcut olan bu tür bir istisnanın gerekliliği konusunda şüpheler olduğu belirtilmektedir.[144]

CMR'nin orijinal Fransızca metni ile İngilizce metni aynı derecede geçerliliğe sahiplerdir. İngilizce metinde istisnayı belirtmek için "*furniture removals"*, Fransızca metinde ise, "*transport déménagement"* terimleri kullanılmış olup bu iki terim gerek içerik açısından aynı olmamaları gerekse yeterli derecede açık olmamaları sözü geçen istisnanın limitinin belirlenmesi konusunda farklı düşünce ve yaklaşımlara sebep olmaktadır.[145]

Fransız hukukunda, ev eşyası taşımasının alelade taşımadan farklı bir şekilde eşyanın paketlenmesi ve hazırlanması borçlarını da kapsayacak bir taşıma olarak kabul edilir. Bu sebeple, CMR'nin Fransızca metnini de göz önüne aldığımızda, ev eşyası taşıması nitelemesinde taşınan eşyalar yerine taşıyıcının eylemine göre davranılması düşüncesi doktrinde yaygındır. Başka bir görüşe göre, taşıyıcının yan yükümlülük ve borçları (eşyanın paketlenmesi, sökülmesi, tekrar monte edilmesi gibi) üstlenmesi bir taşımanın, ev eşyası taşıması özelliği kazanmasına etkisi olmayacaktır.[146]

Taşınacak olan eşyaların bir bütünün parçaları olarak kullanılıp kullanılmadıkları ve aynı şekilde, kullanılmak üzere başka bir yere naklinin yapılıp yapılmadığı konusu yapılacak olan nitelendirmedeki temel prensiptir. Bu nedenle, eşyaların satıcısından henüz alındıktan sonra ilk defa kullanılmak için bir başka yere nakledilmesi bu kapsamda ev eşyası olarak sayılmaz. Aynı şekilde, eşyaların gönderileceği yere satılmak ya da atılmak amacıyla taşınmış olması da ev eşyası taşıması kapsamında kabul görmez; bundan dolayı, CMR'nin hükümlerine tabi olur. Burada var olan terim "ev eşyası taşımalar" olsa da, benzer olarak, belirtilen temel prensibe uygun şekilde olmak şartıyla büro eşyasının taşınması da aynı istisnanın kapsamındadır. Başka bir deyişle, eğer taşımaya konu olan büro eşyaları, hali hazırda

[143] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 403.
[144] Rene Rodiere, "The Convention on Road Transport", **ETL,** Vol. V, No. 5, 1970, s. 622.
[145] Aydın, **a.g.e**, s. 13.
[146] **A.g.e**.

kullanılmakta oldukları bir işletmenin bir diğer ülkede olan iş yeri şubesine kullanılmak amacıyla taşınıyorsa, bu da bahsedilen istisnanın kapsamındadır. Fakat kütüphane eşyası, tiyatro veya buna benzer gösterilerde kullanılacak olan eşyanın taşınması aynı şekilde kabul görmez.[147]

Önümüze çıkabilecek başka bir problem ise, zaten kullanılmakta oldukları yerden alınıp tekrar bu amaç için başka bir yere nakil olan eşyalarla beraber henüz hiç kullanılmamış olan bazı yeni eşyaların da taşınması durumunun nasıl değerlendirilebileceğidir. Buna karşılık tam tersi bir durumda, yani taşınacak olan kişi, eski eşyalarının çoğunu bırakıp bunun yerine çok sayıda yeni eşyasını götürürse bu durumdaki taşımalar istisna olarak sayılabilecek midir? Fikrimizce, bunun sonucuna ağırlıklı olarak hangi eşyanın olduğu –taşımayı karakterize eden– incelenerek bir değerlendirme yapılabilir. Buna göre, şayet eşyaların çoğunluğu yenilerden oluşuyor ise taşımanın CMR'nin kapsamına giren bir taşıma olduğu, tam tersi halinde, yani çoğunluğu eski eşyalar teşekkül ediyorsa istisnanın kapsamında olduğu sonucuna varılmalıdır.[148]

Özetlersek, taşınma kabiliyetine haiz ve bahsedilen istisnalara dahil olmayan diğer şartların varlığı şartıyla tüm maddi şeylerin taşınması CMR hükümlerine tabidir. Buna ek olarak, canlı hayvanların taşınması da bu hükümlere tabi olduğu CMR md. 17/IV'te bunların taşınmasının sorumluluktan kurtulma nedeni şeklinde düzenlenmesi karşısında hiçbir şekilde şüpheye düşürmeyecek kadar açıktır.[149]

2.3.2 Taşıma CMR'de Belirtilen Araçlarla Yapılmalı

CMR'nin kapsamı bakımından taşımanın bir taşıt kullanılarak gerçekleştirilmesi ve CMR md. 1, f. 2'de, sözleşmenin uygulanması açısından taşıtın motorlu taşıtı, bağlı taşıtı, römork ve yarı römork anlamına geldiği ifade edilmiş ve sayılmış olan taşıtların tanımı için Türkiye Cumhuriyet'ninde taraf olduğu 19 Eylül 1949 tarihli "Karayolu Trafiğine İlişkin Antlaşma"[150]nın (Convention on Road

[147] Aydın, **a.g.e**, s. 13-14.
[148] **A.g.e**, s. 14-15.
[149] **A.g.e**, s. 15.
[150] 19 Eylül 1949 tarihli Sözleşme metni için bkz. RG T: 11 Mayıs 1955, Sayı: 9003.

Traffic) 4. maddesine gönderme yapılmıştır[151]. Bu sözleşmeye göre taşıt kelimesi, motorlu taşıtlar, bağlı taşıtlar[152], römorklar ve yarı römorkları ifade etmektedir.[153]

Motosikletler ile özel otomobiller de "motorlu taşıt" kavramının içerisinde olduklarından dolayı CMR bakımından taşıt sayılmaları doğaldır.[154] Ayrıca motosiklet ile gerçekleştirilen taşımalar özellikle kurye taşımacılığı alanında çok yaygın bir şekilde icra edilmektedir.[155] Konteyner[156] ise, bu kriterlere göre bir taşıma aracı değil, eşya olarak nitelendirilir. Traktörler ise, motor gücüne sahip olsalar da, insan ve eşya taşıma şartını yerine getirmediklerinden bu taşıtlarla gerçekleştirilen taşımalar CMR kapsamı içerisinde değillerdir.[157]

2.3.3 Taşıma Karayolu Üzerinden Gerçekleştirilmeli

Taşıma anlaşmasının CMR hükümlerin tabi olabilmesi için taşımanın karayolu üzerinden gerçekleştirilmesi şarttır[158]. Karayolunun tanımı anlaşmada mevcut değildir, fakat karayolundan ne anlaşılması gerektiği bakımından 2918 Karayolları Trafik Kanunu[159]'nun (KTK) 3. maddesinde bu belirtilmiştir.[160] KTK md. 3: "*Karayolu, Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır."*

---

[151] 8 Kasım 1968 tarihinde Karayolu Trafiğine İlişkin Antlaşma'nın yerine yeni başka bir antlaşma imzalanmıştır. Bu antlaşmayla CMR'de taşıt kavramına dâhil sayılan araçlar, tekrardan ve motorlu taşıt terimi genişletilerek belirtilmiştir. CMR'deki taşıt terimi açısından, bahsi geçen antlaşmalardan hangisinin esas alınacağı konusundaki tartışma ve bilgi için bkz. Turkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul, 2006, s. 22, dpn. 42.

[152] CMR'nin resmi çevirisinde 1949 tarihli sözleşmede yer alan "articulated vehicles" terimi "dizi halinde taşıtlar" olarak çevrilmiştir. Yazar, "Bağlı taşıt" kavramının da tam olarak karşılamadığını söyleyerek bu terimi kullanmayı tercih etmiştir.
Aydın, **a.g.e**, s. 16, dpn. 38; Bahsi geçen terim daha önce Arkan tarafından da kullanılmıştır. Bkz. Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 403.

[153] Taşıt çeşitlerinin tanımı için bkz. Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 403.

[154] Özdemir, **a.g.e**, s. 23. Motorsikletlerin bu şekilde değerlendirilmemesi gerektiği görüşünde olan yazar bkz. Rodiere, **a.g.m**, s. 623.

[155] Aydın, **a.g.e**, s. 17.

[156] Konteynerin tanımı ve nasıl nitelendirildiğine dair bkz. Yarg. 11.HD, 11.05.1984 tarih, E.1984/2184, K.1984/2760 sayılı karar.

[157] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 404; Arkan, Sempozyum, s. 10. 1968 tarihli Karayolu Trafik Antlaşması'nın 1. Maddesinin (p) bendinde, tarımda kullanılmakta olan traktörlerin bahsi geçen antlaşma açısından motorlu taşıt olarak kabul görülmeyecekleri açıkça belirtilmiştir. Aydın, **a.g.e**, s. 17, dpn. 41.

[158] Bununla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 30.04.1999 tarih ve E.1999/825 K.1999/3429 sayılı içtihadı.

[159] RG T: 18 Ekim 1983, Sayı: 18195.

[160] Kaya, İmregün'e Armağan…, **a.g.m**, s. 316.

Taşımanın karayolu üzerinden gerçekleştirilmesi şartı İngiltere'nin coğrafi pozisyonu da göz önünde bulundurularak biraz gevşetilmiş ve taşımanın tamamen karayolu üzerinden gerçekleştirilme gereğine bazı şartlar gösterilerek istisna tanınmıştır. CMR md. 2/I'de, yüklenmiş aracın izlediği yolun bir bölümünde denizyolu, demiryolu, iç suyolu yahut havayolu ile ve CMR md. 14'teki hükümlerin uygulandığı durumlar haricinde aracın üzerinde bulunan yük boşaltılmadan bir başka araç kullanılarak taşındığı durumunda[161] da CMR hükümleri gerçekleştirilen taşımanın tamamına uygulanır.[162]

Taşımaya konu olan eşyanın zıya, hasar veya gecikmesi söz konusu olduğunda, CMR md. 2, f. 1, c. 2'ye göre taşıyıcı, sorumluluğa sebep veren vakıanın, diğer taşıma kesitine ait taşıma safhasında gerçekleştiğini ve bu çeşit taşıma sebebiyle olduğunu ispatlayabilirse sorumluluğu CMR hükümlerine değil, ilgili taşımayı düzenlemiş olan yasal çerçeveye tabi olur. Buna göre, taşıyıcının sorumluluğu, gönderici ile diğer taşıma kesitinin taşıyıcısı arasında bir taşıma anlaşması olsa, o taşıma kesitinin taşıyıcısı hangi hükümlere tabi ise, o yönde belirlenir.[163] Fakat CMR md. 2, f. 1, c. 3'e göre, diğer tür taşımalarla ilgili sorumluluk hükümleri mevcut değilse, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu CMR hükümlerince belirlenir.[164]

Hükmün uygulanabilirliği bakımından taşıma boyunca yükün araçtan boşaltılmamasını daha önce de belirtmiştik. CMR md. 2'de yarı römork ve römorkun taşıt niteliklerinin olduğunu belirtelim. Bahsedilen taşıtlar, bağlı oldukları kendilerini çekmekte olan araçlarla aralarındaki bağın kesilmesi sonucunda dahi, taşıt olarak sayıldıklarından bu olayda boşaltmadan bahsedilemeyeceği; bundan dolayı, CMR

[161] Bu durumla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 06.06.1994 tarih, E. 1993/6337, K.1994/4720 sayılı karar.
[162] Bu tür taşımalar, İngiliz Hukukunda "*piggyback*", Alman Hukukunda "*Huckepackverkehr*" olarak adlandırılır.
Adıgüzel, **a.g.e**, s. 23; Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 404.
[163] Ali Akkiprik, Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolunun Kesişme Noktasında Bulanıklık, **DenizHD** S. 1-4, (2000), (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), s. 219. Buna ek olarak, taşıyıcının bu savunmayı yapabilmesi için, taşımanın diğer bir taşıma kesiti ile yapılma zorunluluğunun olması veya gönderenin bu durumu biliyor olması gerekmektedir. Bkz. Akıncı, **a.g.e**, s. 40.
[164] Y-TTK md. 902 ila md. 905 arasında düzenlenmiş farklı tür taşıtlar ile taşıma hakkında, Y-TTK m. 902'de belirtilen koşulların varlığı durumunda, Y-TTK'nın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri yani genel hükümler ile eşya taşıma hükümleri uygulanacaktır. Bu hükümlerin uygulanabilmesi için, Y-TTK md. 902 f. 1(d)'e göre, bu alandaki uluslararası anlaşmalarda tersi yönde hüküm olmaması gerekir. Bundan dolayı, taşıyıcının tek bir taşıma anlaşması ile en az iki farklı taşıtla taşımayı üstlenmesi durumunda, Y-TTK'nın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri; ancak, taşımanın, CMR m. 2'nin yukarıda belirtilen koşulları barındırması durumunda CMR hükümleri uygulanacaktır. Bkz. Y-TTK md. 902 f. 1 gerekçesi, TBMM S. Sayısı: 96, s. 309.

md. 2'nin kapsamına girecek bir durum söz konusudur.[165] Buna ek olarak, CMR md. 2/I'de, "*14. madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında*" diyerek, yükün araçtan indirilip başka bir araca yüklenme durumunda dahi bazı koşullarda yine CMR hükümlerinin kapsamının dışında bir taşıma olmayacağı belirtilmektedir. Başka bir anlatımla, taşımayı engelleyici bir olayın oluşması durumunda, CMR md. 14'teki koşulları sağlayan taşıyıcı, en uygun önlem olarak yükü indirip karayolu taşıtı haricinde başka bir taşıta yüklerse, bu boşaltma eylemi CMR'nin uygulanmasına engelleyici bir nitelik taşımaz.[166]

Öte yandan, CMR md. 14'teki koşullar haricinde, taşıma esnasında zorunluluk sebepleriyle yükün misal olarak muayene için araçtan indirilip muayene sonrası tekrar araca geri yüklenmesi anlaşmanın uygulanmasına halel getirmeyeceği gibi, CMR md. 14'teki koşulların oluşmadığı durumda dahi diğer bir karayolu taşıtına yüklenerek yolculuğun devamı, anlaşmanın uygulanmasına halel getirmez. Esas olarak, CMR md. 34 vd.nda düzenlenmiş olan alt taşıma anlaşmasını yapabilmek için, asıl taşıyıcının taşımaya engel olacak herhangi bir şeyle karşılaşması gerekmediği gibi, asıl taşıma anlaşmasında, alt taşıma sözleşmesini yapma hakkını saklaması da gerekmez. Aksine, CMR md. 6/II (a)'da gönderici kişinin, eşyanın başka bir taşıta yüklenemeyeceğini taşıma senedine koyacağı kayıtla ayrıca belirtmesi gerekmektedir. Bundan dolayı, yükün taşıttan indirilip bir başka kara taşıtına yüklendiği ve taşımaya bu şekilde devam olunduğu takdirde CMR hükümleri uygulanacaktır.[167]

CMR md. 2'ye uyacak şekilde gerçekleştirilen taşımada meydana gelen zıya, hasar veya gecikme sonucunda göndericinin/gönderilenin CMR hükümlerine tabi taşıma anlaşmasının tarafı olan taşıyıcıya karşı mevcut zıya, hasar veya gecikmenin onun fiilen taşıdığı karayolunda gerçekleştiğini ispatlama zorunluluğu olmadan dava açabilir. Buna karşılık, taşıyıcı da, zıya, hasar veya gecikmenin kendisinin eylem veya ihmalkârlığından olmadığının; diğer çeşit araçla gerçekleştirilen taşıma esnasında vuku bulan bir olay sonucu olduğunun ispatını etmesi durumunda sorumluluk artık CMR'ye göre değil, taşımayı düzenlemiş olan diğer hükümlere gidilir (CMR md. 2/I). Eğer, yapılan bu farklı çeşit taşımaya ilişkin bir düzenleme

[165] Aydın, **a.g.e**, s. 18, dpn. 46.
[166] **A.g.e**, s. 19.
[167] **A.g.e**.

olmaması durumunda ise yine CMR hükümlerine gidilecektir (CMR md. 2/I, son cümle).[168]

Öte yandan, karayolu taşıyıcısının izleyeceği güzergâhın tamamını karayolu üzerinden izleyeceği ve başka bir taşıma çeşidini kullanmayacağı kararlaştırılmış ise, CMR md. 2'de mevcut olan istisnai hükmün uygulanmaması ve taşıyıcının sorumluluğunun CMR hükümlerine göre belirlenmesi gerekmektedir.[169]

2.3.4 Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Teslim Alındığı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Ayrı Devlet Sınırları İçerisinde Olmalı ve Bunlardan En Az Birisinin CMR'ye Taraf Olmalı

Sözleşme üzerinde CMR'nin uygulanabilirliği koşullarından bir diğeri ise, yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığı yerdeki devlet ile gönderilen kişinin bulunduğu devletin farklı olmaları ve bu iki devletlerin en azından birisinin CMR'ye taraf ülke olmasıdır.[170] Bunun haricinde, taşıma anlaşmasının taraflarının tabiiyetleri ve yerleşim yerleri anlaşmanın uygulanabilmesi açısından bir önem arz etmemektedir (CMR md. 1/I, son cümle). Bundan dolayı, misal vermek gerekirse, gönderen veya taşıyıcı Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olsa veya ikisininde ikametgâhı Türkiye'de olsa dahi, eğer taşıma Türkiye'den bir başka ülkeye veya tam tersi şeklinde gerçekleştirilirse, Türkiye CMR'ye taraf olduğundan Türk yargısında görülecek bir uyuşmazlık CMR hükümlerine göre sonuçlandırılacaktır.[171]

Yükün teslim alınacak ve teslim edilecek konumu belirlenirken fiili durum hesaba katılmaz; tarafların taşıma anlaşmasının akdini gerçekleştirdikleri o andaki niyeti ne ise o yönde bir sonuca varılır.[172] Bu nedenle, misal olarak, Antalya'dan Selanik'e gitmek için yola koyulan bir taşıt, yurt içinde olan bir kaza sebebiyle sınırı aşamamış olsa, yani fiili olarak sadece bir ülke içinde kalıp diğer ülkeye geçemese bile bu taşıma yine CMR hükümlerine tabi olacaktır. Benzer şekilde, CMR md. 12'ye göre yük üzerinde tasarruf hakkına sahip olan şahsın talimatı sonucunda, en

[168] Aydın, **a.g.e**, s. 20.
[169] Loewe, s. 57; Aydın, **a.g.e** s. 21. Son yazar, CMR m. 14 hükmünün burada unutulmaması gerektiğini belirtiyor. s. 21, dpn. 52.
[170] Buna ilişkin bkz. Yarg. 11.HD, 02.05.2005 tarih, E.2004/7638, K.2005/4531 sayılı karar ve Yarg. 11.HD, 22.01.2004 tarih, E. 2003/6196, K.2004/567 sayılı karar.
[171] Aydın, **a.g.e**, s. 21.
[172] Rodiere, **a.g.m**, s. 624.

başta yurtdışı taşımacılık olarak düşünülen bir taşıma yurt içinde bitirilse bile bu durum CMR hükümlerinin uygulama alanı bulmasını engellemez.[173] Buna ek olarak, taşıma anlaşmasındaki taraf olarak yerini alan gönderen ile taşıyıcı, taşımayı iki farklı devlet arasında gerçekleştirmemelerine rağmen aralarında bir uyuşmazlık söz konusu olduğunda CMR hükümlerinin uygulanacağını kararlaştırmış olmaları durumunda[174] CMR hükümleri uygulama alanı bulur.[175]

Öte yandan, ülke içerisinde gerçekleştirilmesi düşünülen bir taşımanın sonradan yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahip şahsın verdiği emir[176] ile uluslararası bir taşımaya geçilmesi durumunda ise taşımanın CMR hükümlerine tabi olup olmayacağı konusunda tartışma vardır. Yazarların bir bölümü, emrin verildiği andan başlayarak artık taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğunu söylerken, diğer bir grup yazar ise, bu çeşit bir emir sonucunda taşımanın milletlerarası bir nitelik kazanmasının uygulanacak hukuk açısından bir değişiklik olmayacağı, yani CMR'nin uygulanmayacağını söylemektedirler.[177]

Bu uygulama şartına uygun bir şekilde anlaşma yapan asıl taşıyıcı sonrasında yolun sadece bir bölümü için yaptığı alt taşıma sözleşmeleri ve bu alt taşıyıcıların gidecekleri yolun sadece bir ülke sınırları içinde olması varsayımında da CMR hükümleri uygulama alanı bulacaktır. CMR md. 34'e baktığımızda, alt taşıyıcı, taşıma senedini ve yükü teslim aldığında, artık yolun bütünü için akdedilmiş olan taşıma anlaşmasının bir tarafı haline gelir. Eşyanın taşınması gerektiği mesafe bir ülke sınırları içerisinde olsa da, alt taşıyıcının yaptığı bu ara taşıma CMR hükümlerinin uygulanmasına halel getirmez. Ancak, teslim alınacak konumla teslim edilecek lokasyonun değişik ülkelerde olması zorunluluğu ile ilgili koşulun tespiti asıl taşıma sözleşmesi dikkate alınarak yapılır.[178]

---

[173] Aydın, **a.g.e**, s. 21-22.
[174] Bu durum açısından bkz. Yarg. 11.HD, 26.12.2003 tarih, E.2003/13744, K.2003/12152 sayılı karar ve Yarg. 11.HD, 01.07.2003 tarih, E.2003/1471, K.2003/7182 sayılı kararı.
[175] Erdem, **a.g.e**, s. 134-135.
[176] Bu yönde bir talimat verilip verilemeyeceği ya da hangi koşullarla verilebileceği CMR md. 12'de mevcut olan talimatla ilgili maddeye göre değil, o ülke içerisinde olan taşımaya hangi hukuk uygulanıyorsa, o yönde çözüm bulunur. Örneğin, Türkiye içerisinde gerçekleşecek bir taşımanın TTK m. 775-776'nın kapsamında değerlendirilecektir. Bkz. Aydın; **a.g.e**, s. 22, dpn. 54.
[177] Aydın, **a.g.e**, s. 22.
[178] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 405-406.

2.3.5 Ücret Karşılığında Akdedilen Bir Taşıma Sözleşmesi Bulunmalı

CMR md. 1, f. 1'e göre, karayolundan eşyanın ücrete karşılık taşınması ile ilgili her anlaşmaya uygulanır.[179] Maddede, taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilmesine rağmen, bu sözleşmenin tanımı ve nasıl kurulacağına ilişkin herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.[180] Anlaşmaların Borçlar Kanunu md. 1'e göre, tarafların birbirine uygun şekilde karşılıklı olarak irade beyanları ile vücut bulacağı prensibi[181] temel alınarak, CMR hükümlerinin geçerli olacağı akitlerin de bu şekilde oluşacağı kabul edilmektedir. Fakat sözleşmenin kurulabilmesi için eşyanın teslimi zorunlu değildir.[182] Zaten, CMR md. 9, f. 1 ile md. 32, f. 1(b), f. 1(c) hükümleri de bu yönde rehberlik etmektedir.[183] CMR md. 9, f. 1'e göre sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin vücut bulduğuna, anlaşmanın koşullarının ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder. Maddede taşıma sözleşmesinin kuruluşu ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulü zamanları ifade edilmiştir. CMR md. 32, f. 1(b)'de "*kararlaştırılmış taşıma süresi yoksa, yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60. günde*" ve aynı maddenin aynı fıkrasının (c) bendinde, "*Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki"* şeklindeki ifadeler ile eşyanın teslim alınma tarihlerinin ve sözleşmenin kurulmasının farklı tarihler olabileceğini belirtmiştir. Bundan yola çıkarak, CMR'de taşıma anlaşmasının karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulduğunun kabul edildiğini görebiliyoruz.[184] Aynı şekilde belirttiğimiz hükümlerde eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarih ile sözleşmenin kurulduğu tarihin aynı olmasının zorunlu olmadığını gösteren ifade CMR hükümlerine tabi bir taşıma anlaşmasının rızaî bir özellik taşıdığını teyit eder niteliktedir.[185] CMR'de anlaşmanın kurulması yönünde açık şekilde bir hüküm olmamasına rağmen, CMR'nin 9/I ve 32. maddelerine baktığımızda, CMR'nin taşıma sözleşmesini bir rızaî akit olarak gördüğü ortadadır.[186]Taşıma sözleşmesinin kurulması için nasıl şekil şartı aranmıyorsa, taşıma

[179] Ücretin unsurunun bulunması gerektiği yönünde Yarg. 11.HD, 02.05.2005 tarih, E.2004/7638, K.2005/4531 sayılı karar.
[180] Sabih Arkan, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs 2005, s. 59.
[181] Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Kitabevi, İstanbul 1993, s. 71-72 ve 74
[182] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 402.
[183] Özdemir, **a.g.e**, s. 18.
[184] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 22.
[185] Aydın, **a.g.e**, s. 7.
[186] **A.g.e**, s. 3.

senedi düzenlenmesi de zorunlu bir unsur değildir. CMR md. 4'e göre, taşıma senedinin noksanlığı, usule uygunsuzluğu, zıyaı halleri taşıma anlaşmasının geçerliliğine halel getirmez.[187]

CMR'de kuralları düzenlemeye konu olan anlaşmalar sadece taşıma anlaşmalarıdır. Bundan dolayı, komisyoncunun taşıyıcı niteliğinde olduğu durumlar (TTK md. 814) haricindeki komisyon anlaşması (müvekkil-komisyoncu arasındaki) üzerinde CMR uygulama alanı bulamayacaktır.[188]

Belirtmeliyiz ki, CMR'de taşıyıcı tanımlanmamış olup, taşıyıcının taşıma fiilini üstlenmesine rağmen, fiilen icra etmeyip, bunu başkasına devrettiği durumlarda tekrar taşıyıcı sıfatına haiz olacağı belirtilmektedir.[189] Öte yandan, CMR'de taşıyıcının taşımayı meslek olarak icra edip etmemesi, anlaşma hükümlerinin uygulama alanı bulmasını etkileyecek nitelikte değildir.[190]

CMR md. 1, f. 1'e göre, taşıma belli bir ücret karşılığında gerçekleştirilmelidir. Bu ücret para olmak zorunda değil; karşılığı para ile ölçülebilir olan menfaatler de olabilir.[191] Yani, hizmet ve iş edimlerinin de ücret kapsamı altında değerlendirildiği öğretide kabul görmektedir.[192] Buna ek olarak, menfaatin tabii ki de taşıma edimine karşılık uygun bir mahiyette olması gerekmektedir ve taşıma eylemi ile bundan sağlanan menfaat arasında bir denklik ilişkisinin mevcut olması gerektiği belirtilmektedir.[193]

Taşıma işinin karşılığı olarak ücretin veya para borcunun herhangi bir yabancı para birimi ile de ifa edilebileceği kararlaştırılabilir.[194] Para borcunun yabancı para birimi ile ifa edilmesini gerektiği durumlarda ise direnime düşülmeden ödenmelidir. Ücret ödeme yükümlülüğü altında olan tarafın, borcunu ifa ettiği tarihteki kur ile temerrüt tarihindeki kur arasındaki meydana gelebilecek farktan borçlu kişi sorumlu olduğu ve alacaklı kişi genel hükümlere göre temerrüt faizini aşan şekilde bir zarar görmüşse Türk Borçlar Kanunu md. 122'ye göre bu zararı da isteyebileceği sanılmaktadır.[195]

---

[187] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 22.
[188] Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası Yayın No. 1988-27, İstanbul, 1988, s. 29.
[189] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 401, dpn. 16'da bahsedilen karar.
[190] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 402. Aydın'da bu yönde bkz. **a.g.e**, s. 7, dpn. 6.
[191] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık…, **a.g.e**, s. 10.
[192] Erdem, **a.g.e**, s. 122.
[193] Arkan, Batider X/2…, **a.g.m**, s. 403.
[194] Bununla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 25.12.1996 tarih, E.1996/8638, K.1996/9159 sayılı karar veYarg. 11.HD, 08.11.2004 tarih, E. 2004/1493, K.2004/10889 sayılı karar.
[195] Erdem, **a.g.e**, s. 122.

Taşıyıcının tacir sıfatıyla bulunduğu durumda, CMR hükümlerinin uygulanmaması için, taşımanın ücret karşılığının yapıldığı değil, tam tersi ücretsiz olarak gerçekleştirildiğinin açık olarak kararlaştırılmış olması gerekmektedir.[196]

Bazen taşıyıcının boş araçla geri dönmeyip bunun yerine, bir kar amacı olmadığı, dahası, aracın masraf ve giderlerinin karşılığının verilmesini yeterli gördüğü taşımaları da düşünmek gerekir. Bu durumlarda da taşımanın ücret mukabili yapıldığını kabulü, bundan dolayı "denklik ilişkisini" geniş anlamda ele almak gerekir.[197]

Taşıma edimine karşılık para borcunun ifa edildiğini ileri süren gönderen veya gönderilen şahısların üzerinde ispat külfeti vardır.[198] Taşıma anlaşmasının aksi yönde bir hüküm mevcut olmadığı durumunda, taşıma ücreti ile beraber diğer giderlerin eşyanın teslim edileceği yer veya konumda ve eşyanın kabulünden sonra gönderilen tarafından ifa edilmesi gerekir (TTK md. 870, 871).[199]

Hatır taşımasından bahsedilebilmesi için, taşıyanın bu taşıma işlemi sebebiyle ekonomik bir yararının olmaması gerekmektedir. Fakat ücretsiz taşımalar, hem CMR'nin hem de TTK'nın taşımayla ilgili kurallarından ayrı tutulmuştur. Başka bir deyişle, ücretsiz olarak gerçekleştirilen hatır taşımalarında CMR ve TTK değil, Borçlar Kanunu hükümleri uygulanır.[200] Ücret ödenmesinin mevcut olmadığı durumlarda taşıma anlaşmasının var olmayacağı, ücretsiz taşımalar üzerinde vekâlet hükümlerinin geçerli olması gerektiği, esas olarak taşıma anlaşmasının vekâletin bir alt çeşidi olduğu, İsviçre ve Alman hukuklarında ücretsiz olarak gerçekleştirilen taşımaların vekâlet hükümlerine bağlı olduğu öğretide kabul görmektedir.[201]

2.4 Hasar ve Zıya

Taşımacılık hukukunda eşyadan dolayı tazminat sorumluluğu hasar, zıya veya gecikme sonucu oluşmaktadır. Zarar kavramı, bir kişinin malvarlığında vuku bulan rıza dışı bir değer azalması sonucu bunun oluşmasındaki eylemin vuku bulmadığı

---

[196] Aydın, **a.g.e,** s. 9. Taşımayı ücret olmadan icra ettiğini ileri süren tacir niteliği olan taşıyıcının bu durumu ispatlamak zorunda olduğu konusunda bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.m**, s. 15.
[197] Aydın, **a.g.e**, s. 10. Taşımanın ücretsiz yapılmış sayılması açısından detaylı bilgi için bkz. Nisim Franko, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No. 259, Ankara, 1992, s. 30-31.
[198] Bununla ilgili bkz. Yarg. 11.HD, 07.12.1984 tarih, E.1984/5958, K.1984/6090 sayılı karar ve Yarg. 11.HD, 14.09.2004 tarih, E.2003/13566, K.2004/8290 sayılı karar.
[199] Erdem, **a.g.e**, s. 124.
[200] **A.g.e**, s. 126.
[201] Ülgen, Hava Taşıma…, **a.g.e**, s. 10.

varsayımındaki durumu ile eylemden sonraki durumun arasındaki farktır. Manevi zararlar ve malvarlığındaki pasif artışlar taşımacılık hukukunun içerisinde olan bu zarar kavramının içeriğine girmemektedir. Öte yandan malvarlığının aktifinde mevcut olan fiili bir azalma dolayısıyla edinilebilecek kazançtan mahrum kalma durumunu kapsamakta olan müspet zarar ise eşyanın zıya ve hasara maruz kalmasından vuku bulan zararlarıdır. Taşıyıcının taşıma işlemini gerçekleştirirken eşya üzerindeki özen borcunu ifa etmemesi de zıya ve hasara sebep olmakta ve taşıyıcının sorumluluk sebebiyle tazminat ödemesine sebebiyet vermektedir.[202] CMR Konvansiyonu'nda, TTK'dan farklı şekilde zıya hususunda tam zıya ve kısmi zıya sınıflandırılması yapılmış olmakla birlikte, kısmi zıya ve tam zıya kavramları tanımlanmamıştır. Bundan dolayı bu ikisi kavram üzerine kurallar anlaşmaya taraf olmuş olan ülkelerin milli hukukları tarafından belirlenecektir. Buna ek olarak belirtilmesi gerekmektedir ki, eşyanın hangi durumlarda kısmi zıya hangi durumlarda tam zıya ve hangi durumlarda hasara uğramış olduğu hususunda yazarlar arasında tutarsızlık mevcuttur. Bu nedenle bazı yazarların hasar olarak kabul ettiği bir durumu, bir diğer yazar kısmi veya tam zıya olarak kabul etmektedir.[203]

2.4.1 Tam Zıya

Zıya durumu genel olarak bir şeyden yararlanma imkanının kaybedilmesi anlamına geldiğinden eşyanın çalınma durumu, yağmalanması, yanması veya benzer sebeplerle bütününün yok olması ya da kırılma, bozulma, donma, paslanma gibi ekonomik açıdan değerini etkileyen bir tür hasarın meydana gelmesi durumunda söz konusu olabilir. Bunlara ek olarak eşyaya yetkililer tarafından el konması veya eşyanın gönderilen kişi dışında başka bir kişi tarafından tesellüm edilmesi hallerinde de zıyanın oluştuğu kabul görmelidir. Fakat bazı yazarlar, eşyanın tüm değerini kaybedecek bir şekilde hasar görmesi durumunda dahi, görünürde gönderilen şahsa teslim edilecek olan bazı parçalara veya kısımlara dayanarak eşyanın hasara uğradığını söylemektedirler. Bunun yanında, eşyanın temel özelliklerinde meydana gelen değişimlerle tahsis edilme amacına uygun bir şekilde yararlanılamaması durumunda zıya söz konusudur. Bu durumda zıya ya da hasar şeklinde bunların sınıflandırılmasının veya isimlendirilmesinin önemi ise, taşıyıcının tazminat sorumluluğunda ifa edilmesi gereken tazminat borcunun miktarındaki değişim değil,

[202] Erdem, **a.g.e**, s. 71.
[203] Aydın, **a.g.e**, s. 48.

zamanaşımının başlangıcında ve taşıma ücretinin ödenip ödenmeyeceği ile ilgilidir.[204]

Taşıyıcının eşyayı da ambalajı da teslim edememesi, başka bir deyişle, teslimin hiçbir şekilde gerçekleşmemesi halinde tam zıya durumu söz konusu olur. Gerçekten, pratikte eşyaların tam zıyası mevzu bahis olduğunda eşyaların nerede oldukları bilinse bile, belirtilen haller dahilinde zıya söz konusu ise, eşya üzerinde tam zıya olduğu sayılmaktadır. Taşıyıcının, gönderenden tesellüm ettiği eşyanın nerede olduğunu bulamaması ve hak sahibi kişiye teslimatı gerçekleştirememesi, taşıma sözleşmesi dolayısıyla taşıyıcının yüklendiği sorumluluğu ya da borcu yerine getirememesi anlamına gelmektedir. Fakat taşınan eşyanın kaybından sonra bulunması ve eşyaya fiilen tasarrufun taşıyıcı eliyle sağlanması durumunda, eşya zıyaa uğramamış kabul edilecektir. Bilhassa, doktrinde de kabul gördüğü gibi eşyanın geçici olarak hak sahibine teslim edilemeyecek halde olması, zıyanın oluştuğu anlamına gelmemektedir. Doğal olarak bu normal koşullar altında mutad şekilde beklenebilecek süre dikkate alınarak kabul görebilir. Beklenebilecek sürenin geçmesinden sonra eşyanın her durumda zıyaa uğradığının kabul edilmesi gerekir. Bu süreye dair TTK'da bir açıklama bulunmamaktadır. Fakat 6102 sayılı TTK md. 873'te, tarafların bir taşıma süresi üzerinde uzlaşmadıkları hallerde, koşullar dikkate alındığında basiretli bir taşıyıcıya verilebilecek uygun bir zaman aralığı mevcut olduğu belirtilmiştir. CMR Konvansiyonun'da kesin bir süre vermekten kaçınılmış, bu husus için tarafların iradelerinin geçerli olması temel alınmıştır. Özellikle, milletlerarası eşya taşımacılığı bakımından, ülkelerin yol durumlarının ve özelliklerinin farklı olmaları, bu kararı almada temel nedendir. Buna ek olarak, CMR md. 20, f. 1'de eşyaların tam zıyaa uğramasına ilişkin koyduğu karine ve geç teslim mefhumu ile tam zıya durumunda bir çelişki durumunun oluşmasın önüne geçilmek istenmiş, bu doğrultuda özel olarak düzenleme yoluna gidilmiştir. Hüküm uyarınca, eşyanın teslimi için kararlaştırılmış olan sürenin bitmesini takiben otuz gün içerisinde teslimin gerçekleştirilememesi ya da bir teslim zamanı üzerinde uzlaşılamadığı hallerde, taşıyıcının eşyayı fiili hakimiyeti altına aldığı an itibariyle altmış gün içinde teslim etmemesi hali, eşyaların zıyaa uğradığı şeklinde kesin bir kanıt niteliğinde olacaktır. Bunu dayanak göstererek haklarından yararlanma yetkisine haiz olan taraf da, eşyalar zıyaa uğramış gibi hareket edecektir. Hükmün

[204] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 72.

ikinci paragrafına göz atıldığında, somut olayın tam zıya olarak kabul edilmesine rağmen, zıya uğradığı kabul edilen eşyanın, tazminat borcunun ifa edilmesinden sonraki bir yıl içerisinde bulunması durumunda, hak sahibi kendisinin bununla ilgili haberdar edilmesini yazılı şekilde isteyebilecektir. Zıya sebebiyle ifa edilmiş tazminat borcunun ve CMR taşıma senedinde belirtilmiş olan taşıyıcı ücretinin, eşyaların bulunduğuna dair kendisine haberin ulaştırılmasından itibaren 30 gün içerisinde iade edilmesiyle, eşyaların teslimini isteyebilir. Hak maliki kişi, bunlarla beraber geç teslimden dolayı vuku bulan zararların tazminini de ek olarak isteyebilir (CMR md. 20, f. 3). Bu karine, 6102 sayılı TTK md. 874'te yirmi gün olarak belirtilmiştir. Hüküm uyarınca, hak maliki taşıma süresini takiben yirmi gün içerisinde eşyayı tesellüm edemezse eşya zayi olmuş gibi davranabilir. Milletlerarası taşımacılıkta bu süre otuz gün olarak belirlenmiştir. Bu karine, CMR md. 20'de öngörüldüğü gibi, kesin karine özelliği taşımaktadır. Hükmün ikinci fıkrası uyarınca, hak maliki zıya sebebiyle tazminat isteğinde bulunmuş ve bu tazminatı almış olsa da, eşyanın bulunması durumunda kendisinin bundan haberdar edilmesini talep edebilir ve üçüncü fıkra uyarınca da, bulunma haberi ile ilişkili olarak haberdar olduktan itibaren otuz gün içerisinde tazminatı iade ederek eşyanın kendisine verilmesini talep edebilir. Buna ek olarak, yirmi günlük zaman diliminin geçmesinden sonra ama tazminat borcunun ifa edilmesinden önce eşyaların bulunması mevzubahis olur ise, taşıyıcının taşıma anlaşmasından kaynaklı edimi taşımaya konu olan eşyaların hak malikine teslim edilmesi olduğu için, teslim yönündeki bildirim durumunda fikrimizce hak malikinin eşyaları tesellüm etmesi zorunludur ve tazminat talebi artık söz konusu olmaz. Zaten md. 874, f. 4 hükmü uyarınca eşyanın tazminat borcunun ifa edilmesinden sonra bulunması durumunda hak malikinin bu olaydan kendisine haber edilmesini istemediği veya teslim isteğinde bulunmadığı hallerde taşıyıcının eşya üzerinde serbest tasarruf hakkı mevcut olduğu kabul edilmektedir. 6102 sayılı TTK'da tazminat talep etme hakkına malik şahsın md. 874'teki karinenin yokluğu olsa dahi, eşyanın zayi olduğunu ispat etme yükümlülüğü yoktur, tam tersine bunu ispatla mükellef olan genel karineye göre taşıyıcıdır.[205]

[205] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 73-75.

2.4.2 Kısmi Zıya

Zıyanın eşyanın tamamında meydana gelmesi söz konusu olabilir. Aynı zamanda yalnızca belli bir kısmında meydana gelmesi de olasıdır. Kısmi zıyadan söz edildiği zaman, taşıyıcının kararlaştırılmış olan teslimat lokasyonu belli olan şahsa taşımakta olduğu eşyayı, miktar, hacim ya da ağırlıkça eksik teslim etmesi akla gelmelidir.[206] Örnek olarak, taşımaya konu olan miktarı belli dayanıklı bir tüketim eşyasının, (buzdolabı, bulaşık makinesi ve benzerleri) birkaç tanesinin kaybolması halinde, kısmi ziyadan bahsedilebilir. Buna karşılık, farklı türlerde eşyanın bir tek taşıma anlaşması akdedilerek taşınmasında, taşıma senedinde belirtilen bu parçalardan bir tanesinin kaybı ise, kısmi ziya değil, tam ziyadır. Bilhassa bir nevi borcunun konusu olmayıp, ferden tayin edilmiş veya özelliği gereği bölünmesi mümkün olmayan eşyalarda (halı, sanat eseri, tablo gibi) meydana gelen zararın da kısmi ziya değil, tam zıya olarak ele alınması yerinde olur.[207] Kıymetli bir oyun takımı gibi muhtelif parçaları olan bir eşyanın parçalarından bir ya da birkaçının kaybı, o eşyanın tamamen fonksiyonlarını yerine getiremeyecek duruma sokacağından, bu durumda da kayıp kısmi olsa da tam zıyanın meydana geldiğinden söz edebiliriz. Ortak amaç için birlikte olan, ekonomik olarak bütünlük arz eden eşyanın parçalarının kaybı eşyanın bütününde bir değer kaybına sebebiyet vereceğinden bu durumda da bir kısmi zıya olmayıp eşyanın tamamında bir hasarın meydana geldiği söylenebilir.[208] Kıymet kaybı ekonomik değerin bütünüyle kaybolmasına sebebiyet veriyorsa, tam zıya söz konusu olur. Bu, tazminat isteyebilecek olan hak sahibine eşyanın bütünü için bir talepte bulunabilme yetkisi sağlar.[209]

Kısmi ziyadan söz edebilmek açısından zarar görmüş eşyanın, ticari bir kıymetinin olmasına devam etmesinin hep göz önüne alınması gerekmektedir. Buna ek olarak, konteynerde taşınan eşyaların çalınmasına karşılık, sadece konteynerin teslimi mevzu bahis ise, o zaman kısmi ziyanın olduğu da iddia edilebilir.[210]

Eşyanın hacim ve ağırlığının düşmesi de kısmi zıya kavramına girmektedir. Genel olarak hasar durumunun eşyanın özelliğinde bozulmaları belirtmesi mevzu

[206] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 75.
[207] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 50.
[208] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 75-76.
[209] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 50.
[210] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 76.

bahisken, bazen hasarın miktarda bir azalmaya sebep olduğu hallerde oluşmakta ve iki kavramında birbirinden ayrıştırılması zor bir hal almaktadır.[211] 6102 sayılı TTK md. 878 (d)'de, firenin taraflar bakımından üzerinde karar kılınmış olan miktardan fazla olması ya da eşyanın doğal özelliğine bağlanabilen fireden fazla miktarda oluşması durumunda kısmi zıya oluşur.[212]

Firenin taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılamayacak şekilde olan duruma (6102 sayılı TTK md. 854) istisna teşkil eden bu hüküm uyarınca, tarafların daha önce karar kıldıkları oran kadar taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılabilir.[213] Fakat eşyanın üzerinde kısmi zıya oluşmamış olsa da, taşıma esnasında hacim ve tartı açısından üzerinde karar kılınmış oranın haricinde oluşan zarardan taşıyıcının sorumluluğu devam eder.[214]

2.4.3 Hasar

Eşyanın zıyaa uğramasından farklı olmak üzere, hasar, eşyanın teslim alındığı şekilde ya da miktar ve durumda teslim edilememesi mevzubahistir. Taşınmakta olan eşyada meydana gelen ve kıymet bakımından düşüşe sebep olan her çeşit maddi kayıp veya kötüleşme bunun kapsamının içerisindedir. Eşyada kırılma, kokma ya da yabancı bir kokunun sinmesi, kirlenme, donma, paslanma hasara örnek olarak gösterilebilir.[215] Ancak taşıma sırasında taşınmakta olan eşyanın piyasa şartları içindeki rayiç bedelinin düşüşü, eşyada maddi bir kötüleşmenin olmaması sebebiyle meydana gelen bir hasar olarak açıklanamayacaktır.[216] Bununla beraber, hasar, yalnız dışarıdan belli olan eksiklik ya da noksanlıklar olarak akla gelmemelidir. Taşıma sonucunda eşyanın yapısında ortaya çıkan değer kaybının, ticari mevki ye çıkarılma imkanını yok etmesi veya normal satış zamanını kısaltması da hasarın içerisinde kabul edilebilir. Bu şekilde meydana gelen hasarlara da, bilhassa taşınması belli özellikteki taşıtlarla gerçekleştirilmesi gerekli olan, daha çok da, ısıtma ve soğutma sistemlerine sahip taşıtlarla gerçekleştirilen taşımalarda görülmektedir. Bazı

[211] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 51.
[212] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 77.
[213] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 116.
[214] Adıgüzel, **a.g.e**, s. 77.
[215] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 51.
[216] Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitiüsü, Ankara, 1987, s. 93, dpn. 12.

niteliklere sahip olan taşıtları gerektiren bu tarz taşıma işlemlerinde, yeterli olmayan bir taşıma olarak isimlendirilebilecek eşya için gerekli olan ısı derecesinin ayarlanamaması sonucu, bozulmaların ya da taşınanın bir gıda maddesi olması durumunda, ısı farkından ötürü, gıda maddesindeki olgunlaşmanın, varacağı yere ulaştığında eşya açısından beklenileni sağlamaması, bir kıymet kaybı olarak hasarı oluşturmaktadır. Gıda Maddeleri bakımından bu tarz bir taşıma işleminde rastlanılabilecek ikinci bir hal ise, maddede çürüme ve buna benzer insanların tüketmesine engel olan tazeliğin ve koku, tat gibi kendisine haiz bazı özelliklerin kaybı gibi durumlardır.[217] Bu kapsamda hasar taşınan eşyanın iç veya dışında oluşan fiziksel bozulma sonucunda kıymetinin düşmesi olarak tanımlanabilir.[218]

Taşınan eşyalarda tamamen hasar ortaya çıkabilir. Buna ek olarak eşyanın sadece belli bir miktarı üzerinde hasar meydana gelmesine de imkan vardır. Daha önce belirttiğimiz örneğe benzer şekilde, gönderilen 70 tonluk bir gıda maddesinin 30 tonunda oluşan bozulma kısmi hasar olarak nitelendirilebilir. Ne var ki, mevzu bahis eşyanın bütünlük oluşturduğu bir halde bozulmamış olan bölümünde kıymetinin düşmesi söz konusu olduğunda hasarın tam olarak meydana geldiği kabul edilmelidir.[219] CMR Konvansiyonu'nun md. 25, f. 2 uyarınca, eğer üzerinde hasar oluşmuş olan eşyanın tamamen eski haline getirilmesi mümkün olduğu şekilde, üzerinde hasar meydana gelmiş olan kısmın tamiri ya da satılması imkan dahilinde ise, o eşya tam hasara uğramış sayılamaz. Türk Hukuku bakımından, Yargıtay'ın verdiği bir karar bu konu açısından göz önüne alındığında, ilk derece mahkemesinin taşımada taşınan eşyanın üzerinde hasar oluştuğu halde, davacı gönderilenin hasara uğramış olan eşyayı tesellüm edememesi ya da eşyayı tamir ettirip kullanma olanağına rağmen, zararı arttıran fiiller yapıp yapmadığına bakmaksızın, yani hasar oranını incelemeden verdiği kararı sakat bulmuş, bozmuş, hasarın belli bir derecelendirmeye tabi tutulması gerektiğine karar vermiştir.[220]

---

[217] Adıgüzel, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s .78-79.
[218] Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR Fifth Edition**, Routledge, London, 2009, s. 193.
[219] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 51.
[220] Yarg. 11.HD. 13.02.1995 tarihli E.7650/K.1164 sayılı kararı, Adıgüzel, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 79.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICI VE FİİLİ TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

3.1 Taşıyıcının Eşya Zararından Doğan Sorumluluğu

Taşıyıcının sorumluluğu taşıma sözleşmesinden kaynaklıdır. Taşıyıcı eşyayı nasıl teslim aldı ise, o şekilde gönderilene teslim etmelidir. Bu açıdan taşıyıcı, taşıma edimini ifa ederken bir yandan da eşyayı koruma borcunu da üstlenmektedir.[221] Taşıyıcının bu eşyayı koruma borcunu yerine getirememesi eşya üzerinde oluşan zarar olarak tanımlanabilecek zıya ve hasardan doğan sorumluluğuna sebep olur.[222]

Hem ulusal hem uluslararası düzenlemelerde mevcut olan taşıma hukuku ile ilgili hükümler, eşya zararı ile taşımaya konu olan eşyanın gereken süre zarfı içerisinde ilgili şahsa ulaştırılamaması nedeniyle vukuu bulan gecikme sorumluluğuyla ilgilidir.[223]

3.2 Sorumluluğun Hukuki Niteliği

CMR md. 17, f. 1'de düzenlenmiş olan sorumluluğun hukuki niteliği tartışmalıdır. Bir taraf yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğunu ileri sürerken başka bir görüşe göre ise bu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur. Sorumluluğun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğunu ileri süren görüş, CMR md. 17, f. 2'nin taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı ibaresini temel alır.[224] Bu ibare mücbir sebep ile karşılaştırıldığında daha geniş bir ifadedir. Zorlayıcı neden olarak da tanımlanan mücbir sebep, borçlunun işletme ve faaliyetine yabancı, dışarıdan gelen, sosyal, hukuki ve doğal nedenler kaynaklı karşı konulamaz ve öngörülmesi imkansız olan olaylardır.[225] Halbuki taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylar işletmenin içerisinden kaynaklı olabilir.

[221] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 46-47.
[222] Kaya, Velidedeoğlun'a Armağan…, **a.g.m**, s. 239.
[223] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık…, **a.g.e**, s. 39.
[224] Kübra Y. Şamlı, **Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2009, s. 16.
[225] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 136-137.

Öngörülemez ve karşı konulamaz özellikte olmasına gerek yoktur.[226] Bundan dolayı, bu ibarenin mücbir sebebi ifade etmediği ortadadır. Tersi yönde düşünürsek, CMR md. 17, f. 3'ün "*Taşıyıcı taşımayı yapmak için kullandığı araçtaki bozukluğa dayanarak sorumluluktan kurtulamaz."* şeklindeki mücbir sebebin dıştan gelme unsurunu aramayan bir hükmün yer almasına izin verilmezdi.[227] Taşıyıcının buna dayanarak sorumluluktan kaçabilmesi için sorumluluk konusu olayda oluşan sonuçların önüne geçebilmek açısından en iyi şekilde özen gösterdiğinin ispatına ihtiyacı vardır.[228]

Sorumluluğun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu düşünen görüşe göre, taşıma hukukunda taşıyıcının kusurlu olduğu karine şeklinde kabul edilmiş ama bu sorumluluktan kusursuzluğunu ispat ederek değil, CMR md. 17, f. 2 ve 4'te belirtilen durumlardan birine dayanarak sorumluluktan kaçabilecek ve özen gösterme bakımından bir hatasının olmadığını ispat edecektir. Bundan dolayı, burada kusursuz sorumluluk yoktur, özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu mevcuttur.[229]

Taşıyıcının sorumluluktan kaçabilmek için zararın meydana gelmesinde kusursuz olduğunu değil, zararın CMR md. 17, f. 2 ve 4'te mevcut olan nedenlerden dolayı oluştuğunu ispat etmesi yeterlidir. Bundan dolayı, kaçınılmaz ve sonuçları engellenemez olay ibaresinin mücbir sebepten daha kapsayıcı olduğu göz önüne alındığında, taşıyıcı için CMR'de geçerli sorumluluk düzeninin, yumuşatılmış kusursuz sorumluluk özelliğinde olduğu sonucuna varılmaktadır.[230]

3.3 Sorumluluk Süresi

Taşıyıcının eşyayı koruma borcu yani eşya zararı zarar ile gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu, eşyayı tesellüm etmesiyle başlar ve eşyanın tasarruf hakkına sahip olan kişiye teslim edilmesi ile sona erer.[231] Bu husus, CMR md. 17'de

[226] Kaya, İmregün'e Armağan…, **a.g.e**, s. 324.
[227] Şamlı, **a.g.e**, s. 16.
[228] Kaya, İmregün'e Armağan…, **a.g.e**, s. 324.
[229] Özdemir, Sorumluluk, **a.g.e**, s. 126-127.
[230] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan, **a.g.e**, s. 249.
[231] İrem Berksoy, CMR Kapsamında Taşıyıcının Zıya ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, **LMHD**, Y. 3, S. 28, Nisan 2007, s. 759.

düzenlenmiştir fakat teslim alma ve teslim etme ifadelerinden ne anlaşılması gerektiği yeterince açık olmamıştır.[232]

Taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için, eşya zararının taşıyıcının sorumluluk süresi içerisinde gerçekleşmesi gerekmemektedir. Mevzu bahis süre içerisinde zarara neden olan olayın vukuu bulması yeter sebeptir. Vukuu bulan olayın sonuçları daha sonra da ortaya çıkabilir.[233]

3.3.1 CMR'de Teslim Alma

Teslim alma, taşıma hukuku anlamında, taşıma işlemine konu olan eşya üzerinde doğrudan ya da dolaylı şekilde zilyetliğin taşıyıcıya sağlanmasıdır. Teslimin olabilmesi için taşımaya konu olan eşyanın zilyetliği, gönderen ya da yardımcısı eliyle taşıyıcı ya da yardımcısına devredilmelidir.[234] Gerçekten de, TMK md. 973, f. 1'e göre, bir şey üzerinde fiili olarak hakimiyet kuran şahıs onun zilyedidir. Bundan dolayı, taşıma hukuku açısından teslim, her halde taşıyıcının eşya üzerinde fiili olarak hakimiyet sağlamasını ifade etmektedir.

Teslim alma, gönderenle taşıyıcının birbirine uygun şekilde açık veya örtülü beyanlarıyla oluşur.[235] Bundan dolayı, çift taraflı bir hukuki işlem niteliğindedir ve bu nedenle misal olarak; taşıyıcının haberi olmadan, eşyanın taşıyıcının deposuna bırakılması, taşıyıcının eşyayı saklama gayesiyle tesellüm etmesi gibi durumlarda taşıma iradesi mevcut olmadığından teslim alma dediğimiz olgu gerçekleşmez.[236] Yine aynı şekilde, ileri bir tarihte taşınmak gayesiyle taşıyıcının deposunda bırakılan eşya, gönderenin talimatı olmaksızın taşınmaya başlanırsa, bu defa gönderenin taşıtma iradesi olmadığından teslim alma olgusu oluşmaz.[237]

[232] Gençtürk, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 134.
[233] Aydın, **a.g.e**, s. 35.
[234] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık..., **a.g.e**, s. 40.
[235] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 241.
[236] Aydın, **a.g.e**, s. 36.
[237] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 52-53.

Eşya birden fazla parça içeriyorsa teslim alma, her parça için farklı zamanlarda gerçekleşir ve taşıyıcının sorumluluğu da her teslim alma tarihine göre değişik sürelerde başlar.[238]

Teslim alma, yükleme borcunun hangi tarafta olduğu durumuna göre farklı zamanlarda oluşur.[239] Yükleme borcu gönderende olduğu zaman, yüklemeden sonra; borç taşıyıcıya ait olduğu zaman, yüklemeden önce gerçekleşir ve bu durumda yükleme süresi de taşıyıcının sorumluluk süresi içerisindedir.[240]

Yükleme ve istiflemenin de farklı olduklarından da bahsedilmelidir. Teslim alma, yükleme ve istifleme borcu gönderen de ise her iki işlemin tamamlanmasından sonra; ancak sadece yükleme borcu gönderende ise, eşyanın araca yüklemesiyle gerçekleşir.[241]

Uluslararası hukukta küçük parçaların gönderen eliyle, büyük parçaların ise taşıyıcı eliyle yükleneceği kabul edilmektedir.[242] Bu hususta öncelikle taşıma anlaşması yol gösterecek, anlaşma ile bir sonuca varılamadığı durumda ne olacağı ticari örf ve adete göre verilecektir. CMR uygulamasında durumun ne olacağından, aksi anlaşılmadıkça yükleme ve istifleme yükümlülüğünün gönderene ait olduğu kabul edilmektedir. Gönderen şahsın mevzu bahis eşyanın niteliği üzerinde bilinçli olması ve ayrıca taşınacak eşyanın yüklenmesi için gereken araçlara sahip olacağı fikri, yüklemenin gönderene ait bir yükümlülük olarak kabulünü destekler niteliktedir.[243]

3.3.2 CMR'de Teslim Etme

Taşımanın son bulması ile eşya üzerindeki doğrudan veya dolaylı zilyetliğin gönderilene ya da hak maliki sahibi olarak belirlenmiş olan şahsa devredilmesi teslim etmedir.[244]

[238] Ülgen, Hava Taşıma…, **a.g.e**, s. 171.
[239] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 241.
[240] Berksoy, **a.g.e**, s. 760.
[241] Aydın, **a.g.e**, s. 37.
[242] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 242.
[243] Aydın, **a.g.e**, s. 38.
[244] Ülgen, Uluslararası Taşımacılık…, **a.g.e**, s. 41.

Teslim almada olduğu gibi, teslim etme eylemi de çift taraflı bir hukuki işlemdir.[245] Eşyanın gönderilen kişinin haberi olmadan deposuna bırakılmasında geçerli bir teslim etmeden bahsedilemeyeceği gibi, gönderilenin eşyayı devralmadan ücret ödemesi durumunda da geçerli teslim almadan söz edilemez.[246]

Eşyanın teslim edileceği şahıs, CMR md. 6, f. 1'e göre taşıma senedine adı yazılmış olan gönderilendir. Fakat CMR md. 12, f. 1'e göre gönderen kişi veya aynı maddenin dördüncü fıkrasına göre, gönderilenin verdiği talimat ile eşyanın üçüncü bir şahsa devri mümkündür. Bu durumda teslim etme, verilen talimat ile belirlenmiş olan kişiye yapılması durumunda geçerli olur.[247]

Teslim etme, boşaltma yükümlülüğünün hangi taraf üzerinde olduğuna göre farklı zamanlarda gerçekleşir. Boşaltma yükümlülüğü taşıyıcıya ait ise, boşaltma eyleminin tamamlanmasından sonra, taşıyıcının yükümlülüğünde değilse aracın varma yerine ulaşması ve gönderilene eşya üzerinde tasarruf hakkı sağlanmasıyla boşaltma eyleminden daha önce gerçekleşir.[248]

Boşaltma yükümlülüğünün kimin üzerinde olduğuna dair CMR Konvansiyonu'nda bir düzenleme bulunmamaktadır. Burada da yükleme ve istifleme yükümlülüğünün kimin üzerinde olduğunu tespit ederken yapılan yorum temel alınarak; öncelikle anlaşmanın göz önüne alınacağı, anlaşma ile bir sonuca varılamaz ise, bunun çözümü için ticari örf ve adet hukukuna göre karar verileceği ifade edilebilir. Gönderilenin, bahsi geçen eşyanın niteliğine hakim olması ve araçtan indirilecek olan eşyanın boşaltımı için zorunlu olan araçlara sahip olacağı fikri, boşaltmanın gönderilene ait borç olarak kabulünü haklı kılar. Fakat yine de, bu belirlenirken somut olayın özellikleri göz önüne alınmalıdır.[249]

3.3.3 CMR Bakımından Gümrüğe Teslim

Bazı durumlarda eşyanın gümrük makamlarına teslimi edilmesi gerekebilir. Bu hususta Gümrük Kanun'un bize rehberlik eder. Eşyanın gümrüğe teslimi

[245] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 242.
[246] Aydın, **a.g.e**, s. 39.
[247] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 243.
[248] Gençtürk, **a.g.e**, s. 137.
[249] Aydın, **a.g.e**, s. 41.

durumunda, taşıyıcı bakımından teslimin gerçekleşip gerçekleşmediği tartışma konusudur. Bu husus, Eski Gümrük Kanunu md. 51, f. 1'de mevcut olan *"Kara taşıtlarıyla Türkiye'ye getirilen ithalat konusu eşya ile talep halinde çıkış eşyası, eğer orada sundurma ve antrepoculuk hizmetleri kanunla tekeline verilmiş bir işletme varsa, bu işletmelerin sorumluluğu altındaki sundurmalara, gümrüğün denetimi altında konulur."* İfadesinden kaynaklanmaktadır ve bu hususta doktrinde üç farklı fikir beyan edilmiştir. Yürürlükteki güncel GK'da ise bu hükme yer verilmemiştir. Buna rağmen, çok sayıda yazan eski hükme eserlerinde bu hükme atıfta bulunmuşlardır.[250]

TTK'nın taşıyıcının sorumluluktan kurtulması ile ilgili olan özel haller başlıklı md. 878, f. 1(g) hükmünde, CMR md. 17, f. 4'ten farklı bir şekilde taşıyıcının sorumluluktan kaçabilmesi ile ilgili yeni bir bent eklenmiş olup buna göre taşıyıcı, GK ve diğer düzenlemelerle getirilmiş olan sorumluluktan kaçabilme ile ilgili hükümlere dayanabilecektir.[251]

Gümrük Kanunu ile getirilen düzenlemeler nedeniyle taşımaya konu olan eşyanın teslimi gecikebilmekte, eşyanın bir bölümü ya da bütünü zıya veya hasara uğrayabilmektedir. TTK md. 878, f. 1(g)'nin gerekçesinde aynı nedene değinilerek, taşıyıcının riziko alanı haricindeki nedenlerden sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir. Halbuki CMR'de md.17, f. 2 çerçevesinde değerlendirilmesi nedeniyle, ayrı bir kurtuluş nedeni olarak bulunmayan bu düzenleme; CMR md. 17'yi temel alarak TTK md. 876, f. 1 açısından da sorumluluktan kaçış nedeni olarak sayılacaktır.[252]

3.3.4 CMR'de Teslim Engelleri

Taşımaya konu olan eşyanın, taşıyıcının kontrolünde olmayan sebeplerden ötürü ilgili kişiye ulaştırılamamasıdır. Gönderilen kişinin eşyayı tesellüm etmekten kaçınması ya da eşyayı tesellüm edip ücreti ödememesi, boşaltma yükümlülüğü gönderende olmasına rağmen bu borcu yerine getirmemesi, vesaik mukabili ödeme şekline bağlı taşımalarda ithalatçı olarak belirtilen alıcının taşıma anlaşmalarından

---

[250] Özlem K. Coşgun, **Kara ve Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, BETA Yayınları, İstanbul, 2003, s. 510.

[251] Burak Adıgüzel, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Sorumluluğu Üzerine Hükümler, **LMHD**, C. 3, S. 32, Ağustos 2007, s. 1900.

[252] **A.g.e.**

kaynaklı ödeme borcunu, bu çeşit anlaşmalarda gönderilen konumundaki bankaya ödememesi ve bu nedenle taşıyıcının da eşyayı alıcıya teslim edemeyeceği gibi durumlar teslim engellerine misal olarak verilebilir.[253]

Teslim engellerinin varlığı, taşıyıcının sorumluluğu bu durumlarda da devam ettiğinden önemlidir.[254] Bu nedenle, teslim engeliyle yüzleşen taşıyıcının, sorumluluktan kaçabilmesi hususu özel olarak düzenlenmiştir. CMR md. 15, f. 1, c. 2'de mevcut olan bu düzenlemeye göre taşıyıcı, tesellüm etmekten kaçınma hali ile karşılaşırsa, gönderenden talimat isteyecektir. Bu halde gönderen, taşıma senedinin ilk nüshasını ibraza gerek kalmadan eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir. Fakat CMR md. 15, f. 2'ye göre, gönderilen eşyayı tesellüm etmekten kaçınsa da, gönderen taşıyıcıya tersi yönünde talimat vermediği sürece, gönderilen malların teslimini talep edebilir.[255]

Taşımaya konu olan eşya, gönderilenin tesellüm etmekten kaçınması haricinde bir nedenden dolayı teslim edilemiyor ise gönderen bu kez, CMR md. 12, f. 5(a)'ya göre taşıma senedinin ilk nüshasını ibraz ederek eşya hakkında tasarrufta bulunabilir. Belirtilen durumlarda taşıyıcının sorumluluğunun son bulması alınan talimata göre belirlenir.[256]

Taşıyıcı teslim engeli ile karşılaştığı zamanlarda diğer bir yol olarak, CMR md. 16, f. 2, c. 1'e göre eşyayı tasarruf hakkı sahibi adına boşaltabilir. Bu halde, boşaltma borcu kendisi üzerinde olmasa da boşaltma sırasında taşıyıcının sorumluluğu devam edecek ve boşaltma işleminin tamamlanmasıyla son bulacaktır.[257]

Taşıyıcı boşaltma işleminden sonra CMR md. 16, f. 2, c. 2'ye göre, tasarruf hakkı sahibi adına eşyayı saklayabilir ya da c. 3'e göre eşyayı üçüncü şahsa teslim edebilir.[258] İlk durumda, tasarruf hakkına sahip ile kendisi arasında vedia

[253] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 86.
[254] Aydın, **a.g.e**, s. 43.
[255] Sümeyre Akburak, Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'NİN 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na İktibası (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Yüksek Lisans Programı Ekonomi Hukuku, 2011, s. 43.
[256] Aydın, **a.g.e**, s 45.
[257] Özdemir, **a.g.e**, s. 237.
[258] Aydın, **a.g.e**, s. 46.

anlaşması[259] kurulmuş olur fakat ikinci halde ise taşıyıcı ile üçüncü kişi arasında bu anlaşma kurulmuş olur.[260] Taşıyıcı üçüncü kişiyle vedia sözleşmesi yapmayı tercih ederse üçüncü kişiyi seçme hususunda özenli olmak zorundadır.[261]

Taşımaya konu olan eşyanın taşıyıcı eliyle satılması da imkan dahilindedir. Taşıyıcının bu imkanı kullanabilmesi için CMR md. 16, f. 3, c. 1'e göre eşya bozulabilir türden olmalı, durumu satışını gerekli kılmalı ya da eşyanın depo edilmesi durumunda oluşacak giderler eşyanın değerini aşacak miktarda olmalıdır. Bahsi geçen durumlarda, tasarruf hakkı olan sahibinden talimat almasına gerek kalmadan eşyayı satma imkanına sahiptir.[262]

Taşıyıcı taşımaya konu olan eşyayı diğer durumlarda satabilmek için md. 16, f. 3, c. 2'ye göre, tasarruf hakkı sahibinden CMR md. 12, f. 5(b) uyarınca belirnecek uygun bir talimat bekleyecektir. Fakat makul bir süre zarfı içersinde bu talimat gelmez ise eşyayı satabilecektir.[263]

3.3.5 CMR'de Taşıma Engelleri

CMR md. 14, f. 1'e göre taşımaya konu olan eşya, teslim yerine ulaşmadan önce, taşıma senedinde mevcut olan koşullara uygun bir şekilde taşınamaz duruma gelmişse, taşıma engellerinin olması söz konusudur.[264] Misal olarak, CMR md. 6, f. 2(a)'ya göre eşyanın başka bir taşıta aktarılmasına yasak getirilmiş ve aynı hükmün f bendinde ise taşıma süresi belirtilmiş, ancak taşıma işleminin karar kılınmış olan bu koşullar içerisinde gerçekleştirilmesi imkansız hale gelmiş olabilir. Bu durumda taşıyıcı, teslim engellerinde nasıl olduysa burada da tasarruf hakkına sahip kişiden talimat isteyebilir. Bu durumda taşıma işleminin tamamlanması talimat doğrultusunda belirlenecektir.[265]

---

[259] Vedia anlaşması, vedia verenin, vedia alanın kendisine devrettiği taşınırı güvenilir şekilde muhafaza etmeyi veya saklamayı borçlandığı bir anlaşmadır. Detaylı bilgi için bkz. Cevdet Yavuz, **Borçlar Hukuku Dersleri Özel Hükümler**, BETA Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 481 vd.
[260] Gençtürk, **a.g.e**, s. 141.
[261] Bu durumda taşıyıcının göstereceği özen ulusal hukuka göre belirlenir. Aydın, **a.g.e**, s. 46.
[262] Akburak, **a.g.e**, s. 44.
[263] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 245.
[264] Gençtürk, **a.g.e**, s. 142.
[265] Aydın, **a.g.e**, s. 47.

CMR md. 14, f. 2'ye göre eşyanın taşınması işlemi, taşıma senedinde mevcut olan koşullardan farklı şekilde icra edilebiliyorsa taşıyıcı, CMR md. 14, f. 1'den farklı olarak tasarruf hakkına sahip olan kişiden uygun bir süre içerisinde talimat bekleyecektir. Bu süre zarfı içerisinde bir talimat gelmediği takdirde diğer bir imkan olarak, CMR md. 16, f. 'ye göre tasarruf hakkı sahibi adına eşyayı boşaltabilir. Bu durumda ise, sorumluluk eşyanın boşaltılması işlemi sonrası son bulur.[266] Taşıyıcı, md. 16, f. 3'teki koşulların oluşması durumunda eşyanın satışını sağlama imkanına haiz olacaktır.[267]

Taşıyıcı kişi bu belirtilmiş olan imkanları md. 14, f. 2'ye göre eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olan kişinin menfaatine uygun olacak bir şekilde özenli olarak kullanmak zorundadır.[268]

3.4 CMR'de Eşyanın Zıyaa ve Hasara Uğraması

CMR md. 20, f. 1'e göre taşıma süresi taraflarca kararlaştırılmış ise, bu sürenin son bulmasından itibaren 30 gün içinde; kararlaştırılmamış durumlarda ise, taşıyıcının eşyayı tesellüm ettiğinden itibaren 60 gün içinde eşyanın teslim edilememesi durumunda eşyanın zıyaa uğramış olduğu karine olarak kabul edilir.[269]

CMR md. 20, f. 2 ve f. 3'e göre tasarruf hakkı sahibi kişi, tazminatını almışsa ödemeyi takiben bir sene içerisinde eşya bulunduğu takdirde kendisine haber verilmesini yazılı olarak isteyebilir. Kendisine haber verilmesini takiben 30 gün içerisinde aldığı tazminatı yapılan masrafla ile geri verirse eşyanın teslimini, gecikme nedeniyle uğradığı zarar ile beraber isteyebilir.[270]

CMR md. 23 ve md. 25'te eşyanın bütününün ya da bir bölümünün zıyaa uğraması durumları ile ilgili farklı tazminat miktarları, md. 32'de ise bahsi geçen tazminat miktarlarının zamanaşımı sürelerinin başlangıçları farklı şekillerde düzenlenmiştir.[271]

---

[266] Aydın, **a.g.e**, s. 48.
[267] Gençtürk, **a.g.e**, s. 143.
[268] Akburak, **a.g.e**, s. 46.
[269] Özdemir, **a.g.e**, s. 96.
[270] Aydın, **a.g.e**, s. 51.
[271] Akburak, **a.g.e**, s. 48.

CMR md. 25, f. 2(a) ile (b)'de eşyanın bütününün ya da bir bölümünün hasara uğraması durumlarına ilişkin hükümler verilmiştir. Misal olarak, 80 birim gıda maddesinin 10 birimi nemlenmiş olduğunu varsaydığımızda yine ekonomik olarak kıymeti var ise ve kalan 70 birim sağlam ise kısmi hasar söz konusu olur. Fakat bu 10 birim kullanılamayacak hale gelmiş ise bu kısmi zıyadır. Heykel gibi ayrılmaz olan tek bir parça olan eşyalar söz konusu olduğunda bir parçasının kırılması durumunda ise, eşyanın bir bölümünün değil tamamının kıymeti azalacağından kısmi değil tam hasar söz konusu olmaktadır.[272]

Bazı durumlarda zıya ve hasar beraber bulunabilir. Bu tür hallerde bu ikisinin aralarındaki sınırı tespit etmek güç olmaktadır. Bu tarz durumlarda bu sınır tespit edilirken somut olayın özellikleri göz önüne alınacaktır. Misal olarak, hasara uğramış olan eşya tamir edilemez duruma gelmiş ya da tamir edilmesi eşyadan beklenen fayda bakımından artık bir anlam ifade etmiyor ise, bu durumda zıyaın olduğu kabul edilir. Aynı şekilde özelliği gereği bölünemeyen bir eşyanın parçası hasara uğrarsa tam zıya; kaybolan ya da hasar görmüş olan parça taşınan eşyanın bütününü etkiliyor ve anlamsız kılıyorsa tam hasar söz konusudur.[273] Tam zıyaın bahsi geçen yerde hasar ifadesine yer olmaz.[274]

3.5 Gecikmeden Doğan Sorumluluk

Uluslararası anlaşmalarda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlendiği bir diğer alan da, gecikmeden doğan sorumluluktur. Gecikme, taşımanın gereken zaman süre içerisinde gerçekleştirilememesi olarak ifade edilebilir. Taşıma işleminin gerçekleştirilmesi gereken süre, anlaşma ile belirlenebilir. Belirlenmemiş olan durumlarda özenli bir taşıyıcının taşımayı gerçekleştirebileceği uygun bir süre temel alınarak da belirlenebilir.[275] Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu CMR md. 17, f. 1'de zıya ve hasar ile birlikte düzenlenmiştir.[276] Aynı ilkelerden hareketle gecikme tanımına yer verilmiş olan CMR md. 19'a göre taşıyıcının sorumluluğuna

[272] Özdemir, **a.g.e**, s. 102.
[273] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 248.
[274] Özdemir, **a.g.e**, s. 103.
[275] Yazıcıoğlu, **a.g.e**, s. 77.
[276] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 239.

gidilebilmesi için, taşıma süresinin aşılması, hak sahibinin zarar görmesi, zarar ile taşıma süresinin aşılması arasında illiyet bağının mevcut olması gerekmektedir.

Gecikme her ihtimalde, teslim süresinin geçmesi demek değildir. Örnek olarak, taşıyıcının taşımaya konu olan eşyayı geç tesellüm etmesi nedeniyle gönderenin fazladan ardiye ücreti ödemek zorunda kalması, benzer olarak aynı şekilde taşıyıcının taşıma süresi içerisinde taşıma işlemini yapmış olmasına rağmen yükleme ve boşaltma esnasındaki gecikme nedeniyle gönderen ya da gönderilenin fazladan ödeme yapmak zorunda olmaları durumunda, bu tür zararın da tazmini gerekir. Fakat bu gibi ihtimallerde sorumluluk CMR md. 17'ye göre değil, milli hukuka göre belirlenir.[277]

3.5.1 Taşıma Süresinin Aşılması

Milletlerarası anlaşmalarda bir taşıma süresi belirlenmesinden kaçınılmıştır. Bunun yerine taşıma sürelerinin ne şekilde belirlenebilecekleri üzerine bir takım kurallar getirilmiştir.[278] CMR Konvansiyonu'nda da karayollarının durumları, coğrafi değişiklikler gibi taşıma anlaşmalarının ifa edilmesini etkileyebilecek ögeler göz önüne alınarak somut bir süre belirlemekten uzak durulmuştur.[279]

CMR md. 19'a göre taraflar, taşıma süresi üzerinde anlaşma vasıtasıyla karar kılmış olabilirler.[280] Bu durumda taşıma süresi CMR md. 6, f. 2(f)'ye göre taşıma senedine geçirilmelidir. Fakat sürenin taşıma senedine yazılmamış olması taşıma süresi üzerinde bir karara varılmadığı ve taraflara sorumluluk yüklemediği demek değildir. Böyle bir durumda, taşıma süresi üzerinde karar kılınmış ise, bunun ispatı yükümlülüğü gönderen üzerindedir.[281]

Taşıma süresi üzerinde açık olarak karar kılınmadığı bazı durumlarda aslında böyle bir sürenin mevcut olduğu sonucuna gidilebilir. Örnek olarak, taşıyıcının reklam veya broşürlerinde, taşımanın ne kadar süre içerisinde sona ereceği belirtilmiş ise veya eşyaların belli bir tarihte yola çıkacak gemiye taşınması amacıyla akdedilen

[277] Aydın, **a.g.e**, s. 98.
[278] Gençtürk, **a.g.e**, s. 126.
[279] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 62, dpn. 66.
[280] Coşgun, **a.g.e**, s. 503.
[281] Arkan, Batider X/2…, **a.g.e**, s .408.

sözleşmede taşıyıcının taşıma işlemini ne kadar süre içerisinde gerçekleştirmesi gerektiği anlaşılabilirdir.[282]

Taşıma süresi üzerinde taraflar karar kılmış iseler bu sürenin ne zaman başlayacağı üzerinde bir tarih belirlemiş olabilirler. Aksi durumda ise eşyanın taşıyıcı tarafından tesellüm edilmesiyle başlayacağı bu yönde hakim olan görüştür.[283]

CMR md. 19'a göre taşıma süresi üzerinde anlaşmada karara varılmamış ise, ancak taşımanın gerçekleştirildiği koşullar çerçevesinde özenli bir taşıyıcıdan beklenebilecek uygun bir sürenin aşılması sonrasında gecikme söz konusu olabilir.[284] Hükümde bu makul sürenin ne şekilde hesaplanacağına dair bir bilgi veya ibare bulunmamaktadır. Sadece parsiyel taşımalar açısından sürenin hesaplanmasında, tüm eşyayı bir araya getirmek için geçecek olan sürenin göz önüne alınacağı belirtilmiştir.[285]

Makul süre belirlenirken, taşınmakta olan eşyanı nitelikleri, taşımada yararlanılan araç, taşıma ortamı, taşımanın gerçekleştirildiği zaman dilimi ve buna bağlı olarak hava ve yol koşulları, taşıyıcıya iletilen talimatlar gibi taşıma süresini etkileyecek birden fazla etken göz önüne alınır.[286]

Süre hesaplanırken sadece yolculuğun başında olan koşulların göz önüne alınması gerektiği görüş hakimdir. Buna göre, taşıma esnasında oluşan ve taşımayı etkileyen olaylar dikkate alınmaz. Bu olaylar CMR md. 17'ye göre sorumluluktan kaçmaya sebep olup olmayacakları açısından değerlendirmeye alınırlar. Süre, yolculuğun başındaki, mevcut olan şartlara göre belirlenir. Daha sonra taşıyıcının herhangi bir engel unsurla karşı karşıya kalması durumunda bunu md. 17, f. 2 çerçevesinde ispatlaması gerekecektir. Aksi bir durumda, yani yolculuk esnasındaki faktörler dikkate alınacak olurlarsa taşıyıcının üzerindeki bunları ispat yükümlülüğü ortadan kalkar.[287]

Diğer yöndeki görüşü savunanlar, taşıma işleminin başlangıcından sonra oluşan hallerinde bu süre hesabında göz önüne alınması gerektiğini ileri sürerler.

---

[282] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 62.
[283] Yazıcıoğlu, **a.g.e**, s. 83. Konu ile ilgili görüşler için bkz. Aydın, **a.g.e**, s. 101.
[284] Şamlı, **a.g.e**, s. 12.
[285] Aydın, **a.g.e**, s. 102.
[286] Şamlı, **a.g.e**, s. 13.
[287] Gençtürk, **a.g.e**, 129.

Gerçekten de, CMR md. 19'a göre, parsiyel taşımalar açısından temel alınacak süre hesaplanırken eşyaların bir araya getirilmesi için gerekli olan zaman göz önüne alınacağına göre bu durum dışındaki vukuu bulan tüm olağanüstü hallerinde bu sürenin içinde olması gerekmektedir.[288] Bundan dolayı, bu görüş açısından, CMR md. 17, f. 2'deki durumlar da süre hesaplanırken içinde değerlendirileceği için taşıyıcının sorumluluktan kaçabilme aşamasında bu hükmü dayanak göstermesine imkan kalmayacaktır.

Süre hesaplanırken yolculuğun başında var olan koşulların göz önüne alınması daha makul bir düşüncedir. Taşıma süresinin taraflarca kararlaştırılması durumunda bu sürenin aşılması halinde taşıyıcı, CMR md. 17, f. 2'ye göre sorumluluktan kaçmaya çalışacaktır. O zaman, aynı sonuca, taşıma süresinin uygun süre ölçütü ile hesaplanması ve bu yönde belirlenmiş olan sürenin aşılması durumunda da ulaşılabilmeli; taşıyıcı sorumluluktan kaçabilmek için md. 17, f. 2'deki kurtuluş sebeplerine dayanabilmelidir.[289]

3.5.2 Zarar Oluşması

CMR uyarınca, taşıyıcının gecikme sorumluluğuna dayanabilmesi için gereken ikinci şart gecikme nedeniyle zararın oluşmasıdır.[290] Gecikme zararı, gecikmeden dolayı malvarlığında oluşan zararı ifade etmektedir.[291] Bu zarar çeşidi, genelde tasarruf hakkına sahip olan kişinin malvarlığında oluşan azalma ya da gelecek olan kârdan yoksun kalma şeklinde oluşur.[292] Bu durumlara misal olarak; teslim süresinin aşılması nedeniyle eşyanın piyasadaki kıymetinin azalması, eşyanın süresinde teslim edileceğine güvenilerek üçüncü şahıs ile sözleşme akdeden ve gecikme nedeniyle taahhüdünü yerine getiremeyen gönderilenin cezai şart ödemesi, gecikme nedeniyle boşaltma için yetkilendirdiği kişilere fazladan ücret ödemesi ile bu arada gümrük vergilerinde oluşan artış gibi durumlar gösterilebilir.[293] Taşıma konusu eşyanın gecikme nedeniyle zıya ve hasara uğraması durumunda ya da aksine gecikmenin zıya ve hasar nedeniyle oluşması durumunda, sorumluluk açısından

[288] Aydın, **a.g.e**, s. 104.
[289] **A.g.e**.
[290] Coşgun, **a.g.e**, s. 512.
[291] Berksoy, **a.g.e**, s. 765.
[292] Coşgun, **a.g.e**, s. 516.
[293] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 66.

hangi kuralların esas alınacağı noktasında farklı görüşler mevcuttur. Söz konusu tartışma açısından dikkat edilecek husus zıya ya da hasar ile gecikmenin aynı nedenden ötürü kaynaklanıp kaynaklanmadığıdır. Misal olarak zıya aracın özel niteliğinden, gecikme ise taşıt sürücüsünün hatası ya da neden olduğu kaza kaynaklı ise her iki sorumluluk türü de ayrı ayrı değerlendirilecektir.[294]

Tartışma konusu açısından iki fikir mevcuttur. İlkine göre, gecikmenin zıya ya da hasara neden olması durumunda her iki sorumluluk çeşidi de beraber değerlendirilmelidir. CMR'de gecikme zararının sadece eşyanın zarar uğraması durumları haricinde uygulanabileceğine dair bir kural mevcut değildir. Ayrıca, gecikme hasar nedeniyle oluşuyorsa, yine eşya belirlenmiş olan sürede gönderilene ulaşmadığından hasarla gecikme zararı beraber talep edilebilir.[295]

İkinci görüş ise, gecikmenin zıya veya hasara sebebiyet vermesi ya da tersi hallerde taşıyıcının sorumluluğunu belirlemek için zıya ve hasar hükümlerine gidilecektir. CMR'nin zıya ve hasar ile ilgili kurallarında eşyada oluşan zararlarının nereden kaynaklandığı ile ilgili bir düzenleme mevcut değildir. Buna ek olarak, zararın gecikme kaynaklı olduğu ile ilgili bir istisnai hükümde mevcut değildir. Bunlar bir yana, zıya durumunda, zıya malın teslim edilememesi durumu ile ilişkili olduğundan, bu durumda bir gecikme sorumluluğuna gidilecek olursa CMR'nin zıya ve hasar düzenlemeleri anlamsızlaşır.[296]

3.5.3 İlliyet Bağı

İlliyet bağı[297] taşıyıcının gecikme sorumluluğuna gidilebilmesi için CMR de belirtilmiş olan üçüncü koşuldur.[298]

[294] Kaya, Velidedeoğlu'na Armağan…, **a.g.e**, s. 250.
[295] Aydın, **a.g.e**, s. 108.
[296] Gençtürk, **a.g.e**, s. 160.
[297] Zararı oluşturduğu düşünülmekte olan olay, hayatın olağan akışına göre gerçekten bu zarara sebebiyet verebilecek ise olay ile zararlı sonuç arasında illiyet bağı mevcuttur. Kemal Oğuzman, Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, s. 502-509.
[298] Coşgun, **a.g.e**, s. 512.

3.6 Taşıyıcı Yardımcısı, Fiili Taşıyıcı Kavramları ve İlgili Diğer Kavramlar

Fiili taşıyıcı kavram olarak taşıma hukukuna, hava taşımalarına ilişkin olan 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu (GK) ile girmiştir. Mamafih, yine hava taşımalarına ilişkin 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nunda (MK) md. 39'da fiili taşıyıcı düzenlenmiş bulunmaktadır. Bunun devamında 1974 tarihli Atina Konvansiyonu (AK) md. 1(b)'de yer almış ve deniz taşımacılığına kavram olarak geçmiş daha sonra da 1978 tarihli Hamburg Konvansiyonu (HK) 1 § II'de bulunmuştur. MK, Türkiye tarafından da kabul edilen 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe giren bu konvansiyonun 39. maddesinde fiili taşıyıcı; konvansiyon hükümlerinin kapsamına giren taşıma anlaşmasını, yolcu ya da gönderen yahut yolcu ve gönderen kişi adına eyleme geçen şahısla akdeden taşıyıcıdan (asıl taşıyıcı/contracting carrier) aldığı yetki ile taşımanın bütünü ya da bir kısmını, müteakip taşıyıcı sıfatı olmadan gerçekleştiren şahıstır.[299]

Fiili taşıyan kavramının kabulüne yol açan ise, bütün olarak veya kısmen aynı yolcu ya da eşya taşınmasını konu alan birden fazla taşıma anlaşmaları ve yine birden fazla taşıyıcı olduğu durumlarda, zarar meydana geldiği zaman, tazminat talebinin kime yöneltilmesi gerektiğini belirlemede yaşanan zorlukları ve sıkıntıları ortadan kaldırma fikridir.[300] GK md. 1/c'de belirtildiği üzere fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcıdan aldığı yetkiyle beraber, akdi taşıyıcının yüklendiği taşıma işleminin bütününü veya bir kısmını gerçekleştiren, fakat yaptığı taşıma kısmıyla ilişkili olarak Varşova Sözleşmesi'nde belirtildiği gibi müteakip taşıyıcı olarak kabul görmeyen asıl taşıyıcı haricindeki diğer bir şahıstır. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesine taraf olan asıl taşıyıcı, başka bir deyişle akdi taşıyıcı, taşıma işleminin başka birine devretmiş ise taşıma işlemini yüklenmiş olan ve ifa eden şahıslar fiili taşıyıcı sıfatını alırlar.[301] GK maddesinde belirtildiği gibi, müteakip taşıyıcılar fiili taşıyıcı sayılmamaktadırlar. Daha öncede belirttiğiniz AK md. 1(b)'de fiili taşıyan, bir geminin malik, kiracı ya da işleten sıfatına sahip olarak taşımanın bir bölümünün veya bütününü gerçekleştiren şahıstır.[302] HK m. 1, f. 2'de, fiili taşıyan, taşıma işleminin gerçekleştirilmesi taşıyan eliyle kısmî veya bütün olarak kendisine bırakılmış olan

[299] Burak Adıgüzel, Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu, **İÜHFM**, C. LXXI, S. 2, 2013, s. 4
[300] Yazıcıoğlu, **a.g.e**, s. 42.
[301] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 103.
[302] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 5.

her kişiyle bu çeşit bir ifa kendisine bırakılmış olan tüm şahısları belirtmektedir. GK ve AK'den farklı bir şekilde taşımayı fiilen gerçekleştiren değil, taşımanın icrasının bir bölümü ya da bütünü kendisine bırakılandan söz edilmektedir. Bu nedenle, fiili taşıyan sıfatına haiz olabilmek için, taşımanın gerçekleştirilmesinin mutlaka kendisine akdi/asıl taşıyıcı tarafından tevdi edilmesi zorunluluğu yoktur.[303] Yani bahsi geçen bu konvansiyonlardaki gibi HK'da fiili taşıyanın, asıl taşıyıcı eliyle yetkilendirilmiş olmasına gerek olmamaktadır. Ayrıca, fiili taşıyan, sadece taşımayı icra edecek olan kişi değildir; taşımayı konu edinen tüm taşıma anlaşmaları bakımından taşımaya katılan tüm şahıslar fiili taşıyıcı sıfatını taşımaktadırlar.[304]

Fiili taşıyıcı, kavram olarak, hava taşıma konvansiyonlarında daha dar olarak ele alınmış, deniz konvansiyonlarında ise bunun tam tersi, daha geniş olarak ele alınmıştır. Dolayısıyla, fiili taşıyıcı kavramının altına girecek olanlar da farklılıklar olmaktadır. Demiryolu taşımacılığını düzenleyen 1999 tarihli CIM Konvansiyonu md. 27'de taşımanın bütünü veya bir bölümünü gerçekleştirmek için görevlendirilmiş olan ikame taşıyıcı kavramı mevcuttur. Karayoluyla yapılan taşımaları düzenleyen konvansiyon CMR'de ise fiili taşıyan kavramı yer almamaktadır. Bütün bu tanımları temel alarak, fiili taşımayı, gönderen kişi veya yolcu ile taşıma sözleşmesini akdetmiş olan taşıyıcının, taşımanın bir bölümü veya bütünü için taşıma işinin gerçekleştirilmesini aralarında anlaşarak veya başka bir sebepten dolayı devrettiği, asıl taşıma anlaşmasına taraf olmayan üçüncü kişi sıfatındaki taşıyıcı şeklinde tanımlayabiliriz.[305]

6102 sayılı TTK md. 850'de taşıyıcı, md. 1248, f. 1'de taşıyan tanımlanmıştır. Bunlara bakıldığında 6102 sayılı TTK bakımından bir taşımada, taşıyan ve taşıyıcının mevcut olabilmesi için ortada bir taşıma sözleşmesinin olması gerektiği yasa bakımından zorunluluk şeklinde kabul gördüğü sonucu açıktır.[306] Taşıyana ilişkin kanunda belirtilmiş olan tanıma bir göz attığımızda, doktrinde 'akdi taşıyan' (contracting carrier) şeklinde tanımlanmış olan taşıma tarafının gösterildiği belirtilmektedir. Gerçekten de akdi taşıyan, bir gönderen ile taşıma anlaşmasını doğrudan doğruya kendisi akdeden ya da kendisi adına akdedilmiş olan kişidir.[307] Taşıma anlaşmasına taraf olan taşıyan, taahhüdü altında bulunmakta olan taşıma işini

[303] Yazıcıoğlu, **a.g.e**, s. 44-45.
[304] Yazıcıoğlu, **a.g.e**, s. 46.
[305] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 6.
[306] Nil Kula Değirmenci, Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı, **İÜHFM**, C. LLXXIII, S. 1, s. 393.
[307] Yazıcıoğlu, **a.g.m**, s. 38.

esasen başkalarına devredebilme imkânı vardır. Taşıyan ile sözleşme akdederek taşımayı ifa etmeyi üzerine alan ve fiil olarak bu taşıma işlemini ifa eden şahıslara fiili taşıyan denmektedir.[308]

6102 sayılı TTK'nın tanımı bulunmasa da, md. 888'in gerekçesinde yer aldığı üzere taşıma işlemi, bir taşıyıcı olmasına karşın, bir bölümü veya bütünü üçüncü bir şahıs tarafından yapılırsa bahsi geçen şahıs fiili taşıyıcıdır.[309]

3.7 Fiili Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Fiili taşıyıcının taşımayı gerçekleştirirken taşıdığı eşyada zarara sebebiyet vermesi durumunda bundan meydana gelen sorumluluğun hukuki niteliğinin ne olması gerektiği hususunda farklı düşünceler ileri sürülmüştür. Bir görüş fiili taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğini akdi taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğiyle ilişkilendirmektedir. Buna göre, fiili taşıyıcının sorumluluğu akdi taşıyıcının sorumluluğuna bağlıdır ve akdi taşıyıcının sorumluluğu ne şekilde belirleniyorsa o şekildedir. Yani, asıl taşıyıcının sorumluluğu kusur sorumluluğuysa, fiili taşıyıcının sorumluluğu da kusur sorumluluğudur. Aynı şekilde asıl taşıyıcının sorumluluğu sebep sorumluluğuysa, fiili taşıyıcının sorumluluğu da sebep sorumluluğudur. İleri sürülen bir diğer görüş ise, fiili taşıyıcının sorumluluğunun haksız fiil olduğu yönündedir. Bu iki görüş haricinde bir diğer baskın olan görüş ise, taşıyıcının sorumluluğunun akit benzeri bir sorumluluk türü olduğudur. Fiili taşıyıcının sorumluluğu asıl taşıyıcının sorumluluğuna bağlı bir şekilde olmasının yanında, taşıma anlaşmalarına bağlı olmayan, kanun veya milletlerarası konvansiyon hükümlerine bağlı bir şekilde ortaya çıkan sözleşmeye yabancı bir üçüncü şahısın sorumluluğu niteliğindedir. Bu sebeptendir ki fiili taşıyanın sorumluluğu haksız fiil sorumluluğu olarak nitelendirilmesi uygun değildir. Esas olarak fiili taşıyıcının sorumluluğu taşımada, eşyayı koruma borcunun akdi taşıyıcı tarafından yüklenilmesinden meydana çıkmaktadır. Fakat fiili taşıyıcının sorumluluğu için sadece eşyayı koruma borcunun yüklenilmesi yeterli olmamaktadır. Buna ek olarak,

---

[308] Ahmet Kırman, **Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara 1990, s. 34. Başka tanımlar için bkz. Arkan, Batider 1979..., **a.g.m**, s. 103.; Çağa, T., **Deniz Ticareti Hukuku, C. II Navulun Sözleşmesi**, İstanbul, 1985, s. 10-12., Ülgen, Hava Taşıma…, **a.g.e**, s. 63.

[309] Değirmenci, **a.g.m**, s. 394.

zararın fiili taşıyıcının taşıma işlemini gerçekleştirdiği anda meydana gelmesi gerekmektedir. Bu açıdan bakıldığında da taşıma anlaşmasına bağlı bir sorumluluk türü değildir. Fiil taşıyıcının sorumluluğu konvansiyon ya da kanun hükümlerinden ve kanundan doğar. Bunun yanında, fiili taşıyıcının sorumluluğunun asıl taşıyıcının edimi eşyayı koruma borcundan meydana gelmesi ve asıl taşıyıcının sorumluluğu ile ilişkili olması sui generis özelliğinde ve sözleşme benzeri sorumluluk çeşidi olduğunu kanıtlar niteliktedir.[310]

3.8 Fiili Taşıyıcının Taşıyan Karşısındaki Hukuki Konumu

Hamburg Kuralları md. 1'de tanımlanmış olan hukuki statü için fiili taşıyan terimi kullanılmıştır. Bundan da anlaşılan o ki, fiili taşıyıcı, taşıyan nasıl taşıma anlaşmasında taşıma taahhüdünde bulunan taraf ise o da öyledir. Fakat bu anlaşmanın diğer tarafı asıl yük sahibi değildir.[311] Bu durumda fiili taşıyıcının, akdi bağlantısı olduğu asıl taşıyan karşısındaki hukuki durumunun tespitini yapılması gerekir.[312]

Fiili taşıyan, taşıyanın gönderen ile yaptığı taşıma anlaşmasının sonucu olarak meydana gelen taşıma borcunun giderilmesinde yararlandığı yardımcı kişisidir.[313] Gerçekten de, "taşıyanın adamları" teriminden kapsamı daha geniş olan "yardımcı kişi" teriminin meydana gelmesi için borçlu ile yardımcı şahıs arasında bir ast-üst ilişkisine gerek yoktur. Bununla birlikte bu ilişkinin sürekliliğinin olup olmaması veya bir ivaz karşılığı olup olmaması da önem arz etmemektedir.[314]

Asıl olarak yardımcı kişi, bir borcun ifasının ya da bir borç ilişkisinden meydana gelen hakkın kullanımının iş sahibi eliyle kendisine verildiği kişi olduğu için, yardımcı kişiler, "ifa yardımcıları" ve "kullanma yardımcıları" şeklinde iki alt sınıfa bölünebilmektedirler.[315] İfa yardımcısı, iş sahibi kimsenin bilgisi ve iradesi içerisinde, ona ait bir sorumluluğu belirten veya eylemlerine katılan şahsı belirten terimdir. Bunun yanında, kullanma yardımcısı, borç ilişkisinden meydana gelen

[310] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 8-9.
[311] Yazıcıoğlu, **a.g.e**, s. 45.
[312] Değirmenci, **a.g.m**, s. 399.
[313] Bülent Sözer, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler, **BATIDER 1987**, C. XIV, S. 2, s. 123.
[314] Sözer, Taşıma Sözleşmesi…, **a.g.m**, s. 113.
[315] Haluk Tandoğan, **Türk Mesuliyet Hukuku**, Vedat, Ankara, 1961, s. 436

hakkın ifa edilmesi kendisine bırakılmış olan kişidir.[316] Bu sınıflandırmaya bakıldığında da bir yardımcı kişi olan fiili taşıyıcının, taşıma yükümlülüğü kendisine bırakılmış olan bir ifa yardımcısı olduğu belirtilmektedir.[317]

3.9 Fiili Taşıyıcılar

Daha öncede belirttiğimiz gibi, fiili taşıyıcı, gönderen kişi ile taşıma anlaşmasını akdeden asıl taşıyıcının, taşıma işinin ifasının bir bölümünü veya bütününü devrettiği, asıl taşıma sözleşmesi ile bir bağı bulunmayan üçüncü şahıs sıfatı olan taşıyıcıdır. Fiili taşıyıcılar, eşyanın taşınması kendisine bırakılanlar ve müteakip taşıyıcılar şeklinde sınıflandırılabilirler.[318]

3.9.1 Eşyanın Taşınması Kendisine Bırakılanlar

Eşyanın taşınması işinin ifasının bir bölümü veya bütünü kendisine bırakılan şahıslar, eşyanın taşınması işinin bir sözleşmeyle kendisine bırakılmış olan alt taşıyıcılardır. TBK md. 83'te de belirtildiği şekilde, taşıyıcı kendi adına yüklendiği taşıma işinin ifasını kendi başına gerçekleştirmeyip, kendi namına veya hesabına gerçekleştireceği diğer taşıma anlaşmaları ile alt taşıyıcılara devretme hakkı mevcuttur. Taşıyıcı bu anlaşmalar vasıtasıyla devrettiği taşıma işinin sorumluluğundan kaçamaz ve gönderene karşı taşımanın tamamından sorumluluğu devam eder. Bu konu, 6102 sayılı TTK md. 888, f. 3'te asıl taşıyıcı ve fiili taşıyıcının gerçekleştirilen taşımadan ortak olarak sorumlu olduğu belirtilmiştir.[319]

6102 sayılı TTK uyarınca, bu sorumluluğun alt taşıyıcı denilen fiili taşıyıcılar üzerinde uygulanması için, akdi taşıyıcının, bir başka deyişle asıl taşıyıcının, eşyayı gönderilene kadar taşınma işini yüklenmiş olması, sonra da herhangi bir alt taşıyıcı ile taşıma anlaşması akdederek taşıma işini alt taşıyıcılara devretmiş olması gerekmektedir.[320] O zaman, kooperatif olarak kurulmuş bir taşıma işletmesinin

[316] Yeşilova, **a.g.e**, s. 42.
[317] Değirmenci, **a.g.m**, s. 399.
[318] Burak Adıgüzel, **Karayolula Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Adalet, Ankara, 2012, s. 134.
[319] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 134-135.
[320] Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 104.

akdettiği taşıma anlaşmasına göre sorumluluğunu aldığı bir taşıma işini üyelerinden biri olan bir kamyon sahibine bırakırsa, kendisi akdi (asıl) taşıyıcı, kamyonun sahibi ise, 6102 sayılı TTK md. 888 uyarınca bir alt taşıyıcı sıfatına haiz fiili taşıyıcı olarak görülecektir.[321] Buna ek olarak, gönderen şahısla akdedilen taşıma anlaşması uyarınca, kişiye yolun sadece belli bir bölümü için taşıması ve sonraki safha için taşıma işini ifa edecek başka şahısları bularak, o şahıslara bu taşımayı devretmesi yönünde görev yüklenmesi durumunda taşıyıcı, vekil ya da 6102 sayılı TTK md. 917'ye göre komisyoncu olarak sayılacaktır. Bu durumda 6102 sayılı TTK md. 888 uyarınca, bu şahıslar fiili taşıyıcı olarak kabul görülmezler ve buradaki hükme göre sorumlu tutulmazlar.[322]

Öte yandan, 6102 sayılı TTK md. 879 (b)'de öngörülmüş olan taşıma işleminin yerine getirilmesi için yararlanılan kişiler terimi geniş bir şekilde yorumlanırsa, taşıma işleminin bir bölümü ya da bütünü kendisine bırakılan alt taşıyıcıları da kapsadığını belirtmiştik.[323] Bu durumda fiili taşıyıcı sıfatıyla alt taşıcının olması durumunda, 6102 sayılı TTK md. 879 ile md. 888 bakımından hak sahibinin talep hakkı söz konusu olacak mıdır? Fikrimizce, böyle bir durum söz konusu olduğunda hak sahibi talep hakkı açısından hangi hükümlere dayanacağı fiili taşıyıcının taşıma esnasındaki davranışları temel alınır ve buna göre belirlenir. Fiili taşıyıcı sıfatı olan alt taşıyıcının 6102 sayılı TTK md. 868 uyarınca akdi taşıyıcı eliyle kendisine verilmiş olan emir veya talimatları uygulaması durumunda alt taşıyıcı bakımından TTK md. 879 (a) temel alınır ve talep hakkına sahip olan kişinin sadece akdi taşıyıcıya karşı talepte bulunabileceği kabul edilir. Fakat bu şekilde bir durum yoksa ve alt taşıyıcı fiili taşıyıcı olarak akdi taşıyıcı ile arasında akdettiği anlaşmada geniş bir hareket özgürlüğü mevcut ise 6102 sayılı TTK md. 888'e göre akdi taşıyıcıyla beraber fiili taşıyıcıya karşı da müteselsilen talepte bulunulabilir.[324]

[321] Ömer Teoman, **Yaşayan Ticaret Hukuku, Hukuki Mütalaalar**, C. 1, Kitap 4, 1982-1983, İstanbul 1995, s. 133.
[322] Yeşilova, **a.g.e**, s. 139-140.
[323] Arkan, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 97.
[324] Adıgüzel, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 136.

3.9.2 Müteakip Taşıyıcılar

CMR md. 34'te sadece bir taşıma anlaşması mevcut olduğu ve birden çok taşıyıcının varlığının gönderen tarafından bilindiği ve anlaşmada bunu öngördüğüne dayanılarak müteakip taşıyıcıların taşıyıcı yardımcıları başlığı altında yer alamayacağı ileri sürülmüştür.[325] Bu konu multimodal taşımalar bakımından bahsi geçebilir fakat CMR ile multimodal taşımalar aynı değildir. Karayolunda gerçekleştirilen müteakip taşımada asıl taşıyıcı ile gönderen arasında tek bir taşıma anlaşması akdedilmesiyle beraber, gönderenle taşıma anlaşmasını akdeden taşıyıcı bakımından sonraki taşıyıcılar ilk taşıyıcının faydalandığı şahıslar kapsamındadırlar. Taşıma anlaşmasına göre taşınmakta olan eşyanın zıya veya hasarından sorumlu olan akdi taşıyıcı, müteakip taşıyıcının eylem ve ihmallerinden de sorumludur.[326]

6102 sayılı TTK md. 888'de düzenlenmiş olan fiili taşıyıcı teriminin içerisine taşıyıcının yerine geçen alt taşıyıcıların girmesinin yanında bu alt taşıyıcılar haricinde, ilk taşıyıcıdan sonraki ve taşınacak olan eşya ile taşıma senedini teslim alan taşıyıcılar da dâhildir. Fakat CMR md. 34'te olduğu gibi, taşıma senedini teslim alarak taşıma anlaşmasından meydana gelen tüm borçlardan sorumluluğu olan kişiler şeklinde bir ayrım hükümde mevcut değildir. Yani 6102 sayılı TTK md. 888 hükmü açısından düzenlenmiş bir taşıma senedi olsa da olmasa da, fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcıdan taşınan eşyaları devralıp eşyayı taşıyan akdi taşıyıcı dışındaki tüm taşıyıcılar bu andan itibaren fiili taşıyıcı şeklinde kabul edilir.[327]

Kural, bu açıdan gerekçede temel alındığı belirtilmiş olan CMR md. 34 vd. hükümlerinden farklıdır. Çünkü CMR'de taşıyıcının yerini alan müteakip taşıyıcılar taşımanın bütünü veya bir bölümü için CMR taşıma senedini eşyalar ile birlikte tesellüm etmekle yükümlüdürler. Buna karşılık 6102 sayılı TTK md. 888, müteakip taşımanın mevcut olması durumunda bile bu şekilde bir koşul aramamıştır. Fakat bu koşulun aranmaması, fikrimizce TTK md. 888'de müteakip taşıyıcıların yer bulmadığı demek değildir. Taşıma senedini tesellüm ederek tek taşıma anlaşmasını kabul etmiş olan müteakip taşıyıcıların bulunması durumunda, bu hüküm geçerlidir. Çünkü havayolu taşımacılığını düzenleyen Varşova Konvansiyonu md. 30 gibi

[325] Özdemir, **a.g.e**, s. 196.
[326] Yeşilova, **a.g.e**, s. 123.
[327] Adıgüzel, Taşıyıcının Sorumluluğu…, **a.g.e**, s. 137.

modern taşıma hukuku kurallarında mevcut olan sorumluluk modeli, aynı yönde 6102 sayılı TTK'da da vücut bulmuştur.[328]

Durum böyleyken, buradaki hüküm bir başına akdi taşıyıcının müteakip taşıyıcının eylem ve ihmallerinden meydana gelen sorumluluğunu düzenlememektedir. Müteakip taşıyıcının eşyayı devralması sorumluluğu da beraberinde getirir. Devralan müteakip taşıyıcının sorumluluğu, devreden akdi taşıyıcı ile beraber ele alınır. Müteakip taşıyıcıların, eşya üzerinde hak sahibi olan kişilere karşı sorumlulukları 6102 sayılı TTK md. 888'de belirtilmiş, hak sahibi olan gönderen şahıs bunların eylem ve ihmallerinden meydana çıkan zararlardan ötürü müteakip taşıyıcıya da direkt olarak başvurabilmesine izin verilmiştir.[329] Ancak bir görüşte, bu sistemde bir eksiklik mevcut olduğu vurgulanmıştır. Özellikle, müteakip taşıyıcının eşyaya bağlı olan sorumluluğu sadece eşya ve taşıma senedini teslim almasıyla ortaya çıkabildiğinden, daha önce oluşan zararlardan dolayı müteakip taşıyıcıya başvurulamaması, önceki taşıyıcıya ise, ister müteakip taşıyıcı olsun ister akdi taşıyıcı olsun, böyle bir olayda tazminat talebi bakımından ispat sıkıntısı olmaktadır. Buna ek olarak, müteakip taşımada, müteakip taşıyıcı bütün taşıma anlaşmasındaki zararlardan sorumlu olur fakat 6102 sayılı TTK md. 888'deki fiili taşıyıcının yalnız kendi taşıması esnasındaki zararlardan sorumluluğu, buna karşılık, CMR md. 34'te olduğu gibi bütün taşıma anlaşmasındaki oluşan zararlardan sorumlu olmaması mevzubahistir.[330] Durum böyleyken, 6102 sayılı TTK md. 888'de mevcut olan fiili taşıyıcı terimine, taşıma işini akdi taşıyıcıdan devralan ve bütün taşıma anlaşması sürece taşıma senedini tesellüm etmeksizin birbirlerinin ardılları olan tüm müteakip taşıyıcılar da bunun içerisine girer.[331]

CMR bakımından, taşıyıcının müteakip taşıyıcıların eylemlerinden dolayı sorumluluğu ile ilişkili olarak, 34. ve 40. Maddeler arasında nizamlama vardır. Fakat daha önce de belirttiğimiz gibi, bu nizamlama da CMR'nin özel bir durumu söz konusudur. Buna göre, taşıyıcının yüklendiği taşıma işinin yolculuğunun bütünü için bir CMR taşıma senedine bağlı bir taşımayı, bu taşıma senedi ile beraber devredilmesi durumunda, sonraki taşıyıcı, daha önce var olan akdi taşıyıcı ile

[328] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 137.
[329] Arkan, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 105.
[330] Oğuz Yılmaz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2008, s. 41.
[331] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 138.

gönderen şahıs arasındaki anlaşmaya müdahil olur ve taşımanın tamamından sorumlu hale gelir (md. 34). Dolayısıyla, buna benzer bir olayın söz konusu olmadığı durumlarda, yani, müteakip taşıyıcılara taşıma senedi olmadan ya da taşıma için taşıma senedinin düzenlenmediği hallerdeki devirlerde, CMR md. 3'ün uygulanması mevzu bahis olacaktır. Bunlara ek olarak, doktrindeki çokça desteklenen görüş, 34. madde ister uygulansın, ister uygulanmasın, md. 3 ile ortaya konulmuş olan sorumluluk konusundaki nizamlamanın her olayda akdi taşıyıcılar bakımından geçerliliği yönündedir. Zira md. 3'teki taşımanın yerine getirilmesinde kullanılacak olan kişiler yani takip eden taşıyıcıları da ihtiva etmektedir.[332]

3.10 Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu

6102 sayılı TTK'nın eşya taşımaya ilişkin hükümleri Alman Ticaret Kanunu'nun (HGB) eşya taşıma ile ilgili hükümlerinden alınmıştır. HGB bu düzenlemeleri CMR hükümlerini esas alarak yapmıştır. Buna ek olarak, CMR'de yer almamış olan fiili taşıyıcı kavramı, HGB § 437 kaynak alınarak TTK md. 888'de belirtilmiştir. HGB'nin gerekçesinde, Alman Hukuku'ndaki bazı eşya taşımaya ilişkin düzenlemeleri de göz önüne alınarak fiili taşıyıcının sorumluluğuyla ilgili olarak milletlerarası konvansiyonlardan faydalanıldığından söz edilmektedir. Dolayısıyla, fiili taşıyıcı sorumluluğunun düzenlemelerinin milletlerarası konvansiyonlardaki hükümler ve düzenlemeler göz önüne alınarak eşya taşımacılığına ilişkin modern ve güncel bir sorumluluk düzenlemesi olarak önümüze konulduğunu söyleyebiliriz.[333]

Fiili taşıyıcı, taşıma anlaşmalarını akdetmiş tarafları olan gönderenden ve taşıyıcıdan, taşıma işinin bir bölümünü ya da bütününü devralır. Fiili taşımayı gerçekleştirecek olan taşıyıcı, esas taşıma anlaşmasında yüklendiği taşımadan ötürü eşyayı koruma borcu yoktur. Buna ek olarak, fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcının taşıma anlaşmasında sorumluluğunu üstlendiği eşyayı taşıma işlemine ve koruma borcuna yardım eder.[334] Bu açıdan fiili taşıyan, taşıma anlaşmasına taraf değildir. Taşıma işlemini asıl taşıyıcı veya başka bir fiili taşıyıcıdan devralır ve bundan dolayı

[332] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 138-139.
[333] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 9-10.
[334] Özdemir, **a.g.e**, s.193.

sorumludur. Yani fiili taşıyıcının sorumluluğu asıl anlaşmaya doğrudan bağlı olan bir sorumluluk türü değildir.[335] Aslında fiili taşıyıcının sorumluluğu, taşımada asıl taşıyıcının eşyayı korumayı taahhüt etmesi ile ortaya çıkmaktadır. Fakat fiili taşıyanın sorumluluğu için, yalnızca eşyayı koruma borcunu yüklenmesi yeterli değildir. Bununla birlikte, zararın fiili taşıyıcının taşıma işlemini gerçekleştirdiği sırasında meydana gelmesi gerekmektedir.[336]

Taşıma anlaşmasıyla taşıma işini yüklenen akdi taşıyıcı, taşımayı fiilen gerçekleştirebilir. Öte yandan başka birisine yaptırtması da mümkündür. Dolayısıyla, taşıyıcı sıfat ile zincirleme sorumluluğu devam eder. Zaten CMR Konvansiyonu md. 34'te *"Tek bir mukaveleyle düzenlenen taşıma, karayolu taşıyıcıları tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşıyıcı ile onu takip eden taşıyıcılar, malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya katılmış olurlar."* diye belirtilmiştir. Madde görüldüğü gibi, eşyayı ve taşıma senedini kabul eden taşıyıcı taşımanın tüm bölümlerinden sorumluluğu bulunmaktadır. Halbuki 6762 sayılı TTK md. 796'da birden fazla taşıyıcının borçları düzenlenmiştir. Bu maddede, *"Birinci taşıyıcıdan sonra gelen taşıyıcılar, taşınacak eşyayı ve taşıma senedini tesellüm ettikten sonra doğacak bütün borçlarda önceki taşıyıcının yerine geçerler."* diye belirtilmektedir. Buna göre, müteakip taşıyıcının meydana gelebilecek borçlardan dolayı sorumluluğu yalnızca taşıma senedini ve eşyayı tesellüm etmesiyle doğar. Yani müteakip taşıyıcının sorumlu olduğu taşıma bölümü, taşıma senedi ve eşyayı tesellüm ettikten sonra meydana gelebilecek zararlarla ilgilidir. CMR Konvansiyonu'nda 34. maddeye göre ise, müteakip taşıyıcı, kendisinden evvelki ve sonraki taşımanın tüm bölümlerinden müteselsil olarak sorumludur.[337] Bununla beraber, 6102 sayılı TTK md. 888, f. 3 uyarınca, akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcının sorumlulukları gerçekleştirilen taşıma işlerinde müteselsildir. Bu sorumluluk bakımından kanuni bir borca katılma mevzubahistir. Bu sorumluluk kanuni bir sorumluluktur. Dolayısıyla talep sahibi, zamanaşımını geçirmedikçe ya da bir şekilde kanuni hakkını talep imkânını kaybetmedikçe müteselsil sorumluluk nedeniyle asıl taşıyıcı ve fiili taşıyıcıdan zarar birlikte talep edebilir. Ancak kanuni bir katılma mevzubahis olduğundan, akdi taşıyıcının

[335] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı..., **a.g.m**, s. 6.
[336] **a.g.m**, s. 9.
[337] Erdem, **a.g.e**, s. 356-357.

sorumluluğu ile fiili taşıyıcının sorumlulukları birbirlerinin yerine konulamaz, bir tanesi diğerinin karşılığı şeklinde kabul edilemez.[338]

Fiili taşıyıcının sorumluluğu, TTK md. 875'te hükmedildiği gibi, eşyayı teslim almasıyla başlar ve gönderilenin ya da başka bir taşıyıcının tesellüm etmesiyle beraber sona erer. Bu sorumluluk, kanundan doğan bir sorumluluk çeşididir. Bununla beraber, fiili taşımanın ifa edilebilmesi için, HK'daki gibi akdi taşıyıcı tarafından eşyaların devredilmesi, yetkilendirilmesi ya da bir anlaşma akdedilmesine ihtiyaç olmamaktadır. Bununla birlikte, fiili taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi bakımından, asıl taşıyıcı ile gönderen şahıs arasında bir taşıma anlaşması akdedilmesi ya da 6102 sayılı TTK md. 917 uyarınca bir taşıma işleri komisyonculuğu anlaşmasının akdedilmesi, zıya, hasar veya gecikme şeklindeki zararın fiili taşıyıcının taşıma işinin kendi gerçekleştirdiği sırada bizzat ya da md. 879'da bahsedilmiş olan yardımcılarının eylem ya da davranışları sebebiyle vuku bulmuş olması gerekmektedir. Fiili taşıyıcının sorumluluğu sadece kendi taşıma işini ifa ettiği esna ile sınırlandırılmış olup, taşımanın tümündeki vuku bulan zararlardan dolayı sorumlu tutulamaz.[339]

Fiili taşıyıcının sorumluluğu nedeniyle, kendi adamları ya da taşıma işlemi esnasında faydalandığı şahıslara karşı tazminat talebinin sahibinin davayı açma hakkı TTK md. 888, f. 4 uyarınca mevcuttur. Fakat bu kişilere karşı talep durumunda, TTK md. 887 uygulanır. Buna göre fiili taşıyıcıya yardım eden şahıslar da sorumluluktan kurtulma ile ilgili nedenlere (TTK md. 875, f. 2 ve md. 876) ya da özel nedenlere (TTK md. 878) dayanarak sebep gösterebilirler. Zarar, bu şahısların kasıtlı ya da basiretsizliklerinden ötürü bir davranış ya da fiillerinden meydana geldiyse sorumluluğun sınırlandırılması ya da sorumluluktan kurtulabilme ile ilgili hükümlerin ileri sürülemeyeceği yine ifade edilmiştir.[340]

Akdi taşıyıcının gönderen ya da gönderilen ile sorumluluğun kapsamının büyütülmesi amacıyla akdettiği anlaşmaların fiili taşıyıcıya karşı işleyebilmesi için bunların yazılı şekilde kabul edilmesi koşuluna bağlıdır. Fakat sözleşmenin nisbiliği prensibi sebebiyle taşıyıcının, gönderen ya da gönderilen ile akdetmiş oldukları sorumluluğun kapsamını büyüten sözleşmeler fiili taşıyıcıya, bunları yazılı olarak

[338] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 10
[339] **A.g.m**.
[340] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 11.

kabul ettiği hâl haricinde, ileri sürülemez. Öte yandan fiili taşıyıcı, taşıma anlaşması kaynaklı asıl taşıyıcıya ait tüm def'ileri ileri sürme hakkına sahiptir.[341] Fiili taşıyıcının sorumluluğu da, TTK md. 882 hükme bağlandığı gibi, asıl taşıyıcının gönderdiği eşyanın brüt ağırlığının kg. başına 8.33 özel çekme hakkı (ÖÇH) ile limitlendirilmiştir. Dolayısıyla, fiili taşıyıcının yazılı şekilde kabulü olmadan bunun taşıyıcı ile gönderen veya gönderilenle fiili taşıyıcının sorumluluğunu genişletecek şekilde karar kılınması, fiili taşıyıcının sorumlu olduğu ÖÇH limiti yani brüt ağırlığın kg. başına 8.33 öçh olduğunu değiştirmez. Başka bir deyişle, bunun kapsamının genişletilmiş olduğu akdedilmiş olan anlaşmaya dayanılarak fiili taşıyıcıya karşı ileri sürülemez.[342]

6762 sayılı TTK md. 796 hükmü yürürlükten kaldırılmış, yerine 6102 sayılı TTK md. 888 hükmü konulmuştur. Hükmün kaynağının HGB'nin 437'nci paragrafı olduğu gerekçede belirtilmiştir. Anılan madde uyarınca, taşımanın bir bölümü ya da bütünü üçüncü şahıs olan bir fiili taşıyıcı eliyle gerçekleştirilse, bu şahıs eşyanın zıya, hasar ve gecikmesi sebebiyle kendisi tarafından gerçekleştirilen taşıma işlemi esnasında meydana gelen zararlardan akdi taşıyıcı gibi sorumludur. Bahsedilen hükümdeki fiili taşıyıcıdan kasıt, akdi taşıyıcıdan sonraki diğer taşıyıcılar olup bunlar, müteakip taşıyıcı, ara taşıyıcı ve alt taşıyıcıdır.[343] Fiili taşıyıcının buradaki sorumluluğu TTK md. 875'te belirtilmiş olan zıya, hasar ve gecikme sorumluluğudur. Zararın, taşıma sözleşmesinin yerine getirilmemiş olması durumunda, taşıma senedinde bulunan bir kayda aykırılıkla ya da verilmiş olan bir emrin gerçekleştirilmesi esnasında vuku bulmuş olması gerekmez.[344]

Taşımanın bir bölümünün veya bütününün, bir taşıyıcının mevcut olmasına rağmen söz konusu üçüncü bir şahıs tarafından yapılmış ise, bahsi geçen kişi fiili taşıyıcıdır. Müteakip taşıyıcı ve ara taşıyıcının sorumluluğu, 6762 sayılı TTK md. 796 hükmüyle kıyaslandığında daha sınırlıdır ve sadece kendisi eliyle gerçekleştirilen taşıma esnasında meydana gelen zararlardan sorumludur. Fakat akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı bundan zincirleme şeklinde, yani müteselsil olarak

[341] Erdem, **a.g.e**, s. 357.
[342] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 11.
[343] Erdem, **a.g.e**. s. 357.
[344] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 10.

sorumludurlar. Fiili taşıyıcının sorumluluğu sadece taşıma işinin ifa ettiği bölümden olup, bundan dolayı direk olarak gelecek taleplerle muhatap alınabilir.[345]

TTK md. 888/2 uyarınca, fiili taşıyıcı, taşıma anlaşmasından doğan tüm def'ileri ileri sürebilir. Buna ek olarak, fiili taşıyıcıların taşıma işlemini kendileri gerçekleştirdikleri sırada eşyanın zarar uğramadığını ve bunu kanıtlamasının yolu açıktır. Fiili taşıyıcıya burada verilmiş olan savunma yolları, kendi savunmalarıyla beraber ona sağlanmış fazladan bir savunma özelliğindedir. Asıl taşıyıcının ileri sürebildiği savunmaları fiili taşıyıcı da pekâlâ ileri sürebilir. Fakat sadece kendi açısından lehine sonuç doğurur.[346]

TTK md. 888, f. 5'te taşıma senedinin ya da diğer evrakın fiili taşıyıcının sorumluluğu bakımından ispat gücünden bahsedilmiştir. Esasen, bu hükümdeki sorumluluk ve sorumluluktan kurtulma genel ispat kurallarına tabidir. Fakat fiili taşıyıcının taşıma senedini ya da diğer bir belgeyi kaynak göstererek tesellüm ettiği eşyanın ne durumda olduğunu kanıtlayamaması durumunda ya da bunun tespitini yaptırtamaması durumunda, md. 858, f. 2'ye göre eşyanın ve ambalajının fiili taşıyıcı eliyle tesellüm edildiği esnada dış görünüşü açısından iyi bir durumda olduğuna ve paket sayılarının, numara ve işaretlerinin, taşıma senedinde mevcut olan kayıtlara uygun olduğuna karine oluşturacaktır ve bu karine durumunun aksinin kanıtlanması ya da ispat yükü fiili taşıyıcı üzerindedir.[347]

Son olarak da, fiili taşıyıcı terimi ile müteakip taşıyıcı (successive carrier) ve ardarda (direkt, doğrudan) taşıyıcı (through transport carrier) kavramlarının da birbirleriyle karıştırılmaması gerekmektedir. Ardarda taşıma çoğunlukla aynı taşıyıcı tarafından gerçekleştirilirken, taşımanın aynı tür araçlarla biriden fazla taşıyan eliyle eşyayı birbirine aktarma yaparak öngörülmüş bir taşımadan bahsediliyorsa müteakip taşıma mevcuttur. Müteakip taşıyıcılar eşyayı tesellüm ederek sadece taşıma taahhüdünün yerine getirilmesi işlerine katılmış değil, buna ek olarak taşıma senedini de tesellüm ederek gönderen şahsa karşı akdi taşıyıcının yerine geçerek sorumluluğu yüklenmektedirler.[348] Sonuç olarak, her müteakip taşıyıcı aynı anda bir fiili taşıyıcı iken, her fiili taşıyıcının bir müteakip taşıma içerisinde olmak gibi bir zorunluluğu

[345] Erdem, **a.g.e**, s. 357.
[346] Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı…, **a.g.m**, s. 11.
[347] **A.g.m**.
[348] Sözer, Taşım Sözleşmesi, **a.g.m**, s. 119.

yoktur. Müteakip taşımalarda, alt taşıyıcılar, akdi taşıyıcı tarafından yetkilendirilir ve müteakip taşıyıcıların hepsi ile gönderen ve gönderilen arasında bir bağlantı kurulmaktadır.[349]

3.11 Taşıyıcı Yardımcıları ve Fiili Taşıyıcıların Sorumluluğunun Türk Borçlar Kanunu'ndaki Sorumlulukla Karşılaştırılması

Borçlar Hukuku'nda TBK md. 66 ile beraber yardımcı şahısların sorumlulukları ile ilişkili temel kuralları düzenleyen TBK md. 116, "Yardımcı Kişilerin Sorumluluğu" başlığıyla, aynı şekilde 6102 sayılı TTK md. 879'da bahsedilen iki çeşit yardımcı kişi ele almıştır. TBK md. 66'da çalıştırılan şahıs ve TBK md. 116'da beraber yaşadığı şahıslar veya beraberinde çalışan şahıslar gibi yardımcılar şeklinde belirlenmiş bu şahısların, işlerini yaparken ya da akde ters bir eylem yaparak karşı tarafa zarar vermiş olmalar gerekmesiyle beraber, bu şahısların kusurlu olmasalar da borçlu kişinin sorumluluğunun olacağı belirtilmiştir.[350] 6102 saylı TTK'da da taşıyıcı kişi için, yardımcıların eylemlerinden meydana gelen sorumlulukta taşıyıcının kendisinin, 6102 sayılı TTK md. 875'te düzenlenmiş şekilde sorumluğunun olacağı kuralındakine benzer olarak, yardımcı şahısların davranışlarına bağlı olarak onların kusurları mevzubahis olmasa dahi sorumluluğu söz konusu olur.[351]

6098 sayılı TBK md. 66'daki sorumluluk, 818 sayılı BK'ya benzer şekilde olağan sebep sorumluluğu olarak, objektif özen yükümlüğünün gerçekleştirilmesine dayanmaktadır. Bundan dolayı, BK md. 66'daki sorumluluktan özen yükümlülüğün ifa edildiği ya da özen yükümlülüğü ifa edilse de, zararın meydana gelebileceği kanıtlanarak sorumluluktan kaçabilmek mümkündür.[352] Yargıtay da, 27.03.1957 tarihli İçtihadı Birleştirme Kararında bu sorumluluk çeşidini, tehlike sorumluluğu şeklinde vasıflandırmış, kusursuz sorumluluk hükümleri arasına koymuş, tehlike esasına dayanarak mesuliyet çeşidi şeklinde kabul etmiştir. Bundan dolayı, TBK md.

[349] Yeşilova, **a.g.e**, s. 122.
[350] Tandoğan, Mesuliyet…, **a.g.e**, s. 441-442.
[351] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 148.
[352] Haluk Tandoğan, Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu, **BATIDER**, C.X, S.3, İstanbul, 1979, s. 292.

66 hükmünü TBK md. 116'dan esasen farklı şekilde, içtimai tehlikeden dolayı kabul edilmiş hükümler arasında saymak, sosyal ihtiyaçlarla da uyuşur.[353]

TBK md. 116 uygulandığında, iş bölümü kurallarına bakılmaksızın yardımcının borca muhalif eylemi iş sahibinin sorumluluğunu gerektirmektedir. Bu durum, 6102 sayılı TTK md. 879'da taşıyıcının kendi adamları ve taşımanın gerçekleştirilmesi amacıyla faydalandığı şahıslar bakımından tesahup edilmiştir. Fakat 6102 sayılı TTK md. 879'da mevcut olan taşımanın gerçekleştirilmesi amacıyla faydalanılan şahıslar taşıma işi ile doğrudan görevi almaları gerekmektedir. TBK md. 116'ya göre, bir zararın kesin olarak karşı tarafa yapılmış olması gerekmektedir. Taşıma anlaşmaları bakımından da zarar meydana gelmedikçe, 6102 sayılı TTK md. 879 uygulanamaz. TBK md. 116'da, yardımcıların kusuru mevcut olmasa da, borçlunun sorumluluğunun olacağı kaidesini koyarak, yalnızca yardımcı kişilerin eylem tarzında kendisi olsaydı bunun kendi açısından kusur oluşturmayacağını kanıtlarsa, sorumluluğuna gidilmemesi imkânı tanınmıştır. Bu bakımdan, 116. madde kusurun ne borçlu kişinin ne de yardımcı kişinin gerçek kusuru olmadığını, ancak borçlunun farazi şekilde bir kusurunun olduğunu belirtmek istemiştir.[354]

6102 sayılı TTK md. 879 ise, sorumluluğun meydana gelebilmesi için yardımcıların kusurunu dikkate almaz. Fikrimizce, burada taşıyıcı açısından yardımcılarının farazi kusurlarını da dikkate almamaktadır. Taşıyıcının yardımcılarının fiilinden dolayı, bu ihmali şekilde de olabilir, meydana gelen zararlardan ötürü sorumlu olmaması için md. 875 ve md. 876 ile md. 878'de belirtilmiş olan sorumluluktan kurtulma nedenlerinden birinden zararın oluştuğunu ve md. 878'deki durumlar dışında, zarara sebep olan bu eylem ile zarar arasında olan illiyet bağını kanıtlaması gerekir.[355]

TBK 116'nın uygulama alanı geniş tutularak yardımcı kişi kavramı da genişlemiş, borçlu yerine geçen kişileri de içine alınmıştır. Yani, hüküm borçlu kişinin kendisine düşen bir borcu yerine getirme ile sorumlu tuttuğu tüm yardımcı kişilere, bu arada borçlunun borcunu ifa etmesini bıraktığı bağımsız iş adamlarına uygulanır. Taşıyıcı kişi için aynı hâl, 6102 sayılı TTK md. 879'da taşıyıcının kendi

[353] Tandoğan, Tehlike Sorumluluğu…, **a.g.m**, s. 293.
[354] Tandoğan, Mesuliyet…, **a.g.e**, s. 445.
[355] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 149-150.

adamlarından ayrı olarak ve açık şekilde belirtilmiş olan taşıma işleminin gerçekleştirilmesi için faydalanılan şahıslardır. Bunun kapsamına alt taşıyıcılarda girmektedir. Gayet açıktır ki, TBK 116'daki yardımcı şahısların eylemlerinden sorumluluk ile 6102 sayılı TTK md. 879'da olan yardımcıların eylemlerinden meydana gelen sorumluluk birbirlerine benzemektedirler. 6102 sayılı TTK md. 879'da, taşıyıcının kendi adamları ve taşımanın ifa edilmesi için faydalandığı şahısların eylemlerinin kendi fiili veya ihmali gibi olduğu belirtilmiştir. Buna karşılık 6102 sayılı TTK md. 854'te mevcut olan sorumluluk için aksi yönde anlaşma akdetme yasağına karşılık, TBK md. 116, f. 2 uyarınca yardımcı şahısların eylemlerinden meydana gelen sorumluluk, daha önce akdedilen bir sözleşmeyle bütün olarak ya da bir bölümü bertaraf edilebilmektedir. TBK md. 116, taşıma anlaşmasının sonucunda oluşan 6102 sayılı TTK'da nizamlanmamış yan borçlardan ötürü yardımcı şahısların eylemlerinden eşyada meydana gelen zararlarda tatbik edilir. Ek olarak, taşıyıcının yardımcılarının eylemleri, zıya, hasar veya gecikmeden başka tür bir zarara neden olması durumunda TBK md. 116'nın tatbiki olağandır.[356]

Bu husus için, CMR açısından denilebilecek durum, taşıyıcının sadece anlaşmaya taraf gönderen kişiyle beraber iradeleri, milli hukuk normlarının tatbik edilmesi doğrultusunda olduğu zaman, md. 3'ün tatbik edilmeyeceğidir. Böylece, düzenleme haricindeki durumlarda yetkili normlar tatbik sahası bulur. Yetkili hukukun Türk Hukuku olması durumunda, zıya, hasar ve gecikme haricinde oluşan bir zarardan ötürü tazminat talep edilirse, Türk Hukuku için, BK. 116'nın tatbiki mevzubahis olabilecektir.[357]

TBK md. 116'da mevcut olan sorumluluğun, 6102 sayılı TTK md. 888'de bulunan fiili taşıyıcının sorumluluğu ve bunun üçüncü fıkrası açısından meydana gelen müteselsil sorumluluğun farklı özelliklerde olduklarını ve birbirleriyle karşılaştırma yapılamayacağını söylemeliyiz.[358]

[356] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 150.
[357] Sabih Arkan, **CMR'ye Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk**, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara, 1988, s. 324-325.
[358] Adıgüzel, Sorumluluk…, **a.g.e**, s. 151.

SONUÇ

Karayolunda ticaret insanlığın bilinen çağlarından beri günümüze kadar kesintisiz ve durmaksızın her geçen gün ivme kazanarak gelişerek günümüzdeki noktaya gelmiştir. Bununla beraber taşımacılıkta gelişme göstermiştir. Dolayısıyla uluslararası karayolları taşımacılığında hukuk kuralları bakımından da bu gelişmeye uyum, çıkarılan CMR Konvansiyonu ile sağlandığı sonucuna varılmıştır. CMR uluslararası karayolu taşımacılığındaki kuralları düzenleyerek bu alandaki ihtiyaca cevap vermiştir.

Bu uluslararası ortak hükümler bakımından da taşıma sözleşmelerinde bahsettiğimiz zorunlu unsurların olması şartıyla, T.C Anayasa md. 90, MÖHUK md. 1, f. 2 uyarınca Türkiye Cumhuriyeti için yürürlükte olan uluslararası konvansiyon CMR'dir. CMR Konvansiyonu'ndaki boşluklarda, başka bir deyişle CMR'nin hükme bağlamadığı durumlarda da ulusal hukuk kuralları devreye girmektedir. Taşınacak olan eşyanın sorumluluğu da eşyanın devri ile birlikte taşıma işlemini gerçekleştirecek olan kişi veya kişilere geçmektedir. Başka bir deyişle, eşyanın devri ile birlikte eşyanın sorumluluğu da devredilmektedir. Taşıma sözleşmesini akdeden asıl taşıyıcı eşya üzerindeki zıya, hasar ya da gecikme dolayısıyla oluşan zararlardan sorumludur. Fakat akdi taşıyıcı bu taşıma borcunun ifa edilmesi için bu işi kendi yapabildiği gibi bir başkasını da yetkilendirebilir. İşte burada fiili taşıyıcı devreye girmektedir. Fiili taşıyıcı gönderen kişiyle doğrudan bağlantısı olmayan taşıma sözleşmesi dışındaki üçüncü kişidir ve taşıma işleminin bir kısmını ya da tamamını gerçekleştirmeyebilir. Fiili taşıyıcı eşyayı akdi taşıyıcıdan tesellüm etmesiyle beraber sorumluluğa da ortak olmaktadır. Yani akdi taşıyıcının sorumluluktan fiili taşıyıcıya eşyayı devretmekle kaçamaz. Başka bir deyişle, eşyaya gelebilecek her türlü zarardan akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı müteselsil olarak sorumludurlar. Fiili taşıyıcının sorumluluğu, eşyayı akdi taşıyıcı ya da başka bir fiili taşıyıcıdan tesellüm etmesiyle başlar ve gönderilene veya başka bir fiili taşıyıcıya teslim etmesiyle sona erer. Fiili taşıyıcının taşıma işlemini gerçekleştirdiği sırada eşyada meydana gelebilecek zararlardan dolayı malın maliki veya üzerinde hak sahibi olan kişiler, akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcının sorumluluğuna gidebilirler. Mevcut bir zarar var ise, fiili taşıyıcı, elindeki belge ya da senetlerle eşyayı tesellüm ettiği anda eşya üzerindeki daha önce

meydana gelmiş olduğunu eşyayı bu şekilde tesellüm ettiğini kanıtlayabilir. Kanıtlayamadığı takdirde ispat yükü fiili taşıyıcıda kalır.

CMR'de boşaltma yükümlülüğünün kimin üzerinde olduğuna yönelik mevcut bir hüküm bulunmamaktadır. Taşıma anlaşmasında kararlaştırıldığı takdirde; boşaltma borcu, taşıyıcı üzerine yüklenmiş ise, boşaltma eyleminin gerçekleştirilmesinden sonra, taşıyıcı yükümlülüğünde değilse, taşıtın varış yerine ulaşması ve gönderilene eşya üzerinde tasarruf hakkı sağlanması ile boşaltma eyleminden evvel gerçekleşir. Taşıma anlaşmasında buna yönelik bir uzlaşma olmadığı takdirde ticari örf ve adet hukukuna gidilebilir. Fakat bu durum muğlaklığa sebebiyet vermektedir.

Taşıma sözleşmelerine buna dair bir madde konulduğu durumda bunun geçerli olacağına, böyle bir madde konulmadığında ise boşaltma borcunun kimin üzerinde olacağına dair bir hüküm getirilir ise bu sorunun çözüme kavuşturulacağı görüşündeyiz.

CMR md. 17'de teslim alma ve teslim etmede ifadelerinin yeterince açıklığa kavuşturulmadığını görülmektedir. Teslim alma ve teslim etme ifadeleri yükleme boşaltma ve istifleme gibi işlemlerle ilişkilidir. Dolayısıyla teslim alma ve teslim etmenin hangi eylem ya da işlemler sonucunda gerçekleştiğine dair bir hüküm getirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bunun sonucunda kişilerin eşyaların üzerindeki fiili hakimiyetlerinin ne zaman başlayacağı ve biteceği tam olarak açıklığa kavuşacaktır. Bu bağlamda zıya, hasar ve gecikme dolayısıyla devreye girmesi söz konusu olabilecek sorumluluk hükümlerinin uygulanmasındaki karışıklıklar giderilecektir.

TTK md. 888, f. 1, c. 2'de "bunları yazılı olarak kabul etmesi" sözcüklerinden önce "fiili taşıyıcının" yazılması hüküm açısından yerinde ve daha açıklayıcı olacaktır.

KAYNAKÇA

A. Kitaplar

ANABRITANNICA, Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.20.

ANABRITANNICA , Ana Yayıncılık A.Ş ve Encyclopaedia Britannica, C.14.

ADIGÜZEL, Burak, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, Adalet, 2003.

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

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

AKINCI, Ziya, K**arayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999.

AKYOL, Şener, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 1976.

ARKAN, Sabih, **CMR'ye Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk**, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara, 1988.

Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 140, Ankara, 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu)

Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987.

AYDIN, Alihan, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, BETA BASIM YAYIM DAĞITIM A.Ş., 2002.

BATUR, Serkan B., "Havayolu ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiyede Uygulamalar", (T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Uluslararası İşletmecilik Programı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2008.

BUKET, Ceren, "Türkiyede Çok Modlu Taşımacılık, AB Ulaşım Politikaları ve Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi", (Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006.

CLARKE, Malcolm, A., **International Carriage of Goods by Road: CMR**, Third Edition, Sweet &Maxwell, London, 1997.

International Carriage of Goods by Road: CMR, Fifth Edition, Routledge, London, 2009.

COŞGUN, Özlem K., **Kara ve Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Prof. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, BETA Yayınları, İstanbul, 2003.

CZINKOTA, M.R./Kotabe M./Mercer D., **Marketing Manegement**, Blackwell, 1997.

ÇAĞA, Tahir, **Deniz Ticareti Hukuku, C. II Navlun Sözleşmesi**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1985.

ÇANCI, Metin/Erdal Murat, **Uluslararası Taşımacılık Yöntemi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2009.

Metin/Erdal Murat, **Lojistik Yönetimi**, Erler Matbaacılık Utikad, İstanbul, 2003.

DE WITT, Ralph, **Carriage of Goods by Sea, Longman**, Paperback, 4th Ed, Edinburgh, 2001.

ERDEM, Ercan, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Ankara, Bilge Yayınevi, 2013.

EREN, Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2009.

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

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

GENÇTÜRK, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)**, Vedat, İstanbul, 2006.

KALPSÜZ, Turgut, **Deniz Ticareti Hukuku**, C. I, Giriş – Gemi, Ankara, 1971.

KARAKAN, Esra, 6762 Sayılı TTK ve 6102 Sayılı TTK ile Karşılaştırmalı Olarak Uluslararası Karma Taşıma Sözleşmelerine Göre Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasardan Sorumluluğu, (Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2011.

KARAN, Hakan, Karan H., **Law on International Carriage of Goods**, Turhan, Ankara, 2006.

KILIÇOĞLU, Ahmet, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009.

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

LOEWE, Roland, "**Commentary on the Convention of 19 may 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)**", ETL, 1976.

MELEMEN, Mehmet, **Uygulamalı Uluslararası Ticaret İşlemleri**, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2016.

NOMER, Haluk N., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş, İstanbul, 2011.

OĞUZMAN, Kemal/Seliçi, Özer/Özdemir, Saibe-Oktay, **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2004.

OĞUZMAN, Kemal/Öz Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C. II, Adalet Yayıncılık, İstanbul, 2012.

OĞUZMAN, Kemal/Öz Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000.

ÖZDEMİR, Turkay, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, Vedat, İstanbul, 2006.

SOPACI, Birgül, "Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler", (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2001.

ŞAMLI, Kübra Y. **Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2009.

TANDOĞAN, Haluk, **Türk Mesuliyet Hukuku**, Vedat, Ankara, 1961.

TEKİNAY, Selahattin Sulhi /Akman, Sermet/Burcuoğlu Haluk/Altop Atillâ, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993.

TEOMAN, Ömer, **Yaşayan Ticaret Hukuku, Hukuki Mütalaalar**, C. 1, Kitap 4, 1982-1983, İstanbul, 1995.

TÜZÜN, Necat, Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara, 1968.

USLU, Murat, "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", (Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2009.

ÜLGEN, Hüseyin, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın No. 201, İstanbul, 1987.(Hava Taşıma)

Hüseyin, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul Ticaret Odası Yayın No. 1988–27, İstanbul, 1988. (Uluslararası Taşımacılık)

Hüseyin, **Taşıma Hukuku, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayın No. 714, İstanbul, 1997.

YAVUZ, Cevdet, **Borçlar Hukuku Dersleri Özel Hükümler**, BETA Yayınevi, İstanbul, 2004.

YAZICIOĞLU, Emine, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyıcının Sorumluluğu Lahey/Visby ile Karşılaştırmalı Olarak**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000.

YEŞİLOVA, Ecehan, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, (CMR Madde 3, 34), Yetkin Yayınları, Ankara, 2004.

YILMAZ, Oğuz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2008.

ZEYNELOĞLU, Ahmet, **Taşıma Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993.

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

WILSON, John F., **Carriage of Goods by Sea,** Longman, 4th Ed, Edinburgh, 2001.

B. Makaleler

ADIGÜZEL, Burak, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu", **İÜHFM**, C. LXXI, S. 2, 2013. (Fiili Taşıyıcı)

"Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Karayolu ile Eşya Taşıyıcısının Üzerine Hükümler", **LMHD**, C. 3, S. 32, Ağustos 2007, s. 1875-1905.

AKIN, Mehmet Z., "Uluslararası Taşımacılıkta –Multimodal– Çalışmalar ve Sigorta Problemleri", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler–

Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka–İstanbul, Ankara, 1984, s. 36-61.

AKKİPRİK, Ali, "Karma Taşımada Taşımacının Sorumluluğu CMR m. 2.1: Deniz ile Karayolu'nun Kesişme Noktasında Bulanıklık", **Deniz HD** S. 1-4, (Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan), 2000.

ARKAN, Sabih, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri–TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", **Batider C. X,** S. 2, 1979. (Arkan, Batider X/2).

ARKAN, Sabih, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na İlişkin Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans, Bildiriler-Tartışmalar", **Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü**, Yayın No. 420, 13-14 Mayıs, 2005.

ARKAN, Sabih, "Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası", **İktisadi Kalkınma Vakfı No: 14**, İstanbul, 2003.

ARKAN, Sabih, "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara, 1985.

BERKSOY, İrem, "CMR Kapsamında Taşıyıcının Zıya ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **LMHD**, Y. 3, S. 28, Nisan 2007, s. 755-772.

CAN, Mertol, "4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2005, Cilt 9/Sayı 1-2, 2005.

ÇANCI, Metin, "Taşımacılığın Gelecekteki Rolü", **Dünya Gazetesi**, 18. Ekim, 2005.

DE GOTTRAU, Marcel, "Ticaret Mallarının Karayolu ile Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Hukuk, Tır Anlaşması Semineri", İstanbul, 1971, s. 9-22.

DEĞİRMENCİ, Nil K., "Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı", **İÜHFM**, C. LLXXIII, S. 1, s. 390-419.

DEĞİRMENCİ, Nil K., "Türk Deniz Hukuk'nda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Sayı: 2/1, 2010.

DPT, **9. Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu,** 2006.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, Demiryolları Taşımacılığı Özel İhtisas Komisyon Raporu, Ankara, 2001.

KAYA, Arslan, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları, Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan", **İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını** No.715, İstanbul, 1998. (İmregün'e Armağan)

KAYA, Arslan, "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)", Prof. Dr. Hıfzı Velidedeoğlu'na Armağan, **İÜHFM**, C. LVI, S. 1-4, Y. 1998, s. 239-267. (Velidedeoğlu'na Armağan)

OZANOĞLU, Seçkin H., "İstisna ve Özellikle İnşaat Sözleşmelerinde Müteahhidin (Yüklenicinin) Eseri Teslim Zamanında Gecikmesine Bağlanan İfaya Eklenen Cezai Şart (Gecikme Cezası) Kayıtları", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. III, S. 1-2, Y. 1999 (Haziran-Aralık), s. 1-55.

RODIERE, "Rene, The Convention on Road Transport", **ETL** (1970), Vol. V, No. 5, 2006.

SÖZER, Bülent, "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler", **BATIDER,** C. XIV, S. 2, Ankara, 1987.

TANDOĞAN, "Haluk, Tehlike Sorumluluğu Kavramı ve Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Düzenlenmesi Sorunu", **BATIDER**, C.X, S.3, İstanbul, 1979.

T.C M.E.B ULAŞTIRMA HİZMETLERİ ALANI, **Havayolu Taşımacılığı,** Ankara, 2011.

TUNA, Okan, "Türkiye İçin Lojistik ve Denizcilik Stratejileri: Uluslararası ve Bölgesel Belirleyiciler", **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** C.3, S.2, İzmir, 2001.

TÜSİAD, "Kurumsal Yapısı Yasal Çerçevesi ve Göstergeleri ile Ulaştırma Sektörü", 1. baskı, **Mikado Matbaacılık**, İstanbul, Şubat 2007.

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

T.V.B., **T.A.O Planlama ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmeliği**, Ulaştırma Sektörü, Ankara, 2001.

YEŞİLOVA, Ecehan, "CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti", **DEÜHFD**, C. 7, S. I, 2005.

WILLIAMS, George, "Will Europe's Charter Carriers Be replaced by mby 'n-trills' scheduleairlines"**, Jurnal of Art Transport Management,** USA, 2001.

C. Elektronik Kaynaklar

T.C.D.D., **Demiyolu Sektör Raporu,** 2009, (Çevrimiçi) http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2009sektorraporu.pdf (Erişim Tarihi 05.10.2016).