



ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS TEZİ

**TAŞIYICININ YÜK VE GECİKME ZARARLARINDAN DOĞAN
SORUMLULUĞUNU ORTADAN KALDIRAN ÖZEL HALLER**

ZEYNEP DAMLA IŞIK

KASIM 2020

ÖZET

TAŞIYICININ YÜK VE GECİKME ZARARLARINDAN DOĞAN SORUMLULUĞUNU ORTADAN KALDIRAN ÖZEL HALLER

IŞIK, Zeynep Damla

Yüksek Lisans Tezi

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mertol CAN

Kasım 2020, 97 sayfa

Bu çalışmada, karayoluyla yapılan eşya taşımalarında taşıyıcının, yük ve gecikme zararlarından doğan sorumluluğu ve onun bu sorumluluğunu ortadan kaldıran özel haller incelenmektedir. Birinci bölümde; taşıma sözleşmesi kavramı, taşıma sözleşmesinin unsurları, taşıma sözleşmesinde sorumluluk sùjeleri ve eşya taşıma işlerinde yük ve gecikme zararından doğan sorumluluk şartları ile bu sorumluluğun kapsam ve sınırları üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde; taşıma sırasında meydana gelen olay ile ortaya çıkan zarar arasındaki illiyet bağıını zayıflatan veya sarsan özel hallerin sorumluluğu ortadan kaldıran etkisi açıklanmıştır. Bununla birlikte, bu bölümde, Kanunda, alelaide eşya ve taşınma eşyası taşımaları için ayrı ayrı öngörülen özel haller ayrı alt başlıklar halinde incelenmiştir. Üçüncü bölümde ise; sorumluluktan kurtulma imkânı tanıyan özel hallere dayanma hakkının kimler tarafından kullanılabilceğı, hakkın kullanılması bakımından ispat yükünün mahiyeti ile bu haktan yararlanılması imkânının kaybedilmesine sebep olan haller detaylı şekilde anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler Taşıma Hukuku, Karayolu Taşımacılığı, Zıya, Hasar, Gecikme, Yük, Taşıyıcı, Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumsuzluk, Özel Riskler

ABSTRACT

SPECIAL RISKS THAT RELIEVE THE LIABILITY OF THE CARRIER ARISING FROM LOAD AND DELAY DAMAGES IN THE TRANSPORTATION OF GOODS BY ROAD

IŞIK, Zeynep Damla

Master Thesis

Private Law

Supervisor: Prof. Dr. Mertol CAN

November 2020, 97 pages

In this study, the liability of the carrier arising from the load and delay damages in the transportation of goods by road and the special risks that relieve this liability are examined. In the first chapter, the concept of the contract of carriage, its elements, the liability subjects in the contract of carriage and the terms of liability arising from the load and delay damages in the transportation of goods, and the scope and limits of this liability are discussed. In the second chapter, the effect of special risks that weaken or undermine the casual relation between the event and the resulting damage during transportation is explained. However, in this chapter, the special risks which are specified separately in the law for the transportation of ordinary goods and household items are examined in particular sub-headings. In the third chapter, who can use the right of benefiting from special risks that provide an opportunity to freed from liability, the nature of the burden of proof on the purpose of getting rid of liability by using this right and the several cases that lead to the loss of using the right to take advantage of special risks are described in depth.

Keywords: Transportation Law, Transportation by Road, Loss, Damage, Delay, Cargo, Carrier, Carrier 's Responsibility, Irresponsibility, Special Risks

TEŞEKKÜR

Tez çalışmamın her evresinde yardımları, katkıları ve tüm anlayışıyla beni bilgilendiren, yönlendiren tez danışmanım değerli hocam Prof. Dr. Mertol CAN'a, parçası olmaktan gurur duyduğum Eskişehir Osmangazi Üniversitesi'nin rektörü, kıymetli hocam Prof. Dr. Kemal ŞENOCAK'a, akademik anlamda güzel yönlendirmeleri ile beni meslek hayatına hazırlayan güler yüzlü hocam Dr. Öğr. Üyesi Gülce GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL'a,

Eğitim hayatımın başladığı ilk günden şu ana dek, her başarımda ve verdiğim her kararda sonsuz desteklerini ve hedeflediğimi başarmam için emeklerini eksik etmeyen canım annem, babam ve ablama, her zaman nazımı çeken, bana olan inancı ve yardımlarıyla her şeyin üstesinden kolaylıkla gelmemi sağlayan çok sevgili eşim Umutcan IŞIK ve beni her koşulda destekleyen, yanımda olan kıymetli ailesine, ilkeli olmayı, azimli çalışmayı, hayattaki duruşumu borçlu olduğum canım dedem Mevlüt BERÇİN ve rahmetli canım anneannem, emekli öğretmen Gülsen BERÇİN'e, bu süreçte hep benimle olan, kucağımı ve içimi ısıtan kedim, canım oğlum Yoda'ya, başarılarımla her zaman gurur duyan kocaman aileme ve yıllardır hiçbir iyi veya kötü günümde yanımdan ayrılmayan canım arkadaşlarıma teşekkür ve minneti borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

EŞYA TAŞIMA İŞLERİNDE YÜK VE GECİKME ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK

1.1. Türk Hukukunda Eşya Taşıma İşlerinin Düzenlenme Şekli	3
1.2. Taşıma Sözleşmesi Kavramı, Unsurları ve Hukuki Niteliği	5
1.2.1. Taşıma Sözleşmesi Kavramı	5
1.2.2. Taşıma Sözleşmesinin Unsurları	5
1.2.2.1. Eşya Taşıma Taahhüdü	6
1.2.2.1.1. Genel Olarak Eşya Kavramı	6
1.2.2.1.2. Taşınma Eşyası	8
1.2.2.2. Ücret	8
1.2.3. Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği	9
1.3. Taşıma Sözleşmelerinde Yük ve Gecikme Zararı Bakımından Sorumluluk Süjeleri	11
1.3.1. Taşıyıcı Sifatını Haiz Kişiler	11
1.3.1.1. Taşıma Sözleşmesine Taraf Olan Taşıyıcı / Asıl (Akdi) Taşıyıcı	11
1.3.1.2. Taşıma İşini İcra Eden Taşıyıcı / Fiili (Alt) Taşıyıcı	12
1.3.2. Taşıyıcının Adamları ve Yararlandığı Kişiler	13
1.4. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	14

1.5. Taşıyıcının Sorumluluğunun Şartları	16
1.5.1. Zarar	16
1.5.1.1. Zarar Türleri	16
1.5.1.1.1. Eşya (Yük) Zararı	16
1.5.1.1.2. Gecikme Zararı.....	20
1.5.1.2. Zararın Belirlenmesi.....	20
1.5.1.2.1. Yük Zararlarının Belirlenmesi	21
1.5.1.2.1.1. Zıya Halinde Yük Zararının Miktarı	22
1.5.1.2.1.2. Hasar Halinde Yük Zararının Miktarı	22
1.5.1.2.2. Gecikme Zararlarının Belirlenmesi.....	23
1.5.1.3. Zararın Bildirilmesi	23
1.5.1.3.1. Yük Zararlarının Bildirilmesinde Süre	24
1.5.1.3.1.1. Teslim Anında Açıkça Görülen Zararın Bildirilmesinde Süre	24
1.5.1.3.1.2. Teslim Anında Belli Olmayan Gizli Zararın Bildirilmesinde Süre	25
1.5.1.3.2. Gecikme Zararının Bildirilmesinde Süre	25
1.5.1.3.3. Zarar Bildiriminde Şekil Şartı	26
1.5.1.3.4. Zararın Bildirilmemesine veya Bildirilmemiş Sayılmasına Bağlı Hukukî Sonuçlar	26
1.5.1.3.4.1. Yük Zararının Bildirilmemesinin veya Bildirilmemiş Sayılmasının Sonuçları.....	27
1.5.1.3.4.2. Gecikme Zararının Bildirilmemesinin veya Bildirilmemiş Sayılmasının Sonuçları	28
1.5.2. Kusur	28
1.5.2.1. Kusur Sorumluluğu Esası ve Taşıyıcının Özen Yükümü	29
1.5.2.2. Taşıyıcının Kusurlu Davranışlarından Sorumlu Olduğu Kişiler	30
1.5.3. İlliyet Bağı	31
1.5.3.1. Taşıyıcının Sorumluluğu Bakımından İlliyet Bağının Kurulması Zorunluluğu	32
1.5.3.2. İlliyet Bağının Kurulmasını Önleyen veya Zorlaştıran Sebepler.....	32
1.5.3.2.1. İlliyet Bağının Kurulmasını Önleyen/ İlliyet Bağını Kesen Sebepler	33
1.5.3.2.2. İlliyet Bağının Kurulmasını Zayıflatan veya Kurulmasını Zorlaştıran Sebepler	34
1.6. Sınırlı Sorumluluk Esası	35
1.6.1. Sorumluluk Sınırları.....	35
1.6.1.1. Alelade Eşya Taşımada Sorumluluk Sınırları.....	36
1.6.1.2. Taşınma Eşyası Taşımada Sorumluluk Sınırları	37

1.6.2.	Sorumluluk Sınırlarından Yararlanma Hakkı.....	38
1.6.3.	Sınırlamadan Yararlanma Hakkının Kaybedilmesi.....	38
1.6.3.1.	Belirli Bir Değerin Taşıma Senedine Geçirilmesi ve Bunun Taşıyıcı Tarafından Kabulü	39
1.6.3.2.	Zararın Kasten veya Pervasızca Bir Davranıştan Doğması.....	40
1.6.3.2.1.	Kast	40
1.6.3.2.2.	Pervasızca Davranış	41
1.6.3.3.	Taşınma Eşyası Bakımından, Gönderenin Tüketici Olması Halinde Gerekli Bilgilendirmelerin Yapılmamış Olması.....	42

İKİNCİ BÖLÜM

İLLİYET BAĞINI ZAYIFLATAN VEYA SANSAN ÖZEL HALLERİN YÜK VE GECİKME ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUĞA ETKİSİ

2.1.	İlliyet Bağını Zayıflatan veya Sarsan Sebep Olarak Öngörülen Özel Hallerin İlliyet Bağını Kesen Sebeplerden Ayırt Edilmesi	44
2.2.	Alelaide Eşya Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Öngörölmüş Özel Haller....	45
2.2.1.	Taşımanın Sözleşmeye veya Teamüle Uygun Olarak Üstü Açık Araçla Yapılması	46
2.2.2.	Eşyanın Gönderen Tarafından Yetersiz Ambalajlanması.....	48
2.2.3.	Eşyanın Gönderen, Gönderilen veya Bunlar Adına Hareket Edenler Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi ve Boşaltılması	51
2.2.4.	Eşyanın Doğal Niteliği	52
2.2.5.	Eşyanın Yetersiz veya Hatalı Etiketlenmesi	54
2.2.6.	Canlı Hayvan Taşınması	55
2.2.7.	Zararın Taşıyıcının Sorumlu Tutulmasının Haklı Sayılamayacağı Mevzuat Hükümlerinin Uygulanmasından Kaynaklanması	57
2.3.	Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi Bakımından Öngörölmüş Özel Haller .	58
2.3.1.	Taşınan Eşyanın Değerli Maden, Taş, Mücevher, Posta Pulu, Madenî Para, Belge, Kıymetli Evrak Olması.....	59
2.3.2.	Gönderen Tarafından Yetersiz Paketleme veya Etiketleme Yapılması ..	60
2.3.3.	Taşınan Eşyanın Gönderen Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi veya Boşaltılması	60
2.3.4.	Taşıyıcı Tarafından Ambalajlanmamış Olan Eşyanın Taşınması.....	60

2.3.5. Taşıyıcının Muhtemel Hasar Tehlikesine Karşı Göndereni Uyarmasına Rağmen, Büyüklüğü ve Ağırlığı İtibariyle Yükleme ve Boşaltma Yerindeki Şartlara Uygun Olmayan Eşyanın Yükleneceği veya Boşaltılması	61
2.3.6. Taşınan Şeyin Canlı Hayvan veya Bitki Olması	62
2.3.7. Doğal veya Ayıplı Yapısı Dolayısıyla Kolaylıkla Zarar Görebilecek Nitelikteki Eşyanın Taşınması.....	62
2.4. İlliyet Bağını Kesen veya Zayıflatan Yahut Sarsan Sebep Olarak İleri Sürülemeyecek Haller	63
2.4.1. Araç Arızası veya Aracı Kiralanmış Kişinin Kusuru	63
2.4.2. Gönderenin ve/veya Gönderilenin Yük ve Gecikme Zararından Kurtulmayı Gerektirecek Derecede Olmayan Ortak Kusuru	65
2.4.3. Eşyanın Yük ve Gecikme Zararından Kurtulmayı Gerektirecek Derecede Etkilemeyen Ayıbı	66

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÖZEL HALLERE DAYANMA HAKKI

3.1. Taşıyıcı Dışında Özel Hallere Dayanma Hakkını Kullanabilecek Diğer Kişiler	67
3.2. Özel Hallere Dayanma Hakkını Kullanan Kişilere Düşen İspat Yükünün Mahiyeti	68
3.3. Özel Hallere Dayanma Hakkının Kullanılmış Olmasının İspat Yüküne Olan Etkisi	69
3.4. Özel Hallere Dayanma Hakkının Kaybedilmesi	70
3.4.1. Hakkın Anlaşma Yolu İle Kaybedilmesi.....	71
3.4.2. Hakkın Kanunen Kaybedilmesi.....	72
3.4.2.1. Kusurun Ağırlığı Sebebiyle Hakkın Kaybedilmesi.....	72
3.4.2.2. Özel Hallere Özgü Olarak Öngörölmüş Yükümlülüklerin İhlali Sebebiyle Hakkın Kaybedilmesi	73
SONUÇ	74
KAYNAKÇA.....	78
ÖZGEÇMİŞ	85

KISALTMALAR

Alm. TK: Alman Ticaret Kanunu

Bkz.: Bakınız

C.: Cilt

CMR: Convention Relative Contract au Contract de Transport Internatiole
Marhcandidates par Route

E: Esas

H.D.: Hukuk Dairesi

IMF: International Monetary Fund

K: Karar

s.: Sayfa

S.: Sayı

SDR: Special Drawing Rights

T: Tarih

ÖÇH: Özel Çekme Hakkı

TTK: Türk Ticaret Kanunu (6102 Sayılı)

TBK: Türk Borçlar Kanunu

vd.: ve devamındaki

VK: Varşova Konvansiyonu

GİRİŞ

Günümüzde, ihtiyaç ve taleplerin çeşitlilik kazanarak artması, tüm bunların karşılanabilmesi için ticari hayatın hızlandırılmasını gerektirmiştir. Bu noktada, hızla artan ihtiyaç ve taleplerin karşılanabilmesi amacıyla, ulusal ve uluslararası düzeyde taşımacılık faaliyetlerinin aksamadan yürütülmesi ve böylelikle ticari faaliyetlerin sürdürülebilirliği ile toplumların hem sosyal hem de ekonomik anlamda gelişiminin sağlanması oldukça önemli bir hale gelmiştir. Taşımacılık faaliyetlerinin aksamadan yürütülebilmesi, taşınanların ziya veya hasara uğramadan ve vaktinde ulaşması gereken yerde teslim edilmesine bağlıdır. Taşınanların ziya veya hasara uğraması ile geç teslim edilmesi durumunda, ulusal ve uluslararası ticari hayat ile talep sahibinin menfaatleri olumsuz etkilenecektir. Gönderilenin yük veya gecikme zararına maruz kalması halinde, menfaati olumsuz etkilenen kişilerin tazminat talep etme hakkı doğar. Bu nedenle, taşıma işi sırasında meydana gelen olaylardan dolayı bir zarar ortaya çıkması halinde, taşıyıcının ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin doğacak sorumluluğu konusunda geniş kapsamlı hukuki düzenlemeler yapılması gerekmiştir.

Ülkemizde, taşıma işlerine ilişkin genel hükümler, en güncel haliyle 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabında öngörülmüştür. Bu kitapta, genel hükümlerin ardından, alelade eşya taşıma, taşınma eşyası taşıma, değişik tür araçlarla taşıma, yolcu taşıma ve taşıma işleri komisyoncusu hakkında hükümler sevk edilmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde, asıl inceleme konumuzu oluşturan, taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran özel hallerden bahsedilmeden önce hukuki bir temel oluşturmak üzere; öncelikle taşıma sözleşmesi kavramı, taşıma sözleşmesinin unsurları ve taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinden bahsedilecektir. Bu bölümde, ayrıca, taşıma sözleşmelerinde yük ve gecikme zararı bakımından sorumluluk sükreleri ile bu sorumluluğun şartları ve kapsam ve sınırları üzerinde durulacaktır.

İkinci bölümde; sorumluluk şartlarından biri olan illiyet bağıını zayıflatmak veya sarsmak suretiyle yük ve gecikme zararlarından doğan sorumluluğu ortadan kaldıran özel haller, alelade eşya taşıma ve taşınma eşyası taşıma sözleşmeleri bakımından ayrı olmak üzere farklı alt başlıklar halinde incelenecektir.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde ise; sorumluluktan kurtulma imkânı tanıyan özel hallerde dayanma hakkının kimler tarafından kullanılabilceği, hakkın kullanılması bakımından ispat yükünün mahiyeti ile bu haktan yararlanılması imkânının anlaşma yoluyla veya kanunen kaybedilmesinin sebeplerinin üzerinde durulacaktır.

Bu çalışma, karayoluyla yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili olup, çalışmanın çerçevesi yalnızca alelade eşya ve taşınma eşyası taşımalarında bu sorumluluğu ortadan kaldıran ve Kanunda sınırlı olarak sayılan özel hallerle ilgili olmak üzere çizilmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

EŞYA TAŞIMA İŞLERİNDE YÜK VE GECİKME ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUK

1.1. Türk Hukukunda Eşya Taşıma İşlerinin Düzenlenme Şekli

Türk hukukunda, taşıma sözleşmeleri ilk kez “Nakliye Mukaveleleri” başlığı altında, 818 sayılı Borçlar Kanunu’nun¹ 431 ila 448. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Daha sonra, 29 Mayıs 1926 tarihinde kabul edilen 865 sayılı Ticaret Kanununa, 1861 tarihli Umumi Alman Ticaret Kanunu’nun (Alm. TK) Deniz Ticareti’ne ayrılmış olan beşinci kitabı ile 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticareti’ne ayrılmış olan dördüncü kitabı mehz alınarak, yalnızca deniz ticaretine ilişkin hükümleri içeren ikinci kitap eklenmiştir. Böylelikle, yürürlüğe giren 13 Mayıs 1929 tarihli 1140 sayılı Kanun ile taşıma hukuku bakımından deniz yolu ile taşıma sözleşmeleri müstakilen düzenlenmiştir.

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu’nun² hazırlanma sürecinde ise, yalnızca deniz yoluyla taşıma sözleşmelerinde değil, diğer taşıma türlerinde de taraflardan birinin tacir sıfatını haiz olduğu düşünülerek, tüm taşıma türlerinin ticaret kanununda düzenlenmesi gerektiği görüşüne varılmıştır. Böylelikle, deniz taşımacılığı dışındaki diğer tüm taşıma sözleşmelerine ilişkin esas teşkil eden hükümler, 6762 sayılı mülga kanunun kıymetli evraka ayrılmış üçüncü kitabı içerisinde “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” başlığı altında sevk olunmuştur.

Daha sonra, doktrinde varılan görüş birliği uyarınca, taşıma işlerinin 6762 sayılı mülga kanunda olduğu gibi kıymetli evrak kitabının içerisinde yer alması doğru bulunmamış ve ayrı bir kitap halinde düzenlenmesi yönünde bir adım atılması gerektiği sonucuna varılmıştır. Böylelikle, 6762 sayılı mülga Ticaret Kanunu’nun

¹ Kabul Tarihi: 22/4/1926 Yayınlandığı Resmî Gazete Tarih: 29/4/1926, Sayı: 359 Yayınlandığı Düstur: Tertip: 3 Cilt: 7 Sayfa: 762.

² Kabul Tarihi: 29/6/1956, Yayınlandığı Resmî Gazete Tarih: 9/7/1956 Sayı: 9353, Yayınlandığı Düstur: Tertip: 3 Cilt: 37 Sayfa: 1587.

yerine geçmek üzere hazırlanmış olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK)³, taşıma işlerine ilişkin olarak sevk olunan hükümler, kanunun müstakil bir kitabı haline getirilmiştir. Bunun sonucunda, 6102 sayılı kanunun "Taşıma İşleri" başlıklı ve kara, deniz veya hava yoluyla taşıma ayrımı gözetilmeden sevk edilmiş tüm hükümleri içeren dördüncü kitabı ortaya çıkmıştır. Ek olarak, TTK'nın yürürlüğe girdiği 01.07.2012 tarihinden itibaren gerçekleşen ve taşıma hukuku kapsamında meydana gelen ziya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluk halleri ile taşıyıcının sorumluluk sınırları hakkında bu yeni kanunun uygulanacağı kararına varılmıştır.

TTK'nın dördüncü kitabında yer alan taşıma işlerine ilişkin hükümler altı kısım halinde sevk edilmiş olup; bu kısımların başlıkları sırasıyla genel hükümler, eşya taşıması, taşınma eşyası taşıması, değişik tür araçlarla taşıma, yolcu taşıması ve taşıma işleri komisyoncusu şeklindedir. Daha önceden akdolanmış sözleşmeler bakımından da 6102 sayılı Kanun'un taşıma işlerine ilişkin hükümler; hava taşımaları hariç olmak üzere tüm taşıma işleri bakımından genel hüküm niteliğindedir. Hava taşımalarında ise, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 106. maddesi gereğince, önce taraf olunan uluslararası sözleşmeler dikkate alınacak, ancak bunlarda hüküm bulunmaması halinde yerine göre 6762 sayılı mülga Kanunun 762. ve devamındaki veya 6102 sayılı Kanunun 850. maddesi ve devamındaki hükümleri uygulanacaktır.

Eşya ve yolcu taşımalarına ilişkin sözleşmeler hakkında ise, taşıma işlerine dair hükümler arasında uygulanacak hüküm bulunmaması halinde, aşağıda da ayrıca temas edeceğimiz gibi, taşıma sözleşmesinin bir iş görme edimini içerdiği kabulünden hareketle, bu tür sözleşmeler hakkında Borçlar Kanunu'nda yer alan vekalet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanacağını savunan görüş bulunduğu gibi; taşıma sözleşmelerinde ücret unsurunun asli unsur olması ve ortaya çıkan sonucun önemli olması gibi benzerlikler sebebiyle eser sözleşmelerine ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiğini savunan yazarlar da mevcuttur.

³ Kabul Tarihi: 13/1/2011 Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih: 14/2/2011 Sayı: 27846 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 50.

1.2. Taşıma Sözleşmesi Kavramı, Unsurları ve Hukuki Niteliği

1.2.1. Taşıma Sözleşmesi Kavramı

6762 sayılı mülga Kanun'da olduğu gibi, 6102 sayılı Kanun'da taşıma sözleşmesinin açık bir tanımına yer verilmemiştir. Bununla birlikte, ilk ticaret hukuku düzenlemesi niteliğinde olan 1926 tarihli ve 865 sayılı Ticaret Kanunu'nun 887. maddesinde taşıma sözleşmesi; *"bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya veya eşhasın karada, sularda nakillerini taahhüt eylemesine nakil mukavelesi itlak olunur."* şeklinde tanımlanmıştır. Bu düzenlemeye paralel olarak şu an yürürlükte olan 6102 sayılı kanunun 850/2. hükmünde, eşya ve yolcu taşıma sözleşmelerinde tarafların temel hak ve borçları açıkça belirtilmiştir. Söz konusu madde, *"Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varna yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır."* hükmünü içermektedir. 865 sayılı Ticaret Kanunu'nun 887. maddesi ile TTK'nın ilgili maddesi ışığında; taşıma sözleşmesinin, yolcu veya eşyanın ücret karşılığında bir yerden diğer bir yere taşınması taahhüdünde bulunulan ve tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olarak tanımlanması mümkündür.⁴

1.2.2. Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

Taşıma sözleşmesinin genel tanımının tam olarak anlaşılabilmesi için, ayırt edici unsurlarının tespiti zorunludur. Taşıma sözleşmesinin, eşyanın ücret karşılığında bir yerden diğer bir yere taşınması taahhüdünde bulunulan ve tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme şeklinde yapılan tanımından da anlaşılacağı üzere, taşıma sözleşmelerinin esaslı unsurları; eşya taşıma taahhüdü ve ücret olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁴ Can, Mertol. CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017, s. 19; Arkan, Sabih. Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını, Ankara, 1982, s. 10 (Taşıyıcının Sorumluluğu); Adıgüzel, Burak. Taşıma Hukuku, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, s. 26.

1.2.2.1. Eşya Taşıma Taahhüdü

Taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının asıl ediminin konusunu, eşya taşıma taahhüdü oluşturmaktadır. Taşımanın asli edim olarak üstlenilmesi taşıma sözleşmesinin ayırt edici unsurunu oluşturduğundan, bu unsurun varlığının tespit edilmesi oldukça önemlidir.⁵ Eşyayı taşıma taahhüdü, taşıma sözleşmesiyle, eşyanın varma yerine götürülmesi ve orada gönderilene teslim edilmesini ifade etmektedir. Bununla birlikte, taşınması taahhüt edilen eşyanın götürüleceği yerin sözleşme anında belirlenmesi gerekmekte olup, taşıma esnasında da gönderen veya üçüncü kişi tarafından eşyanın götürüleceği yere karar verilebilmektedir.⁶

Eşyayı taşıma taahhüdü, yalnızca eşyanın bir yerden diğer bir yere götürülmesi yükümlülüğünü içermemekte; aynı zamanda eşyanın teslim alındığı haliyle zararsız ve eksiksiz olarak teslim edilmesini de kapsamaktadır. Bu husus TTK 875/1. madde ile öngörülmüş olup, taşıyıcıya, eşyayı taşıma borcu ile birlikte; eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar denetim, bakım, koruma, özen gösterme ve nezaret etme yükümlülüğü de getirilmiştir.⁷ Eşyanın, tamamıyla taşıyıcının nezareti ve koruması altında taşınması, eşya taşıma sözleşmeleri bakımından ayrıca öne çıkan bir hususiyettir.

1.2.2.1.1. Genel Olarak Eşya Kavramı

TTK'da eşyanın açık bir tanımı yapılmamış olup, yalnızca TTK 850/1. maddede "eşya her türlü yükü de kapsar" denilerek, eşyanın kapsamının genişliği vurgulanmış ve yük kavramı ile ilişkilendirilmiştir.⁸ Eşya tanımının; elle tutulabilen, üzerinde bireysel hakimiyet sağlanabilen, taşınabilen, ekonomik bir değer taşıyan kişi dışı canlı ve cansız cismani varlıklar şeklinde yapılması mümkündür.⁹ Bu anlamda, eşyanın

⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 14; Demir, Direnç. "Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Programı Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2015, s. 25.

⁶ Seven, Vural. Taşıma Hukuku, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, 2011, s. 25; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 10; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 27.

⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 50; Misili, s. 76; Arkan, s. 13.

⁸ Misili, Sinan. "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı", Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 1, 2019, s. 74.

⁹ Atabek, Reşat. Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960; sç 28; Karan, Hakan. Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara, 2011, s. 24; Oğuzman, M. Kemal/ Seliçi, Özer/ Özdemir, Saibe.

cinsinin, sayısının, ağırlık veya hacim itibariyle miktarının herhangi bir önemi bulunmamakta olup, eşya tanımı kanunen taşınabilen her türlü şeyi kapsar.¹⁰ Buna göre, eşya kavramına taşınmazlar girmez. Buna göre, taşıma sözleşmesinin konusu eşyayı yalnızca maddi, elle tutulabilir şeyler oluşturduğundan; maddi varlığı olmayan, haberin iletilmesi, telefon ve telgraf haberleşmesi, telli ve telsiz muhabere sistemleri, internet servis sağlama işi, taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturmaz.¹¹ Yine, taşıma işini taahhüt edenin, taşınan eşyayı denetim, bakım, koruma, özen gösterme ve nezaret etme yükümlülüğünü yerine getirerek taşınması gerektiğinden; bu yükümlülüklerin yerine getirilmesine müsait olmayan, boru hatlarından akaryakıt, su, doğalgaz iletilmesi veya kablolardan elektrik nakli, taşıma sözleşmesinin konusuna girmez.¹² Ek olarak önemle belirtmek gerekir ki, cenaze taşımaları, taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturmakla birlikte¹³; taşıma sözleşmesi kapsamındaki eşya kavramı içerisine canlı insan dışında, insan vücudu, doku ve organlar ile cesetlerin dahil edilmesi pek mümkün gibi gözükmemektedir.¹⁴

Bununla beraber, taşınacak olan eşyanın ticari bir değerinin bulunması zorunlu olmadığından, herhangi bir atık, maddi bir değer taşımayan ve bir yerde yakılmak veya yok edilmek üzere taşınan çöplerin de eşya taşınmasının konusunu oluşturdukları kabul edilmektedir.¹⁵ Aynı şekilde, ticari mal olmayan ve herhangi bir satış sözleşmesine konu edilemeyecek, bir dine ait kutsal emanetler, milli sanat eserleri, devlet mühür ve sembolleri de taşıma sözleşmesinin kapsamında değerlendirilebilir.¹⁶ Buna ek olarak, eşya kavramına, onu dış risklerden korumak amacıyla eşyayı sarmak için kullanılan ve gönderene ait olan; ambalaj, paket ve/veya konteynerin de dahil olduğu kabul edilmektedir.¹⁷

Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2006, s. 6; Doğanay, İsmail. Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Cilt: 2, Beta Basım Yayın, İstanbul, 2004, s. 2214; Misili, s. 74.

¹⁰ Kıran, Süleyman. Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, s. 8; Aksoy, Sami. Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul, 2015, s. 15; Arkan, s.11; Misili, s. 74; Karan, s. 24.

¹¹ Misili, s. 74.

¹² Misili, s. 77; Doğanay, s. 2213; Karan, s. 25; Atabek, s. 27.

¹³ Misili, s. 78; Arkan, s. 11; Karan, s. 24; Kıran, s. 9.

¹⁴ Can, s. 20; Ertaş, Şeref. Eşya Hukuku, Barış Yayınları, İzmir, 2011, s. 6.

¹⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 27; Misili, s. 75; Arkan, s. 12, Karan, s. 24; Kıran, s. 8.

¹⁶ Misili, s. 75.

¹⁷ Clarke, A. Malcolm/ Yates, David. Contracts Of Carriage By Land And Air, LLP, London and Singapore, 2004, s. 17-18; Yeşilova, Ecehan. Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR md. 3-34), Yetkin Yayınları, Ankara, 2004, s. 25; Misili, s. 75; Karan, s. 24.

1.2.2.1.2. Taşınma Eşyası

TTK 894 ile 901. maddeleri arasında, taşınmanın özel bir türü olan taşınma eşyası taşınmasına ilişkin hükümlere yer verilmiştir. TTK 894/1. maddesine göre, bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşyaya taşınma eşyası denilir. Söz konusu maddede adı geçen ev tanımından, mesken veya konut; büro tanımından ise belli bir mesleği icra edenlerin çalışma veya işyeri olarak kullanılan bina veya bina içindeki kapalı bağımsız bölüm anlaşılmalıdır.¹⁸ Bu doğrultuda, taşınma eşyasının, geniş anlamda, eşya kendisi için taşınan kişinin doğrudan sosyal yaşamıyla ilgili olan her şeyi kapsadığı söylenebilir.¹⁹ Örnek olarak; çeyiz eşyası, miras eşyası, evdeki saksı ve çiçekler ve evde veya işyerinde halihazırda yaşamakta olan canlı hayvanlar verilebilir.

Bu doğrultuda, evden veya işyerinden taşınmak üzere alınan, her türlü kullanılmış eşyanın, bitkinin veya canlı hayvanın taşınma eşyası olduğu açık olmakla birlikte²⁰, sanayi tesisine ait ticari mobilyalar ile makine ve teçhizat taşınma eşyası olarak kabul edilemeyecektir.²¹ Önemle belirtmekte fayda vardır ki, taşınma eşyasının, ev veya büro benzeri yerlerde ne amaçla kullanılıyorsa, taşındığı yerlerde de aynı amaca hizmet etmesi gerekmekte olup, eşyanın taşındığı yerdeki kullanım amacının da geçici değil, sürekli olarak eski kullanımına uygun olması ve o şekilde kalması gerekmektedir.²²

1.2.2.2. Ücret

Eşya taşıma sözleşmelerinde, taşıyıcının eşya taşıma taahhüdünde bulunmasına karşılık, gönderenin taşıma ücretini ödeme borcundan bahsedilmiştir. Bu doğrultuda, eşya taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için, eşya taşıma taahhüdünün ücret karşılığında yapılmış olması esastır. Taşıma işi, bir ticari işletme faaliyeti sayıldığından, taşıma ücreti konusunda taraflar arasında anlaşmaya varılmamış olsa dahi, TTK'nın 15. ve 20. maddelerinde düzenlenen ticari işlerdeki ücret karinesi gereği, taşıyıcının ücret talep etme hakkı bulunmaktadır. Taşıma

¹⁸ Can, s. 123; Misili, s. 79.

¹⁹ Akdeniz, Umut. "6102 Sayılı TTK'da Taşıma Hukukuna Dair Yeni Bir Düzenleme 'Taşınma Eşyası Taşınması'", Legal Hukuk Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 130, İstanbul, 2013, s. 84-85.

²⁰ Misili, s. 79; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 244.

²¹ Akdeniz, s. 86; Misili, s. 79.

²² Misili, s. 79.

ücretinin kararlaştırılması esnasında, ücretin ne kadar olacağı taraflarca serbestçe belirlenebilecek olup, ücretin belirlenmemesi veya belirlenmemesi halinde söz konusu miktar ticari teamüle göre veya o yer ve zamandaki piyasa rayicine göre belirlenecektir. Bu şekilde kararlaştırılan taşıma ücretinin geniş yorumlanması gerektiği doktrinde kabul görmüş olup; ücretin, para veya para karşılığı herhangi bir mal veya menfaat temini suretiyle ile ödenmesi mümkündür.²³

Görüldüğü gibi, ücretin başta belirlenmemiş olmasının sözleşmeyi taşıma sözleşmesi olmaktan çıkarmayacağı, sözleşmede kararlaştırılmamış olsa bile taşıyıcının yapmış olduğu taşıma işi karşılığında her zaman uygun bir ücret talep edebileceği söylenebilir.²⁴ Bununla birlikte, ücret, taşıma sözleşmesinin esaslı unsurunu oluşturduğundan; herhangi bir ücret beklenmeksizin yapılan taşımalar “hatır taşınması” olarak adlandırılmaktadır. Bu tür taşımalarda ücret unsuru bulunmadığından, hatır taşımalarının taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Dolayısıyla, hatır taşımalarında TTK hükümlerinin uygulanması mümkün değildir. Bu doğrultuda, hatır taşımalarında, taşınanın yolcu olması halinde 6098 sayılı Borçlar Kanunu’nun haksız fiil hükümleri uygulanacak, eğer eşya taşınıyor ise taraflar arasındaki hukuki ilişki vekalet sözleşmesi hükümlerine tabi olarak değerlendirilecek ve vekalet hükümleri uygulanacaktır.²⁵

1.2.3. Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Öncelikle, taşıma sözleşmelerinin, eşyanın bir yerden bir yere taşınması karşılığında ücret ödenmesini konu aldığından hareketle, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu kolaylıkla söylenebilecektir.²⁶ Ek olarak, taşıma sözleşmeleri, bir kimsenin veya bir şeyin herhangi bir vasıta aracılığıyla bir yerden başka bir yere taşınmasını konu aldığından; taşıma sözleşmelerinin bir iş görme edimini içerdiği açıktır. Bu anlamda taşıma sözleşmesinin iş görme sözleşmeleri içerisinde yer aldığı sabit olmakla birlikte; tam olarak Borçlar Kanunu’nda belirtilen hangi iş görme sözleşmesi türü içerisinde yer aldığı doktrinde tartışma konusu olmuştur. Doktrindeki bir görüş, taşıma sözleşmelerini İsviçre Hukuku’nda olduğu gibi vekalet sözleşmesi

²³ Can, s. 20; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 15.

²⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28.

²⁵ Eriş, Gönen. Açıklamalı- İçtihatlı- Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara, 1996, s. 14; Can, s. 20; Arkan, s. 15; Doğanay, s. 1711.

²⁶ Tüzüner, Özlem. “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2012, S:101, s. 167-196, s. 172.

niteliğinde kabul etmekte olup; diğer bir görüş ise Alman Hukuku'nda olduğu gibi bu sözleşmelerin eser sözleşmesi niteliğinde kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Taşıma sözleşmelerinin vekalet sözleşmeleri kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini savunan görüş; eser sözleşmelerinde yapılan işin değil, sonucun önemli olması dolayısıyla taşıma sözleşmelerinden farklı olduğunu savunmaktadır. Bu görüş taraftarları, Alman Hukukunun aksine, eser kavramının çok geniş yorumlanmasına Türk Hukukunda gerek olmadığını belirtmektedir. Yine bu görüşe göre, kanunda tanımlanmamış sözleşme türleri bakımından vekalet hükümlerine başvurulması gerektiği açık olduğundan, taşıma sözleşmelerinin kanunda sayılan herhangi bir sözleşme türüne uygun olmadığı kanaatine varıldığında dahi, taşıma sözleşmelerinin vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilerek, vekalet sözleşmelerine ilişkin hükümlerin uygulanmasının yerinde olduğu savunulmaktadır.²⁷ Ek olarak, bu görüşün savunucuları, yükün ziya ve hasara uğramadan ve vaktinde, yolcunun ise sağ salim varma yerine ulaşması taahhüdünde bulunan taşıyıcının; bunları sağlayacak tedbirleri alırken müteahhit (yüklenici) gibi değil, tıpkı bir vekil gibi davrandığına dikkat çekmektedir.²⁸

Taşıma sözleşmelerinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunan görüş ise; vekalet sözleşmesinde ücret unsurunun sözleşmenin asli unsuru olmadığını, bu anlamda ücretin vazgeçilmez ve asli bir unsur teşkil ettiği taşıma sözleşmelerinin hiçbir şekilde vekalet sözleşmesi niteliğinde olamayacağını savunmaktadır. Dolayısıyla bu görüşe göre, taşıma sözleşmeleri; yüklenicin eser meydana getirmeyi, iş sahibinin ise bunun karşılığında bir bedel ödemeyi taahhüt ettiği eser sözleşmeleri kapsamında kabul edilmektedir.²⁹

Kanaatimizce, eser sözleşmesinde, yüklenicinin borcunun ifasını kendi yönetimi altında adamlarına ve yardımcılarına yaptırabilmesi ve sonuç taahhüdünün bulunması ve özellikle yüklenicinin ifa borcu karşılığında diğer tarafın ücret ödemekle yükümlü olması hususları, taşıma sözleşmeleri ile eser sözleşmeleri arasında benzerlik kurulmasını kolaylaştırmaktadır.³⁰ Bununla birlikte, TTK'nın 854. maddesiyle, taşıyıcıya yüklenen özen yükümlülüğünün, sorumsuzluk şartları ile

²⁷ Feyzioğlu, N. Feyzi. Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevileri, İstanbul, 1954, 1978, s. 30; Bilge, Necip. Borçlar Hukuku Özel Borç Münasebetleri, Ankara, 1962, s. 263; Can, s. 17.

²⁸ Ülgen, Hüseyin. Hava Taşıma Sözleşmesi, Bankacılık Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1977, s. 45; Can, s. 18.

²⁹ Adıgüzel, Burak. Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2001, s.33; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 30; Tüzüner, s. 185.

³⁰ Tüzüner, s. 190.

ortadan kaldırılamaması durumu da, tıpkı eser sözleşmeleri açısından yüklenicinin durumu gibidir.³¹ Bu anlamda, taşıma sözleşmelerinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğu kabulünün yanlış olmayacağı söylenebilir.

1.3. Taşıma Sözleşmelerinde Yük ve Gecikme Zararı Bakımından Sorumluluk Søjeleri

1.3.1. Taşıyıcı Sifatını Haiz Kişiler

Taşıma sözleşmelerinde, eşya taşıma taahhüdünde bulunan ve taşıma işini icra kişiler genellikle, taşıyıcı olarak ifade edilir. Bununla birlikte, kimi zaman taşıma sözleşmelerinde taşıma taahhüdünde bulunan kişi ile taşıma işini icra eden kişi birbirinden farklı kişiler olabilmektedir. Bu sebeple, taşıyıcı tanımı, asıl (akdi) taşıyıcı ile alt (fili) taşıyıcı başlıkları altında ayrıma tabi tutulmuştur.

1.3.1.1. Taşıma Sözleşmesine Taraf Olan Taşıyıcı / Asıl (Akdi) Taşıyıcı

Eşya taşıma sözleşmeleri bakımından asıl (akdi) taşıyıcı, eşyasını ücret karşılığında taşımak isteyen kişiye karşı bizzat veya temsilci aracılığıyla taşıma taahhüdünde bulunan gerçek veya tüzel kişidir. Diğer bir ifadeyle, asıl taşıyıcı, gönderenle sözleşme yapmak suretiyle taşımanın tüm sorumluluğunu üstlenen kişi olarak karşımıza çıkmaktadır.³² Hem gerçek hem de tüzel kişiler taşıyıcı sıfatını haiz olabilecek olup; bu kişilerin taşıma taahhüdünü ücret karşılığında yapmış olmaları, taşıyıcı sıfatını kazanmaları için yeterlidir. Diğer yandan, taşıyıcının bizzat taşıma aracının sahibi olması gerekmemektedir. Taşıyıcı, kiralama, vedia ve benzeri yollarla zilyetliğinde tuttuğu aracı kullanarak veya kendisine hiçbir şekilde araç tahsisi olmaksızın, aracı kullanan kişilerin taşıma işini icra etmesi suretiyle de taşıma taahhüdünde bulunabilecek ve bu şekilde de asıl taşıyıcı sıfatını kazanabilecektir.

Bu noktada, arızı olarak taşıma işiyle uğraşanların veya bir ticari işletmesi olmamasına karşılık sürekli olarak taşıma işiyle uğraşanların, taşıyıcı sıfatını haiz olup

³¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41.

³² Koller, Ingo. Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 6. Auflage, München 2007, s. 30; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 31.

olmadıkları ve bu kişiler hakkında taşıma işlerine ait hükümlerin uygulanıp uygulanmayacağı sorununun çözülmesi de gerekmektedir. Arızı olarak taşıma işiyle uğraşanlar; 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 3. maddesine göre yetki belgesine sahip olmadan, yani meslek haline getirmeden taşıma işi ile uğraşan kişilerdir. TTK 851. maddeye göre; taşıma işini arızı olarak üstlenen, meslek olarak edinmeyen kişilere, taşıma işlerine ilişkin hükümler yalnızca "uygun düştüğü ölçüde" uygulanacaktır. Diğer taraftan, kanunen ticari işletme kabul edilemeyecek işletmelerin, arızı olarak değil, sürekli olarak taşıma işini taahhüt ve icra etmesi söz konusu olabilecektir. Bu durumda, arızı olarak taşıma işiyle uğraşanlardan farklı olarak; sürekli olarak taşıma işiyle uğraşanlar yani taşıma işini meslek olarak edinmiş kişiler hakkında, bu kişilerin bir ticari işletme sahibi olup olmadıklarına bakılmaksızın, ilgili hükümler "uygun düştüğü ölçüde" değil, doğrudan doğruya uygulanacaktır.

1.3.1.2. Taşıma İşini İcra Eden Taşıyıcı / Fiili (Alt) Taşıyıcı

Bazı borç ilişkilerinde, sözleşme tarafının, sözleşmeden doğan borçlarının ifasını bir üçüncü kişiye devretmesi hukuken mümkün olduğundan; taşıma sözleşmelerinde de, taşıma işinin tamamının veya bir kısmının icrasının başka bir kişiye devredilmesi mümkündür. Bu bağlamda, taşıma sözleşmelerinde taşıma taahhüdünde bulunan kişinin taşıma işinin icrasını bir başkasına devretmesi halinde; devreden asıl taşıyıcı olmakla birlikte, taşıma işini icra etmek üzere devralan kişi fiili taşıyıcı olarak adlandırılmaktadır.³³ Bu anlamda, fiili taşıyıcı, gönderen ile taşıma sözleşmesini yapan ve taşıma taahhüdünde bulunan asıl taşıyıcının, taşımanın bir kısmı veya tamamı için taşıma işini devrettiği, asıl taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişi niteliğinde bir kimsedir.³⁴ Bu tanımdan hareket edildiğinde dikkat edilmesi gereken husus, taşıma sözleşmesi ile kendisine taşıma taahhüdünde bulunulan gönderen ile fiili taşıyıcı arasında herhangi bir sözleşme ilişkisinin mevcut olmadığıdır.

Gönderen ile fiili taşıyıcı arasında bir sözleşme ilişkisi bulunmadığından; gönderen, fiili taşıyıcı ve fiili taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin taşıma esnasındaki kusurlarından dolayı, aksine bir düzenleme olmadıkça taşıyıcının

³³ Kırman, Ahmet. Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu, Vedat Kitapçılık, Ankara, 1990, s. 34; Ülgen, s. 63; Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı, s. 5; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 103.

³⁴ Aksoy, s. 93; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33; Koller, s. 527.

sorumluluğu hakkındaki hükümlere dayalı olarak talepte bulunamayacaktır. Dolayısıyla, gönderen yalnızca fiili taşıyıcının ve onun adamlarının sebep olduğu zararlara ilişkin olarak, sözleşme dışı sorumluluk hükümlerine başvurabilecektir. Diğer taraftan, fiili taşıyıcı ve onun adamlarının sebep olduğu zararlardan dolayı gönderenin; asıl taşıyıcı karşısında, “ifa yardımcılarının fiillerinden sorumluluk” hükümlerine dayanarak, sözleşmeye ilişkin sorumluluğuna başvurması mümkündür.

Bununla beraber belirtilmesi gerekir ki, asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcı ayrımının, 6102 sayılı Kanun’un yürürlüğe girmesiyle birlikte, yük ve gecikme zararları bakımından bir önemi kalmamıştır. Zira, taşıma kısmen veya tamamen fiili taşıyıcı tarafından yerine getirildiğinde dahi; eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle, kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan her türlü yük ve gecikme zararından fiili taşıyıcı da asıl taşıyıcı gibi ve onunla birlikte müteselsilen sorumlu olur.

1.3.2. Taşıyıcının Adamları ve Yararlandığı Kişiler

Taşımanın hacmi, kapasitesi ve yoğunluğu gibi sebepler, günümüzde taşıyıcıların taahhüt ettikleri taşımayı gerçekleştirmeleri amacıyla yardım almasına ve işin bir kısmının farklı taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilmesi için devredilmesine sebep olmuştur. Bu nedenle, taşıyıcının kendi adamları ve taşıma işinin icrasında yararlandığı kişiler bakımından da sorumluluk hükümlerinin düzenlenmesi gerekliliği doğmuştur.³⁵

Taşıyıcının kendi adamları, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde hizmet sözleşmesine dayanarak sürekli bir şekilde görev yapan kişileri ifade etmektedir.³⁶ Tanımdan açıkça anlaşılacağı üzere; taşıyıcının taşıma işini taahhüt edilmiş olduğu işletmesinde değil de başka bir işletmesinde görev yapan kişilerin veya taşıma işinin taahhüt etmiş olan işletmede görev yapmasına rağmen söz konusu taşımada görev almayan kişilerin, taşıyıcının kendi adamı olarak nitelendirilmesi mümkün değildir.

Taşıyıcının yararlandığı kişiler ise; taşıyıcının, taşıma sözleşmesinin ifası için fiillerinden yararlandığı ve taşımanın tamamını, belli bir kısmını ya da yükleme, boşaltma gibi bir aşamasını üstlenen, taşıyıcının kendi adamları dışındaki kişilerdir.³⁷

³⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 185.

³⁶ Sözer, Bülent. Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, s. 115. (Hava Taşıma); Yeşilova s. 57; Arkan, Sorumluluk, s. 96; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 186.

³⁷ Sözer, Hava Taşıma, s. 117; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 187; Yeşilova, s. 59.

Bu kişilerin taşıma işinin icrasına doğrudan katılmaları gerekmekte olup, bağlantılı herhangi bir işin görülmesine dolaylı olarak yardımcı olmuş olmaları da yeterlidir. Taşıyıcının yararlandığı kişilere örnek olarak; taşımaya başlanmadan önce eşyanın bulunduğu deponun sahibi ve oradaki çalışanlar verilebilir.³⁸ Taşıyıcının, yalnızca bir taşıma işini gerçekleştirirken yararlandığı bu kişilerle arasındaki ilişki, yararlanmak üzere anlaşılan işin tamamlanması ile son bulur.³⁹

TTK'nın 879. maddesinde, taşıyıcının; kendi adamlarının ve taşıma işinin icrası için yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri esnasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiili ve ihmali gibi sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Dolayısıyla, taşıyıcının kendi adamları ve yararlandığı kişilerin tespiti, taşıyıcının olası bir ihmal veya kusur halinde doğacak zarardan sorumlu olup olmayacağına belirlenmesi bakımından önemlidir. TTK 887. maddesinde, taşıyıcının yararlandığı kişilerin sorumluluğu düzenlenmiş olup, tıpkı alt taşıyıcı gibi taşıyıcının yardımcılara karşı ileri sürülen talepler bakımından da asıl taşıyıcının sorumluluğu hakkında sevk edilmiş hükümler uygulanır.

1.4. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Taşıma sözleşmelerinin, taşıyıcı bakımından ortaya çıkardığı asli edim olan taşıma işinin üstlenilmesi; eşya taşımalarında, taşıyıcının kendi sorumluluğu altında eşyayı bir yerden varma yerine nakledilmesini ifade etmektedir. Bu haliyle, taşıyıcının eşyayı taşıması, bir yapma borcuna ilişkin edim yükünü içermektedir.⁴⁰ Bununla birlikte, taşıyıcının yükümlülüğü yalnızca taşınan eşyayı varma yerine ulaştırmakla sınırlı değildir. Taşıyıcı, aynı zamanda taşıma esnasında taşınan eşyayı koruyup gözetmek ile de yükümlüdür. Bu da dikkate alındığında, taşıyıcının özen yükümlülüğü altında bulunduğu açıktır.⁴¹

6762 sayılı mülga Kanun açısından taşıyıcının sorumluluğu, kusur karinesine bağlı olarak değerlendirilmiş ve taşıyıcının kusursuz sorumluluğu kabul edilmemiştir. Daha sonra, Alman Hukuku düzenlemeleri esas alınarak hazırlanan 6102 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesi ile birlikte, taşıyıcının sorumluluğunun bir kusur

³⁸ Arkan, Sorumluluk, s. 97.

³⁹ Arkan, Sorumluluk, s. 97; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 187; Akıncı, s. 199; Yeşilova, s. 58.

⁴⁰ Arkan, Sorumluluk, s. 13; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 155.

⁴¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 155.

sorumluluğu olup olmadığı doktrinde tartışmalı hale gelmiştir. Doktrinde bir görüş, taşıyıcının ziya, hasar ve/veya gecikmeden doğan sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olduğunu, ancak burada söz konusu olan kusur sorumluluğu bakımından ispat külfetinin yer değiştirmiş olduğunu savunmaktadır.⁴² Bu görüşe göre, kusur, taşıyıcının sorumluluğunda bir karine olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, taşıyıcının sorumluluğunun, normal kusur sorumluluğundan ayrı olarak düzenlendiği kabul edilerek; taşıyıcı için öngörülen özen yükümlülüğü istisna tutulmuş ve taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırıldığı savunulmuştur.

Doktrindeki bir diğer görüş ise, taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu niteliğinde olduğunu savunmaktadır.⁴³ Bu görüş, temelini CMR'nin⁴⁴ 17/2. hükmünde yer alan "...taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durum" ve TTK 876. hükmünde de yazılı şekilde tekrarlanan, "...taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebep" ibaresinden almaktadır.⁴⁵ Söz konusu ifadenin, mücbir sebep kavramından daha da geniş yorumlandığı görülmektedir.⁴⁶ Bu hususta, TTK 876. maddede yer alan, "...taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen..." ifadesi dikkate alındığında, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için; özenli bir taşıyıcıdan beklenen özeni değil, *en yüksek dikkat ve özeni* gösterdiğini ancak buna rağmen ortaya çıkan olayı önleyemediğini kanıtlaması gerekmektedir. Dolayısıyla, taşıyıcının, kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumla karşılaşması halinde, bu sebeple bir zarar ortaya çıktığında kusurlu bulunmaması ve sorumluluktan kurtulması, ancak tüm tedbirleri aldığını ispat etmesi ile mümkün olacaktır.

TTK'da düzenlenen taşıyıcının sorumluluğu ve sorumluluktan kurtulmasına ilişkin hükümler dikkate alındığında, bahsedilen bu ikinci görüşün yerinde olduğunu söylemek doğru olacaktır. Nitekim taşıyıcının ancak en yüksek dikkat ve özeni gösterdiğini ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulabileceği düşünüldüğünde,

⁴² Akıncı, Ziya. Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999, s. 87; Aydın, Alihan. CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 35.

⁴³ Clarke, A. Malcolm. International Carriage of Goods by Road: CMR, Fift Edition, London, 2009, s. 185 (CMR); Arkan, Sorumluluk, s. 44.

⁴⁴ 19 Mayıs 1956'da Cenevre'de imzalanan, "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma" (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route) kısa adıyla "CMR" olarak anılır ve bilinir. CMR anlaşması; bir malın uluslararası taşınması esnasında göreceği zarar, ziya, hasar ve gecikmelerde, Gönderici-Taşıyıcı-Alıcı arasındaki sorumlulukları saptayan yükümlülükleri belirleyen bir konvansiyondur.

⁴⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 156.

⁴⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 156; Aydın, s. 69; Clarke, CMR, s. 20.

taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu niteliğinde olduğu kabul edilmelidir.

1.5. Taşıyıcının Sorumluluğunun Şartları

Taşıma sözleşmesinin amacı; taşınmasına karar verilen eşyanın, taşıyıcıya teslim edildiği ilk halindeki gibi, eksiksiz ve hasarsız olarak varma yerindeki gönderilene ulaştırılmasıdır.⁴⁷ Bu noktada, taşıyıcının sorumluluğu; eşyanın taşınması esnasında ziya ve/veya hasara uğraması ile varma yerine zamanında ulaştırılmaması hallerinde ortaya çıkmaktadır. Taşıyıcının sorumluluğunun şartları; zarar, kusur ve illiyet bağı olmak üzere üç başlıkta düzenlenmiştir.

1.5.1. Zarar

Taşıyıcının sorumluluğu, eşya zararından doğabileceği gibi, gecikme zararından da kaynaklanabilir. Taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için ilk koşul, taşıma esnasında eşyanın bir zarara uğraması ve bu eşyanın gönderilene, gönderildiği haliyle teslim edilememesidir.

1.5.1.1. Zarar Türleri

Taşıma hukukunda zarar; eşyanın zıyaini ve hasarını kapsamak üzere, “eşya (yük) zararı” ve eşyanın belirlenen zamanda teslim edilememesinden doğan zararı kapsamak üzere “gecikme zararı” olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.5.1.1.1. Eşya (Yük) Zararı

Yük zararı, taşınan eşyanın ziya veya hasara uğraması şeklinde meydana gelir. Taşınan yükün zıya, tam zıya veya kısmi zıya şeklinde gerçekleşmektedir.

⁴⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 142; Eriş, s. 295.

Taşıma hukukunda tam ziya, eşyanın gönderilene teslim edilemeyecek durumda olmasını veya söz konusu eşyadan tahsis amacına uygun olarak yararlanmanın herhangi bir nedenle imkânsız olduğu durumları ifade etmektedir.⁴⁸ Bu anlamda ziya, yalnızca eşyanın fiziki olarak yok olduğu halleri değil; aynı zamanda fiili ya da hukuki imkânsızlık gibi herhangi bir sebeple eşyadan yararlanmanın mümkün olmadığı halleri de kapsamaktadır.⁴⁹ Bu haller; eşyanın yanması, çalınması gibi hallerin yanında; kırılması, bozulması, paslanması, gaspı gibi durumlar ile eşyanın iktisadi değerini tamamen ortadan kaldıran değer kayıpları olarak da sayılabilir. Aynı zamanda, eşyaya yetkili makamlarca el konulması durumunda veya eşyanın gönderilenden bir başkasına teslim edilmesi ve geri alma ihtimalinin bulunmaması durumlarında da tam ziya halinin oluştuğu doktrinde kabul edilmiştir.⁵⁰

Belirtilmesi gerekir ki, eşyanın geçici bir süre için teslim edilememesi, ancak daha sonra eşyanın tahsis amacına uygun şekilde kullanımının mümkün olduğu bir biçimde gönderilene teslim edilmesi halinde, eşya zayi olmuş sayılmayacaktır.⁵¹

Eşyanın geçici bir süre için teslim edilememesi ancak sonrasında eşyanın tahsis amacına uygun şekilde kullanımının mümkün olduğu biçimde teslim edilmesi halinde, eşyanın zayi olmuş sayılmaması için; bu süreçte işleyen geçici sürenin, makul olarak kabul edilebilecek bir süre olması gerekmektedir. Eşyanın tesliminin tahammül edilmesi beklenemeyecek kadar gecikmiş olması, diğer bir ifadeyle makul sürenin aşılmış olması halinde eşya zayi olmuş kabul edilecektir. Bu durum ziya karinesi olarak nitelendirilmektedir.

Her somut olayda bu makul sürelerin belirlenmesinin hâkime bırakılacak olması uygun görülmediğinden, kanunda makul süre mahiyetinde maktu süreler öngörülmüştür. TTK 874. madde ile, söz konusu makul süre kabotaj taşımalarında en az 20 gün, sınır ötesi taşımalarda ise en az 30 gün olarak belirlenmiş olup; söz konusu sürelerin taşıma süresinin bitiminden itibaren başlayacağı belirtilmiştir. Hükümde sözü edilen taşıma süresi ise, tarafların arasında taşıma süresinin tamamlanması için kararlaştırdıkları maktu süreyi ifade etmektedir. Taraflarca taşıma süresinin kararlaştırılmadığı hallerde ise, taşınacak eşyanın ve taşımanın şartları ile mevcut

⁴⁸ Can, s. 79; Arkan, Sorumluluk, s. 47; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 143.

⁴⁹ Kaya, Arslan. "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)", İÜHM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu Armağan Sayısı, S. 1-4, C. LVI, s. 246.

⁵⁰ Kaya, s. 246; Arkan, Sorumluluk, s. 49-50; Clarke, CMR, s. 190; Atabek, S. 186; Koller, s. 337; Akıncı, s. 93.

⁵¹ Can, s. 79; Arkan, Sorumluluk, s. 48; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 144.

özellikleri dikkate alınarak, özenli bir taşıyıcının taşımayı tamamlaması için ihtiyacı olan makul süre, taşıma süresi olarak kabul edilecektir.

Eşyanın tesliminin makul süreyi aşacak şekilde gecikmesi halinde, eşyanın ilgilisi tazminat almaya hak kazanacaktır. Eşyanın ilgilisi, aynı zamanda, eşyanın daha sonra bir şekilde bulunması ve tahsis amacına uygun olarak kendisine teslim edilmesinin mümkün kılınması halinde; herhangi bir süre sınırı olmaksızın, kendisine haber verilmesini talep etme hakkına da sahip bulunmaktadır. Hak sahibinin bu haberin verilmesini isteme imkânı, tazminat ödendikten sonra kullanabileceği bir seçimlik hak olarak karşımıza çıkmaktadır.⁵² Bu doğrultuda, eşyanın kendisine teslim edilebilecek durumda olduğu haber verilen kişi, dilerse, 30 gün içinde, almış olduğu gecikme tazminatının iadesi şartıyla, söz konusu eşyanın kendisine teslim edilmesini talep edebilecektir. Eşyanın ilgisinin, almış olduğu tazminatı iade ederek eşyanın kendisine teslimini talep etmesi halinde; söz konusu eşyanın taşınması sebebiyle ortaya çıkan ücreti, mahsup edilmesini talep etme hakkı olan masraflar düşüldükten sonra kalan miktardan sorumlu olmak üzere, ödemesi de gerekmektedir. Bu hakkın kullanılmasının en önemli sonucu, eşyanın geç tesliminden doğan talep haklarının ortadan kalkmasıdır.

Zıya karinesine dayanarak tazminat alan kişi, eşya bulunduğu anda kendisine haber verilmesini talep etmemişse veya talep edildiği gibi kendisine haber verilmesine rağmen, 30 gün içinde eşyanın kendisine teslim edilmesini istememişse; taşıyıcı, söz konusu eşya üzerinde dilediği gibi tasarruf etme hakkına sahip olacaktır.⁵³ Ne var ki, taşıyıcının eşyayı zimmetine geçirmesi ya da eşyayı saklamak suretiyle hakkını kötüye kullanması durumlarında; hak sahibi kişi, kendisine haber verilmesini talep etmemiş olsa dahi, bu hakkın kötüye kullanımını öğrendikten sonra da eşyayı geri isteme hakkını kullanabilecektir.⁵⁴

Bununla birlikte, yukarıda belirttiğimiz gibi, zıya şeklinde ortaya çıkan yük zararı, kısmi zıya niteliğinde de olabilir. Zıyan eşyanın bütününde değil, sadece bir kısmında ortaya çıkması halinde kısmi zıyan varlığı kabul edilmektedir. Bu halde, taşınan eşyanın miktar, hacim veya ağırlıkça gönderilene eksik teslim edilmesi söz konusudur.⁵⁵ Birçok parçası olan bir eşyanın bir parçasının eksik teslim edilmesi

⁵² Koller, s. 325; Clarke, CMR, s. 202; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 153.

⁵³ Can, s. 81-82.

⁵⁴ Koller, s. 346; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 154.

⁵⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 144; Akıncı, s. 93.

durumu, örneğin buzdolabının bir rafının eksik olarak teslim edilmesi, kısmi ziyaa örnek olarak verilebilir.

Önemle belirtmek gerekir ki, kısmi ziyadan bahsedebilmek için, eksik teslim edilen eşyanın ekonomik bir değer elde etmeye devam etmesi ve tahsis amacına uygun olarak kullanımının yine de mümkün olması gerekmektedir. Bu doğrultuda, ortak bir amaca özgülünen ve ekonomik bir bütünlük arz eden eşyanın kısmen teslim edilmesinin taşıma konusu eşyanın tümünü anlamsız ve değersiz kıldığı durumlarda, tam ziyain varlığı söz konusudur.⁵⁶ Bununla birlikte, antika halı, sanat eseri, tablo gibi niteliği gereği bölünmesi imkânsız olan eşyalarda ortaya çıkan bir eksikliğin de kısmi ziyaa değil, tam ziyain sonuçlarını doğurduğunun kabulü gerekmektedir.⁵⁷

Yük zararının diğer gerçekleşme biçimi ise hasardır. Hasar kavramı, en genel anlamda, bir malın ekonomik değerini azaltan her türlü zarar olarak açıklanabilir.⁵⁸ Taşınan eşyada meydana gelen kırılma, bozulma, çürüme, paslanma, kısmen yanma, ıslanma, lekelenme ve eşyanın üzerine yabancı bir kokunun sinmesi gibi durumlar, hasara örnek olarak verilebilir.⁵⁹ Bu anlamda hasar; eşyanın tamamında meydana gelebileceği gibi, yalnızca bir kısmında da meydana gelebilecektir. Eşyada hasarın varlığının kabul edilebilmesi için, eşyada meydana gelen değer kaybının mutlaka hasar sebebiyle gerçekleşmesi gerekmekte olup; eşyanın borsa fiyatının düşmesi ya da mevsimi geçtiği için değerinin azalması gibi durumların hasar olarak nitelendirilmesi mümkün değildir.⁶⁰

Eşyada hasar meydana getiren ve değer azalmasına yol açan olgunun, örneğin donu çözülen ürünün yeniden dondurulması imkanının bulunduğu durumdaki gibi, sonradan ortadan kaldırılabılır hale gelmesi, hasarın varlığını ortadan kaldırmayacaktır.⁶¹ Bununla birlikte, eşyanın uğradığı hasar, eşyanın ekonomik değerini tamamen veya büyük ölçüde kaybetmesine sebep olmuşsa, gönderen veya gönderilenin eşyayı bu şekilde teslim almasını beklemek mümkün değildir. Dolayısıyla, eşyanın ekonomik değerini tamamen veya büyük ölçüde kaybetmesine neden olan hasarlar, ziyaa niteliğinde kabul edilmekte ve ziyaa ilişkin hükümler uygulanmaktadır.⁶²

⁵⁶ Kaya, s. 246; Koller, s. 337; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 145.

⁵⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 145; Arkan, Sorumluluk, s. 50; Atabek, s. 188.

⁵⁸ Can, s. 82; Arkan, Sorumluluk, s. 51; Atabek, s. 189; Koller, s. 342; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 146; Clarke, CMR, s. 193.

⁵⁹ Can, s. 82; Arkan, Sorumluluk, s. 51; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 146.

⁶⁰ Kaya, s. 247.

⁶¹ Kaya, s. 247.

⁶² Can, s. 82.

1.5.1.1.2. Gecikme Zararı

Gecikme zararı, taşıma süresinin aşılması halinde ortaya çıkmaktadır. Yukarıda da bahsedildiği üzere, taşıma süresi; tarafların aralarında taşımanın tamamlanması için kararlaştırdıkları maktu süreyi, taraflar arasında herhangi bir taşıma süresinin belirlenmediği hallerde ise taşınacak eşyanın ve taşımanın özellikleri dikkate alındığında, söz konusu taşımanın tamamlanabilmesi için taşıyıcıya tanınabilecek makul süreyi ifade etmektedir. Taraflarca taşıma süresinin kararlaştırılmadığı hallerde, makul sürenin hesaplanmasında; taşıma için belirlenmiş aracın cinsi, eşyanın miktarı, güzergahtaki nakil şartları, azami sürüş saatleri ile her olaya göre değişebilen objektif unsurlar dikkate alınır.⁶³

Eşyanın gönderilene geç teslimi halinde, gecikme nedeniyle herhangi bir zarar doğmamış olsa dahi, taşıyıcının sorumluluğu başlamaktadır. Bu halde, gecikilen süre dikkate alınarak, taşıma ücretinin gecikme ile orantılı şekilde indirilmesi gerekmektedir. Bu hususta, taşıyıcının her türlü özeni göstermesine rağmen engelleyemediği bir gecikme yaşandığını ispatlaması halinde, taşıma ücretinde herhangi bir indirim yapılmayacağı kabul edilmiştir.

Bununla birlikte, taşıyıcı tarafından taşıma süresinin aşıldığı süreçte, taşınan eşyanın herhangi bir şekilde ziya veya hasara uğraması mümkündür. Kanaatimizce, bu durumda, eşyanın ilgilisi hem gecikme zararı olduğundan bahisle taşıma ücretinden indirim yapılmasını talep edebilecek hem de taşıyıcıdan ziya ve/veya hasara ilişkin hükümler uyarınca tazminat talep edebilecektir.

1.5.1.2. Zararın Belirlenmesi

Taşıyıcının, azami özeni göstermesine rağmen öngöremediği ve sonuçlarını engelleyemediği durumlardan kaynaklanan zararlar hariç olmak üzere, sorumluluktan kurtulmak için kanunda öngörülmüş hallerde dayanma hakkının bulunmaması halinde; taşıma sırasında, taşınan eşyada ziya, hasar veya yaşanan bir gecikme nedeniyle meydana gelen zarardan dolayı tazminat sorumluluğu bulunmaktadır. Taşıyıcının, meydana gelen zararlardan dolayı sorumluluk miktarının belirlenebilmesi açısından

⁶³ Gençtürk, Muharrem. Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul, 2006, s. 129; Koller, s. 316; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 151.

mevcut zararın tespit edilmesi önem arz etmekte olup, kanunda taşıma sırasında meydana gelen zararın tespit edilmesi ve bunun bildirilmesine yönelik hükümler sevk edilmiştir. Bu hükümlerin sevk edilmesinin nedeni; hak sahibinin açacağı tazminat davasında, hak sahibini, ispat açısından kuvvetlendirmektir.⁶⁴ Taşıma hukukunda zararın belirlenmesi; yük zararları ve gecikme zararları bakımından farklı esaslara tabi kılındığından, aşağıda ayrı başlıklar altında incelenecektir.

1.5.1.2.1. Yük Zararlarının Belirlenmesi

Yük zararının miktarının belirlenmesi, taşıyıcı tarafından ödenecek tazminat tutarının belirlenmesi bakımından önemlidir. TTK 888/1. maddesi uyarınca, taraflar arasında özel bir menfaat şartı kararlaştırılmamışsa; zararın belirlenmesinde, eşyanın yüklenmek üzere teslim olduğu yer ve zamandaki değeri esas alınır.

Zararın belirlenmesi konusunda esas alınacak eşya değeri, onun mevcut piyasadaki rayiç değeridir. Eşya, taşınmak üzere teslim edilmesinden hemen önce satılmış ise; TTK 880/3. maddesi uyarınca, satıcının düzenlemiş olduğu faturada tüm taşıma bedelleri mahsup edilmiş şekilde gösterilen satış bedelinin, eşyanın piyasa değeri olduğu kabul edilir. Diğer taraftan, taşınan eşya borsada işlem gören bir eşya ise, eşyanın borsa değerinin esas alınarak zarar hesaplaması yapılması daha uygundur. Bununla birlikte, eşyanın piyasa veya borsa fiyatının bulunmaması veya belirlenebilir olmaması halinde, aynı tür ve vasıftaki eşyanın cari değeri, söz konusu eşyanın değeri olarak esas alınacaktır. Cari fiyat ise, taraflar arasındaki anlaşma veya özel durumlar dikkate alınmaksızın, eşyanın teslim edileceği yer ve zamandaki satış fiyatına eşit değerde, aynı çeşit ve kalitede bir eşya ile karşılaştırılması sonucu tespit edilen fiyattır.⁶⁵ Ek olarak, taşımaya konu eşyanın piyasa değeri hesaplanırken, ambalajlamanın gönderen tarafından yapılması halinde, ambalajlama masrafları ve varsa yükleme masrafları da piyasa fiyatına dahil edilmelidir.⁶⁶

Son olarak, yukarıda da işaret ettiğimiz gibi, taşıma sözleşmesinin tarafları, TTK 881/1. maddeden yararlanarak, taşınan eşyanın varma yerine ulaşması ve orada gönderilenine teslim edilmesi durumunda özel bir menfaatin gerçekleşeceği hakkında

⁶⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s.216; Koller, s. 552.

⁶⁵ Koller, s. 455.

⁶⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s.203; Koller, s. 451.

mutabık kalmışlarsa, kanaatimizce, yük zararının miktarı belirlenirken, taraflar arasında kararlaştırılan bu özel menfaat değeri esas alınacaktır.

1.5.1.2.1.1. Zıya Halinde Yük Zararının Miktarı

TTK 880/1. maddesi uyarınca, taşıma esnasında meydana gelen zarar, eşyanın tamamen zıyaı şeklinde gerçekleşmişse; yük zararı, zayı olan eşyanın yüklenmek üzere teslim edildiği yer ve zamandaki değerine göre hesaplanmaktadır.

Eşyanın kısmen zayı olması durumunda ise, zıyaa uğrayan kısmın değeri, taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarını oluşturacaktır. Bu noktada belirtilmesi gerekir ki, kısmi zıyaa yönelik tazminat hesaplamasında, zayı olan kısmın bütün eşyada hangi oranda değer kaybına yol açtığı dikkate alınmamakta; yalnızca zıyaa uğramış kısmın değeri tespit edilmektedir.⁶⁷ Ancak, taşınan eşyanın zayı olan bir parçasının, eşya yönünden bütünlük teşkil etmesi halinde; eşya anlamsız veya değersiz kalacaksa, tam zıya gerçekleşmiş gibi tazminat hesabı yapılmalıdır.⁶⁸

1.5.1.2.1.2. Hasar Halinde Yük Zararının Miktarı

TTK 880/2. maddesi uyarınca, taşınma esnasında meydana gelen zarar, eşyanın hasara uğramasına neden olmuşsa; zararın miktarı, hasara uğrayan eşyanın yüklenmek üzere teslim edildiği yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki farka göre belirlenmektedir. Bu farkın hesaplanmasında, hasarlandığı için onarım gören eşyada gerçekleşen zararını azaltmak veya mevcut zararı gidermek amacıyla yapılan tamir masrafları da dikkate alınmalıdır.⁶⁹

Belirtilmesi gerekir ki, eşya gönderilenin adresine ulaştırıldıktan sonra; eşyanın gönderilen tarafından geç teslim alınması ve bu süreçte eşyada hasar meydana gelmesi halinde taşıyıcının sorumlu tutulması mümkün değildir. Ayrıca, aşağıda detaylıca bahsedileceği üzere, gönderen veya gönderilenin davranışlarının,

⁶⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s.205; Koller, s. 460; Aydın, s. 117.

⁶⁸ Arkan, Sorumluluk, s. 155.

⁶⁹ Can, s. 83.

zararın meydana gelmesinde etkili olması durumunda, zararın meydana gelmesindeki etki derecesi oranında, hesaplanan tazminattan uygun bir indirim yapılacaktır.

1.5.1.2.2. Gecikme Zararlarının Belirlenmesi

TTK 875/3. maddesi uyarınca, her halde taşınan eşyanın varma yerine geç ulaşması sonucu bir zarar meydana gelmese dahi, taşıyıcının ücret hakkından bir indirim yapılması gerekmektedir. Gecikmenin süresine göre taşıyıcının sorumluluğunun miktarı artmakta olup; bu nedenle taşıma ücreti tamamen ortadan kalkabileceği gibi, daha da ötesinde, söz konusu gecikmeyi karşılamak için taşıma ücretinin üç katına kadar ek bir ödeme yapılması da gündeme gelebilir.

Diğer taraftan, taşıma sözleşmesinin taraflarının, taşınan eşyanın varma yerine vaktinde ulaşması ve teslim edilmesi ile ilgili özel bir menfaatleri bulunması durumunda; aralarında, teslimin vaktinde yapılmasına ilişkin özel bir menfaat değeri belirlemişlerse, gecikme zararının miktarı belirlenirken, taraflar arasında belirlenen söz konusu özel menfaat değeri esas alınmalıdır.⁷⁰

1.5.1.3. Zararın Bildirilmesi

Taşınan eşyanın gönderilene teslimi anında herhangi bir zararın gerçekleşmiş olup olmadığının belirlenmesi, taşıyıcının tazminat sorumluluğunun doğması bakımından önem arz etmektedir. Söz konusu tespiti, belirli bir süre içerisinde yapılmaması ve yine belirli bir süre içinde taşıyıcıya bildirilmemesi, zararın varlığının ispatını ve zararın yol açtığı değer kaybının tespitini zorlaştırmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, zararın tespiti ile bildirilmesini düzenleyen hükümler, açılacak tazminat davasında hak sahibini ispat yönünden kuvvetlendirmek amacıyla konulmuştur.⁷¹

Zararın tespiti; taşınan eşyada meydana gelen bir değer kaybı, azalma veya farklılaşma olup olmadığına ilişkindir. Tam zıya halinde bir zarar tespitinin yapılması mümkün değilse de, kısmi zıya ve hasar hallerinde bu tespiti yapılması zorunludur. Söz konusu tespit yapılırken; eşyanın mevcut durumu incelenmekle birlikte, tatbikatta

⁷⁰ Can, s. 85.

⁷¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 216; Koller, s. 552.

söz konusu eşyada sonradan kısmi ziya veya hasarın meydana gelme olasılığının olup olmadığı da değerlendirilmektedir.

İncelemenin sonucunda bir zarar tespit edildiği takdirde, taşıyıcıya bu zararın bildirilmesi gerekmektedir. Zararın bildirilmesi; teslim anında, taşınan eşyanın kalite, miktar veya ağırlıkça belirtilen ve yüklenenden farklı olduğuna ilişkindir. Zararın bildiriminde bulunma hakkı, gönderilen kişinin yanında, onun adına eşyaları teslim almaya yetkili kılınmış kişiler için de söz konusudur.⁷² Yapılan bildirim belirli şartlara uygun olması şartıyla; bildirim, taşıyıcının kendisine değil, eşyayı teslim eden kimselere karşı yapılması da yeterli ve geçerlidir.⁷³ Teslimden sonra yapılacak zarar bildirimlerinin ise bizzat taşıyıcıya yapılacağı düzenlenmiş olmakla birlikte; aynı zamanda, bu bildirim, taşıyıcı adına böyle bir bildiri kabule yetkili temsilcisine de mesela atamış olduğu umumi vekil veya asistanına geçerli şekilde yapılabileceği kabul edilmelidir.⁷⁴

1.5.1.3.1. Yük Zararlarının Bildirilmesinde Süre

TTK'nın 889. maddesinde, taşınan eşyanın ziyaa veya hasara uğramış olduğu takdirde, gönderen veya gönderilenin bu zararı bildirmesine ilişkin uymakla yükümlü olduğu süreler öngörülmüştür. Bildirim süreleri; eşyanın ziyaa veya hasara uğradığının teslim anında açıkça görüldüğü haller ve dışarıdan bakıldığında anlaşılamayacak zararlar bakımından farklı şekilde belirlenmiştir.

1.5.1.3.1.1. Teslim Anında Açıkça Görülen Zararın Bildirilmesinde Süre

TTK 889/1. maddesi uyarınca, eşyanın ziyaa veya hasara uğramış olduğunun teslim anında açıkça görüldüğü hallerde; gönderen veya gönderilen, en geç eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edildiği ana kadar, söz konusu ziya veya hasarın varlığını bildirmek zorundadır. Teslim anında taşıyıcının kendisi bulunmuyorsa, teslim eden her kimse ona karşı bu bildirim yapılması yeterlidir. Yükün parçalara bölünerek taşınması durumunda ise, eğer taşımanın konusu bir bütünlük arz ediyorsa; zararın

⁷² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 219; Koller, s. 560.

⁷³ Can, s. 87; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 219; Koller, s. 560.

⁷⁴ Can, s. 87.

bildirim süresinin başlaması, eşyanın son parçasının gönderilene teslim tarihidir.⁷⁵ Taşımanın bir bütünlük arz etmemesine rağmen yükün parçalara bölünerek taşındığı durumlarda ise; söz konusu parçaları, gönderilenin, her parçanın tesliminin akabinde muayene etmesi ve zararın varlığını tespit ettiği takdirde her teslimin yapıldığı anda ayrıca bildirmesi gerekmektedir.⁷⁶

TTK 900/1 (a) maddesi uyarınca, taşınma eşyası taşıma sözleşmeleri bakımından farklı süreler öngörülmüştür. Buna göre, taşınma eşyasının ziyaa veya hasara uğradığı teslim anında açıkça görülüyorsa, yük zararına ilişkin bildirim, teslimi izleyen 3 iş günü içerisinde yapılmaktadır.

1.5.1.3.1.2. Teslim Anında Belli Olmayan Gizli Zararın Bildirilmesinde Süre

TTK 889/2. maddesi uyarınca, taşınan eşyada meydana gelen ziya veya hasarın, teslim anında açıkça belli olmaması halinde ise, eşyanın tesliminden itibaren 7 gün içinde bildirimde bulunulması zorunludur. Sürenin başlamasında yine teslim anı esas alınacak olup, teslim anından itibaren 7 günlük sürenin hesaplanmasında pazar günleri ve resmî tatil günleri de dikkate alınır. Ayrıca belirtilmesi gerekir ki; eşyanın tesliminden sonra yapılacak zarar bildiriminin süresinde yapılmış sayılabilmesi için, bildirim muhataba ulaştığı an değil, zarar bildirim gönderildiği an esas alınır.

Buna karşılık, TTK 900/1 (b) maddesi uyarınca, taşınma eşyasının ziyaa veya hasara uğradığı teslim anında açıkça anlaşılamiyorsa, yük zararına ilişkin bildirim, teslimi izleyen 14 gün içerisinde yapılmalıdır.

1.5.1.3.2. Gecikme Zararının Bildirilmesinde Süre

TTK 889/3. maddesi ile, taşıma süresinin aşılması ile ortaya çıkan gecikme zararlarının bildirilmesi de zorunlu tutulmuştur. Söz konusu fıkra hükmüne göre, gönderilen; taşıma süresinin aşıldığını, yapılması gereken teslim tarihinden itibaren 21 gün içerisinde, taşıyıcıya veya onun adına bildirim kabule yetkili temsilcisine

⁷⁵ Eriş, s. 502.

⁷⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 220.

bildirmekle yükümlüdür Bildirimin süresinde yapılıp yapılmadığının tespit edilmesi bakımından, bildirim gönderildiği tarih esas alınır.

1.5.1.3.3. Zarar Bildiriminde Şekil Şartı

Zarar bildirimının, teslim anında açıkça görüldüğü hallerde ve muhatabının varlığında yapılması durumunda, kanunen herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Bu yüzden, zararın ne olduğunun açıkça belirtilmesi ve nitelendirilmesi kaydıyla, anılan bildirim sözlü olarak dahi yapılabilir. Bununla birlikte, zarar bildiriminin yapıldığına ilişkin ispat güçlükleri göz önüne alınarak; bildirim yazılı olarak yapılmasında ve karşılıklı her iki tarafın imzasını da içeren bir tutanağa bağlanmasında yarar vardır.

Eğer zarar bildirimi, açıkça belli olmayan yük zararları ve gecikme zararlarının bildiriminde olduğu gibi, teslim anından sonra yapılacaksa; bu durumda, TTK 889/4. maddesi uyarınca, yapılacak bildirim mutlaka yazılı olmalıdır. Kanun'un, teslim anından sonra yapılacak bildirimler bakımından getirmiş olduğu yazılı şekil şartı; bu bildirimlerin faks, elektronik posta gibi telekomünikasyon araçları kullanarak iletilmesi yolu ile de sağlanabilir.⁷⁷ Ek olarak, bildirimi yapan kişinin kim olduğu açıkça tespit edilebiliyorsa, bildirimde imzanın bulunması da zorunlu değildir.⁷⁸

1.5.1.3.4. Zararın Bildirilmemesine veya Bildirilmemiş Sayılmasına Bağlı Hukukî Sonuçlar

Hak sahibinin tazminat talep edebilmesi bakımından zararın bildirilmemesine veya bildirilmemiş sayılmasına, yük zararları ve gecikme zararları yönünden, farklı sonuçlar bağlanmıştır.

Belirtilmesi gerekir ki, zarar bildiriminin; geç, şekle aykırı veya yanlış kişiye yapılması durumlarında, bildirim hiç yapılmamış sayılmasının yerinde olacağı kabul edilmiştir.⁷⁹ Ne var ki, bildirim yapılmamasına veya yapılmamış sayılmasına, taşıyıcının kendisinin veya adamlarının sebep olduğu hallerde, zarar bildiriminin

⁷⁷ Can, s. 87; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 222; Koller, s. 559.

⁷⁸ Can, s. 87; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 222.

⁷⁹ Can, s. 88.

yapılmamış olduğu iddiası dikkate alınmayacaktır. Diğer yandan, zarar bildirimimin yapılmamasına mücbir sebep veya beklenmedik bir halin neden olduğunun ileri sürüldüğü durumlarda, bu hallerin objektif bir imkânsızlık yarattığı kanaatine varılırsa, yine bildirim yapılmamış olduğu iddiası dinlenmeyecektir.⁸⁰

1.5.1.3.4.1. Yük Zararının Bildirilmemesinin veya Bildirilmemiş Sayılmasının Sonuçları

TTK 889/1. maddesi uyarınca, en geç teslim anına kadar, eşyanın ziyaa veya hasara uğradığının bildirilmemesi durumunda, eşyanın gönderilene tam ve hasarsız şekilde ve sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılacaktır. Söz konusu hüküm bir karine teşkil etmekte olup, aksi ispat edilmediği takdirde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmeyecektir. Bununla birlikte, ilgili hükmün bir kesin karine teşkil etmediği göz önüne alındığında; taşıyıcının sorumlu tutulabileceği bir yük zararının varlığı ve ispatı halinde, taşıyıcının, yalnızca bildirim yapılmaması veya yapılmamış sayılmasına dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu halde, eşyanın, taşıyıcının sorumluluk alanına giren bir sebeple zarara uğradığının ispatı gönderilene düşmekte, yani ispat yükü yer değiştirmektedir.

Kural olarak, zararın bildirilmemiş olması veya bildirilmemiş sayılmasına rağmen, hak sahibinin yük zararından kaynaklanan tüm hakları saklı kalır. Bu hususta taşınma eşyası taşımaları yönünden bir istisna getirilmiş olup, TTK 900. madde uyarınca, taşınma eşyasının bir yük zararına uğradığı yönünde süresinde bir bildirim yapılmamışsa, hak sahibinin yük zararından kaynaklanan tüm talep hakları ortadan kalkmaktadır.

Ek olarak belirtmek gerekir ki, TTK 901/1(a) maddesi gereği, taşınma eşyası taşıma sözleşmeleri bakımından, tüketici olan gönderenin, yük zararlarının süresinde ve gerektiği şekilde bildirmemesinin yaratacağı hukuki sonuçlar hakkında bilgilendirilmemiş olması durumunda; taşıyıcı, adamları ve yardımcıları, yük zararı bulunduğu yönündeki bildirim vaktinde yapılmamış olduğu iddiasını ileri süremezler.

⁸⁰ Can, s. 88.

1.5.1.3.4.2. Gecikme Zararının Bildirilmemesinin veya Bildirilmemiş Sayılmasının Sonuçları

Gecikme zararının bildirim süresinde yapılmadığı veya yapılmamış sayıldığı hallerde, yük zararlarına nazaran daha ağır bir sonuç öngörülmüş olup, bu durumda gecikme zararı sebebiyle ileri sürülebilecek tüm talep hakları ortadan kalkar. Yük zararlarında ispat yükünün yer değiştirilmesi suretiyle tanınan imkân da gecikme zararlarında hak sahibine tanınmamıştır. Dolayısıyla, bildirim yapmayan veya yapmamış sayılan hak sahibinin, gecikme sebebiyle taşıma ücretinin indirilmesini isteme ve taşıma ücretinin üç katına kadar tazminat talep etme hakları tamamen ortadan kalkmaktadır.

Yukarıda bahsedildiği üzere, taşıma eşyası taşıma sözleşmeleri bakımından, tüketici olan gönderenin, gecikme zararlarının süresinde ve gerektiği şekilde bildirmemesinin yaratacağı hukuki sonuçlar hakkında bilgilendirilmemiş olması durumunda da; taşıyıcı, adamları ve yardımcıları, gecikme zararının vaktinde yapılmamış olduğu iddiasını ileri süremezler.

1.5.2. Kusur

Taşıyıcının sorumluluğunun diğer bir şartı ise kusurdur. Kusur; beşeri bir davranışın hukuk düzeni tarafından kınanması şeklinde karşımıza çıkar ve kişinin iradesiyle ilgili sübjektif bir olgudur.⁸¹ Diğer bir ifadeyle, bir hareket tarzının, makul bir kimseden beklenen ortalama hareket tarzından ayrıldığı durumda kusurun varlığı kabul edilir.⁸² Taşıma hukukunda taşıyıcının, eşyanın zıyaından, hasarından veya geç tesliminden doğan zararlardan sorumluluğu, kusura dayalı bir sorumluluk türü olarak düzenlenmiştir. Bu doğrultuda, taşıyıcının, kendisine kusur atfedilemeyecek bir nedenle zararın ortaya çıktığını ispatlaması durumunda sorumluluğu ortadan kalkacağından; hangi durumlarda taşıyıcının kusuru bulunduğu tespit edilmesi

⁸¹ Özsunay, Ergun. "Türk Hukukunda İşletenin Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından Kusurun Etkisi ve Önemi", Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumui Ankara, 21-22 Ekim 1977, İstanbul, 1980, s. 67-128, s. 69; Önen, Mesut. Hukukun Temel Kavramları, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1988, s. 272; Yetiş Şamlı, Kübra. "Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s. 36.

⁸² Tandoğan, s. 46; Yetiş Şamlı, s. 36.

önem taşımaktadır. Buna ek olarak, taşıyıcının kendi kusurlu davranışları haricinde, davranışlarından sorumlu olduğu diğer kimselerin yani kendi adamlarının ve yardımcılarının kusurlu davranışlarının olup olmadığının da tespit edilmesi, kusurun varlığının belirlenmesi bakımından önem arz eder.

1.5.2.1. Kusur Sorumluluğu Esası ve Taşıyıcının Özen Yükümü

Taşıyıcının sorumluluğunun gündeme gelebilmesi için, taşıyıcıya atfedilebilecek bir kusurun varlığı şarttır. Taşıyıcıya herhangi bir kusur atfedilebilmesi ise, üstlendiği taşıma ediminin gereği gibi ifası için sarf etmesi zorunlu olan özeni göstermemiş olmasına dayanır.⁸³ Taşıyıcının özen yükümlülüğü, taşınacak eşyanın, taşıyıcının hakimiyet alanına girmesi ile başlar ve yükü oluşturan eşya taşıyıcının hakimiyet sahası içinde kaldığı sürece de devam eder.⁸⁴ Diğer bir ifadeyle, taşıyıcının özen yükümlülüğü, taşıyıcı ile gönderenin kendi aralarında, taşıyıcının sorumluluğunun eşyanın tesliminden önceki bir tarihte başlayacağını kararlaştırmadıkları takdirde; eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya teslim edildiği andan itibaren başlamakta ve eşyanın varma yerinde ilgisine teslim edilmesine kadar devam etmektedir.⁸⁵ Dolayısıyla, taşıyıcı ancak bu zaman dilimi içinde, eşyanın zıya ve/veya hasarı ile gecikmesinden doğan zarardan sorumlu tutulabilecektir.⁸⁶ Bu noktada belirtmek gerekir ki, taşıyıcının söz konusu özen yükümlülüğünü yerine getirmesi için basit, alelade tedbirleri almış olması yeterli görülmemiş olup; taşıyıcının, yük ve gecikme zararlarının önüne geçebilmek için özenli bir taşıyıcının öngörebileceği tüm tedbirleri eksiksiz almış olması, yani azami/ en yüksek özeni sarf etmiş olması gerekmektedir.⁸⁷

Taşıyıcının hangi tedbirleri almasının kendisinden beklenebileceğinin tespit edilmesi ise, özen yükümlülüğünün kapsamının belirlenmesi için zorunludur. Taşıyıcının özen yükümlülüğünün kapsamı belirlenirken, kendi şahsında oluşmuş

⁸³ Can, s. 89.

⁸⁴ Can, s. 90.

⁸⁵ Yıldız, Şükrü. "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 14 Güz, Sayı: 28, 2015, s. 97-109, s. 100; Sekmen, Orhan. "Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 85, Sayı: 4, İstanbul, 2011, s. 8; Can, s. 90; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 147; Arkan, Sorumluluk, s. 53.

⁸⁶ Topaloğlu, Mustafa. "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara, 28-29 Mayıs 2009, s. 394; Yıldız, s. 100; Arkan, s. 47; Kaya, s. 240, Seven, s. 87.

⁸⁷ Hamaz, İsmet Betül. "Kara Taşımalarında Taşıyıcının Yüke Özen Borcu", İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2015, s. 76; Can, s. 90.

sübjektif imkânsızlık hallerinin onun lehine dikkate alınması mümkün değildir. Bu anlamda, taşıyıcının kendi aracının veya kiraladığı aracın arızası ya da taşımanın yapılmasında kullanılan araç yetersizliği gibi sübjektif imkânsızlık halleri onu sorumluluktan kurtarmayacaktır.⁸⁸

Bununla birlikte, taşıyıcının en yüksek özen ve dikkati göstermesine rağmen, zararın meydana gelmesine sebep olan olay; taşıyıcı açısından önlenemez ve sonuçlarına engel olunamaz nitelikte ise, taşıyıcının bu zarardan dolayı kusurlu bulunması ve sorumlu tutulması mümkün değildir.⁸⁹ Bu duruma örnek olarak, aracın bakımı için gerekli her türlü işlemin yapılmış olmasına rağmen, araçta meydana gelen yangın veya yolda illegal grev yapanların yolu kesmesi gibi teslimde gecikmeye neden olan mücbir sebep veya olağanüstü haller verilebilir. Bu haller gerçekleştiğinde, taşıyıcı, en yüksek özeni göstermesine rağmen, zararın kaçınılmaz ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden ileri geldiğini ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilecektir.⁹⁰

1.5.2.2. Taşıyıcının Kusurlu Davranışlarından Sorumlu Olduğu Kişiler

Taşıma hukukunda taşıyıcı, özen yükümlülüğünü ihlal edici nitelikteki kendi kusurlu davranışları dışında, kendi adamlarının ve taşıma işinin ifası için yararlandığı kişilerin kusurlu davranışlarından da sorumludur. Bu anlamda taşıyıcı, taşıma işinin icrasını bıraktığı fiili taşıyıcı ve fiili taşıyıcının yararlandığı kişiler ile tarafı olduğu sözleşmenin icrası dolayısıyla görevlendirdiği adamlarının veya hizmetinden yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirirken işlemiş olduğu kusurlu davranışlardan, kendi kusuru gibi sorumlu tutulacaktır.

Bunlara ek olarak taşıyıcı, taşıma işinde kullandığı aracı kiraladığı takdirde, aracın kiraladığı kişinin veya onun temsilcileri ile diğer çalışanlarının göstermiş olduğu kusurlu davranışlardan dolayı da kendi kusuru gibi sorumlu olur.

⁸⁸ Can, s. 90.

⁸⁹ Hamaz, s. 76.

⁹⁰ Topsoy, Fevzi. "Taşıma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri", Ankara Barosu Dergisi, Sayı: 2, 2014, s. 38.

1.5.3. İlliyet Bağı

Taşıyıcının sorumluluğunun son şartı olan illiyet bağı, hukukî sonuç ile onu ortaya çıkaran olgular arasındaki nedensellik ilişkisini ifade etmektedir. Diğer bir ifadeyle, sonucu doğurmaya elverişli olan ve birbirini izleyen olaylar arasındaki sebep-sonuç bağı olarak da tanımlanmaktadır.⁹¹ Taşıma hukukunda, gönderen ile taşıyıcı arasında yapılan taşıma sözleşmesi uyarınca; taşıyıcı, taşıma esnasında eşya zilyetliğinde olduğu sürece, söz konusu eşyayı ziya ve hasarlardan korumakla ve eşyanın zamanında teslim edilmesini sağlamakla yükümlüdür. Taşıma esnasında, eşyada ziya ve/veya hasar meydana gelmesi veya eşyanın geç teslim edilmesi durumunda ise, taşıyıcının sorumluluğunun belirlenebilmesi açısından, neden olduğu düşünülen olay veya olaylar ile ortaya çıkan zarar arasında bir illiyet bağının bulunup bulunmadığını tespit etmek gerekir.

İlliyet bağının varlığının kabul edilebilmesi için; eşyadaki zararın, taşıma sırasında yaşanan olaydan kaynaklanması veya bu olay sonucunda ortaya çıktığının kabulünün uygun görülmesi gerekmektedir.⁹² Nitekim doktrinde ve uygulamada hâkim olan illiyet bağı teorisi, olayın veya fiilin, meydana gelen zararı gerçekleştirmeye elverişli bir olay veya fiil olmasını arar.⁹³ Bir başka deyişle uygun illiyet bağı, olayların akışına ve hayat tecrübelerine göre somut olayda gerçekleşen türden bir sonucu, mahiyeti ve genel özellikleri itibarıyla meydana getirmeye genel olarak elverişli veya bu şekilde bir sonucun gerçekleşme ihtimalini objektif olarak artıran olay ile zarar doğuran sonuç arasındaki bağıdır.⁹⁴ Uygun illiyet bağının varlığı için, olayın veya fiilin sonucu doğurmaya elverişli olmasının ve tekrarında aynı sonucu meydana getirme kabiliyetinin tespit edilmesi gerekmekte olup, her olay özelinde uygun illiyet bağının kurulup kurulamayacağı araştırılması taşıyıcının sorumluluğuna başvurulabilmesi bakımından önemlidir.

⁹¹ Eren, Fikret. Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Sevinç Matbaası, Ankara, 1975, s. 10.

⁹² Direnç, s. 76.

⁹³ Eren, İlliyet Bağı, s. 51; Oğuzman, Kemal/ Öz, Turgut. Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. II, 11. Bası, İstanbul, 2014, s. 45; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 150; Demir, s. 76.

⁹⁴ Eren, İlliyet Bağı, s. 52.

1.5.3.1. Taşıyıcının Sorumluluğu Bakımından İlliyet Bağının Kurulması Zorunluluğu

Taşıma esnasında, eşyanın ziya ve/veya hasara uğraması ile geç teslim edilmesinden kaynaklı olarak zararın ortaya çıkması durumunda, taşıyıcının meydana gelen bu zarardan sorumlu tutulabilmesi için, meydana gelen olay ile zarar arasında uygun bir illiyet bağının kurulabilmesi şarttır. Diğer bir ifadeyle; zararın, bizzat taşıyıcının veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin, sonucu doğurmaya elverişli olan kusurlu davranışı sonucunda ortaya çıkmış olması gerekmektedir.⁹⁵ Yalnızca fiil veya olay ile zarar arasında uygun illiyet bağının varlığının mevcut olduğu durumlarda, taşıyıcının tazminat sorumluluğundan bahsedilebilecektir.⁹⁶ Bu yüzden, meydana gelen olay ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunmadığının veya taşıma esnasında kendisinin kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olay meydana geldiğinden illiyet bağı önleyen veya zorlaştıran bir sebep olduğunun ispatı taşıyıcıya düşmektedir.⁹⁷

1.5.3.2. İlliyet Bağının Kurulmasını Önleyen veya Zorlaştıran Sebepler

Taşıma esnasında meydana gelen olay ile eşyanın gördüğü zarar veya yaşanan gecikme arasında bir sebep-sonuç ilişkisi bulunsa dahi, bazı hallerin varlığı durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalkması ya da taşıyıcının sorumluluğunun, zarara sebebiyet olduğu oran karşılığındaki tutarla sınırlı tutularak azaltılması mümkün kılınmıştır. Bu haller; olay ile zarar arasında kurulacak illiyet bağı kesmek suretiyle illiyet bağının kurulmasını önleyen ve bu şekilde taşıyıcıya yüklenecek sorumluluğu tamamen ortadan kaldıran ve illiyet bağının kurulmasını zorlaştırarak taşıyıcının sorumluluğunu azaltan ya da bu kapsamdaki özel hallerin gerçekleşmesi halinde yine taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran sebeplerin gerçekleşmesi ile ortaya çıkar.

⁹⁵ Can, s. 93.

⁹⁶ Seven, Vural. Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003, s. 86; Direnç, 76.

⁹⁷ Can, s. 93; Direnç, s. 76.

1.5.3.2.1. İlliyet Bağının Kurulmasını Önleyen/ İlliyet Bağını Kesen Sebepler

Taşıma esnasında meydana gelen olay ile ortaya çıkan zarar arasında sebep-sonuç ilişkisi olsa bile, bu olgular arasındaki illiyet bağının kesilmesine; mücbir sebep, zarar görenin kusuru ve üçüncü şahsın kusuru olmak üzere üç sebep yol açmaktadır.⁹⁸ Bu haller; olay ile zarar arasındaki illiyet bağının kesilmesine yol açarak, taşıyıcının sorumlu tutulması ihtimalini tamamen ortadan kaldırmaktadır.⁹⁹

İlliyet bağını kesen ilk sebep olan mücbir sebep; gerçekleşme şekli ve şiddeti itibariyle, olayların normal akışına göre beklenilmesi mümkün olmayan halleri açık bir şekilde aşan ve kaynağını sorumlunun faaliyet alanı dışında bulan her türlü olay olarak ifade edilir.¹⁰⁰ Bu anlamda, mücbir sebep teşkil eden olayın, illiyet bağını kesecek nitelikte olduğunun kabulü için, zararı doğurmaya elverişli, uygun ve makul bir neden oluşturduğunun kabulü gerekmektedir. Taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının, taşıma esnasında bazı mücbir sebebin gerçekleşeceğini öngörmeleri ve bunun sonuçlarından kaçınmaları mümkün olmadığında; bu kişilerin meydana gelen zarar sebebiyle kusurları ve dolayısıyla sorumlulukları tamamen ortadan kalkmaktadır.

İlliyet bağını kesen diğer bir sebep ise, zarar görenin tam veya ağır kusurudur. Burada tam veya ağır kusurdan anlaşılması gereken, zarar görenin kusurlu davranışı sebebiyle meydana gelen olayın, tek başına zararlı sonucu doğurmaya uygun ve elverişli olmasıdır. Meydana gelen zararın, tamamen zarar görenin kusurundan kaynaklandığı durumlarda, kimsenin kendi kusuruyla kendi aleyhine meydana getirmiş olduğu zararı başkasına yükletmesi mümkün olmayacağından; zarar görenin zararlı sonuca tek başına sebebiyet verecek nitelikteki tam ve ağır kusuru da taşıyıcının sorumluluğunu tamamen ortadan kaldırmaktadır.

İlliyet bağını kesen son sebep ise üçüncü kişilerin kusuru olup, bu kişilerin davranışlarının da zararlı sonuca tek başına neden olacak kadar ağır ve yoğun bir kusuru içermesi gerekmektedir. Üçüncü kişi kavramı; taşıyıcı ve onun yardımcıları ile davranışlarından sorumlu olduğu kişiler ile gönderen ve eşyanın gönderildiği kişi haricindeki, yani taşıma sözleşmesinin ilgilileri dışındaki herkesi kapsamaktadır.¹⁰¹ Bu

⁹⁸ Can, s. 93; Eren, İlliyet Bağı, s. 175; Direnç, s. 76.

⁹⁹ Can, s. 93; Eren, İlliyet Bağı, s. 175.

¹⁰⁰ Eren, İlliyet Bağı, s. 175; Oğuzman/Öz, s. 119.

¹⁰¹ Eren, İlliyet Bağı, s. 204.

doğrultuda, üçüncü kişilerin zararlı sonuca tek başına neden olacak derecedeki ağır ve yoğun kusurları da taşıyıcının kusurunun ve sorumluluğunun ortadan kalkmasına neden olmaktadır.

1.5.3.2.2. İlliyet Bağının Kurulmasını Zayıflatan veya Kurulmasını Zorlaştıran Sebepler

İlliyet bağının kurulmasını zayıflatan veya kurulmasını zorlaştıran sebepler, kendi içinde genel sebepler ve özel sebepler olarak ikiye ayrılmaktadır. Taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine ve gerekli tüm tedbirleri almış olmasına rağmen öngöremeyeceği ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlar yanında, TTK'nın 875/2. maddesinde belirtilen genel sebepler; gönderenin ve/veya gönderilenin kusuru ile eşyanın ayıbı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Söz konusu genel sebepler; tek başlarına zararı ortaya çıkarmamakta, ancak zararın doğumuna diğer sebeplerle birlikte etki etmektedirler. Bu doğrultuda, genel sebeplerin varlığı halinde taşıyıcının sorumluluğu tamamen ortadan kalkmayacak, yalnızca taşıyıcının sorumluluğu dolayısıyla ödemesi gereken tazminatta indirim yapılması söz konusu olacaktır.¹⁰² Bu nedenle, olayda etkisi bulunan genel sebeplerin, zararın ortaya çıkmasında ne derece etkili olduklarının değerlendirilmesi, taşıyıcının sorumluluğunun kapsamının ve tazminat yükümlülüğünün belirlenmesi açısından oldukça önemlidir.

Bununla birlikte, zararın, gönderen ve/veya gönderilenin kusurunun veya eşyada mevcut bir ayıbın neticesinde ortaya çıktığı durumlarda; zararın, taşıyıcının veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan kaynaklanmış olduğu ispatlanmadıkça, taşıyıcı illiyet bağının kesilmesine bağlanan hüküm ve sonuçlarda olduğu gibi sorumluluktan kurtulacaktır.¹⁰³ Bu noktada ispat yükü ise, tazminat talebinde bulunulması durumunda eşyanın ilgililerine düşer.

Ek olarak, kanunda, illiyet bağının kurulmasını zorlaştıran veya illiyet bağını zayıflatan sebepler kapsamında, özel sebepler de düzenlenmiştir. Kanunda sınırlı sayıda olmak üzere düzenlenen özel sebepler; daha sonra detaylıca incelenecek olmakla birlikte, alelade eşya bakımından TTK 878. maddede ve taşınma eşyası bakımından da TK 898. maddede öngörülen özel halleri kapsamaktadır. Özel hallerin

¹⁰² Eren, İlliyet Bağı, s. 204; Can, s. 93.

¹⁰³ Can, s. 93.

varlığı halinde, meydana gelen zararın bizzat taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının kusurundan kaynaklanmış olduğu ispatlanmadıkça, taşıyıcı, illiyet bağı kesilmiş gibi sorumluluktan kurtulacaktır. Zararın, taşıyıcının kusurundan kaynaklandığının ispat yükü burada da eşyanın ilgilerinin üzerinde olup; bu hallerin varlığı halinde taşıyıcının ispat yükü belli hallerde sadece belli olguların ispatı ile sınırlıdır.

1.6. Sınırlı Sorumluluk Esası

Üstlendikleri taşıma hizmeti nedeniyle yüklü miktarda tazminat sorumluluğu altında kalan taşıyıcıların, yapmış olduğu baskı ve talepler sonucunda, taşımacılığın gelişmesi ve teşviki amacıyla, milli ve milletlerarası alanda sorumluluklarının sınırlandırılması yoluna gidilmiş ve kural olarak taşıyıcılar yönünden sınırlı sorumluluk esası benimsenmiştir. Bu şekilde, taşıyıcıların ağır sorumluluk hükümlerine tabi tutulmaması yoluyla taşımacılığın gelişmesinin önündeki engelin kaldırılması amaçlanmıştır.

Niteliği itibariyle taşıma oldukça riskli bir iş olduğundan, taşıyıcıların yüklü miktarda tazminat sorumluluğunun doğması sürekli olarak gündemdedir. Bu doğrultuda, sınırlı sorumluluk esasının kabulü ile birlikte, taşıyıcıların taşıma sırasında zıya, hasar ve gecikme nedeniyle tazminat sorumluluğu, birim başına belli bir miktar ile sınırlı tutulmaya başlanmıştır. Böylelikle, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerde düzenlenen en yüksek değerlerin bir nebze olsun hafifletilmesi ve taşıma işlerinin, işletmelerinin ve işletme maliyetlerinin yansıdığı taşıma ücretlerinin makul seviyede tutularak devamının sağlanması amaçlanmıştır.

1.6.1. Sorumluluk Sınırları

TTK'nın sorumluluk sınırlarının öngörüldüğü 882. maddesi gerekçesinde, taşıma işinin hizmet niteliğinde olması ve olumlu bir amaç taşınması nedeniyle, taşımadan doğan zararın tamamından taşıyıcının sorumlu tutulmasının beklenemeyeceği belirtilmiştir. Bu doğrultuda, taşıyıcının tazminat sorumluluğunda en yüksek değerlerin kabul edildiği hükümler karşılığında, taşıyıcının sorumluluğunun

hesaplanmasında eşyanın net olmayan kilogramı başına bir miktar ile sınırlama getirilerek, taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi amaçlanmıştır.

1.6.1.1. Alelade Eşya Taşımada Sorumluluk Sınırları

TTK 882/1. hükmü, “Gönderinin tamamının zıyaı veya hasarı hâlinde, 880 ve 881 inci maddeler uyarınca ödenecek tazminat, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.” şeklindedir. Fıkra hükmünde adı geçen Özel çekme hakkı (ÖÇH/ SDR: Special Drawing Right); Uluslararası Para Fonu (IMF/ International Monetary Fund) tarafından 1969 yılında oluşturulmuş uluslararası bir rezerv para birimidir. ÖÇH'nin değeri, başlangıçta Amerikan Dolarının altın paritesine bağlanmış; ancak daha sonra 1974 yılında ÖÇH'nin değeri, 16 gelişmiş ülkenin paralarından oluşan bir sepete bağlanarak milletlerarası hesaplama birimine dönüştürülmüştür. Bu ülkelerin paralarının sepetteki payları, 1981 yılından itibaren, değişen koşullara göre her beş yılda bir olmak üzere yeniden düzenlenmiştir. Son olarak, 30.11.2015 tarihinde, ÖÇH sepetine dahil para birimleri, sanayileşmiş beş büyük devletin para birimi ile sınırlandırılmış olup; bunlar Amerikan Doları, Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Çin Yuanıdır. ÖÇH, Türk Kanun koyucusu tarafından da, taşıma işlerindeki tazminat sorumluluğu bakımından aynen benimsenmiştir.

TTK 882/1. hükmünde, eşyanın tamamının zıyaı veya hasarı halinde ve bu zararın hesaplanması için yapılması zorunlu olan giderlerden dolayı, taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarının, hiçbir zaman eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramı başına 8,33 ÖÇH'yi aşamayacağı belirtilmiştir. Söz konusu brüt ağırlığın, eşyanın toplam ağırlığı olarak düşünülmesi gerekmekte olup; eşyanın net ağırlığı belirlenirken yük ile paket, ambalaj ve eşya palet üzerinde taşınıyorsa bunların da ağırlığının da brüt ağırlığa dahil edilmesi şarttır.

TTK 882/2. maddesi uyarınca, eşyanın bir kısmının zayı olması veya hasara uğraması halinde, yani eşyanın bütün olarak değer kaybetmediği ancak yükün sadece belli bir kısmında değer kaybı gerçekleştiği takdirde, taşıyıcının sorumluluğunun sınırı hesaplanırken, yükün tamamının brüt ağırlığı değil; eşyada değer kaybı gerçekleşen kısmının brüt ağırlığının esas alınacağı öngörülmüştür. Böylelikle, taşıyıcı bu durumda da yine her bir kilogram için 8,33 ÖÇH karşılığındaki tutar ile sorumlu olacaktır.

TTK 882/3. hükmü ile birlikte, gecikme zararlarındaki sorumluluk sınırı ise ayrı bir düzenlemeye tabi tutulmuştur. Buna göre, gecikme halinde taşıyıcının tazminat sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katını aşamayacaktır. Gecikme zararları açısından oluşan fark, sorumluluk sınırının belirlenmesinde yük zararlarındaki gibi eşyanın brüt ağırlığının değil, taşıma ücretinin esas alınmış olmasıdır.

Birden fazla eşya aynı taşıma senedine geçirilmişse, taşıyıcının sorumluluk sınırının hesaplanması aşamasında, taşıma senedinde kayıtlı toplam ağırlığın esas alınması gerekmektedir.¹⁰⁴ Taşınan birden fazla eşyanın ayrı ayrı taşıma senetlerinde yer alması durumunda ise, her bir taşıma senedinde yer alan yükler ayrı ayrı ve kendi ağırlıkları dikkate alınmak suretiyle tazminat hesaplanacaktır.¹⁰⁵ Ancak belirtilmesi gerekir ki, sorumluluğun sınırlandırılması esas, ağırlığı ile değeri birbiri ile orantılı olan eşya bakımından adil sonuçlar doğururken; ağırlıkça az fakat değeri fazla olan eşya açısından tazminatın oldukça az hesaplanmasına neden olacak ve dolayısıyla adil olmayan sonuçlar doğurabilecektir.¹⁰⁶ Örneğin; 10 kilo ağırlığında ve değeri 40.000 TL olan eşya için kilogram başına hesaplanan tazminat ile, 100 kilo ağırlığında ancak yine değeri 40.000 TL olan eşya için hesaplanan tazminat miktarları arasında önemli derecede adaletsizlik bulunmaktadır.

1.6.1.2. Taşınma Eşyası Taşımada Sorumluluk Sınırları

TTK 899. madde uyarınca, TTK 882. maddenin birinci ve ikinci fıkralarındaki düzenlemelerden farklı olarak, taşınma eşyası taşımalarında ziya veya hasar sebebiyle taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 ÖÇH ile sınırlandırılmıştır. Taşınma eşyası bakımından söz konusu sorumluluk sınırı öngörülürken, taşıma aracının iç hacmi değil; taşıma sözleşmesinin ifası için gereken iç hacmin miktarı esas alınmış ve böylelikle yükleme alanının sadece bir kısmının kullanıldığı taşımalar bakımından doğacak adaletsizliklerin önüne geçilmesi amaçlanmıştır.¹⁰⁷ Burada sorumluluğun sınırı, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacmine göre değerlendirileceğinden; bu sınır ancak yüklemenin tamamlanıp bitmesi ile hesaplanabilecektir. Taşınma eşyası taşıma sözleşmesinde, birden fazla gönderen

¹⁰⁴ Yetiş Şamlı, s. 24; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 213.

¹⁰⁵ Yetiş Şamlı, s. 24.

¹⁰⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 213.

¹⁰⁷ Can, s. 127.

olması halinde, sözleşmenin ifası için gerekli hacmin tespitinin her bir gönderen bakımından ayrı ayrı yapılması gerekmektedir.¹⁰⁸

Söz konusu maddede belirtilen sorumluluk sınırları; tam ziyan, kısmi ziyan veya hasarın meydana geldiği durumlarda değişkenlik göstermemekte olup, her biri için sorumluluk üst sınırı 1500 ÖÇH olarak belirlenmiştir.

1.6.2. Sorumluluk Sınırlarından Yararlanma Hakkı

Taşıyıcının sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkı; gönderen ve/veya gönderilen ile ilgili üçüncü kişilerin, eşyanın zıyaı, hasarı ve gecikmesinden kaynaklanan zararlarından dolayı hem taşıma sözleşmesine ilişkin talepleri hem de taşıma sözleşmesi ile ilişkilendirilmesi mümkün olmayan sözleşme dışı talepleri bakımından kullanılabilir.¹⁰⁹

1.6.3. Sınırlamadan Yararlanma Hakkının Kaybedilmesi

Taşıma hukukunda, taşıma işlerinin hızlı ve güvenilir gerçekleştirilebilmesi açısından taşıyıcının korunması ve taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması aslında oldukça gereklidir. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, kanunda belirlenen miktarlardan daha az olamayacağından; taraflar arasında taşıyıcının sorumluluğunu daha da hafifleten veya sorumluluk sınırına esas miktarı azaltan sözleşme şartları, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun¹¹⁰ (TBK) 115. maddesi¹¹¹ gereği, kesin hükümsüzdür. Buna karşılık, taşıyıcının sorumluluk şartlarını ağırlaştıran, dayanabileceği sorumsuzluk hallerini azaltan veya ortadan kaldıran, sorumluluğunu

¹⁰⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 259; Koller, s. 683.

¹⁰⁹ Karaduman, Ece. "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu", Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013, s. 73; Can, Taşıma Hukukunun Genel Esasları s. 102.

¹¹⁰ Kabul Tarihi: 11/1/2011 Yayımlandığı Resmî Gazete Tarih: 4/2/2011 Sayı: 27836 Yayımlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 50.

¹¹¹ "Sorumsuzluk Anlaşması" başlıklı 115. madde: "*Borçlunun ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür. Borçlunun alacaklı ile hizmet sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir borç sebebiyle sorumlu olmayacağına ilişkin olarak önceden yaptığı her türlü anlaşma kesin olarak hükümsüzdür. Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.*"

genişleten veya sorumluluk sınırına esas miktarı artıran sözleşme hükümleri, taraflar arasında geçerli olarak kararlaştırılabilir.¹¹² Dolayısıyla her ne kadar taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması esas olsa da, sorumluluk sınırların arttırılması ya da ortadan kaldırılması mümkün olmakla birlikte, taşıyıcının bu sınırlardan hiç yararlanamayacağı haller de kanunda düzenlenmiştir.

Taşıma hukukunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında yararlanmayacağı iki farklı durum söz konusudur. Bunlardan ilki, tazminat yönünden belirli bir değer taşıma senedine geçirilmesi ve bunun taşıyıcı tarafından kabul edilmesidir. İkinci durum ise, TTK 886. maddede belirtildiği üzere, zararın, taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının kasten veya pervasızca bir davranışı sebebiyle meydana gelmesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bununla birlikte, yalnızca taşınma eşyası bakımından öngörülmüş olan, gönderenin tüketici olması halinde gerekli bilgilendirmelerin yapılmamış olmasına bağlanan sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybedilmesi nedeni de bulunmaktadır.

1.6.3.1. Belirli Bir Değerin Taşıma Senedine Geçirilmesi ve Bunun Taşıyıcı Tarafından Kabulü

Kural olarak, taşıyıcının tazminat sorumluluğu belirlenirken, TTK 882'de belirtilen, eşyanın net olmayan kilogramı başına belirli bir değeri esas alan sorumluluk sınırları uygulanmaktadır. Buna karşın, taşıyıcının kendi sorumluluğunu azaltan veya ortadan kaldıran anlaşmalar yapması mümkün olmamakla birlikte; TBK 26. maddede öngörülen sözleşme serbestisi çerçevesinde, sorumluluk şartlarını ve sorumluluk sınırına esas miktarı artıran anlaşmalar yapması ve bu yönde kabullerde bulunması mümkündür. Taşıyıcının sorumluluk sınırlarını aşan miktarlardaki tazminat talebini kabul edebileceğine dair önceden bir sözleşme yapması ve bu konuda bir taşıma senedi düzenlemesi de bir yerde onun inisiyatifine bağlıdır.

Taşıma senedine taşınan eşyanın değeri geçirilmiş ve bu değer taşıma senedini imzalamak suretiyle taşıyıcı tarafından kabul edilmişse, taşıyıcının tazminat sorumluluğu bakımından, taşıma senedindeki eşya değeri üzerinden tazminat hesaplanır. Böylelikle, 858/1. madde uyarınca, taşınan eşyanın değerini içeren ve hem gönderen hem de taşıyıcı tarafından imzalanmış taşıma senedi, taşıyıcının

¹¹² Can, s. 103.

sorumluluğunun miktarı bakımından karine teşkil edecektir.¹¹³ Diğer bir ifadeyle, taşıyıcıdan talep edilecek tazminat miktarı kanunda belirtilen sorumluluk sınırlarının üzerinde olsa dahi, yine de eşyanın değeri yönünden tarafların açıkça kabul ettiği tutar esas alınarak tazminat hesaplanacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı, taşınan eşyanın taşıma senedine yazılmamış olması halinde, hesaplanan tazminat tutarına itiraz ederek sorumluluk sınırlarının aşılamayacağını her zaman ileri sürebilecektir.

1.6.3.2. Zararın Kasten veya Pervasızca Bir Davranıştan Doğması

TTK'nın 886. maddesi gereği, zarar, bizzat taşıyıcının veya onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kasten veya böyle bir zarar meydana gelebileceğini öngörmelerine rağmen pervasızca bir davranışın veya ihmalin neticesinde meydana gelirse sınırlı sorumluluk esastan yararlanma hakkı kaybedilir. Bu takdirde sorumluluk sùjeleri, zarardan tamamen sorumlu olurlar. Görüldüğü gibi, taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının kural olarak sınırlı olan sorumluluğunu sınırsız hale getiren ve sorumluluklarının sınırlandırılması hükümlerinden yararlanma haklarını kaybetmelerine neden olan iki kusur türü düzenlenmiştir. Bunlar, kast ve pervasızca davranış olarak karşımıza çıkmakta olup, aşağıda detaylıca incelenecektir.

1.6.3.2.1. Kast

Türk hukukunda kast, doğrudan kast ve dolaylı kast olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Doğrudan kastın varlığı halinde zarar veren, ortaya çıkan sonucu doğrudan öngörmekte, istemekte ve iradesini tamamen bu sonucu ortaya çıkarmak için odaklamaktadır. Dolaylı kast ise, zarar verenin, ortaya çıkacak olan sonucu tam olarak istememesine ve amaçlamamasına rağmen, fiili gerçekleştirdiğinde bu sonucun meydana gelebileceğini de öngördüğü durumlarda söz konusudur. Bu duruma örnek olarak, zarar vermek istediğı kişinin evini yakmak isterken, içinde bu kişinin de ölebileceğı ihtimalini düşünerek hareket eden zarar verenin davranışı verilebilir.¹¹⁴

¹¹³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 214.

¹¹⁴ Tekinay S. Sulhi/ Akman, Sermet/ Burcuoğlu, Haluk/ Altop, Atilla. Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 1993, s. 665-666; Ataay, Aytekin. Borçlar Hukukunun Genel Teorisi, Der Yayınları, İstanbul, 1986, s. 65-67; Tandoğan, Haluk. Türk Mes'uliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet, Ankara, 1961, s. 46-48; Karan, s. 735.

1.6.3.2.2. Pervasızca Davranış

Taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybettikleri diğer bir hal ise, pervasızca bir davranışta bulunmaları sonucunda zararın doğması halidir. Pervasızca davranış teriminin, ilk olarak, Varşova Konvansiyonu'nun¹¹⁵ (VK) Lahey Protokolü¹¹⁶ ile değiştirilen metni ile düzenlendiği görülmektedir.¹¹⁷ Keza, kasta eşit kabul edilen kusur konusunda hâkimin hukukuna atıf yapan CMR 29. madde, Varşova Konvansiyonunun 25. maddesinin 1929 yılında kabul edilen metni esas alınarak düzenlenmiştir.¹¹⁸ CMR 29. maddenin son hali ise, maddeye esas teşkil eden VK 25. maddenin Lahey Protokolü ile 1955 yılında değiştirilmesiyle oluşmuştur.¹¹⁹

TTK 886. madde, “zarara, ...pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği” hükmünü içermektedir. Bu doğrultuda, pervasızca davranış kusurunu; taşıyıcıların, adamlarının veya yardımcılarının, gerçekleştirdikleri takdirde zarara sebebiyet vereceklerinin bilincinde olmalarına rağmen yaptıkları fiil ve ihmallerin tümü olarak tanımlamak mümkündür.¹²⁰ Pervasızca davranış kusuru, taşıyıcının aktif bir fiili ile gerçekleşebileceği gibi, pasif bir davranışı, yani bir şeyi yapmaktan kaçınması, hareketsiz kalması gibi durumlarda da gerçekleşebilmektedir. Kelime anlamı itibariyle “pervasızca”; umursamazca, kayıtsızca, tehlikeye aldırılmaz şekilde, aceleci, dikkatsiz ve ihtiyatsız anlamlarına gelmektedir.¹²¹

Türk hukukunda, pervasızca davranış kusurundan söz edilebilmesi için; yalnızca dikkatsiz ve ihtiyatsız bir davranış sergilenmesi yeterli değildir. Bu hususta ilk şart; taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının, aynı zamanda, makul bir taşıyıcıdan beklenen önlemleri almaması veya eksik alması, öngörülen kurallara

¹¹⁵ 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan, “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme” olarak anılır ve bilinir.

¹¹⁶ 29.09.1955 tarihinde Lahey'de imzalanan, “12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol” olarak anılır ve bilinir.

¹¹⁷ Gençtürk, s. 119.

¹¹⁸ Messent, Andrew/ Glass, David A. CMR: Contracts for The International Carriage of Goods by Road, Informa Law, New York, 2013, s. 223.

¹¹⁹ Damar, Duygu. Milletlerarası Taşıma Hukuku'nda ve Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda “Pervasızca Hareket (Wilful Misconduct) Kusuru Seminer, Mart, İstanbul, 2012, s. 385; Clarke, s. 380; Messent/Glass, s. 223-224; Akıncı, s. 154.

¹²⁰ Yetiş Şamlı, s. 96; Messent/Glass, s. 226; Karaduman, s. 76-77.

¹²¹ Gençtürk, s. 125.

aykırı olarak özen yükümlülüklerini yoğun ve ağır şekilde ihlal etmesi ve bu ihlallerden doğabilecek olumsuz sonuçlara aldirmaksızın hareket etmiş olmaları gerekmektedir.¹²² Özen yükümlülüğünün, pervasızca davranış kusurunun varlığına sebep olacak derecede, ağır ve yoğun bir biçimde ihlal edilip edilmediğinin ise, somut olayın mevcut özelliklerine göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Pervasızca davranış kusurundan bahsedebilmek için aranan ikinci şart; taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının, yükümlülüklerini ağır bir biçimde ihlal eden davranışlarının, zararın meydana gelme olasılığını önemli bir oranda arttırması, yani söz konusu davranış neticesinde, zararın meydana gelme ihtimalinin, gelmeme ihtimalinden fazla olmasıdır.¹²³ Üçüncü ve son şart ise, taşıyıcının veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin davranışı sonucunda bir zararın meydana gelebileceği ihtimalinin bilincinde olması ve bu zararın gerçekleşmesini endişesizce beklemesidir. Bu doğrultuda, taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının, bilgisizlik veya unutkanlık sebebiyle yaptıkları veya yapmaktan kaçındıkları bir davranış sebebiyle doğan zarar, pervasızca davranış kapsamında değerlendirilemeyecektir.¹²⁴

1.6.3.3. Taşınma Eşyası Bakımından, Gönderenin Tüketici Olması Halinde Gerekli Bilgilendirmelerin Yapılmamış Olması

Taşınma eşyası taşınma sözleşmelerinde, gönderenin tüketici olduğu durumlarda, tüketicinin korunması amacıyla taşıyıcıya, adamlarına ve yardımcısına, uymaları gereken bildirim yükümlülükleri yüklenmiştir. İlk olarak, TTK 896/2. madde uyarınca, taşıyıcının, tüketici olan göndereni, taşınan eşyanın tehlikeli bir durumu varsa, bu husus hakkında en azından genel bir biçimde kendisini bilgilendirmesi gerektiği konusunda uyarılması gerekmektedir. Ek olarak, taşıyıcının, TTK 896/3. madde uyarınca, tüketici olan göndereni, uyulması gereken gümrük kuralları ve diğer idarî hükümler hakkında bilgilendirmesi gerekmektedir. Yine, TTK 901/ 1 (a) maddesi uyarınca, taşıyıcının, göndereni sorumluluk hükümleri hakkında ve sorumluluğun genişletilmesi ile eşyanın sigorta ettirilmesi imkânları hakkında bilgilendirme zorunluluğu da vardır. Gönderenin tüketici olması halinde taşıyıcının son yükümlülüğü ise, TTK 901/1 (b) maddesi uyarınca, tüketici olan gönderileni, en geç malın teslimi

¹²² Yetiş Şamlı, s. 96; Koller, s. 1443; Gençtürk, s. 126.

¹²³ Yetiş Şamlı, s. 94; Clarke, s. 167; Gençtürk, s. 128.

¹²⁴ Özdemir, Atalay. Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara, 1992, s. 114.

sirasında, zarar bildiriminin şekli ve süresi ile bu bildirim yapılmaması hâlinde ortaya çıkacak hukukî sonuçlar hakkında bilgilendirmiş olması gerekmektedir.

Söz konusu bilgilendirmeler yapılırken, aynı zamanda tüketicinin sahip olduğu bu imkânların avantajları ve istenirse bu imkânların nasıl kullanabileceğinin de anlatılması gerekmektedir. TTK 901/2 maddesi ile, yapılması gereken bilgilendirmenin yazılı, kolayca okunabilir ve anlaşılabilir biçimde olması şartı getirilmiştir. Gönderenin tüketici olduğu durumlarda, söz konusu bilgilendirmeleri kanunda belirtilen içerikle ve kanunda belirtilen şekilde yapmayan taşıyıcı ile taşıyıcının adamları ve yardımcıları, sorumluluğun sınırlandırılması hakkını kaybeder ve tam zararı karşılayan tazminatı ödemek durumunda kalırlar. Ayrıca, tüketici gönderenin gereken şekilde bilgilendirilmediği hallerde, sorumluluğu ortadan kaldıran veya hafifleten bu hükümlerden de yararlanılamaz.

İKİNCİ BÖLÜM

İLLİYET BAĞINI ZAYIFLATAN VEYA SARSAN ÖZEL HALLERİN YÜK VE GECİKME ZARARINDAN DOĞAN SORUMLULUĞA ETKİSİ

2.1. İlliyet Bağını Zayıflatan veya Sarsan Sebep Olarak Öngörülen Özel Hallerin İlliyet Bağını Kesen Sebeplerden Ayırt Edilmesi

Daha önce de belirttiğimiz gibi, illiyet bağını kesen sebeplerin başında mücbir sebep gelmekte olup, gönderenin veya üçüncü kişinin zarara tek başına sebebiyet veren tam ve ağır kusuru da illiyet bağının kesilmesi sebepleri arasında sayılmaktadır. Sayılan sebeplerle, zarar ile fiil arasında illiyet bağının kesildiği durumlarda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün kılınmıştır. Taşıyıcının, bu haller mevcut olduğunda, sorumluluktan kurtulabilmesi için mutlaka hem zarara sebep olan olayın varlığını hem de söz konusu olay ile kendi fiili ile gerçekleşen zarar arasındaki uygun illiyet bağının kesilmiş olduğunu kanıtlaması gerekmektedir.

Bununla birlikte, illiyet bağını zayıflatan veya sarsan sebepler, TTK'da taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına özgülenmiş olan, gönderen ve/veya gönderilenin kusuru ile eşyanın ayıbından oluşan genel haller ile kanunda sınırlı olarak sayılmış özel hallerden oluşmaktadır. Bu şekilde, herhangi bir yük veya gecikme zararının, geçerli olan hal ve şartlara göre objektif olarak değerlendirilmesi sonucunda, TTK 878/1. hükmünde sayılan özel hallere bağlanabilmesinin muhtemel bulunduğu durumlarda, karine olarak zararın bu sebeplerden ileri geldiği kabul edilmektedir. Diğer bir ifadeyle, özel sebeplerin varlığının ispatlanması, zararın bu sebeplerden kaynaklandığının gösterilmesi bakımından karine teşkil etmekte olup, özel hallerden birinin zarara neden olmasının ihtimal dahilinde olduğu durumlarda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak adına yalnızca özel halin varlığını ispatlaması gerekli ve yeterlidir. Bu anlamda taşıyıcı, illiyet bağını kesen sebeplerde yapması gerekenden farklı olarak; gerçekleşen zıya, hasar veya teslimde gecikme şeklinde

meydana gelen zarar ile zarara yol açan sebep arasındaki uygun illiyet bağıını ispatlamak zorunda değildir.¹²⁵

Bununla birlikte, ortaya çıkan zararın, özel hallerden herhangi birisinin varlığı sebebiyle gerçekleştiğinin kabul edilebildiği durumlarda, zararın özel hallerden değil de başkaca sebeplerden kaynaklandığını ispatlama yükümlülüğü ileride de temas edeceğimiz gibi, tazminat talebinde bulunan eşya üzerindeki tasarruf hakkı sahibine düşmektedir.¹²⁶ Burada ispat yükü yer değiştirmiş ve taşıyıcı için ispat yükümlülüğü oldukça hafifletilmiş olup, ilk bakışta zararın özel hallerden bir tanesi ile ilişkilendirilebilecek olması taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi adına yeterli görülmüştür.¹²⁷ Yani, özel hallerden birisinin varlığı durumunda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, illiyet bağıını kesen sebeplerde olduğu gibi, kendisine kusur atfedilemeyeceğini tartışmasız bir biçimde ortaya koyma zorunluluğu bulunmamaktadır.¹²⁸

2.2. Alelade Eşya Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Öngörölmüş Özel Haller

TTK'nın 876. maddesinde, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması açısından bir genel sebep olarak; taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden dolayı ziya, hasar ve gecikmenin meydana gelmesi hali düzenlenmiştir. Bununla birlikte, TTK'nın 878/1. hükmünde, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi bakımından dayanabileceği özel haller, sınırlı sayıda olmak üzere öngörölmüştür. Özel halleri düzenleyen TTK 878. madde hükmü, kaynağını CMR'nin 17/4. hükmünden almış ve bu hükme oldukça benzer olarak düzenlenmiştir. Buna karşın, TTK kapsamında, CMR'den farklı olarak, özel hallerin yalnızca ziya ve hasar sebebiyle meydana gelen zararlarda değil; gecikme zararı doğduğunda da taşıyıcı tarafından ileri sürülebileceği kabul edilmiştir.¹²⁹ Söz konusu madde hükmü uyarınca, ilk bakışta, ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin, maddede sayılan hallerden biri nedeniyle meydana geldiği şeklinde makul bir kanı oluşuyorsa, taşıyıcının sorumluluğunun tamamen ortadan kalkacağı kabul edilmiştir. Bu bağlamda, TTK 878. maddede düzenlenen özel hallerin

¹²⁵ Dicleli, Sedat Utku. "Liability of the Carrier under the CMR Convention", GSI Articletter, Adıgüzel, s. 183; Yüce, s. 363.

¹²⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 255; Yüce, s. 363.

¹²⁷ Karaduman, s. 45; Yüce, s. 363.

¹²⁸ Can, s. 94.

¹²⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 169.

her birinin ortak özelliklerinden ilki; bu hallerin varlığı halinde taşıyıcının üzerine düşen azami özen yükümlülüğünü yerine getirdiği durumda dahi zararın meydana gelmesinin önlenemez olduğunun kabul edilmesidir. İkinci ortak özellik ise, özel hallerin varlığının karine olarak kabul edildiği hallerde, taşıyıcının sorumluluktan tamamen kurtulabilmesidir.¹³⁰

Belirtmek gerekir ki, TTK 878. maddede öngörülen özel hallerin bir kısmında; taşıyıcı, ancak kanunda belirtilen tüm önlemleri aldığını ve kendisine verilen tüm talimatları yerine getirdiğini ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabilir.¹³¹

2.2.1. Taşımanın Sözleşmeye veya Teamüle Uygun Olarak Üstü Açık Araçla Yapılması

TTK 878/1(a) maddesi ile, taşıyıcının ziya, hasar ile gecikmeden doğan sorumluluğundan kurtulabilmesi için kanunda düzenlenen ilk özel hal; taşımanın sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir araçla gerçekleştirilmiş olması ve ziya, hasar veya gecikmenin bu nedenle ortaya çıkmış olması halidir. Bu düzenleme, CMR'de yer alan, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için mutlaka taraflar arasında üstü açık araçla taşınması hususunda anlaşma yapılması ve bunun taşıma senedine geçirilmesi şartlarını getiren hükümden farklı bir içeriğe sahiptir. TTK'nın ilgili hükmü ile CMR'deki düzenlemeye ek olarak, üstü açık araçla taşıma yapılması hususunda bir teamülün varlığının kabul edilebileceği hallerde de taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı sağlanmıştır. İlgili hükümde zikrolunan teamülden, TTK 2/1. hükmünde belirtilen ve gerektiğinde taraf iradelerinin yorumlanmasında nazara alınacak ticari teamüldür.¹³² Dayanılacak teamülün bir ticari veya sınai iş kolunda var olan veya bir grup taşıyıcı tarafından kabul edilmiş olan uygulamalar şeklinde yorumlanması doğru değildir.¹³³ Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bu özel halin düzenlenmesinin temelinde yatan sebep; eşyanın üstü açık araçla veya güvertede taşınması halinde hava koşullarından etkilenerek zarara uğrama ihtimalinin

¹³⁰ Yüce, Aydın Alber. "Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 25, Sayı I, İstanbul, Haziran 2019, s. 362; Karan, s. 337.

¹³¹ Messent/Glass, s. 139; Yüce, s. 362.

¹³² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 170.

¹³³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 170; Koller, s. 527.

daha yüksek olmasıdır. Ayrıca bu şekilde yapılan taşımalarda gönderen miktarca daha az bir taşıma ücreti öder.¹³⁴

Bu, üzeri herhangi bir örtü benzeri ile kaldırılamaz şekilde geçici veya kalıcı olarak kapatılmamış her türlü araç, üstü açık araç sayılır.¹³⁵ Taşımanın üstü açık bir araçla yapılması durumunda, söz konusu araca yüklenmiş eşyanın yağmurda ıslanması, hareket halinde birtakım parçaların araçtan düşmesi gibi tehlikelerin meydana gelmesi doğaldır.¹³⁶ Bu anlamda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için; taşımanın üstü açık bir araçla yapıldığının ve gönderenin de teslim ettiği eşyanın üstü açık araçla taşınmasını sözleşme ile, taşıma senedi ile veya teamüller gereği kabul ettiğinin ispatlanması gerekmektedir.¹³⁷ Taşımanın üstü açık bir araçla yapıldığının sözleşme veya taşıma senedine geçirildiği hallerde, buna ilişkin ispat yükümlülüğü taşıyıcıya aittir. Bununla birlikte, üstü açık araçla yapılan taşımaya ilişkin teamülün varlığı halinde, gönderenin zımnî rızasının olduğu kabul edildiğinden¹³⁸; teamül gereği üstü açık araçla taşıma yapılan hallerde, böyle bir hususun kabul edilmediğini ispat etmesi gereken kişi taşıyıcı değil, gönderendir.

Üstü açık araca yüklenmiş veya güverteye konulmuş eşyanın bu sebeple bir zarara uğraması halinde; taşıyıcı, ortaya çıkan zararın olağanüstü miktarda olması durumunda veya zararın, taşıyıcıya verilmiş özel talimatlar varsa, verilen bu talimatlara uymamasından kaynaklanması durumunda, söz konusu hükme dayanarak doğrudan sorumluluktan kurtulma hakkını kaybedecektir.¹³⁹ Buna göre, bir kere olağanüstü miktarda bir zıya, kayıp, noksanlık ya da hasarın ortaya çıkmış olması halinde; zararın, taşımanın üstü açık araçla yapılmış olması dolayısıyla meydana geldiği ilk bakışta kabul edilemeyecek ve taşıyıcı doğrudan sorumluluktan kurtulamayacaktır.¹⁴⁰ Yani, zararın, eşyanın üstü açık araçla taşınmasından dolayı değil; taşıyıcının sorumlu olduğu bir sebepten ileri geldiği kabul edilecektir.¹⁴¹ Doktrinde bu gibi olağanüstü zararların genel olarak hırsızlık sebebiyle meydana geldiği belirtilmekle birlikte, zararın sebebi ne olursa olsun; taşıyıcı, olağanüstü sayılabilecek her türlü zarar ve eksilmeden sorumlu tutulmaktadır.¹⁴² Bu durumda taşıyıcı, sorumluluktan kurtulmak adına, kural olarak özel hallere dayandığında

¹³⁴ Özdemir, *Turkey. Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 238; Demir, s. 132.

¹³⁵ Messent/Glass, s. 140.

¹³⁶ Kaya, s. 256.

¹³⁷ Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 170; Akıncı, s. 107.

¹³⁸ Aydın, s. 74.

¹³⁹ Can, s. 94; Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 171; Demir, s. 133.

¹⁴⁰ Messent/Glass, s. 140.

¹⁴¹ Demir, s. 134; Karan, s. 510.

¹⁴² Demir, s. 134; Aydın, s. 74-75.

ispatlamak zorunda kalmadığı, üstü açık araçla taşıma ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ispatlamak zorunda bırakılmıştır.¹⁴³

Uyulmaması halinde sorumluluktan kurtulma hakkının kaybedilmesine neden olan özel talimatlardan ise, taşıyıcının genel yükümlülüğü kapsamındaki dikkat ve özen sorumluluğuna ilişkin bir talimat değil; sözleşmede kararlaştırılmış veya TTK 868. maddede tanımlanan üstü açık araçla yapılan taşıma özelinde verilebilecek nitelikteki talimatlar anlaşılmalıdır.¹⁴⁴ Söz konusu talimatın, taşınan eşyanın özel bir şekilde paketlenmesi veya güvenliğe alınması ya da aracın olumsuz hava şartlarında dahi yolculuğuna devam etmesinin talep edilmesi gibi oldukça somut olması gerekmektedir.¹⁴⁵ Belirtilmesi gerekir ki, yerine getirilmesi mümkün olmayan veya taşıma işletmesinin güvenliğini ya da gönderilenin menfaatini tehlikeye düşürecek nitelikteki talimatlara uyması taşıyıcıdan beklenemeyecek olup; bu hallerde taşıyıcı, verilen özel talimata uymamış olsa dahi sorumluluktan kurtulma haline dayanabilecektir.¹⁴⁶

2.2.2. Eşyanın Gönderen Tarafından Yetersiz Ambalajlanması

TTK 878/1(b) hükmü ile, TTK 862. madde uyarınca eşyanın niteliği ambalajlanmasını gerektirdiği takdirde, eşyanın ziya ve hasara uğramasını ve taşıma sırasında zarar görmesini engellemek amacıyla, gönderene, eşyayı ambalajlayarak taşıyıcıya teslim etme yükümlülüğü getirilmiştir. Bu noktada, her şeyden önce taşınan eşyanın, ambalajlanmaması ya da yetersiz ambalajlanması halinde zarara veya eksilmeye uğrayacak nitelikte olması gerekmektedir.¹⁴⁷ Söz konusu eşyada bir zarar meydana geldiğinde ise, ziya veya hasarın, eşyanın ambalajlanmaması veya yetersiz ambalajlanmasından kaynaklanması muhtemel olmalıdır.¹⁴⁸ Bununla birlikte, taşıma sözleşmesiyle ambalajlamanın gönderenin değil, taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu ya da eşyanın ambalajlama yapılmaksızın taşınacağı taraflar arasında kararlaştırılabilir.¹⁴⁹

¹⁴³ Messent/Glass, s. 140; Demir, s. 134.

¹⁴⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 171; Demir, s. 133; Koller, s. 402.

¹⁴⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 171; Koller, s. 402.

¹⁴⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 171.

¹⁴⁷ Messent/Glass, s. 142.

¹⁴⁸ Messent/Glass, s. 142.

¹⁴⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 171; Aydın, s. 76; Koller, s. 406.

Ambalajlamadan, eşyanın gönderilene dış etkenlerden etkilenmeden, taşıyıcıya teslim edildiği haldeki gibi ulaştırılmasını sağlayan, daha ziyade kap veya kılıf ya da örtü şeklinde bir materyal anlaşılmalıdır.¹⁵⁰ Burada önemli olan, gönderenin taşıma sırasındaki normal risklere karşı dayanıklı bir ambalaj yapıp yapmadığıdır. Taşınan eşyanın ambalajının, taşıma sırasında taşıyıcının ihmalden kaynaklanan bir trafik kazası sonucunda yetersiz gelip hasar görmesi veya zararın, yükleme yapılırken taşınan eşyanın fırlaması gibi sebeplerden kaynaklanması hallerinde ise gönderenin sorumlu tutulması mümkün değildir.¹⁵¹ Söz konusu ambalajlamanın doğru ve yeterli bir biçimde yapılıp yapılmadığının belirlenmesinde; yol uzunluğu, taşınan eşyanın niteliği, yol ve hava durumu ile taraflar arasındaki teamülün varsa dikkate alınması gerektiği kabul edilmektedir.¹⁵² Bu anlamda, ambalajlamanın gerekliliği ile yeterli ve doğru bir şekilde yapılıp yapılmadığı her somut olay açısından ayrıca tespit edilmelidir. Örnek olarak prefabrik ev, otomobil gibi eşya için ambalajlama söz konusu değilken; buzdolabı, bilgisayar, vazo gibi eşya ile sıvı ve gaz ürünler için ambalajlamanın esas olduğu kabul edilir.¹⁵³ Belirtmek gerekir ki, ambalajlama yükümlülüğü değerlendirilirken, gönderenden her türlü olağanüstü şartın gerçekleşme ihtimalini dikkate alması ve taşınan eşyanın hiçbir şekilde hasar ya da ziyaa uğramayacağı nitelikte bir ambalaj yapması beklenemeyecektir.

Ambalajlama yapma yükümlülüğü gönderenin üzerinde olduğu halde, gönderenin taşıma konusu eşyayı ambalajlamaması veya yeterli şekilde ambalajlamaması yani kötü ambalajlaması sonucunda, eşyanın zarara uğraması halinde; taşıyıcı, zararın eşyanın ambalajlanmamasından veya kötü ambalajlanmasından kaynaklandığını ortaya koyarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Taşıyıcının bu şekilde sorumluluktan kurtulabilmesi için ilk şart; ambalajlamayı yapma yükümlülüğünün gönderen üzerinde olması ve taraflar arasında bu yükümlülüğü ortadan kaldıran herhangi bir anlaşmanın olmamasıdır.¹⁵⁴ Zararın, eşyanın gönderen tarafından yetersiz ambalajlanmasından kaynaklandığını ileri süren taşıyıcının, sebep ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ispatlama zorunluluğu bulunmamaktadır. Ancak taşıyıcının, taşınan eşyanın yetersiz ambalajlandığını ya da ambalajlanması gerektiği şekilde ambalajlanmadığını fark ettiği takdirde; eşyanın zarar görmemesi için tüm önlemleri alması ve özen yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekmektedir.¹⁵⁵ Aksi

¹⁵⁰ Messent/Glass, s. 142; Demir, s. 134; Karan, s. 510.

¹⁵¹ Messent/Glass, s. 143.

¹⁵² Akıncı, s. 108; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 171; Demir, s. 134.

¹⁵³ Demir, s. 134; Özdemir, Eşya Taşıma Hukuku, s. 247; Aydın, s. 78.

¹⁵⁴ Demir, s. 135; Aydın, s. 76.

¹⁵⁵ Messent/Glass, s. 144.

takdirde gönderen, taşıma yapılırken taşıyıcı tarafından özen borcunun ihlal edildiğini, mevcut ambalajlama ile eşyanın zarara uğraması arasında illiyet bağı bulunmadığını, yapılan ambalajlama ile taşımanın hasarsız olarak sonuçlandırılabilirliğini ispat ederek, taşıyıcının sorumlu olduğunu kanıtlayabilecektir.¹⁵⁶

Bununla birlikte, taşıyıcının kötü ambalajlama yapıldığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilmesi için; ambalajlamanın kötü olduğunun, eşyanın taşıyıcıya teslim edilirken veya taşıma esnasında, taşıyıcı tarafından anlaşılabilmesi gerekmektedir. Taşıyıcının, ambalajlamanın doğru veya eksiksiz yapıp yapılmadığını test etmek için ihtiyaç duyduğu araçlara sahip olmaması gibi nedenlerle, kontrol yükümlülüğünü yerine getirememesi hallerinde ise; bu hususu taşıma senedinde belirtmesinin gerekli olduğu ifade edilmiştir.¹⁵⁷ Burada taşıyıcının kontrol yükümlülüğü, dışarıdan bakıldığında herhangi bir kişinin anlayabileceği ambalajlama hataları için geçerli olup, Yargıtay kararı ile de sabit olduğu üzere, zararın, eşyanın ambalaj içerisine doğru veya sağlam bir biçimde yerleştirilmemesinden kaynaklanması halinde, taşıyıcının ambalaj içerisini kontrol etme imkanı ve yükümlülüğü bulunmayacağından, taşıyıcının sorumlu olmayacağı kabul edilmiştir.¹⁵⁸ Bu doğrultuda, ambalajlamadaki eksikliklerin kamusal güvenliği veya taşıyıcının, aracın, sürücünün ve/veya diğer eşyanın güvenliğini tehlikeye düşürebileceği göz önüne alındığında, taşıyıcının ambalajlamayı kontrol ederek tespit ettiği hata veya eksiklikleri gönderene bildirmesi gerekmektedir.¹⁵⁹ Taşıyıcı, açık ambalaj hatalarını gördüğünde, söz konusu bildirim, düzenlenmişse taşıma senedine geçirerek veya başka bir tevsik edici belge aracılığı ile yapmalıdır.¹⁶⁰ Aksi takdirde, taşıyıcı, ambalajlama yetersiz ve uygunsuz olmasına rağmen, çekince bildirmeksizin eşyayı kabul ederse, eşyanın yetersiz ambalajlandığına dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır.

¹⁵⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 172.

¹⁵⁷ Gürses, Özlem. "Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri", Prof. Dr. Özer Seliçi'ye Armağan, Ankara, 2006, s. 296; Demir, s. 136.

¹⁵⁸ Bkz. Yargıtay 11. H.D. 17.01.2011 T. 2009/7016 E. 2011/233 K.; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 172; Demir, s. 136.

¹⁵⁹ Clarke/Yates, s. 31; Demir, s. 135.

¹⁶⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 172.

2.2.3. Eşyanın Gönderen, Gönderilen veya Bunlar Adına Hareket Edenler Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi ve Boşaltılması

TTK 878 / 1(c) hükmü uyarınca, eşya gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket eden kişilerce işleme tabi tutulmuş veya istif, sabitleme, çözme, yığma gibi yükleme ve boşaltma işlemleri yine bu kişilerce yapılmışsa, ortaya çıkan zararın tamamen bu işlem ve faaliyetlerden kaynaklandığını ikna edici surette ortaya koyan taşıyıcı, sorumluluktan kurtulabilir. Yükleme ve boşaltma, ile ilgili esaslar TTK 863. maddede öngörülmüştür. Yükleme, istifleme ve güvenliğe almayı da kapsarken; boşaltma, eşyanın taşıma aracının içinden çıkarılması ve varsa diğer taşınan eşyadan ayrılması anlamına gelmektedir.¹⁶¹ Hükümde yer alan, eşyanın işleme tabi tutulması tabirinden ise, eşyanın depolanması, muhafaza edilmesi, ön taşıma yapılması gibi birçok muamele anlaşılabilir.¹⁶² Tüm bu faaliyetlerin, gönderen, gönderilen veya bunların yardımcıları tarafından yalnızca kötü yapılması halinde değil; aynı zamanda başlanmasına rağmen bitirilmemesi halinde de taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkmaktadır.¹⁶³ Belirtildiği üzere, taşıyıcının söz konusu özel hale dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için, bu faaliyetlerin kendisi tarafından yapılmamış olması şarttır. Diğer yandan, gönderen, meydana gelen zararın kendisi tarafından yapılan yükleme ve boşaltma işlemlerinden kaynaklanmadığını, zararın taşıyıcıya yüklenebilecek bir sebepten doğduğunu ispat ederse, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.¹⁶⁴

Bununla birlikte, TTK 863. madde gereği, yükleme ve istiflemeye taşıyıcı tarafından nezaret edilmesi ve yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasının sağlanması taşıyıcının yükümlülükleri arasındadır.¹⁶⁵ Yargıtay kararları ile de, taşıyıcının yükleme ve istifleme gibi işlemleri, özenli bir taşıyıcı olarak gözetmek ve bu işlemlere nezaret etmekle yükümlü olduğu kabul edilmiştir.¹⁶⁶ Bu doğrultuda, taşıyıcının, aracın ve üçüncü kişilerin zarar görmemesini sağlayan bir yüklemenin yapılması için gerekli bilgilendirme ve açıklamaları yapması gerekmektedir.¹⁶⁷ Nezaret etme yükümlülüğü; taşınan eşyanın niteliği de göz önüne alındığında,

¹⁶¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 172; Koller, s. 415.

¹⁶² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 172; Koller, s. 415.

¹⁶³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 172; Koller, s. 416.

¹⁶⁴ Messent/Glass, s. 150.

¹⁶⁵ Demir, s. 137; Kaya, s. 257; Arkan, s. 54.

¹⁶⁶ Bkz. Yargıtay 11. H.D. 11.01.2010 T. 2008/8919 E. 2010/96 K. (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); Yargıtay 11. H.D. 18.01.2010 T. 2008/8966 E. 2010/424 K. (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); Demir, s. 138.

¹⁶⁷ Demir, s. 138.

yükleme ve boşaltma sırasında yapılan yanlışlıkları, taşıyıcının özenli bir taşıyıcı olarak anlaması gerektiğinin kabul edildiği hallere yönelik olarak, işletme güvenliğinde meydana gelebilecek olumsuzlukların önlenmesi olarak açıklanabilmektedir.¹⁶⁸ Taşıyıcının nezaret yükümlülüğü kapsamında yer alan yükleme ve istifleme gibi işlemleri düzgün ya da kendisinden beklenen bir şekilde denetlememesi, sonradan ortaya çıkan zararlar bakımından taşıyıcının sorumluluktan kurtulamaması sonucu doğurabilecek ya da taşıyıcının da kusuru göz önüne alınarak zarardan doğan sorumluluk taşıyıcı ve diğer sorumlular arasında paylaşırılabilir.¹⁶⁹ Bunun haricinde, taşıyıcının eşyayı tekrar yüklemesi veya taşıma kapasitesinin aşılması nedeniyle meydana gelen zararlarda, zarar yüklemekten kaynaklanmış olsa dahi; yüklemeye taşıyıcının da dahil olması ve taşıyıcının yeniden yüklemenin gerekleri ile yükleme kapasitesine riayet etmemesi nedeniyle, taşıyıcının sorumlu olduğu kabul edilmektedir.¹⁷⁰

2.2.4. Eşyanın Doğal Niteliği

TTK m. 878 /1(d) hükmü ile, taşınacak eşyanın doğal niteliği sebebiyle taşınmasında risk bulunabileceği göz önüne alınarak, bu sebeple ortaya çıkan zararlardan, taşıyıcının sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Bu doğrultuda taşıyıcı; paslanma, kırılma, bozulma, çürüme, kuruma, güvelenme, sızma ve normal fire¹⁷¹ gibi sebeplerle, eşyanın kısmen veya tamamen ziyaa veya hasara uğrama tehlikesinin fazla olduğu durumlarda, söz konusu eşyanın taşınması sırasında meydana zararlar sonucunda, zararın eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan sebeplerden ileri geldiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulma hakkına sahiptir. Eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan sebepler, kanun maddesinde sınırlı olarak sayılmamış olup; eşyanın hassaslığından kaynaklanan ve başka şekilde tezahür eden diğer sebeplerde de, taşıyıcının ilgili kanun maddesine dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkündür. Bu anlamda, metalin paslanması, etin çürümesi, camın kırılması, sıvıların kolayca donması gibi sebepler, zararın doğmasına yol açabilecektir.¹⁷² Eşyanın doğal niteliği gereği zarara uğrama eğiliminin olup olmadığı, eşyanın olağan koşullarda ve herhangi

¹⁶⁸Messent/Glass, s. 150; Demir, s. 138.

¹⁶⁹ Bkz. Yargıtay 11. H.D. 06.06.2005 T. 2004/9126 E. 2005/5843 K. (Kazancı İçtihat Bilgi Bankası); Demir, s. 139; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 121; Aydın, s. 83.

¹⁷⁰ Adigüzel, Taşıma Hukuku, s. 174; Koller, s. 421.

¹⁷¹ Hacim veya ağırlık olarak eşyanın eksilmesi anlamına gelmekte ve genellikle kuruma veya buharlaşma sonucu oluşmaktadır.

¹⁷² Demir, s. 140-141; Clarke/Yates, s. 32.

bir özel koruma tedbiri alınmaksızın taşınması halinde, zarara uğrama ihtimali dikkate alınarak tespit edilecektir.¹⁷³ Aynı eşyanın uzun veya kısa mesafeli ya da değişik iklim koşullarında taşınması sırasında doğacak zarar bakımından fark olabileceğinden, söz konusu tespit yapılırken, yolun uzunluğu ve iklim şartları gibi nedenler de esas alınmalıdır.¹⁷⁴

Eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan özel sorumluluktan kurtulma halinin düzenlenmesinin nedeni; gönderenin, eşyanın niteliğini bilmesi ve bu nitelikten ileri gelen risk üzerine tedbir alması yönündeki gerekliliktir.¹⁷⁵ Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, eşyanın doğal niteliği dolayısıyla, taşıyıcı tarafından özen yükümlülüğüne uygun olarak taşınsa dahi, zarar görebileceğidir. Nitekim taşıyıcı tarafından, eşyanın doğal niteliği gözetilerek birtakım koruma tedbirleri alınmış ve hatta bu tedbirler taşıma sözleşmesine veya taşıma senedine yazılmış olabilir. Gerekli tüm tedbirler taşıyıcı tarafından alınmasına rağmen, eşya doğal niteliği sebebiyle zarara uğrarsa; bu durumda taşıyıcı, zararın eşyanın doğal niteliğinden kaynaklandığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir.¹⁷⁶ Diğer taraftan, taşıyıcı, kendisine teslim edilen eşyanın doğal niteliğinin sebep olacağı zararı engellemek adına, gerekli tedbirleri almadan veya gerekli özeni göstermeden de taşımayı yapmış olabilir. Bu durumda, tasarruf hakkı sahibi, eşyanın doğal niteliğinin sebep olacağı zararı engellemek adına tüm tedbirlerin kendisi tarafından alındığını, dolayısıyla zararın eşyanın doğal niteliği sebebiyle değil, tamamen taşıyıcının özen yükümlülüğüne aykırı davranmasından ileri geldiğini ispatlarsa; taşıyıcının tazminat sorumluluğu tekrar doğacaktır.¹⁷⁷ Dolayısıyla, zararın eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanmadığını ispat yükü, tasarruf hakkı sahibinin üzerinde olup; ispat esnasında dayanılacak hususlar, taşıyıcının özel donanımlı araç seçmede ve verilen talimatları uygulamada özensiz davrandığı noktalarında toplanmaktadır.¹⁷⁸

TTK 878/4. hükmüne göre, taşıyıcı, sözleşme uyarınca, eşyayı belirli bir sıcaklık, soğukluk, ısı ve nem derecesi altında tutmak veya taşınan eşyayı sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında olabilir. Bu durumda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma özel sebebine dayanabilmesi için, tüm önemleri aldığını ve tüm özel talimatlara uygun davranmış olduğunu ispat etmesi

¹⁷³ Demir, s. 141; Aydın, s. 80.

¹⁷⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 175.

¹⁷⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 175; Akıncı, s. 112.

¹⁷⁶ Demir, s. 141; Özdemir, Eşya Taşıma Hukuku, s. 235.

¹⁷⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 175; Clarke, s. 275.

¹⁷⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 175; Akıncı, s. 112.

gerekmektedir.¹⁷⁹ Aynı şekilde, taraflar arasında taşımanın özel bir teçhizatla donatılmış araçla yapılması ya da özel koruma tedbirlerinin alınması gerektiği kararlaştırılmışsa, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için yalnızca zararın eşyanın doğal niteliğinden kaynaklandığını ispatlaması yeterli olmayıp, ek koruma ve özen yükümlülüklerini yerine getirdiğini de mutlaka ispatlaması gerekmektedir. Bu doğrultuda, taşıyıcının, taşıma başlamadan önce gerekli tüm teçhizatın, aracın seçiminin taşımaya uygunluğunu, soğutmanın derecesini, paketler arasındaki hava sirkülasyonunu ve benzeri gereklilikleri kontrol etmesi oldukça önemlidir. Özel koruma tedbirlerinin veya araç seçiminin taraflar arasında kararlaştırılmamış olması ya da taşıma başlamadan önce gönderenin bu hususları detaylı bir şekilde taşıyıcıya belirtmemiş olması halinde ise, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmek için, kendisinden beklenen makul bir koruma yükümlülüğünü yerine getirmiş olduğunu ispat etmesi yeterli olacaktır.¹⁸⁰

2.2.5. Eşyanın Yetersiz veya Hatalı Etiketlenmesi

TTK 878/1(e) hükmü ile, taşınan paketlerin üzerindeki işaret veya numaraların yetersiz ya da hatalı olması halinde, bir zarar ortaya çıktığında, taşıyıcıya, yalnızca bu sebebi ispat ederek sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır. Burada, taşıyıcının, zararın yetersiz veya hatalı etiketlemeden meydana geldiğini ispatlaması yeterli olup; uygun illiyet bağıını ispatlaması gerekmediği gibi, etiketlemenin yanlış veya eksik yapılmasında gönderenin kusurlu olduğunu ispatlaması da gerekmez.¹⁸¹ TTK 862. madde uyarınca, taşınan eşyanın veya paketlerinin numaralandırılması ve bunların, yapılan tasnifle birlikte, düzenlenmişse taşıma senedine geçirilmesinin sağlanması gönderenin yükümlülüğündedir. Dolayısıyla, etiketlemenin yanlış yapılması ya da yetersizliği sebebiyle, taşınan eşyada meydana gelen bir zarar dolayısıyla taşıyıcı, TTK 878/1(e) hükmünde belirtilen özel sorumluluktan kurtulma sebebine dayanma imkânına sahiptir. Bununla birlikte, taşıyıcı, TTK 875/2'de belirtilen, gönderen veya gönderilenin bir davranışı ile eşyanın özel bir ayıbı olarak öngörülen genel sorumsuzluk sebeplerine dayanarak da, sorumluluktan kurtulabilecektir.¹⁸² Diğer taraftan, taraflar arasında sözleşme serbestisi

¹⁷⁹ Kaya, s. 259.

¹⁸⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 176; Demir, s. 142; Koller, s. 433.

¹⁸¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 178.

¹⁸² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 177; Clarke, s. 287; Karan, s. 345.

çerçevesinde, etiketleme yükümlülüğünün taşıyıcı üzerinde olduğu da kararlaştırılabilecektir.¹⁸³ Bu durumda, taşıyıcı, paketleme ve paketleme üzerindeki işaretlemenin kendisi tarafından yapılacağını üstlenmişse, hatalı veya eksik yapılan etiketleme sebebiyle doğan zarar sonucundaki sorumluluktan kurtulamayacaktır.¹⁸⁴

Gönderenin etiketleme yükümlülüğü karşılığında, TTK 858/2 hükmü uyarınca, taşıyıcının, taşıma senedinde yer alan beyanlar ile taşınan eşyanın paketleri üzerinde yer alan etiket, numara gibi her türlü işareti kontrol etme ve karşılaştırma yükümlülüğü bulunmaktadır. Taşıyıcı, bu yükümlülüğünü, tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özenle yerine getirmelidir.¹⁸⁵ Etiketlemenin, gönderenin kusuru ile yanlış yapılması veya hiç yapılmaması, taşıyıcının sorumluluğunu tamamen ortadan kaldıracığından; yalnızca verilen taşıma senedi ile taşınan paketlerin üstünden yapılacak bir karşılaştırma yoluyla inceleme, taşıyıcının kontrol yükümlülüğünü yerine getirmesi bakımından yeterli olacaktır.¹⁸⁶ Taşıyıcının bu kontrolü hiç yapmaması ya da kontrol etmesine rağmen, etiketlemedeki hata veya eksiklikleri ihtirazî kayıt olarak taşıma senedine geçirmemesi halinde; TTK 858/1 uyarınca, kendisi aleyhine bir karine oluşmaktadır. Bu durumda taşıyıcı, etiket, numara gibi işaretler ile taşıma senedinin birbiriyle uyuşmadığını başka deliller kullanarak ispatlamak zorunda kalacaktır. Açık olarak anlaşılamayacak işaretleme hatalarına karşı bir kontrol yükümlülüğü bulunmayan taşıyıcının, açık olarak belli olan etiketleme hatalarına karşı dikkatli olması bakımından getirilen bu düzenlemeyle birlikte, kontrol yükümlülüğü gereği gibi yerine getirmemesi halinde taşıyıcının, yanlış veya eksik etiketlemeden kaynaklı olarak gönderenle birlikte müştereken sorumlu olacağı kabul edilmektedir.¹⁸⁷

2.2.6. Canlı Hayvan Taşınması

TTK 878/1(f) hükmü ile, canlı hayvan taşınmasının söz konusu olduğu durumlarda, taşıyıcıya, taşınanın canlı hayvan olduğunu ve bu nedenle zarara uğramasının doğal olduğunu ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulma imkânı verilmiştir. Bu düzenlemenin sebebi, taşınanın canlılık niteliği sebebiyle karşılaşılabilecek olan; ürkme, rahatsızlanma, hastalık ve ölüm gibi doğal risklerin, taşıyıcının sorumluluk alanında değerlendirilemeyecek olmasıdır. Özel hal

¹⁸³ Demir, s. 143; Karan, s. 345.

¹⁸⁴ Demir, s. 143; Aydın, s. 91.

¹⁸⁵ Demir, s. 144; Karan, s. 345.

¹⁸⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 178.

¹⁸⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 178; Demir, s. 144.

bakımından taşınan canlı hayvanın; ekonomik değer taşıyıp taşımadığı, evcil olup olmadığı önemi haiz değildir. Canlı hayvan, taşımaya konu edilebilecek her türlü hayvan olarak değerlendirilmelidir.¹⁸⁸

Son yıllarda, hızla gelişen nüfusun gıda ihtiyaçlarını karşılamak üzere canlı hayvan satışındaki artışa paralel olarak, canlı hayvan taşımadaki yoğunluk da artmıştır. Bu nedenle, taşımanın hayvan ve ürün üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmek adına, taşıyıcı tarafından alınması gereken tedbirler ve uyulması gereken talimatlar genel bir kural teşkil edecek şekilde düzenlenmeye başlanmıştır. Türkiye’de canlı hayvanların taşınmasına ilişkin olarak, 3285 sayılı Hayvan Sağlığı ve Zabıtası Kanunu ile Hayvanların Nakilleri Sırasında Refah ve Korunması Yönetmeliği bulunmaktadır. Bu doğrultuda, canlı hayvanların, refahı ve sağlığı gözetilerek en az zararla taşınması amaçlanmaktadır.

Taşıma sırasında yükleme ve boşaltma, hayvanların sıkışık bir alana istiflenmesi, aracın hareketi esnasında sallanması ve titremesi, ışık, sıcaklık ve nem koşulları, yetersiz hava sirkülasyonu, uzun süreli nakillerde yem ve su eksikliği gibi nedenler, hayvanlar açısından stres oluşturarak sağlıklarını olumsuz etkilemekte ve ürün kalitesinin düşmesine neden olmaktadır.¹⁸⁹ Nitekim canlı hayvan taşımada önemli bir paya sahip olan karayolu taşımacılığında, taşınan canlı hayvanların %80’inin, araçtaki sarsıntılar, ani hız değişimleri ile sert frene bağlı olarak telef olduğu tespit edilmiştir.¹⁹⁰ Bu noktada belirtmek gerekir ki, taşıyıcının canlı hayvan taşımada nedeniyle sorumluluktan kurtulması, ancak ve ancak durumun gerektirdiği tüm tedbirleri almış ve kendisine verilen bütün özel talimatları yerine getirmiş olduğunu ispat etmesi halinde mümkün olacaktır. Diğer bir ifadeyle, taşıyıcının, tüm önlem ve tedbirleri almasına, en yüksek özeni göstermesine ve kendisine verilmiş tüm talimatları yerine getirmiş olmasına rağmen, taşınanda meydana gelen zararın canlı hayvan olmasından kaynaklandığını ispat etmesi gerekmektedir. Bu anlamda, hayvanların; taşıyıcının kusurlu olduğu bir trafik kazası sonucu ölmesi, taşıma süresinin aşılması, hayvanların tutulduğu ortamda yeteri kadar hava sirkülasyonunun sağlanmamış olması, taşıma esnasında aç, susuz bırakılmış veya hastalıklarının

¹⁸⁸ Özdemir, Eşya Taşıma Hukuku, s. 243; Aydın, s. 92, Demir, s. 144.

¹⁸⁹ Zanardi, Emanuela/ Mussini, Vanessa/ Ghidini, Sergio/ Conter, Mauro/ Ianieri, Adriana. “Survey on Animal Welfare and Protection During Transport in Northern Italy”, Ann. Fac. Medic. Vet. di Pama, No: 24, 2007, s. 38; Karslıoğlu Kara, Nurcan/ Koyuncu, Mehmet. “Sığırlarda Taşıma Sırasında Hayvan Refahına Etki Eden Faktörler”, Kafkas Üniversitesi Veterinerlik Fakültesi Dergisi, Sayı: 17, 2011, s.513.

¹⁹⁰ Schwartzkopf-Genswein, Karen/ Grandin, Temple. “Cattle Transport by Road”, 4th Edition, T. Grandin, 2014, s.155.

tedavi edilmemiş olması gibi sebepler, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına engel olacaktır.

Dikkat edilmesi gereken bir diğer husus ise, 3285 sayılı Hayvan Sağlığı ve Zabıtası Kanunu'nun 47. maddesinde öngörüldüğü üzere, hayvanların şahadetname veya sağlık raporu olmadan taşınmaması gerekmektedir. Aksi takdirde, ağır idarî para cezası öngörülmüş ve hatta aracın trafikten men edileceği düzenlenmiştir. Şahadetname veya sağlık raporunun taşıma faaliyetine başlanmadan önce taşıyıcıya teslim edilmesi gerekmekte olup, teslim etmeyen gönderenin kusurlu olacağı açıktır.¹⁹¹

2.2.7. Zararın Taşıyıcının Sorumlu Tutulmasının Haklı Sayılmayacağı Mevzuat Hükümlerinin Uygulanmasından Kaynaklanması

Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlık aşamasında, Gümrük Kanunu ile diğer mevzuatta yer alan düzenlemelerin, yolculuk süresini uzatabileceği göz önüne alınarak, CMR ile ATK'da bulunmayan bir özel halin daha kanuna eklenmesi gerekli bulunmuş ve TTK 878/ 1(g) hükmü ile, 27.10.1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hallerde; taşıyıcının ziya, hasar ile gecikmeden doğan sorumluluğunun ortadan kalkabileceği öngörülmüştür.

Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerin içerdiği hükümlere uyulması sebebiyle, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlar ortaya çıkabileceği açıktır. Taşıyıcının böyle bir durumda ortaya çıkan zarardan dolayı sorumlu tutulması ise hakkaniyete uygun düşmez. Ortaya çıkan zararın, ilgili düzenlemelerde yer alan hükümlere uyulmasından kaynaklandığının taşıyıcı tarafından ispatlanması gerekmektedir. Söz konusu zararın, taşıyıcının sorumlu tutulabileceği bir sebepten kaynaklandığı ileri sürülüp; ispatlanmadıkça, taşıyıcı sorumlu tutulamaz.¹⁹²

Ancak belirtmek gerekir ki, Gümrük Kanunu'nun uygulanması sebebiyle ortaya çıkabilecek olan hallerle, genellikle bir taşıma ya da teslim engeli olarak karşılaşılabileceğinden; her zaman için taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını

¹⁹¹ Demir, s. 145.

¹⁹² Can, s. 96.

önleyemeyeceği durumlar mevcuttur. Dolayısıyla, taşıyıcı, her halde gecikmenin gümrük mevzuatından ileri geldiğini ve aradaki illiyet bağıını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu bağlamda, gecikme ile ilgili olarak ortaya çıkan zararlar bakımından ayrıca bir düzenleme yapılmasının gerekli olmadığı söylenebilecektir.¹⁹³

2.3. Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi Bakımından Öngörölmüş Özel Haller

TTK'nın 898. maddesinde, taşınma eşyası taşımaları bakımından sorumluluğu ortadan kaldıran özel haller sınırlı olarak sayılmıştır. TTK'nın 898. maddesi, açıkça "TTK 878'den farklı olarak..." ibaresini içerdiğinden, taşınma eşyası taşımalarında yalnızca hükümde sayılan özel haller geçerli olup, TTK 878. maddesinde belirtilen özel haller taşınma eşyası taşımalarında uygulanmayacaktır.

TTK 898/2. hükmü, "... oluşan zararın belirtilen tehlikeden kaynaklanmış olabileceği hallerde, zararın bu tehlikeden doğmuş olduğu varsayılır" ifadesini içermektedir. İlgili hüküm uyarınca, mevcut durum ve şartlara göre zararın, taşınma eşyası için sınırlı olarak sayılan hallerden birinden kaynaklandığının kabul edilebileceği hallerde, zararın o sebepten kaynaklandığı yönünde bir karine kabul edilmiştir. Bu itibarla, taşıyıcı, ortaya çıkan zararın, bu maddede sayılan özel durumlardan birinden kaynaklandığını ispat etmek zorunda değildir.¹⁹⁴ Zararın, taşınma eşyası bakımından öngörölmüş özel sebeplerden değil, başkaca bir sebep neticesinde ortaya çıktığının ispat yükü ise tazminat talep edene düşmekte olup, aksi ispatlanmadıkça taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır. Ancak belirtilmesi gerekir ki, TTK 898/3. hükmü uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için ek olarak, mevcut durum ve şartlara göre üzerine düşeni yapmış ve tüm önlemleri alıp kendisine verilen talimatlara uymuş olması gerekmektedir. Aksi takdirde, taşıyıcının sorumluluğu devam edecektir.

Ek olarak, gönderenin tüketici olması halinde, taşıma sözleşmesi yapılırken gönderenin taşıyıcı tarafından sorumluluk hükümleri hakkında bilgilendirilmemiş olması, sorumluluğun genişletilmesi yönünde bir sözleşme yapılması veya eşyanın sigorta ettirilmesi imkanlarına işaret edilmemiş olması halinde, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu doğrultuda, taşıyıcı, sorumluluktan

¹⁹³ Can, s. 97; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 178-179; Demir, s. 145-146.

¹⁹⁴ Topsoy, s. 39; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 255.

kurtulmak için belirtilen hususları gönderene bildirmediği takdirde, genel ve özel sebeplere dayanarak sorumluluktan kurtulma imkanına başvuramayacak ve mutlak olarak sorumlu kabul edilecektir. Daha önce de belirttiğimiz gibi, bilgilendirme yükümlülüğünün yerine getirilmiş sayılması için, bilgilendirmenin yazılı olması ve kolayca okunup anlaşılabilir olması şarttır.¹⁹⁵

TTK 898/3. maddede, taşınma eşyasının taşınmasına ilişkin taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran özel sebepler, yalnızca zıya veya hasarın ortaya çıkması halleri için düzenlenmiştir. Taşınma eşyası taşıma sözleşmesinden doğan gecikme zararı bakımından özel bir hüküm sevk edilmemiş olduğundan; taşınma eşyası taşınmasında meydana gelen gecikme zararlarına ilişkin olarak, genel hüküm niteliğinde olan aelade eşya taşıma sözleşmesi için sevk edilen hükümler uygulanacaktır.¹⁹⁶

2.3.1. Taşınan Eşyanın Değerli Maden, Taş, Mücevher, Posta Pulu, Madenî Para, Belge, Kıymetli Evrak Olması

Taşınan eşyanın kıymetli eşyadan olması, taşıyıcının, daha üst seviyede bir özen göstermesini gerektirir. Dolayısıyla, taşınma eşyası ile birlikte söz konusu eşyaların da taşınması, başlı başına sorumluluktan kurtulma hali olarak ele alınmıştır.

Kanunda sayılan şeylerin sınırlı olarak sayıldığını savunan yazarlar olsa da, değerli eşyadan saymak mümkün ki; bu özel halin kapsamına, sanat eserleri ve antikalar gibi eşya da girer.¹⁹⁷ Ancak belirtilmesi gerekir ki, maddede geçen belge kavramının kapsamına; yalnızca taşınma eşyası taşınması içinde kabul edilebilecek ve taşınan şeylerin taşındığı yerde bulunan belgeler girebilecektir. Taşınma eşyası taşınması için taşıyıcıya verilmiş olan belgeler ise bu kapsamda değerlendirilemeyecek olup, söz konusu belgelerde meydana gelen zıya veya hasarlar yönünden, genel hüküm niteliğinde olan TTK 860. madde hükmü uygulanacaktır.¹⁹⁸

¹⁹⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 255.

¹⁹⁶ Can, s. 128.

¹⁹⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 256.

¹⁹⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 256.

2.3.2. Gönderen Tarafından Yetersiz Paketleme veya Etiketleme Yapılması

Taşınma eşyası taşıma sözleşmesinde gönderenin tüketici olmaması halinde, paketleme yükümlülüğü gönderenin üzerindedir. Taşıma sözleşmesinde gönderenin yetersiz paketleme veya etiketleme yapması halinde, taşıyıcının sorumlu tutulması mümkün değildir. Bununla birlikte, gönderen tüketici olsa bile paketlemenin kendisi tarafından daha önceden yapılarak taşıyıcıya teslim edilmesi ya da tüketici olup olmamasına bakılmaksızın gönderenin, taşıyıcıya paketlemeye ilişkin yanlış bilgi ve talimatlar vermesi halinde, taşıyıcı söz konusu özel sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir.

Belirtilmesi gerekir ki, taşınma eşyası taşıma sözleşmesinde gönderenin tüketici olması halinde zaten paketleme yükümlülüğü taşıyıcının üzerinde olduğundan, yetersiz paketleme ve etiketleme nedeniyle ortaya çıkan zarardan dolayı taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.

2.3.3. Taşınan Eşyanın Gönderen Tarafından İşleme Tabi Tutulması, Yüklenmesi veya Boşaltılması

Taşınma eşyası taşıma sözleşmesinde, gönderenin tüketici olmaması veya tüketici olmasına rağmen gönderenin bu işlemleri yapmaya kendi başına girişmesi halinde doğan zarardan dolayı taşıyıcı, bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulma imkanına sahiptir. Bununla birlikte, taşınma eşyası taşıma sözleşmesinin göndereninin tüketici olduğu durumda, zaten söz konusu işlemlerin yapılması taşıyıcının yükümlülük alanında olduğundan; taşınan eşyanın işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması sebebiyle ortaya çıkan zarardan dolayı taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.

2.3.4. Taşıyıcı Tarafından Ambalajlanmamış Olan Eşyanın Taşınması

Taşınma eşyasını ambalajlamanın taşıyıcının yükümlülüğünde olup olmadığına bakılmaksızın, eşyanın taşıyıcıdan başka bir kişi tarafından ambalajlanması nedeniyle, taşınan eşyanın zarara uğraması halinde, taşıyıcının

sorumluluktan kurtulma imkânı bulunmaktadır. Bu durumda, bir başkası tarafından ambalajlanan eşyanın, taşıyıcı tarafından özel taşıma kutularına konulmuş olup olmaması da taşıyıcının sorumluluktan kurtulma hakkında bir değişiklik yaratmamaktadır.¹⁹⁹

2.3.5. Taşıyıcının Muhtemel Hasar Tehlikesine Karşı Göndereni Uyarmasına Rağmen, Büyüklüğü ve Ağırlığı İtibariyle Yükleme ve Boşaltma Yerindeki Şartlara Uygun Olmayan Eşyanın Yüklene veya Boşaltılması

Taşıyıcı, eşyada zararın doğmasına ilişkin yüksek bir riskin varlığı konusunda göndereni uyarılmış olmasına karşın, tüm bu uyarılara ve bilgilendirmelere rağmen, gönderenin büyüklüğü ve ağırlığı itibariyle mevcut şartlara uymayan taşınma eşyasını yüklemesi veya boşaltması sonucu eşya zarara uğramışsa, taşıyıcının sorumlu tutulması mümkün değildir.

Bu durumda, taşıyıcının yaptığı uyarı ve bildirimlerin özel bir şekil şartına uygun olması gerekmemektedir. Taşıyıcının; yüklemesi, boşaltması ve taşınması yapılacak olan taşıma eşyası hakkında gerekli bilgileri aldıktan ve değerlendirdikten sonra, niteliğinin şartlara uygun olmadığı kanaatine dayalı olarak, gönderene açık ve anlaşılabilir bir beyanda bulunmuş olması yeterlidir.²⁰⁰ Taşıyıcının uyarı mahiyetindeki söz konusu beyanda bulunurken, eşyanın niteliği ile yükleme ve boşaltma yerlerindeki şartları göz önüne alarak, buradaki tüm risklere ilişkin genel bir uyarı yapması şarttır.²⁰¹ Üçüncü kişinin durumdan haberdar olarak risklere ilişkin yaptığı uyarılar, taşıyıcının yapmış olduğu bildirim kapsamında sayılmamaktadır.²⁰² Bununla birlikte, taşıyıcının yardımcıları ve temsilcileri niteliğindeki kişiler, bu anlamda üçüncü kişi olarak değerlendirilmeyecek olup; bu kişilerin riskler yönünden gönderene karşı yapmış olduğu uyarılar, taşıyıcı tarafından yapılmış geçerli bir uyarı olarak kabul edilecektir.²⁰³ Bu şekilde gönderene yapılmış olan açık ve anlaşılır bir uyarı ile birlikte, gönderenin mevcut durumdaki tüm riskleri ve özel sebepleri anlamış olması

¹⁹⁹ Koller, s. 679.

²⁰⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 257.

²⁰¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 257; Koller, s. 679.

²⁰² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 257; Koller, s. 680.

²⁰³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 257.

beklenecek; buna rağmen taşınma eşyasının zarara uğraması halinde ise taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır.

2.3.6. Taşınan Şeyin Canlı Hayvan veya Bitki Olması

Alelaide eşya taşımaları bakımından TTK 878/1(f) hükmü ile benzer olarak öngörülen bu özel sebep, taşınma eşyası yönünden bir farklılık getirerek, bitki taşımalarının da taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceği taşıma türleri kapsamına almıştır. Genel olarak ev ve ofislerdeki eşyanın taşınmasını konu alan taşıma eşyası taşımalarında, bitkiler önemli bir pay oluşturmaktadır. Bitkilerin taşınmasında dış etkenlerin payının oldukça büyük olduğu ve taşınma sırasında kolayca zarar görebileceği göz önünde tutularak; bitki taşınması, canlı hayvan taşınması ile birlikte taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarabilecek bir özel sebep olarak düzenlenmiştir.

2.3.7. Doğal veya Ayıplı Yapısı Dolayısıyla Kolaylıkla Zarar Görebilecek Nitelikteki Eşyanın Taşınması

Alelaide eşya taşımaları bakımından, TTK 878/1(d) hükmünde düzenlenen, eşyanın doğal niteliği özel sebebi altında belirtilen hususlar burada da geçerlidir. Bu noktada vurgulanması gereken; eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanan sebeplerin, Kanunda sınırlı olarak sayılmamış olduğu, eşyanın hassaslığından kaynaklanan ve başka şekilde tezahür eden başkaca sebeplerin de taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarabileceği hususudur.

Bununla birlikte, taşıyıcı, kendisine teslim edilen eşyanın doğal niteliğinin sebep olacağı zararı engellemek adına gerekli tedbirleri almadan veya en yüksek özeni göstermeden taşımayı gerçekleştirmişse; tasarruf hakkı sahibinin, meydana gelen zararın eşyanın doğal niteliğinden değil, tamamen taşıyıcının özen yükümlülüğüne aykırı davranmasından ileri geldiğini ispatlaması halinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır.

2.4. İlliyet Bağını Kesen veya Zayıflatan Yahut Sarsan Sebep Olarak İleri Sürülemeyecek Haller

İlliyet bağını zayıflatan yahut sarsan sebeplerin varlığı halinde, taşıyıcının, yalnızca zararın mevcut sebepten kaynaklandığını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulması mümkün kılınmıştır. Bununla birlikte, Kanunda bazı hallerin bu şekilde bir sorumluluktan kurtulma sebebi olarak ileri sürülemeyeceği belirlenmiştir. Bu hallerden ilki; araç arızası veya aracı kiralananmış kişinin kusurudur. İkinci hal, gönderenin veya gönderilenin yük ve gecikme zararından kurtulmayı gerektirecek derecede olmayan ortak kusuru olarak düzenlenmiştir. Son hal ise; eşyanın yük ve gecikme zararından kurtulmayı gerektirecek derecede etkilemeyen ayıbı olarak belirlenmiş olup, tüm bu haller aşağıda detaylıca incelenecektir.

2.4.1. Araç Arızası veya Aracı Kiralanmış Kişinin Kusuru

TTK 877. madde gereği, taşıyıcının, taşıma aracındaki arıza ya da taşıma aracının kiralandığı kişinin, onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusurlarına dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Diğer bir ifadeyle taşıyıcı, araç arızası veya aracı kendisinden kiralamış olduğu kişinin ya da onun yardımcılarının kusurunu, ziya, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluğundan kurtulmak amacıyla ileri süremeyecektir. Söz konusu düzenleme, temelini “taşıma güvenliği” ilkesinden almakta olup; bu ilke gereğince, taşımaya taşıyıcıya elverişli bir araçla gerçekleştirmenin taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu kabul edilecek ve gereken güvenliğin sağlanması yalnızca aracın kendisine özgülenmeyecektir. Bu doğrultuda, taşıyıcının, taşımada kullanacağı aracın seçiminde gerekli özeni gösterip göstermediği hususunun bir önemi bulunmamaktadır. Taşıyıcının sorumluluğu, taşımada kullanılan araç, araçtaki arızalar ve aracı kiralayan kişi ile onun temsilcileri ve diğer çalışanlarının fiilleri yönünden kusursuz bir sorumluluk halidir.²⁰⁴ Aynı şekilde, araç yokluğu ve yetersizliği de taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir sebep sayılamayacaktır.²⁰⁵

²⁰⁴ Özdemir, Turkyay. “Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005, s. 316; Can, s. 90; Demir, s. 146; Aydın, s. 93.

²⁰⁵ Can, s. 90.

Araçtan kaynaklı arıza ve kusurlar; motor, fren arızası gibi bizzat aracın güvenli bir biçimde yolculuğunu etkileyen arızalar şeklinde varlığını gösterebileceği gibi²⁰⁶, aracın yolculuğu yönünden bir sıkıntı doğurmayan ancak taşınan yükün güvenliğini tehlikeye sokan arızalar da burada ele aldığımız hükmün kapsamına girer. Yükün güvenliğini tehlikeye düşüren arızalara örnek olarak; aracın örtüsünün delik olması nedeniyle deliklerden yağmur sularının sızması, tanker taşımacılığında yeterli temizlik yapılmaması sonucu taşınan sıvılara atık ya da koku karışması gibi arızalar verilebilir.²⁰⁷ Ek olarak, aracın aşınmış lastiklerle yola çıkması ve yolda lastiklerin patlaması sonucu doğan zarar da taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmayacak nitelikte bir başka örnek olarak gösterilebilir.²⁰⁸ Bununla birlikte, aşınmasının değil, yoldaki bazı keskin cisimlerin lastiğin patlamasına sebebiyet vermesi halinde ise, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumun mevcut olmasından bahisle, taşıyıcının mutlak surette sorumsuz olduğunun kabul edilmesi gerektiğini belirten yazarlar da mevcuttur.²⁰⁹ Bunun gibi, zararın doğumuna sebebiyet veren ya da araçtaki arızanın yanında zararın artmasına neden olan başkaca etkenlerin mevcut olması halinde, sorumluluğun paylaşılması gündeme gelebilecektir.²¹⁰

Aracın teknik arızasından kaynaklanan bir zarar doğduğunda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi ya da sorumluluğunun hafifletilmesi için, aracın belirli sürelerde her türlü bakım ve onarımının düzenli olarak yapılmasına rağmen arızanın önlenememiş olması gerekmektedir.²¹¹ Burada, taşıyıcı tarafından, yük ve gecikme zararlarının önüne geçilmesi için tüm tedbirlerin eksiksiz alınmış olması, yani azami özenin gösterilmiş olması gerekmektedir.²¹² Bu durumda, zararın araçtan kaynaklanan bir kusur veya arıza sebebiyle meydana gelmemiş olduğuna ya da başkaca etkenlerin de zararın meydana gelmesine sebebiyet verdiğine ilişkin ispatın, taşıyıcı tarafından yapılması gerekmektedir.²¹³

²⁰⁶ Demir, s. 147; Eriş, s. 307.

²⁰⁷ Aydın, s. 94.

²⁰⁸ Özdemir, Eşya Taşıma Hukuku, s. 261.

²⁰⁹ Aydın, s. 95.

²¹⁰ Özdemir, s. 318; Aydın, s. 94; Demir, s. 148.

²¹¹ Eriş, s. 308; Demir, s. 148.

²¹² Can, s. 90.

²¹³ Clarke/Yates, s. 148; Demir, s. 148.

2.4.2. Gönderenin ve/veya Gönderilenin Yük ve Gecikme Zararından Kurtulmayı Gerektirecek Derecede Olmayan Ortak Kusuru

Yük ve gecikme zararının, gönderenin ve gönderilenin ortak kusur teşkil eden fiil ve davranışları ile veya bu davranışlarının da etkisiyle meydana gelmesi ihtimali bulunmaktadır. Gönderen ve gönderilenin yük ve gecikme zararının ortaya çıkmasında rol oynayan ortak kusuru, taşıyıcının kişisel veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışlarından kaynaklanan sorumluluğunu ortadan kaldıracak nitelikte, yani zarar ile davranış arasındaki illiyet bağını kesen veya illiyet bağının kurulmasını önleyen bir sebep teşkil etmiyorsa, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır. Bu durumda, taşıyıcının tazminat sorumluluğunun tespit edilmesi bakımından, gönderen ve gönderilenin ortak kusuru, zararın meydana gelmesinde ne derece etkili olduğu değerlendirilerek dikkate alınacaktır.²¹⁴

Hasar, zıya veya gecikme nedeniyle meydana gelen zararı doğuran sebebin, tam olarak kimin kusuru ile meydana geldiğinin tespit edilmesi mümkün değilse ya da gönderen ve gönderilen ile birlikte taşıyıcının da ortak kusurlu davranışı söz konusuysa; bu kusurlu davranışlar neticesinde meydana gelen zararın, bu kişiler arasında kusurları nispetinde paylaşılması yöntemi kabul edilmiştir.²¹⁵ Böyle bir durumda, gönderen ve gönderilenin ortak kusur teşkil eden fiilinin, zarara sebebiyet verdiği oranda, taşıyıcının tazminat sorumluluğunda indirimine gidilecektir. Tazminat sorumluluğunun belirlenmesi hususunda, mahkemenin, kusur oranına göre sorumlu olunan tazminatı azaltma ve kaldırma serbestisinin bulunduğu kabul edilmesi gerekmektedir.²¹⁶ Mahkemece, söz konusu indirimin yapılması hususundaki takdir yetkisi; ulusal hukuka uygun, vicdani kanaat, hakkaniyet ve nisfete göre ve sınırlı olarak kullanılabilir.²¹⁷

²¹⁴ Can, s.90.

²¹⁵ Nomer, Haluk Nami. Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddi Tazminatın Belirlenmesi, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1996, s. 96; Clarke, s. 138; Özdemir, s. 321.

²¹⁶ Özdemir, s. 322; Ülgen, s. 189.

²¹⁷ Messent/Glass, s. 109; Clarke, s. 138; Özdemir, s. 322.

2.4.3. Eşyanın Yük ve Gecikme Zararından Kurtulmayı Gerektirecek Derecede Etkilemeyen Ayıbı

Yük ve gecikme zararı, aynı zamanda, eşyada mevcut bir ayıbın varlığı sebebiyle veya bu ayıbın etkisiyle de ortaya çıkabilir. Eşyanın ayıbı, taşıyıcının kişisel veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlu davranışlarından kaynaklanan sorumluluğunu ortadan kaldıracak nitelikte, yani zarar ile davranış arasındaki illiyet bağı kesen veya illiyet bağının kurulmasını önleyen bir sebep teşkil etmiyorsa, taşıyıcının burada da sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Bu durumda, eşyada mevcut olan ayıp, yalnızca taşıyıcının tazminat sorumluluğunun tespitinde, zararın meydana gelmesinde ne derece etkili olduğu değerlendirilerek dikkate alınacak; eşyadaki ayıbın zarara sebebiyet verdiği oranda taşıyıcının tazminat sorumluluğunda indirimine gidilecektir.²¹⁸

²¹⁸ Can, s.92.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ÖZEL HALLERE DAYANMA HAKKI

3.1. Taşıyıcı Dışında Özel Hallere Dayanma Hakkını Kullanabilecek Diğer Kişiler

Günümüzde yapılan taşımaların hacmi, kapasitesi ve yoğunluğu; taşıma işinin icra edilmesi amacıyla çeşitli yardımcıları kullanılmasına veya yapılan işin bölünerek, kısım kısım olmak üzere başka taşıyıcılara bırakılmasına neden olmuştur. Bu sebeple, taşıyıcının kendi adamları ile yararlandığı kişiler ve asıl taşıyıcı dışındaki taşıma işinin icrasına bir şekilde katılan taşıyıcıların sorumlulukları da, taşıma hukukuna ilişkin hükümler düzenlenirken ayrıca ele alınmıştır.

Taşıyıcının kendi adamları ve taşımanın icra edilmesi amacıyla hizmetinden yararlandığı kişiler; yalnızca ifa yardımcıları olup, taşıma sözleşmesine dayanılarak kendilerinden talepte bulunulabilecek kişiler değildir.²¹⁹ Bu sebeple, meydana gelen yük ve gecikme zararları bakımından, taşıyıcının kendi adamları ve yardımcılarına karşı kural olarak yalnızca sözleşme dışı sorumluluk hükümlerine başvurulabilecektir. Bununla birlikte, bazı durumlarda, meydana gelen yük ve gecikme zararından sorumlu tutulabilecek olan taşıyıcı ve taşıyıcının kendi adamları ile yardımcıları gibi tüm sorumluluk sükeleri arasında eşitliğin sağlanabilmesi arzu edilmektedir. Bu durumda, taşıyıcının kendi adamları ve yardımcılarına karşı da tıpkı taşıyıcıya karşı olduğu gibi, meydana gelen yük ve gecikme zararları dolayısıyla yöneltilebilecek olan sözleşme dışı talepler, taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümlere tabi kılınması daha adil olacaktır.²²⁰ Taşıyıcının kendi adamlarının ve yardımcılarının da yararlanabileceği sorumluluktan kurtulma sebepleri; hem TTK 875-876. maddelerde öngörülen genel sebepleri hem de alelade eşyalar bakımından TTK 878'de ve

²¹⁹ Can, s.106.

²²⁰ Can, s.106.

taşıma eşyaları bakımından TTK 898. maddede öngörülen özel halleri kapsamaktadır.

Aynı şekilde, taşıma sözleşmesinin tarafı olan asıl taşıyıcının taşıma işini devrettiği, taşıma işini üstlenen ve gerçekleştiren fiili taşıyıcının da TTK 888/1. maddesi gereği, ziya, hasar veya gecikmeden kaynaklanan zararlardan dolayı asıl taşıyıcı gibi sorumlu olduğu açıktır. Fiilî taşıyıcının tıpkı asıl taşıyıcı gibi sorumlu olması nedeniyle, TTK 888/4. madde hükmüne göre, ortaya çıkan zararlardan dolayı talep sahibinin, fiili taşıyıcının kendi adamlarına ve taşımada yararlandığı kişilere karşı da tazminat davası açma hakkı bulunmaktadır. Bu durumda, tıpkı asıl taşıyıcının kendi adamları ve yardımcıları gibi, fiilî taşıyıcı da dahil olmak üzere, fiili taşıyıcının kendi adamları ve yardımcılarının da sorumluluktan kurtulmaya ilişkin genel sebepler ile alelade eşyalar bakımından TTK 878'de ve taşıma eşyaları bakımından TTK 898. maddede öngörülen özel hallere dayanmalarının mümkün olduğu kabul edilmiştir.²²¹

3.2. Özel Hallere Dayanma Hakkını Kullanan Kişilere Düşen İspat Yükünün Mahiyeti

Kural olarak, sözleşmeden doğan borçların ifa edilmemesi veya gereği gibi yerine getirilmemesi halinde, Türk Borçlar Kanununun Genel Hükümler kısmında yer alan 112. ve devamı maddeleri uygulama alanı bulacaktır. TBK 112. madde uyarınca, zarar veren, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, zarar görenin bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür. Diğer bir ifadeyle, zararın meydana gelmesine sebebiyet verdiği düşünülen tarafın, sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisine kusur atfedilemeyeceğini tartışılmaz şekilde ortaya koymasını gerektiren bir ispat yükümlülüğü bulunmaktadır.

Taşıma hukukunda da genel hüküm niteliğindeki bu düzenleme esas alınmış ve sorumluluktan kurtulmak için TTK 876. maddede sayılan genel sebeplere dayanan taşıyıcının; ziya veya hasar ya da gecikme nedeniyle meydana gelen zararın, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumdan ileri geldiğini, yani kendisine hiçbir şekilde kusur atfedilemeyeceğini ispat etmesi koşulu aranmıştır. Bu doğrultuda, taşıyıcının, meydana gelen zarar nedeniyle sorumluluktan kurtulabilmesi için, hem zarara sebep olan kendi kusuru

²²¹ Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı, s. 11.

dışındaki bir olay veya davranışın varlığını hem de söz konusu sebep ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ispatlaması gerekmektedir.

Bununla birlikte, özel hallerde dayanan taşıyıcı, TTK 876. maddede sayılan genel sebeplere dayalı sorumluluktan kurtulma halinden farklı olarak; gerçekleşen ziya, hasar veya teslimde gecikme şeklinde meydana gelen zarar ile zarara yol açan sebep arasındaki uygun illiyet bağıını ispatlamak zorunda değildir.²²² Diğer bir ifadeyle, ilk bakışta zararın özel hallerden bir tanesi ile ilişkilendirilebilecek olması taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi adına yeterli görülmüştür.²²³ Yani, özel hallerden birisinin varlığı durumunda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisine kusur atfedilemeyeceğini tartışmasız bir biçimde ortaya koyma zorunluluğu bulunmamaktadır.²²⁴

3.3. Özel Hallere Dayanma Hakkının Kullanılmış Olmasının İspat Yüküne Olan Etkisi

TTK 878. maddede sayılan özel haller, taşıyıcıya ispat kolaylığı sağlamıştır. Herhangi bir yük veya gecikme zararının, geçerli olan hal ve şartlara göre objektif değerlendirilmesi sonucunda, TTK 878/1. hükmünde sayılan özel hallerde bağlanabilmesinin muhtemel bulunduğu durumlarda, karine olarak zararın bu sebeplerden ileri geldiği kabul edilmektedir. Burada taşıyıcı için ispat yükümlülüğü oldukça hafifletilmiştir. Bu doğrultuda, sorumluluktan kurtulabilmek amacıyla özel hallerde dayanmak isteyen taşıyıcı, ilk olarak meydana gelen zararın, TTK 878. madde hükmünün ilk fıkrasında sayılan sebeplerden birinden kaynaklandığını ispatlamalıdır.²²⁵ Buna ek olarak, özel hallerden birini meydana gelen zararın sebebi olarak gösteren taşıyıcının, söz konusu zararın meydana gelmesini önlemek adına gerekli tüm özeni göstermiş olduğunu ve mevcut koşullar dahilinde tüm tedbirleri eksiksiz bir şekilde almış olduğunu da ispat etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla, zararı meydana getiren ve bununla ilgili olarak kendisine herhangi bir kusur atfedilemeyeceğini iddia ettiği olayı ve söz konusu olay ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ispatlamak zorunda değildir. Taşıyıcının, yalnızca, meydana gelen

²²² Dicleli, s. 72; Adıgüzel, s. 183; Yüce, s. 363.

²²³ Karaduman, s. 45; Yüce, s. 363.

²²⁴ Can, s. 94.

²²⁵ Yüce, s. 382.

zararın TTK 878. maddede sayılan sebeplerden birinden ileri gelmesinin muhtemel olduğunu ileri sürmesi yeterlidir.

Bununla birlikte, ortaya çıkan zararın, özel hallerden herhangi birisinin varlığı sebebiyle gerçekleştiğinin kabul edilebildiği durumlarda, zararın özel hallerden değil de başkaca sebeplerden kaynaklandığını ispatlama yükümlülüğü, tazminat talebinde bulunan, yani zarar gören eşya üzerindeki tasarruf hakkı sahibine düşmektedir.²²⁶ Tam olarak bu noktada ispat yükümlülüğü yer değiştirmektedir. Tazminat talebinde bulunan zarar gören, meydana gelen zarara, TTK 878. maddede sayılan özel sebeplerden başka bir olgunun neden olduğunu ya da en azından bu olgunun zararın meydana gelmesinde etkisi olduğunu ispatlamalı ve öngörülen karinenin aksinin gerçekleştiğini ikna edici surette ortaya koymalıdır.²²⁷ Zarar gören bu ispat faaliyetinde başarılı olursa bu kez de taşıyıcının, ispatlanan olgu dolayısıyla kendisine bir kusur atfedilemeyeceğini ve dolayısıyla sorumlu tutulamayacağını ispatlaması gerekmektedir. Sonuç olarak, TTK 878. maddesinde sayılan özel hallere dayanılması, taşıyıcı lehine bir karine teşkil eder ve zarar gören açısından ispat zorunluluğu getirerek, taşıyıcı lehine ispat yükünün yer değiştirmesi imkânını sağlar.

3.4. Özel Hallere Dayanma Hakkının Kaybedilmesi

Daha önce de belirtildiği üzere, taşıyıcıların, üstlendikleri taşıma hizmeti nedeniyle yüklü miktarda tazminat sorumluluğu altında kalmamaları ve taşımacılığın gelişmesi ve teşviki amacıyla, taşıyıcıların ağır sorumluluk hükümlerine tabi tutulmaması ilke olarak kabul edilmiş ve hatta taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan genel ve özel haller kanunda düzenlenerek taşımacılığın gelişmesinin önündeki engelin kaldırılması amaçlanmıştır.

Bununla birlikte, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan özel hallere dayanma hakkı her durumda sınırsız bir hak olarak kabul edilmemiş olup, aynı zamanda taşıyıcının bu hakkını kaybetmesine neden olan haller de öngörülmüştür. Taşıyıcının özel hallere dayanma hakkını kaybetmesinin ilk sebebi, taşıma sözleşmesinin taraflarının, söz konusu taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının özel hallere dayalı olarak sorumluluktan kurtulma haklarını kullanmayacağı yönünde bir anlaşma yapmış olmalarıdır. Taşıyıcının özel hallere dayanma hakkını kaybetmesine neden

²²⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 255; Yüce, s. 363.

²²⁷ Yüce, s. 382.

olan diğler haller ise Kanun'da açıkça sayılmış olup, bunlar; taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının zararın doğmasına neden olan ağır kusurlu bir davranışlarının bulunması ve özel hallere özgü olarak düzenlenmiş genel ve özel yükümlülüklerin yine taşıyıcı, adamları veya yardımcıları tarafından ihlal edilmesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.4.1. Hakkın Anlaşma Yolu İle Kaybedilmesi

Taşıma sözleşmesinin tarafları, sözleşmenin içeriğini, TBK'nın 26. maddesindeki, "*taraflar, bir sözleşmenin içeriğini kanunda öngörülen sınırlar içinde özgürce belirleyebilirler.*" hükmü uyarınca, istedikleri gibi belirleyebilecek olmakla birlikte, taşıma hukukuna ilişkin TTK 854. madde bu konuda bir istisna düzenlemesi içermektedir. Anılan maddeye göre, taşıyıcının sorumluluğunun önceden yapılacak bir anlaşma ile kaldırılması veya hafifletilmesi mümkün değildir. Sözleşmeye, taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran veya hafifleten hükümler konulsa dahi, bunlar TBK 27. madde uyarınca kesin hükümsüzdür. Kesin hükümsüzlük, yalnızca tarafların üzerinde anlaştıkları bu sorumsuzluk kayıtları ya da sorumluluğu hafifleten kayıtlar yönünden etki doğuracak, sözleşmenin tümünü geçersiz veya hükümsüz kılmayacaktır.²²⁸

Bununla birlikte, taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılması ya da hafifletilmesi mümkün değilken; taşıyıcının sorumluluğunun artırılması ya da ağır koşullara bağlanması yönünde yapılan anlaşmalar ve sözleşme hükümleri geçerlidir.²²⁹ Söz konusu sözleşme hükümleri iki şekilde karşımıza çıkabilecek olup; bunlardan ilki, taşıyıcıya gerçek zararın tamamını karşılayan tutarın tazminat olarak yükletilmesi ve ikincisi, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması imkânını sağlayan hükümlerin uygulanmaması yönündeki kayıtlardır. Bu çerçevede, taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıyıcının, kanunda belirtilen ve taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma hakkını veren özel hallere, söz konusu taşıma yönünden dayanamayacağı yönünde geçerli bir anlaşma yapabilecektir.²³⁰ Bu yönde bir sözleşme hükmünün taşıma sözleşmesinin taraflarınca

²²⁸ Yavaş, Aksoy. Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2016, s. 153; Demir, s. 149.

²²⁹ Arkan, s. 124.

²³⁰ Yavaş, s. 155; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 139.

kabul edildiği halde, taşıyıcı, özel hallere dayanma hakkını anlaşma yoluyla kaybetmiş olacaktır.

3.4.2. Hakkın Kanunen Kaybedilmesi

Taşıyıcının, özel hallere dayanarak sorumluluktan kurtulma hakkı mutlak ve sınırsız bir hak değildir. Bu bağlamda, taşıma sözleşmesi taraflarının, taşıyıcının özel hallere dayalı olarak sorumluluktan kurtulma hakkını kullanmayacağı yönünde bir anlaşma yapması dışında, taşıyıcının özel hallere dayanarak sorumluluktan kurtulmasını engelleyen durumlar kanunda sayılmıştır.

Taşıyıcının, özel hallere dayanma hakkını kanunen kaybetme nedenlerinden ilki, taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının, zararın meydana gelmesine yol açan ağır kusurlu bir davranışlarının bulunmasıdır. İkincisi ise, kanunda özel hallere özgü olarak düzenlenen özel yükümlülüklerin, yine taşıyıcı, adamları veya yardımcıları tarafından ihlal edilmesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu hallerde, özel hallere dayalı olarak sorumluluktan kurtulması mümkün olmayan taşıyıcı, adamları veya yardımcılarının tazminat sorumlulukları devam edecektir.

3.4.2.1. Kusurun Ağırlığı Sebebiyle Hakkın Kaybedilmesi

Daha önce de belirttiğimiz gibi, TTK 886. maddede, “*Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.*” denilmiştir. TTK 886. maddenin gerekçesinde belirtildiği üzere, maddenin kaynakları CMR m. 29/1, 29/2 ile Alman Ticaret Kanununun (ATK) 435. paragrafıdır. Söz konusu madde kaleme alınırken, aynı kusur derecelerini düzenleyen Tasarının 885. maddesinin beşinci fıkrası, 887. maddesi, 930. maddesinin ikinci fıkrası, 1187. ve 1267. maddelerinin terimleriyle birlik sağlanmasına özen gösterilmiştir. Bu anlamda, zararın, taşıyıcının veya taşıyıcının kendi adamları ya da yardımcılarının kastından veya pervasızlığı ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket etmiş olmasından doğması halinde, hiçbir sorumluluktan kurtulma halinden yararlanılamayacaktır. Taşıyıcının fiillerinden

sorumlu olduğu kimselerin, yani adamlarının ve yardımcılarının kasıt veya kasta eşdeğer kusur içeren davranışlarıyla zarara sebebiyet verdiği durumlar, taşıyıcı yönünden düzenlenen hükümler ile aynı sonuca bağlanmış ve özel hallere dayanarak sorumluluktan kurtulma hakkının kaybına neden olacağı kabul edilmiştir. Taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu bu kişilerin davranışlarının da aynı hukuki sonuca bağlanması her ne kadar taşıyıcı açısından riskin ağırlığını artırmış olsa da, adamları ve yardımcıları sayesinde faaliyet alanını genişleten taşıyıcının, bu yolla elde ettiği ekonomik avantajlar düşünülduğünde, bu düzenlemenin adil olduğu sonucuna varılmıştır.²³¹

3.4.2.2. Özel Hallere Özgü Olarak Öngörölmüş Yükümlölüklerin İhlali Sebebiyle Hakkın Kaybedilmesi

Daha önce de temas ettiğimiz gibi; taşıyıcının, özel hallere dayalı olarak sorumluluktan kurtulma hakkını kullanabilmesi için, özel hallere özgü olarak öngörölmüş genel ve özel yükümlölüklerini yerine getirmesi gerekmektedir. Bu anlamda, taşıyıcının yüke özen yükümlölüğü, alelade eşya ve taşınma eşyasına ilişkin olarak düzenlenen tüm özel hallere dayanma hakkının kullanılması bakımından genel bir koşul niteliğinde düzenlenmiştir. Ayrıca, hem alelade eşya taşımaları bakımından öngörölmüş birtakım özel hallere ilişkin olarak; taşınma eşyası taşımalarında karşı taraf genellikle tüketici olduğundan tüketiciyi korumak adına birtakım özel yükümlölükler düzenlenmiştir. Böylelikle, kanunla düzenlenen genel ve özel yükümlölüklerin en az birinin ihlal edilmesi halinde, taşıyıcı sorumluluktan kurtaran özel hallerden yararlanamayacak ve tazminat sorumluluğu ile karşı karşıya kalacaktır.

²³¹ Yetiş Şamlı, s. 30.

SONUÇ

Küreselleşmenin ve hızla artan ihtiyaç ve taleplerin etkisiyle, ticari hayatın hızlandırılmasına gerek duyulmuş ve böylelikle taşımacılık faaliyetlerinin yaygınlaştırılarak, aksamadan sürdürülebilmesi giderek daha önemli hale gelmiştir. Böylelikle, Türk hukukunda ilk kez “Nakliye Mukaveleleri” başlığı altında 818 sayılı Borçlar Kanunu’nda düzenlenen taşıma sözleşmelerinin; giderek daha fazla önem kazanması ve kapsamlı hukuki düzenlemeyi gerektirmesi sebebiyle, en güncel haliyle 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun “Taşıma İşleri” başlıklı ve kara, deniz veya hava yoluyla taşıma ayrımı gözetilmeden sevk olunan hükümlerini içeren dördüncü kitabında ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun anılan hükümlerinin kapsamına giren ilişkilerin belirlenebilmesi için, öncelikle taşıma sözleşmesi kavramının, unsurlarının ve hukuki niteliğinin belirgin şekilde tespit edilmesi gerekmektedir.

Kanun’da taşıma sözleşmesinin açık bir tanımı bulunmamakta olup, TTK 850/2. hükmünde taşıma sözleşmelerinde tarafların temel hak ve borçları belirtilmiştir. Buradan hareketle, eşya taşıma sözleşmesinin; eşyanın ücret karşılığında bir yerden diğer bir yere taşınması taahhüdünde bulunulan ve tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olarak tanımlanması mümkündür. Bu tanıma bakılarak, taşıma sözleşmesinin; eşya taşıma taahhüdü ve ücret olmak üzere iki ayırt edici unsurunun bulunduğu açıktır. Canlı insan, insan vücudu, doku ve organları ve ceset hariç her türlü yük alelade eşya olarak ve bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya taşınma eşyası olarak, eşya taşıma sözleşmelerinin içerdiği eşya unsurunu karşılamaktadır.

Taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluk konusunun detaylıca anlaşılabilmesi amacıyla, yük ve gecikme zararı bakımından sorumluluk sükelerine değinilmesi gerekmektedir. Sorumluluk sükeleri; gönderen lehine taşıma faaliyetinde bulunan asıl taşıyıcı ile taşıma işinin bir kısmı veya tamamının icrasını üstlenen fiili taşıyıcı ve bu kişilerin adamları ile onların taşıma işinin icrasında yararlandığı diğer kişiler olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşınmasına karar verilen eşyanın, teslim edildiği ilk halindeki gibi eksiksiz ve hasarsız olarak, zamanında varma yerine

ulaştırması gerekmektedir. Taşıma esnasında eşyanın zıyaa, hasara uğraması veya geç teslim edilmesi halinde ise bu kişilerin sorumlulukları doğabilir. Bu sorumluluğun doğabilmesi için; taşıma esnasında bu kişilerin kusurundan ya da ihmalinden doğan bir yük veya gecikme zararının ortaya çıkması ve bu davranışla meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla, taşıyıcının kendi veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurundan kaynaklanmayan bir sebeple zararın ortaya çıktığını ispat etmesi halinde, sorumluluktan kurtulma imkânı bulunmaktadır. Ancak, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi bakımından, ayrıca, zararın meydana gelmemesi için azami özenin gösterilmiş olduğunun ortaya konulması gerekir. Bu yüzden, taşıyıcının sorumluluğunun bir ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu şeklinde nitelendirilmesi mümkündür.

Zarar, kusur ve uygun illiyet bağı şeklindeki üç şartın da varlığı halinde, taşıyıcının sorumluluğunun doğacağı ve meydana gelen zararın tazmini ile yükümlü hale geleceği açıktır. Bununla birlikte, üstlendikleri taşıma hizmeti nedeniyle yüklü miktarda tazminat sorumluluğu altında kalan taşıyıcıların yapmış olduğu baskı ve talepler sonucunda, taşımacılığın gelişmesi ve teşviki amacıyla, milli ve milletlerarası alanda taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran birtakım düzenlemeler yapılmıştır. Sınırlı sorumluluk esasının kabulü ile birlikte, taşıyıcıların taşıma sırasında zıya, hasar ve gecikme nedeniyle tazminat sorumluluğu, birim başına belli bir miktar ile sınırlı tutulmaya başlanmıştır. Böylelikle, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerde düzenlenen en yüksek değerlerin bir nebze olsun hafifletilmesi ve taşıma işlerinin, işletmelerinin ve işletme maliyetlerinin yansıdağı taşıma ücretlerinin makul seviyede tutularak sürekliliğinin sağlanması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, taşıyıcının tazminat sorumluluğunda en yüksek değerlerin kabul edildiği hükümler karşısında, taşıyıcının sorumluluğu, alelade eşya taşımaları bakımından zıya veya hasar halinde, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 H karşılığı tutar ile sınırlandırılmıştır. Gecikme zararlarında ise taşıyıcının tazminat sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katı ile sınırlandırılmıştır. Taşınma eşyası taşımaları bakımından, taşıyıcının zıya veya hasar sebebiyle sorumluluğu, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 H karşılığı tutar ile sınırlandırılmıştır. Bu sınırlardan yararlanma hakkı hem taşıma sözleşmesine ilişkin hem de sözleşme dışı talepler bakımından kullanılabilir. Bununla birlikte, tazminat yönünden belirli bir değerin taşıma senedine geçirilmesi ve bunun taşıyıcı tarafından kabul edilmesi hali ile zararın, taşıyıcının, onun adamlarının veya yardımcılarının kasten veya pervasızca bir davranışından ileri gelmesi halinde, sorumluluğun sınırlandırılmasından yararlanma hakkı kaybedilir.

Taşıyıcının sorumluluğunun gündeme gelebilmesi için gerekli şartlarından biri olan, olay ile meydana gelen zarar arasındaki illiyet bağıni kesen veya illiyet bağınin kurulmasını zorlaştıran sebepler bulunmaktadır. İlliyet bağıni kesilmesine; mücbir sebep, zarar görenin kusuru ve üçüncü kişinin kusuru olmak üzere üç sebep yol açar. Bu üç sebebin varlığı halinde, sorumluluk süjelerinin meydana gelen zarar sebebiyle sorumlulukları tamamen ortadan kalkar. İlliyet bağınin kurulmasını zorlaştıran sebepler ise, Kanun'da, genel haller ile özel haller olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Kanun'da sayılan genel haller; gönderenin ve/veya gönderilenin kusuru ile eşyanın ayıbı olarak belirtilmiştir. Genel hallerin varlığı söz konusu ise, taşıyıcının sorumluluğu tamamen ortadan kalkmasa da, bu sebeplerin zararın ortaya çıkmasında ne derece etkili oldukları değerlendirilerek taşıyıcının ödemesi gereken tazminat miktarında indirim yapılması mümkündür. Bunun dışında illiyet bağınin kurulmasını zorlaştıran ve Kanun'da alelade eşyalar bakımından TTK 878. maddede ve taşınma eşyası bakımından TTK 898. maddede sınırlı olarak sayılan özel haller bulunmaktadır. Çalışmanın asıl konusunu teşkil eden özel hallerin varlığı halinde, ortaya çıkan zararın bizzat taşıyıcının, adamlarının veya yardımcılarının kusurundan kaynaklandığı ispatlanmadıkça, bu kişiler illiyet bağı kesilmiş gibi sorumluluktan kurtulacaktır. Belirtilmesi gerekir ki, özel haller Kanun'da sınırlı olarak sayılmış olup; araç arızası veya aracı kiralamış kişinin kusurunun, gönderenin ve/veya gönderilenin yük veya gecikme zararından kurtulmayı gerektirecek derecede olmayan ortak kusurunun ve eşyanın yük veya gecikme zararından kurtulmayı gerektirecek mahiyette olmayan ayıbının, illiyet bağıni kesen veya zayıflatan sebep olarak ileri sürülmesi mümkün değildir.

Sorumluluk süjelerinin, Kanun'da sayılan genel hallerin ve özel haller haricindeki diğer tüm diğer sebeplerin varlığı halinde, sorumluluktan kurtulabilmesi için mutlaka hem zarara sebep olan olayın varlığını hem de söz konusu olay ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıni kanıtlaması gerekmektedir. Bununla birlikte, herhangi bir yük ve gecikme zararının, mevcut hal ve şartlara göre objektif değerlendirilmesi sonucunda, TTK 878/1. hükmünde sayılan özel hallere bağlanabilmesinin muhtemel bulunduğu durumlarda, karine olarak zararın bu özel hallerden ileri geldiği kabul edilir. Diğer bir ifadeyle, taşıyıcının bu hallerin varlığı halinde uygun illiyet bağıni kanıtlaması gerekmemekte olup, söz konusu olayda bir özel halin var olduğunu ortaya koyması gerekli ve yeterlidir. Bu noktada, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisine kusur atfedilemeyeceğini tartışmasız biçimde ortaya koyma zorunluluğu bulunmamaktadır. Tüm sorumluluk süjeleri, özel hallere dayanma hakkını kullanarak sorumluluktan kurtulabilirler.

Belirtilmesi gerekir ki, taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayan özel hallere dayanma hakkı sınırsız bir hak olarak kabul edilmemiş olup, taşıyıcının bu haktan yararlanma imkânını ortadan kaldıran bazı sebepler de öngörülmüştür. Bu sebeplerden ilki; taşıma sözleşmesinin taraflarının, söz konusu taşımaya ilişkin olarak sorumluluktan kurtulma haklarını kullanamayacağı yönünde bir anlaşma yapmış olmalarıdır. Taşıyıcının sorumluluğunun hafifletilmesi veya kaldırılması hukuken yasaklanmışken, taşıyıcının sorumluluğunu artıran veya ağır koşullara bağlayan sözleşme hükümleri geçerlidir. Bununla birlikte, taşıyıcının özel hallere dayanma hakkını kaybetmesine neden olan diğer haller Kanun'da açıkça sayılmıştır. Bu nedenler; taşıyıcının, adamlarının veya taşıma işinin icrasında yararlandığı kişilerin zararın doğmasına neden olan ağır kusurlu bir davranışının bulunmasıdır. Diğer bir hal ise; özel hallere özgü olarak düzenlenmiş genel ve özel yükümlülüklerin yine taşıyıcı, adamları veya yardımcıları tarafından ihlal edilmesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2001.

ADIGÜZEL, Burak, Taşıma Hukuku, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018. (Taşıma Hukuku)

ADIGÜZEL, Burak, “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi mecmuası, C: LCCI, Sayı 2, S. 3-20, İstanbul, 2013. (Fiili Taşıyıcı)

AKDENİZ, Umut, “6102 Sayılı TTK’da Taşıma Hukukuna Dair Yeni Bir Düzenleme ‘Taşınma Eşyası Taşınması’”, Legal Hukuk Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 130, İstanbul, 2013.

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

AKSOY, Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul, 2015.

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

ATAAY, AYTEKİN, Borçlar Hukukunun Genel Teorisi, Der Yayınları, İstanbul, 1986.

ATABEK, Reşat, Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç), Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960.

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

BİLGE, Necip, Borçlar Hukuku Özel Borç Münasebetleri, Ankara, 1962.

CAN, Mertol, CMR ve Alman Ticaret Kanunu ile Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017. (Taşıma Hukukunun Genel Esasları)

CLARKE, A. Malcolm/ YATES, David, Contracts Of Carriage By Land And Air, LLP, London and Singapore, 2004.

CLARKE, A. Malcolm, International Carriage of Goods by Road: CMR, Fift Edition, London, 2009 (CMR).

DAMAR, Duygu, Milletlerarası Taşıma Hukuku'nda ve Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda "Pervasızca Hareket (Wilful Misconduct) Kusuru Semineri, Mart, İstanbul, 2012.

DEMİR, Direnç, "Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Programı Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2015.

DİCLELİ, Sedat Utku, "Liability of the Carrier under the CMR Convention", GSI Articletter, Sayı: 2, İstanbul, 2012, s. 71-76.

DOĞANAY, İsmail, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Cilt: 2, Beta Basım Yayın, İstanbul, 2004.

EREN, Fikret, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Sevinç Matbaası, Ankara, 1975. (İlliyet Bağı)

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

ERTAŞ, Şeref, Eşya Hukuku, Barış Yayınları, İzmir, 2011.

FEYZİOĞLU, N. Feyzi, Borçlar Hukuku Akdin Muhtelif Nevileri, İstanbul, 1978.

GENÇTÜRK, Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul, 2006.

GENÇTÜRK, Muharrem, “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C: XVI, S: 4, 2012, Ankara, s. 117-148.

GÜRSES, Özlem, “Uluslararası Eşya Taşımalarında Kullanılan Taşıma Senetleri”, Prof. Dr. Özer Seliçi’ye Armağan, Ankara, 2006, s. 267-309.

HAMAZ, İsmet Betül, “Kara Taşımalarında Taşıyıcının Yüke Özen Borcu”, İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2015.

KARADUMAN, Ece, "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu", Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013.

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

KARSLIOĞLU KARA, Nurcan/KOYUNCU, Mehmet, "Sığırlarda Taşıma Sırasında Hayvan Refahına Etki Eden Faktörler", Kafkas Üniversitesi Veterinerlik Fakültesi Dergisi, Sayı: 17, 2011, s. 511-516.

KAYA, Arslan, "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)", İÜHM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu Armağan Sayısı, S. 1-4, C. LVI, s. 240-267.

KIRAN, Süleyman, Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşımaya, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015.

KIRMAN, Ahmet, Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu, Vedat Kitapçılık, Ankara, 1990.

KOLLER, Ingo, Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 6. Auflage, München 2007.

MİSİLİ, Sinan, "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı", Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 1, 2019.

MESSENT, Andrew/ GLASS, David A., CMR: Contracts for The International Carriage of Goods by Road, Informa Law, New York, 2013.

NOMER, Haluk Nami, Haksız Fiil Sorumluluğunda Maddi Tazminatın Belirlenmesi, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1996.

OĞUZMAN, Kemal/ ÖZ, Turgut, Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, C. II, 11. Bası, İstanbul, 2014.

OĞUZMAN, M. Kemal/ SELİÇİ, Özer/ ÖZDEMİR, Saibe, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2006.

ÖNEN, Mesut, Hukukun Temel Kavramları, Beta Basım Yayın, İstanbul, 1988.

ÖZDEMİR, Turkyay, “Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2005.

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

ÖZSUNAY, Ergun, “Türk Hukukunda İşletenin Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından Kusurun Etkisi ve Önemi”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumui Ankara, 21-22 Ekim 1977, İstanbul, 1980, s. 67-128.

SCHWARTZKOPF-GENSWEİN, Karen/ GRANDİN, Temple, “Cattle Transport by Road”, 4th Edition, T. Grandin, 2014, s. 143-173.

SEKMEN, Orhan, “Karayoluyla Eşya taşımada Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar ile Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 85, Sayı: 4, İstanbul, 2011.

SEVEN, Vural, Taşıma Hukuku, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, 2011.

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

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

TANDOĞAN, Haluk, Türk Mes’uliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdi Mes’uliyet, Ankara, 1961.

TEKİNAY S. Sulhi/ AKMAN, Sermet/ BURCUOĞLU, Haluk/ ALTOP, Atilla, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 1993.

TOPALOĞLU, Mustafa, “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, Ankara, 28-29 Mayıs 2009.

TOPSOY, Fevzi, “Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri”, Ankara Barosu Dergisi, Sayı: 2, 2014.

TÜZÜNER, Özlem, “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2012, S:101, s. 167-196.

ÜLGEN, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, Bankacılık Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1977.

YAVAŞ, Aksoy, Karayolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde), On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2016.

YAZICIOĞLU, Emine, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Beta Basım Yayın, İstanbul, 2000.

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

YETİŞ ŞAMLI, Kübra, "Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.

YILDIZ, Şükrü, "TTK Hükümleri Işığında Taşıyıcının (Kara Yoluyla) Eşya Taşımadan Doğan Sorumluluğu", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 14 Güz, Sayı: 28, 2015, s. 97-109.

YÜCE, Aydın Alber, "Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt: 25, Sayı I, İstanbul, Haziran 2019.

ZANARDI, Emanuela/ MUSSINI, Vanessa/ GHIDINI, Sergio/ CONTER, Mauro/
IANIERI, Adriana, "Survey on Animal Welfare and Protection During Transport in
Northern Italy", Ann. Fac. Medic. Vet. di Pava, No: 24, 2007, s. 33-42.



ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Soyisim, İsim : Işık, Zeynep Damla
Uyruğu : T.C.
Doğum Tarihi ve Yeri : 05. 04.1995 / Kayseri
Medeni Hali : Evli
E-posta : damlayilmazturk@gmail.com

EĞİTİM

DERECE	KURUM	MEZUNİYET YILI
Lise	Hacı Ömer Tarman Anadolu Lisesi	2012
Lisans	İ.D. Bilkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi	2017

İŞ DENEYİMİ

YIL	YER	POZİSYON
2017- 2018	Ankara Barosu	Stajyer Avukat
2018 - 2020	Ankara Barosu	Avukat
2020 - Halen	Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi	Deniz Hukuku Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi