

T. C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI  
DENİZ HUKUKU BİLİM DALI

# FİİLİ TAŞIYICI

DOKTORA TEZİ

**EMRAH SAMİ AKSOY**

ANKARA - 2014

T. C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI  
DENİZ HUKUKU BİLİM DALI

# FİİLİ TAŞIYICI

DOKTORA TEZİ

**DANIŞMAN**  
PROF. DR. HAKAN KARAN

**HAZIRLAYAN**  
EMRAH SAMİ AKSOY  
07921916

ANKARA - 2014

T. C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI  
DENİZ HUKUKU BİLİM DALI

## FİİLİ TAŞIYICI

DOKTORA TEZİ

### Tez Jürisi

Adı ve Soyadı

İmzası

|       |       |
|-------|-------|
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |
| ..... | ..... |

Tez Sınavı Tarihi: .....

T. C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Bu belge ile bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim.

Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.

/ / 2014

Emrah Sami AKSOY

## İÇİNDEKİLER

|                           |    |
|---------------------------|----|
| İÇİNDEKİLER .....         | I  |
| KISALTMALAR.....          | IX |
| GİRİŞ .....               | 1  |
| I. KONU .....             | 1  |
| II. AMAÇ .....            | 2  |
| III. KAPSAM VE PLAN ..... | 3  |

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| I. GENEL OLARAK.....                           | 6  |
| II. TANIMI.....                                | 7  |
| III. ÇARTER SÖZLEŞMELERİ .....                 | 10 |
| A. GENEL OLARAK .....                          | 10 |
| B. DENİZ HUKUKUNDA .....                       | 11 |
| 1. Kavram.....                                 | 11 |
| 2. Bareboat Çarter Sözleşmesi .....            | 13 |
| 3. Zaman Çarteri Sözleşmesi .....              | 14 |
| 4. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi .....           | 18 |
| IV. UNSURLARI.....                             | 22 |
| A. GENEL OLARAK .....                          | 22 |
| B. EŞYA TAŞIMA TAAHHÜDÜ .....                  | 22 |
| 1. Taşımaya Konu Eşya .....                    | 22 |
| a. Genel Olarak.....                           | 22 |
| b. Kapsam Dışı Tutulan Şeyler .....            | 23 |
| 2. Taşımanın Taahhüdü.....                     | 25 |
| C. TAŞIMA ÜCRETİ (NAVLUN) ÖDEME TAAHHÜDÜ ..... | 26 |
| D. ANLAŞMA .....                               | 28 |
| V. TARAFLARI VE DİĞER TAŞIMA İLGİLİLERİ.....   | 29 |
| A. TAŞIYICI .....                              | 29 |
| B. GÖNDEREN .....                              | 32 |
| 1. Kavram.....                                 | 32 |

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 2. Gönderen Sayılan (Yükle İlgili) Diğer Kişiler .....              | 32 |
| a. Yükleten .....                                                   | 33 |
| b. Gönderilen.....                                                  | 34 |
| c. Konişmento Hamili .....                                          | 35 |
| d. Kanuni Halef ve Alacağı Devralan .....                           | 35 |
| C. TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ .....                                 | 37 |
| VI. HUKUKÎ NİTELİĞİ.....                                            | 39 |
| A. ESER SÖZLEŞMESİ .....                                            | 39 |
| B. ÜÇÜNCÜ KİŞİ LEHİNE SÖZLEŞME.....                                 | 42 |
| VII. ALT EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ .....                               | 43 |
| A. GENEL OLARAK .....                                               | 44 |
| B. TANIMI .....                                                     | 45 |
| 1. Genel Olarak .....                                               | 45 |
| 2. Hava Taşımalarında .....                                         | 47 |
| 3. Deniz Taşımalarında .....                                        | 49 |
| C. TARAFLARI .....                                                  | 52 |
| D. TÂBÎ OLDUĞU HUKUK.....                                           | 52 |
| E. ALT TAŞIYICININ TAŞIMA İLGİLİLERİ KARŞISINDA HUKUKÎ DURUMU ..... | 53 |
| 1. Alt Gönderene veya Alt Gönderilene Karşı.....                    | 53 |
| 2. Asıl Gönderene veya Asıl Gönderilene Karşı.....                  | 54 |

## İKİNCİ BÖLÜM

### FİİLİ TAŞIYICI KAVRAMI

|                                                                            |    |
|----------------------------------------------------------------------------|----|
| I. GENEL OLARAK.....                                                       | 55 |
| II. ORTAYA ÇIKARILIŞ GEREKÇESİ.....                                        | 55 |
| A. TAŞIMANIN ŞAHSEN İFASININ ZORLUĞU VE TAŞIMA ÇEVRESİNİN GENİŞLEMESİ..... | 55 |
| B. ALT TAŞIYICIYA DOĞRUDAN BAŞVURU İHTİYACI.....                           | 57 |
| C. DOLAYLI ÇÖZÜMLERİN YETERSİZLİĞİ.....                                    | 58 |
| 1. Borçlar Hukukuna Özgü Dolaylı Çözümler .....                            | 58 |
| a. Haksız Fiil Hükümleri .....                                             | 58 |
| b. Alt Vekâlet Hükümü .....                                                | 60 |
| 2. Taşıma Hukukuna Özgü Dolaylı Çözümler.....                              | 61 |

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| D. ÖZEL BİR MÜESSESE İHTİYACI .....                                     | 62 |
| III. TARİHSEL GELİŞİMİ .....                                            | 63 |
| A. GUADALAJARA SÖZLEŞMESİ (1961).....                                   | 63 |
| B. ATİNA SÖZLEŞMESİ (1974) .....                                        | 64 |
| C. HAMBURG KURALLARI (1978) .....                                       | 65 |
| 1. Hamburg Kuralları Öncesi Durum: Lahey ve Lahey/Visby Kuralları ..... | 65 |
| 2. Hamburg Kurallarında .....                                           | 67 |
| D. CIM (1999).....                                                      | 68 |
| E. MONTREAL SÖZLEŞMESİ (1999).....                                      | 70 |
| F. ROTTERDAM KURALLARI (2008) .....                                     | 70 |
| IV. TANIMI .....                                                        | 74 |
| A. GENEL OLARAK .....                                                   | 74 |
| B. TÜRK HUKUKU .....                                                    | 75 |
| 1. Taşıma İşleri .....                                                  | 75 |
| 2. Denizyoluyla Eşya Taşımaları .....                                   | 75 |
| 3. Denizyoluyla Yolcu Taşımaları .....                                  | 76 |
| C. KARŞILAŞTIRMALI HUKUK.....                                           | 76 |
| 1. Alman Hukuku.....                                                    | 76 |
| a. 1998 Tarihli Taşıma Hukuku Reformu .....                             | 76 |
| b. 2013 Tarihli Deniz Ticareti Hukuku Reformu.....                      | 77 |
| 2. Diğer Ülkeler .....                                                  | 78 |
| V. UNSURLARI.....                                                       | 79 |
| A. ÂKİD TAŞIYICIDAN BAŞKA BİR KİŞİ OLMASI .....                         | 79 |
| B. ALT TAŞIMA SÖZLEŞMESİYLE TAŞIMANIN ÜSTLENİLMESİ .....                | 81 |
| C. TAŞIMANIN KISMEN VEYA TAMAMEN GERÇEKLEŞTİRİLMESİ.....                | 87 |
| VI. BENZER KAVRAMLARDAN FARKI.....                                      | 88 |
| A. ALT TAŞIYICI .....                                                   | 88 |
| B. ARDIŞIK (MÜTEAKİP) TAŞIYICI.....                                     | 89 |
| C. BÖLÜNMÜŞ (KISMİ) TAŞIYICI.....                                       | 93 |
| ÜÇÜNCÜ BÖLÜM .....                                                      | 94 |
| FİİLİ TAŞIYICININ SORUMLULUĞU.....                                      | 94 |
| I. GENEL OLARAK.....                                                    | 94 |

|                                                                                                |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| II. UYGULANACAK HUKUK.....                                                                     | 95  |
| A. GENEL OLARAK .....                                                                          | 95  |
| B. ASIL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TÂBİ OLDUĞU HUKUK .....                                           | 97  |
| C. TAŞIMA ORTAMININ TÂBİ OLDUĞU HUKUK.....                                                     | 99  |
| 1. Karayolu Taşımaları .....                                                                   | 99  |
| 2. Demiryolu Taşımaları .....                                                                  | 99  |
| 3. Havayolu Taşımaları.....                                                                    | 99  |
| 4. Denizyolu Taşımaları.....                                                                   | 100 |
| 5. Karma Taşımalar.....                                                                        | 100 |
| III. DAYANDIĞI ESASLAR .....                                                                   | 102 |
| A. ASIL YÜKLE İLGİLİLERİN ÂKİD TAŞIYICIYA KARŞI HAK SAHİBİ<br>OLDUKLARI ÖLÇÜDE SORUMLULUK..... | 102 |
| 1. Âkid Taşıyıcı Gibi Sorumluluk.....                                                          | 102 |
| 2. Âkid Taşıyıcıya Ait Def'ileri İleri Sürebilme.....                                          | 103 |
| B. ALT TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÇERÇEVESİNDE SORUMLULUK .....                                         | 106 |
| 1. Alt Taşıma Sözleşmesinin İhlali .....                                                       | 106 |
| 2. Asıl Taşıma Sözleşmesi ile Ağırlaştırılamayacağı .....                                      | 107 |
| IV. HUKUKÎ MAHİYETİ.....                                                                       | 108 |
| A. SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK .....                                                              | 108 |
| B. EŞYAYI KABULE BAĞLI SORUMLULUK.....                                                         | 110 |
| C. KUSUR SORUMLULUĞU .....                                                                     | 111 |
| D. KURTULUŞ KANITI GETİRİLEBİLEN SORUMLULUK.....                                               | 113 |
| E. SINIRLI ŞAHSİ SORUMLULUK .....                                                              | 114 |
| F. FARKLILAŞTIRILMIŞ MÜTESELSİL SORUMLULUK .....                                               | 115 |
| G. EMREDİCİ SORUMLULUK .....                                                                   | 117 |
| V. FİİLLERİNDEN SORUMLU OLUNAN KİŞİLER.....                                                    | 121 |
| A. GENEL OLARAK .....                                                                          | 121 |
| B. FİİLİ TAŞIYICININ YARDIMCILARI .....                                                        | 122 |
| 1. Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Yardımcıları.....                                              | 122 |
| 2. Fiili Taşıyıcının Taşıma İşletmesinde Çalışanlar.....                                       | 124 |
| a. Genel olarak .....                                                                          | 124 |
| b. Gemi Adamları ve Uçuş Ekibi .....                                                           | 125 |

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3. Fiili Taşıyıcının Temsilcileri .....                                                                 | 126 |
| 4. Fiili Taşıyıcının Sözleşmenin İfasında Yararlandığı Diğer Kişiler .....                              | 127 |
| C. YARDIMCININ ZARARA SEBEBİYET VEREN DAVRANIŞI İLE GÖREVİ<br>ARASINDAKİ BAĞLANTININ ÖNEMİ.....         | 128 |
| VI. ŞARTLARI .....                                                                                      | 130 |
| A. FİİLİ TAŞIYICININ EŞYAYA HÂKİM OLDUĞU SIRADA EŞYANIN<br>ZİYAI, HASARI VEYA TESLİMİNDEKİ GECİKME..... | 130 |
| 1. Fiili Taşıyıcının Eşya Üzerindeki Hâkimiyeti .....                                                   | 130 |
| a. Genel Olarak.....                                                                                    | 130 |
| b. Hakimiyetin Başlaması: Eşyanın Fiili Taşıyıcı Tarafından Tesellümü .....                             | 132 |
| c. Hakimiyetin Sona Ermesi: Eşyanın Fiili Taşıyıcı Tarafından Teslimi .....                             | 133 |
| i. Genel Olarak Eşyanın Teslimi .....                                                                   | 133 |
| ii. Gönderilenin Tesellümden Kaçınması .....                                                            | 135 |
| 2. Eşyanın Zıyaı, Hasarı veya Tesliminde Gecikme.....                                                   | 137 |
| a. Eşyanın Zıyaı.....                                                                                   | 137 |
| i. Zıya.....                                                                                            | 137 |
| ii. Tahrip .....                                                                                        | 138 |
| b. Eşyanın Hasarı .....                                                                                 | 139 |
| c. Eşyanın Tesliminde Gecikme.....                                                                      | 141 |
| i. Genel Olarak Teslim Süresinin Tayini .....                                                           | 141 |
| ii. Fiili Taşıyıcının Uyması Gereken Teslim Süresi .....                                                | 144 |
| iii. Teslimde Gecikmenin Belirlenmesi .....                                                             | 145 |
| iv. Zıyaa Varan Gecikme (Hükmen Zıya) .....                                                             | 147 |
| B. ZARAR.....                                                                                           | 149 |
| 1. Genel Olarak .....                                                                                   | 149 |
| 2. Maddi Zarar .....                                                                                    | 149 |
| 3. Manevi Zarar.....                                                                                    | 151 |
| C. UYGUN İLLİYET BAĞI.....                                                                              | 154 |
| VII. SORUMLULUKTAN KURTULMA.....                                                                        | 155 |
| A. GENEL KURTULUŞ SEBEBİ.....                                                                           | 155 |
| B. ÖZEL KURTULUŞ HALLERİ.....                                                                           | 156 |
| VIII. SORUMLULUĞUN SINIRI.....                                                                          | 158 |
| A. GENEL OLARAK .....                                                                                   | 158 |

|                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------|-----|
| B. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI .....                                   | 159 |
| 1. Genel Olarak .....                                                        | 159 |
| 2. Özel Çekme Hakkı Öncesi Dönem .....                                       | 160 |
| 3. Özel Çekme Hakkı .....                                                    | 161 |
| C. SINIRIN HESAPLANMASI .....                                                | 162 |
| 1. Eşyanın Zıyaı veya Hasarı Halinde .....                                   | 162 |
| a. Uygulanacak Hükümler .....                                                | 162 |
| b. Eksik Kilogramın Belirlenmesi .....                                       | 165 |
| i. Genel Olarak .....                                                        | 165 |
| ii. Koli ve Ünite ile Konteynerin Hukukî Vasfı .....                         | 166 |
| iii. Brüt Kilogram .....                                                     | 171 |
| 2. Eşyanın Tesliminde Gecikme Halinde .....                                  | 172 |
| 3. Esas Alınacak Kur .....                                                   | 173 |
| D. SINIRIN YÜKSELTİLMESİ .....                                               | 175 |
| 1. Anlaşmayla Yükseltme .....                                                | 175 |
| 2. Eşyanın Değerinin Beyan Edilmesiyle Yükseltme .....                       | 176 |
| IX. SORUMLULUKTAN KURTULMA VE SINIRLI SORUMLULUK<br>İMKÂNLARININ KAYBI ..... | 177 |

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### SORUMLULUK DAVASI

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| I. DAVACI .....                             | 182 |
| II. DAVALI .....                            | 182 |
| III. ZARARIN İHBARI .....                   | 185 |
| A. GENEL OLARAK .....                       | 185 |
| B. İHBARIN ŞEKLİ .....                      | 188 |
| C. İHBARIN YAPILACAĞI KİMSE .....           | 189 |
| IV. DAVA AÇMA SÜRESİ .....                  | 190 |
| A. GENEL OLARAK .....                       | 190 |
| B. FİİLİ TAŞIYICININ TÂBİ OLDUĞU SÜRE ..... | 192 |
| C. SÜRENİN BAŞLANGICI .....                 | 195 |
| V. GÖREVLİ MAHKEME .....                    | 195 |
| A. GENEL OLARAK .....                       | 195 |

|                                                    |     |
|----------------------------------------------------|-----|
| B. TİCARÎ DAVA.....                                | 196 |
| C. ASLİYE TİCARET MAHKEMESİ .....                  | 197 |
| 1. Genel Olarak .....                              | 197 |
| 2. Deniz Ticaretine Bakmakla Görevli Olanlar ..... | 197 |
| D. TÜKETİCİ MAHKEMESİ.....                         | 199 |
| VI. YETKİLİ MAHKEME .....                          | 203 |
| A. GENEL OLARAK .....                              | 203 |
| B. ÖZEL YETKİ KURALLARI .....                      | 204 |
| 1. Kara Taşımalarında.....                         | 204 |
| 2. Deniz Taşımalarında .....                       | 205 |
| 3. Hava Taşımalarında .....                        | 206 |
| 4. Demiryolu Taşımalarında .....                   | 208 |
| C. YETKİ SÖZLEŞMESİ .....                          | 209 |
| 1. Genel Olarak .....                              | 209 |
| 2. Yetki Sözleşmesi Yapılabilmesi .....            | 210 |
| 3. Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu Bakımından .....  | 211 |
| VII. İSPAT YÜKÜ.....                               | 212 |
| VIII. RÜCU HAKKI.....                              | 216 |
| SONUÇ.....                                         | 218 |
| KAYNAKÇA .....                                     | 225 |
| I. ASLÎ KAYNAKLAR .....                            | 225 |
| A. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR .....                   | 225 |
| 1. Türkiye'nin Tarafı Olduğu.....                  | 225 |
| 2. Türkiye'nin Tarafı Olmadığı .....               | 225 |
| B. KANUNLAR .....                                  | 225 |
| 1. Türkiye.....                                    | 225 |
| 2. Diğer Ülkeler .....                             | 226 |
| II. YARDIMCI KAYNAKLAR.....                        | 226 |
| A. DOKTRİN .....                                   | 226 |
| B. MAHKEME KARARLARI .....                         | 248 |
| 1. Türkiye.....                                    | 248 |
| 2. Diğer Ülkeler .....                             | 251 |

|               |     |
|---------------|-----|
| ÖZET .....    | 254 |
| SUMMARY ..... | 255 |

## KISALTMALAR

|                    |                                                                                                               |
|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Alm.               | Almanca                                                                                                       |
| Art.               | Artikel                                                                                                       |
| Atina Sözleşmesi   | The Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974                   |
| AÜHFD              | Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi                                                                   |
| BATİDER            | Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (Batider)                                                                     |
| BGB                | Bürgerlichesgesetzbuch                                                                                        |
| BGBL.              | Bundesgesetzblatt (BBl)                                                                                       |
| BGH                | Bundesgerichtshof                                                                                             |
| BIMCO              | Baltic and International Maritime Council                                                                     |
| Bkz.               | Bakınız                                                                                                       |
| B/L (BOL)          | Bill of Lading                                                                                                |
| C.                 | Cilt                                                                                                          |
| Cenevre Sözleşmesi | United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980                                |
| CIF                | Cost, Insurance, Freight                                                                                      |
| CIM                | Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail, 1999                        |
| CIP                | Carriage and Insurance Paid to                                                                                |
| CIV                | Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail, 1999                   |
| CMI                | Comite Maritime International                                                                                 |
| CMNI               | Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, 2001 (Budapeşte Sözleşmesi) |
| CMR                | Convention on the Contract for the International Carriage of Goods, 1956                                      |
| COTIF              | The Convention Concerning International Carriage by Rail, 1999                                                |

|                        |                                                                                                                                                                                                 |
|------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| C/P                    | Charter Party                                                                                                                                                                                   |
| DEÜHFD                 | Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi                                                                                                                                                |
| DHD                    | Deniz Hukuku Dergisi                                                                                                                                                                            |
| dn.                    | Dipnot                                                                                                                                                                                          |
| E.                     | Esas                                                                                                                                                                                            |
| eBK                    | 818 sayılı mülga Borçlar Kanunu                                                                                                                                                                 |
| eTTK                   | 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu                                                                                                                                                           |
| FIATA                  | International Federation of Freight Forwarders Associations                                                                                                                                     |
| FIO                    | Free in and out                                                                                                                                                                                 |
| FIOS                   | Free in, out and stowage                                                                                                                                                                        |
| FIOST                  | Free in and out, stowage and trimmed                                                                                                                                                            |
| Guadalajara Sözleşmesi | Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier, 1961 |
| Hamburg Kuralları      | United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978                                                                                                                                 |
| HD                     | Hukuk Dairesi                                                                                                                                                                                   |
| HGB                    | Handelsgesetzbuch                                                                                                                                                                               |
| HMK                    | 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu                                                                                                                                                           |
| HUMK                   | 1086 sayılı mülga Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu                                                                                                                                               |
| IATA                   | International Air Transportation Association                                                                                                                                                    |
| ICC                    | International Chamber of Commerce                                                                                                                                                               |
| IMO                    | International Maritime Organisation                                                                                                                                                             |
| Incoterms              | International Commercial Terms                                                                                                                                                                  |
| İİK                    | 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu                                                                                                                                                                |
| İng.                   | İngilizce                                                                                                                                                                                       |
| İÜHFM                  | İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası                                                                                                                                                  |
| JMLC                   | Journal of Maritime Law and Commerce                                                                                                                                                            |

|                     |                                                                                                                       |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| K.                  | Karar                                                                                                                 |
| Lahey Kuralları     | International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924                |
| Lahey Protokolü     | Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1955 |
| LG                  | Landgericht                                                                                                           |
| m.                  | Madde                                                                                                                 |
| MHB                 | Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni                                                             |
| OLG                 | Oberlandsgericht                                                                                                      |
| OR                  | Obligationenrecht                                                                                                     |
| OTIF                | Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail                                                     |
| ÖJZ                 | Österreichische Juristen Zeitung                                                                                      |
| p.                  | Paragraf                                                                                                              |
| RG                  | Resmi Gazete                                                                                                          |
| Rn.                 | Randnummer                                                                                                            |
| Ro-Ro               | Roll on – Roll off                                                                                                    |
| Rotterdam Kuralları | United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008          |
| s.                  | Sayfa                                                                                                                 |
| S.                  | Sayı                                                                                                                  |
| SDR                 | Special Drawing Rights                                                                                                |
| T.                  | Tarih                                                                                                                 |
| TBK                 | 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu                                                                                       |
| TCDD                | Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları                                                                               |
| TMK                 | 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu                                                                                        |
| TranspR             | Transportrecht                                                                                                        |
| TSHK                | 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu                                                                               |

|                    |                                                                                                                              |
|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TTK                | 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu                                                                                              |
| UNCITRAL           | United Nations Commission on International Trade Law                                                                         |
| Varşova Sözleşmesi | Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929                              |
| v.                 | versus                                                                                                                       |
| vb                 | ve benzeri                                                                                                                   |
| vd                 | ve devamı                                                                                                                    |
| vs.                | vesaire                                                                                                                      |
| VersR              | Versicherungsrecht                                                                                                           |
| Visby Kuralları    | Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1968 |
| YHGK               | Yargıtay Hukuk Genel Kurulu                                                                                                  |
| ZHR                | Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Wirtschaftsrecht                                                                |
| ZLW                | Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht                                                                                      |
| ZPO                | Zivilprozessordnung                                                                                                          |

# GİRİŞ

## I. KONU

Bu tezin konusunu “*Fiili Taşıyıcı*” oluşturmaktadır. Çalışmada, fiili taşıyıcı kavramı kurumsal olarak ele alınmakta, kendisine biçilen anlam açıklanmakta ve bir kişinin, fiili taşıyıcı sıfatını uhdesinde taşıması halinde hukuken üstlendiği kendine özgü sorumluluk anlatılmaktadır.

Taşıma sözleşmelerinde, taşıma taahhüdünde bulunan kişi, “*taşıyıcı*” olarak anılır. Türk hukukunda, deniz taşımalarında “*taşıyan*”, diğer taşımalarda “*taşıyıcı*” ifadesi kullanılır. CMR ve CIM'in Türkçe tercümelerinde ise, “*taşımacı*” kavramı tercih edilmiştir.

Yaratılan bu kavram karmaşasının esaslı bir dayanağı yoktur. Nitekim tüm bu ifadelerin İngilizce'deki karşılığı “*carrier*”dır. Alman hukukunda ise, eşya taşımayı üstlenen kimseye deniz taşımalarında “*Verfrachter*”, diğer taşımalarda “*Frachtführer*” denir. Eşya taşımaları bakımından Almanca'daki “*ver-*” ve “*-führer*” ifadeleri eşya üzerindeki hâkimiyet derecesini anlam olarak farklı kılar. İşte bu farklılık, Alman mevzuatının Türk hukukuna iktibası esnasında gereksiz bir “*taşıyıcı-taşıyan*” ayrımına sebebiyet vermiştir<sup>1</sup>. Nihayetinde taşıyan ve taşıyıcı kavramları, Türkçe'de aynı manaya gelmektedir.

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin kurulması ile üstlendiği taşıma işinin ifasını bizzat gerçekleştirebileceği gibi, alt taşıma sözleşmesiyle bir başka kişiye de bırakabilir. Bu durumda taşıyıcının tarafı olduğu asıl taşıma sözleşmesi gereğince tazminat hakkı sahibi asıl yükle ilgililer, aralarında akdî bir ilişki bulunmaması sebebiyle, alt taşıyıcıya başvurabilmek için genel hükümlere dayanmak zorunda kalırlar. İşte asıl yükle ilgililere, genel hükümler dışında kendine özgü bir başvuru hakkı bahsedilebilmesi maksadıyla, taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcı, “*fiili taşıyıcı*” olarak kabul edilmiş, ayrıca kendine özgü bir sorumluluk rejiminin muhatabı haline getirilmiştir.

---

<sup>1</sup> TTK m. 850, 1138.

## II. AMAÇ

Fiili taşıyıcı kavramı, taşıma hukukunda ilk kez 1961 yılında kabul edilen Guadalajara Sözleşmesi<sup>2</sup> ile ortaya atılmıştır. Bu müessese, daha sonra eşya taşımalarını konu edinen diğer uluslararası anlaşmalara alınmış, nihayetinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu<sup>3</sup> ile Türk ulusal hukukuna aktarılmıştır.

Taşımacılık sektörünün büyük paya sahip olduğu ticaret hayatında, taşınan eşyanın zıyaı, hasarı veya tesliminde gecikme nedeniyle oluşan zararlara sıkça rastlanır. Bu bakımdan, taşımayı fiilen gerçekleştiren ve zarara sebebiyet veren alt taşıyıcıya doğrudan başvuru olanağı sağlayan fiili taşıyıcı müessesesi, taşımaya doğrudan veya dolaylı dâhil olan herkesi ilgilendirir. Dolayısıyla, fiili taşıyıcı müessesesinin, sorumluluk dâhil tüm yönleriyle incelenmesinin Türk taşıma hukukuna fayda sağlayacağı aşîkârdır.

Çalışmada, uluslararası anlaşmalarla karşılaştırmak suretiyle, Türk taşıma hukuku bakımından fiili taşıyıcının tanımlanması ve kendine özgü sorumluluğunun ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu maksatla kaleme alınan tezde, aşağıdaki sorulara cevap bulunmaya çalışılmıştır:

- Fiili taşıyıcı kimdir? Uluslararası deniz, kara, hava ve demiryolu taşımalarına dair hukukî düzenlemelerde ve Türk Ticaret Kanununda nasıl tanımlanmaktadır?
- Fiili taşıyıcıdan bahsedebilmek için herhangi bir alt işgörme sözleşmesinin varlığı yeterli midir, yoksa mutlaka bir alt taşıma sözleşmesine mi ihtiyaç vardır?
- Fiili taşıyıcı sayılmak için, taşımanın üstlenilmiş olması yanında, fiilen icra olunması gerekir mi?
- Fiili taşıyıcı ile ardışık taşıyıcı farklı kavramlar mıdır?

---

<sup>2</sup> 18.09.1961 tarihli Âkid Taşıyıcı Dışında Bir Kimse Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalara Dair Ek Sözleşme (*Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier*). Guadalajara Sözleşmesi, 1 Mayıs 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve Sözleşmeye 86 ülke taraftır. Metin ve taraf ülkeler için bkz. ICAO internet sitesi ([www.icao.org](http://www.icao.org)).

<sup>3</sup> 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Kanun (Yürürlük tarihi: 01.07.2012). Bkz. 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi Gazete.

- 2008 tarihli Rotterdam Kurallarında<sup>4</sup> düzenlenen “deniz işleri yüklenicisi” (*maritime performing party*)<sup>5</sup> ile fiili taşıyıcı arasındaki farklar nelerdir?
- Fiili taşıyıcının sorumluluğunun kapsamı ve sınırları nedir?
- Fiili taşıyıcının mevcut olduğu bir taşımada âkid taşıyıcı kimdir?
- Fiili taşıyıcı ile âkid taşıyıcının sorumluluğunun hukukî mahiyeti nedir?
- Bir taşıma işinde kendine özgü sorumluluğa dayanarak fiili taşıyıcıya karşı kimler doğrudan başvuru hakkını haizdir?
- 1956 tarihli CMR<sup>6</sup> bakımından fiili taşıyıcının sorumluluğu işler hale getirilebilir mi?
- Fiili taşıyıcıya asıl taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bir def’i ileri sürülebilir mi?
- Fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının asıl taşıma sözleşmesinden doğan def’ilerini ileri sürme hakkına sahip midir?

### III. KAPSAM VE PLAN

Tezde, fiili taşıyıcı kavramı ortaya konulduktan sonra, fiili taşıyıcının kendine özgü sorumluluğu incelenmiştir. Bu kapsamda sadece eşya taşımaları dikkate alınmış olup, yolcu taşımaları ele alınmamıştır.

Fiili taşıyıcı ve fiili taşıyıcının kendine özgü sorumluluğunun ortaya konulmasında, deniz, hava, kara ve demiryolu taşımaları ayrımı çerçevesinde değerlendirmeye gidilmiştir. Yeri geldiğinde, birden fazla ortamda taşımanın taahhüt olduğu karma taşımalardan da bahsedilmiştir.

<sup>4</sup> 11.12.2008 tarihli Eşyanın Tamamen ve Kısmen Denizyoluyla Uluslararası Taşınması Sözleşmelerine Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – Rotterdam Rules*). İngilizce metin için bkz. UNCITRAL internet sitesi ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)). Türkçe akademik tercüme için bkz. Süzel/Damar, Rotterdam Kuralları, s. 149 vd. Rotterdam Kuralları olarak da bilinen Sözleşme, yürürlüğe girmiş değildir. 27.01.2014 tarihi itibarıyla Rotterdam Kurallarına sadece İspanya (19.01.2011), Togo (17.07.2012) ve Kongo (28.01.2014) taraf haledir. Kuralların yürürlüğe girebilmesi için 20 âkit ülkeye ihtiyaç vardır. Ayrıntılı bilgi için bkz. UNCITRAL internet sitesi ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)).

<sup>5</sup> Rotterdam Kuralları m. 1.

<sup>6</sup> 19.05.1956 tarihli Eşyanın Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (*Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road*). CMR, Sözleşmenin Fransızca başlığının kısaltılmış halidir. 1956 tarihli CMR, 1978 tarihli Protokol ile bir kez değişikliğe uğramıştır. Türkiye, CMR ve CMR Protokolüne taraf haledir. Her iki metin için bkz. 04.01.1995 tarih ve 22161 sayılı Resmi Gazete. CMR ve CMR Protokolü, Türkiye bakımından 31.10.1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Tez, toplamda dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölüm, eşya taşıma sözleşmesine ayrılmıştır. Bölümde özellikle, uygulamada sıklıkla rastlanan ve karıştırılan navlun sözleşmesi ile charter sözleşmesi kavramlarının ortaya konulması amaçlanmıştır. İlk bölümde ayrıca, eşya taşıma sözleşmesinin kurulmasına ve hukukî niteliğine yer verilmiştir. Bu bölümde ele alınan diğer bir husus, alt taşıma sözleşmesidir. Alt taşıma sözleşmesinin tarafları ve asıl taşıma sözleşmesiyle bağlantısı da genel hatlarıyla ilk bölümde incelenmiştir.

İkinci bölümde, fiili taşıyıcı kavramı ele alınmıştır. Bölümde, fiili taşıyıcı kavramının hangi ihtiyaçla ortaya çıktığı, tarihsel süreçte nasıl tanımlandığı ve günümüzde ne anlam ifade ettiği değerlendirilmiştir. Bu maksatla, fiili taşıyıcının ardışık taşıyıcı gibi benzer kavramlarla karşılaştırması da yapılmıştır.

Üçüncü bölümde, fiili taşıyıcının kendine özgü sorumluluğuna yer verilmiştir. Bölümde, sorumluluğun dayandığı esaslar, sorumluluğun şartları, hukukî mahiyeti, fiillerinden sorumlu olunan kişiler, sorumluluktan kurtuluş ve sorumluluğun sınırlandırılması imkânları ile bu imkânların kaybı değerlendirilmiştir.

Son bölümde, kendine özgü sorumluluk müessesesi kapsamında fiili taşıyıcıya yöneltilebilir sorumluluk davası incelenmiştir. Bölümde, kimlerin fiili taşıyıcıya karşı doğrudan başvuru hakkını haiz oldukları ve bu kişilerin neleri ispatla yükümlü olduğu sorularına cevap aranmıştır. Bununla birlikte son bölümde yetkili ve görevli mahkeme ile rücu imkânına da değinilmiştir.

Tezde, uluslararası anlaşmalar bakımından, deniz taşımalarında 1924 tarihli Lahey Kuralları<sup>7</sup>, 1968 tarihli Visby Kuralları<sup>8</sup>, 1978 tarihli Hamburg Kuralları<sup>9</sup> ve

---

<sup>7</sup> 25.08.1924 tarihli Konişmentoya Mütellik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading – Hague Rules*). Metin için bkz. 22.02.1955 tarih ve 8937 sayılı Resmi Gazete. Kurallar, Türkiye bakımından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>8</sup> 23.02.1968 tarihli Konişmentoya Mütellik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden Protokol (*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading – Visby Rules*). Türkiye, 6102 sayılı Kanunun hazırlanmasında dikkate alınan ve Visby Kuralları olarak da bilinen bu Protokolün henüz tarafı değildir. Ancak çalışmanın hazırlandığı dönemde, Protokole taraf olma çalışmaları yürütülmektedir. Kuralların İngilizce metni için bkz. Aksoy, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 502 vd.

<sup>9</sup> 31.03.1978 tarihli Eşyanın Denizyoluyla Taşınmasına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea – Hamburg Rules*). Hamburg Kuralları, 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir, ancak Türkiye Kurallara taraf değildir. Kuralların Türkçe

2008 tarihli Rotterdam Kurallarına; hava taşımaları açısından, 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi<sup>10</sup>, 1955 tarihli Lahey Protokolü<sup>11</sup>, 1975 tarihli 4 sayılı Montreal Protokolü<sup>12</sup>, 1961 tarihli Guadalajara Sözleşmesi ve 1999 tarihli Montreal Sözleşmesine<sup>13</sup>; karayolu taşımalarında 1956 tarihli CMR hükümlerine; demiryolu taşımalarında ise, 1999 tarihli CIM'e<sup>14</sup> yer verilmiştir. Türk iç hukuku bakımından, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu<sup>15</sup>, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu<sup>16</sup>, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu<sup>17</sup> ile bu Kanunların gerekçelerinden yararlanılmış<sup>18</sup>; Alman, Amerikan ve İngiliz ulusal hukuklarından da istifade edilmiştir. Çalışma, yargı kararları ve bilimsel görüşlerle desteklenmiştir.

---

akademik tercümesi Prof. Dr. Tahir Çağa tarafından yapılmıştır. İngilizce ve Türkçe metinler için bkz. Çağa, Hamburg Kuralları, s. 327 vd; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 185 vd.

<sup>10</sup> Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme (*Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*). Varşova Sözleşmesi 12.10.1929 tarihinde kabul edilmiş, Türkiye bakımından 23.06.1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Onay için bkz. 01.03.1977 tarih ve 2073 sayılı Kanun (13.03.1977 tarih ve 15877 sayılı RG). Türkçe ve İngilizce metinler, 03.12.1977 tarih ve 16128 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

<sup>11</sup> 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (*Protocol to Amend to Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929*). Lahey Protokolü, 28.09.1955 tarihinde kabul edilmiş, Türkiye bakımından 23.06.1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Onay için bkz. 01.03.1977 tarih ve 2073 sayılı Kanun (13.03.1977 tarih ve 15877 sayılı RG). İngilizce ve Türkçe metinler, 03.12.1977 tarih ve 16128 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

<sup>12</sup> 28 Eylül 1955'te Lahey'de Yapılan Protokolle Tadil Edilen 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Değiştiren 4 sayılı Ek Protokol (*Additional Protocol No. 4 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air Signed At Warsaw on 12 October 1929, As Amended By the Protocol Done at the Hague on 28 September 1955*). Protokol, 25.09.1975 tarihinde kabul edilmiş olup, Türkiye bakımından, 12.09.1998'den beri yürürlüktedir. Onay için bkz. 08.05.1991 tarih ve 3736 sayılı Kanun. İngilizce ve Türkçe metinler, 21.04.1993 tarih ve 21559 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

<sup>13</sup> 28.05.1999 tarihli Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (*Convention for the Unification of Cartain Rules for International Carriage by Air*). Montreal Sözleşmesi, Türkiye bakımından 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Onay için bkz. 02.04.2009 tarih ve 5866 sayılı Kanun (14.04.2009 tarih ve 27200 sayılı RG). İngilizce ve Türkçe metinler, 01.10.2010 tarih ve 27716 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

<sup>14</sup> 03.06.1999 tarihli Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail – CIM*). CIM, 1999 tarihli Vilnius Protokolü ile getirilen Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşmenin (COTIF) B ana ekidir. COTIF'in A eki, yolcu taşımalarına ilişkin olup, CIV olarak bilinir. Türkiye, COTIF, A eki CIV ve B eki CIM'in tarafıdır. Metinler için bkz. 24.12.2005 tarih ve 26003 sayılı mükerrer Resmi Gazete.

<sup>15</sup> 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Kanun. Bkz. 19.10.1983 tarihli ve 18196 sayılı Resmi Gazete.

<sup>16</sup> 12.01.2011 tarih ve 6100 sayılı Kanun. Bkz. 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı Resmi Gazete.

<sup>17</sup> 11.01.2011 tarih ve 6098 sayılı Kanun. Bkz. 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı Resmi Gazete.

<sup>18</sup> 19.07.2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmış olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu tezin kapsamı dışındadır. Zira bu Kanun, özel hukuk değil, idare hukuku mevzuatına dâhil bir düzenlemedir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

#### I. GENEL OLARAK

Taşımacılık, ticaret hayatının vazgeçilmez bir unsurudur. Üretilen veya satılan eşyanın tedavülü, yani eşyanın tüketici ile buluşması, çoğu zaman taşımayı gerekli kılar. Eşya taşımacılığı olmazsa, farklı yerlerdeki satıcı ile alıcı bir araya gelemez, buna bağlı olarak uluslararası ticaretten bahsedilemez.

Taşıma (*carriage*), basit anlamda “bir şeyi, bir yerden alıp, başka bir yere götürme” faaliyetidir<sup>19</sup>. Taşınan şey, eşya (*goods*) olabileceği gibi, insan da (yolcu, *passenger*) olabilir.

Taşıma, denizyolu, havayolu, karayolu ya da demiryolu üzerinden yapılabilir. Özellikle Kıta Avrupası’nda kendisinden yararlanılan iç sular üzerinden de taşıma mümkündür<sup>20</sup>. Ne var ki, Türkiye, büyük çapta taşımacılığa elverişli iç su alanlarına sahip değildir<sup>21</sup>.

Tarihsel süreçte eşya, tek bir taşıma sözleşmesiyle, aynı tür taşıma aracıyla tek seferde taşınmıştır. Bu tür taşımalara “tek tip” (*unimodal*) taşıma denir<sup>22</sup>. Bir palet eşyanın, Ankara’dan Prag’a havayoluyla taşınması bu nevi taşımaya örnektir.

Teknolojinin ve paralel olarak taşımacılığın gelişimiyle eşya, modern taşıma gereçleriyle, özellikle konteyner sayesinde, tekrardan yüklenip boşaltılmaksızın kapıdan kapıya (*door to door shipping*)<sup>23</sup> farklı tür taşıma araçlarıyla taşınmıştır<sup>24</sup>. Tek bir eşya

<sup>19</sup> Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlüğü (www.tdk.gov.tr).

<sup>20</sup> Bkz. 22.06.2001 tarihli Eşyanın İç Sulardan Taşınması Sözleşmelerine Dair Budapeşte Sözleşmesi (*Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway – CMNI*). Türkiye, Sözleşmenin tarafı değildir. Sözleşme metni için bkz. (www.unece.org).

<sup>21</sup> Bkz. İç Sularda Çalışan Gemi ve İç Su Araçları Yönetmeliği (31.10.2010 tarihli ve 27745 sayılı RG).

<sup>22</sup> Arkan, Karma Taşımalar, s. 34; Karan, *Carriage of Goods*, s. 35; Ramming, *Multimodaler Transport*, Rn. 11; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, s. 272.

<sup>23</sup> Konteyner taşımacılığında, eşya sadece bir limandan diğer bir limana değil, kara içinde bir yerden bir limana veya deniz yolunu takiben yine kara içinde bir yere taşınmaktadır. Bu açıdan bakılınca başlıca üç tip taşıma şekli vardır: Kapıdan kapıya (*door to door*), terminalden terminale (*point to point*) ve limandan limana (*port to port*). Bu hususlar için bkz. Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 17 vd.

<sup>24</sup> Bkz. 24.05.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Araçlarla Uluslararası Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (*United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods*). Cenevre Sözleşmesi olarak da bilinen Sözleşme yürürlüğe girmemiştir. Metin için bkz.

taşıma sözleşmesine dayanan bu tür taşımalara “*karma (kombine) taşıma*” (multimodal, *combined carriage*)<sup>25</sup> denir<sup>26</sup>. Tek bir sözleşmeye konu eşyanın, Aydın’dan İzmir’e karayoluyla, İzmir’den Hamburg’a denizyoluyla taşınması bu taşımaya örnektir<sup>27</sup>.

Uluslararası ticaretin bir sonucu olarak, eşyanın taşınmak üzere fiilen teslim edildiği yer ile taşınarak tesliminin taahhüt edildiği yerin farklı iki ülke sınırları içerisinde yer aldığı taşımalar, “*uluslararası taşıma*” olarak anılır<sup>28</sup>. Taşımanın uluslararası sayılması için taşıma sözleşmesinin taraflarından birinin ya da taşımada kullanılan aracın taabiyeti gözetilmez. Aynı ülkenin sınırları içerisinde yapılan taşımalara ise, “*ulusal (iç) taşıma*” ya da “*kabotaj taşıması*” (*inland/cabotage carriage*) denir<sup>29</sup>.

## II. TANIMI

Türk hukukunda “*eşya taşıma sözleşmesi*” (*contract of carriage of goods*)<sup>30</sup>, Türk Ticaret Kanununun 850. maddesinde<sup>31</sup>, “*taşıyıcının eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslimi, gönderenin de buna karşılık taşıma ücreti ödemeyi üstlendiği sözleşme*” şeklinde tanımlanmıştır. Bunun yanı sıra, Türk Ticaret Kanununun 1138. maddesinde denizyoluyla eşya taşıma sözleşmesi özel olarak hükme bağlanmıştır.

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu<sup>32</sup>, Karayolu Taşıma Yönetmeliği<sup>33</sup> veya Türk Sivil Havacılık Kanununda herhangi bir tanım mevcut değildir. Bununla birlikte, Türk Sivil Havacılık Kanununun 110. maddesi, “*yük taşıma sözleşmesi*” başlığını ihtiva

---

(<https://treaties.un.org>). Sözleşme hakkında ayrıca bkz. Arkan, 24.05.1980 tarihli Konvansiyon, s. 27 vd.

<sup>25</sup> Multimodal taşıma, Türk hukukunda, kombine, karma, çok modlu veya değişik tür araçlar ile yapılan taşıma olarak da bilinmektedir. Bkz. Deniz, Kombine Taşımalar, s. 174 vd.

<sup>26</sup> Ramming, Multimodaler Transport, Rn. 11; Arkan, Karma Taşımalar, s. 341. Ayrıca bkz. Cenevre Sözleşmesi m. 2 ve TTK m. 902 vd.

<sup>27</sup> Karma taşımalar hakkında bkz. Koller, Transportrecht, s. 698 vd; Arkan, 24.05.1980 tarihli Konvansiyon, s. 31 vd.

<sup>28</sup> Thomas, Rotterdam Rules, s. 8; Kırmızı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44 vd; Gençtürk, Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği, s. 637.

<sup>29</sup> Bkz. 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun (29.04.1926 tarihli ve 359 sayılı RG) ve TSHK m. 31.

<sup>30</sup> Alm. *Frachtvertrag, Beförderungsvertrag, Transportvertrag*.

<sup>31</sup> Anılan maddenin başlığı “*taşıyıcı*”dır. Ancak maddede esas itibarıyla taşıyıcı değil, taşıma sözleşmesi hükme bağlanmıştır. Bu bakımdan, mehzatı Alman Ticaret Kanununun 407. maddesine uygun olarak, hükmün başlığının, “*taşıma sözleşmesi*” (*Frachtvertrag*) olması daha uygun olurdu.

<sup>32</sup> 10.07.2003 tarih ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu. Bkz. 19.07.2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazete.

<sup>33</sup> 11.06.2009 tarih ve 27255 sayılı Resmi Gazete.

etse de, maddede taşıma sözleşmesine değil, taşıma sözleşmesini tevsik eden hava yük senedine<sup>34</sup> değinilmektedir.

Taşıma sözleşmesi, 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununda<sup>35</sup> taşıyıcı kavramı üzerinden dolaylı olarak ifade edilmiştir (m. 762). Aynı şekilde, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun kabulünden önceki dönemde, taşıma sözleşmesi, İsviçre Borçlar Kanununa uygun bir şekilde, 818 sayılı Borçlar Kanununun 431. maddesinde “*nakliye müteahhidi, ücret mukabilinde eşya naklini deruhte eden kimsedir*” şeklinde düzenlenmiştir<sup>36</sup>.

Uluslararası anlaşmalar bakımından taşıma sözleşmesi<sup>37</sup>, Lahey Kurallarının 1. maddesinde, kendisini tevsik eden konişmento tahtında ifade edilmiştir. Hamburg Kurallarında ise, “*taşıyıcının ücret karşılığında bir limandan başka bir limana denizyoluyla taşımayı üstlendiği sözleşme*” şeklinde tanımlanmıştır (m. 1/6). Rotterdam Kurallarındaki tanım da esasen bu ifade ile aynıdır. Aralarındaki tek fark, geniş uygulama alanı sebebiyle<sup>38</sup> Rotterdam Kurallarında bir limandan diğerine taşıma yerine, bir yerden diğer bir yere taşımaya itibar edilmiş olmasıdır (m. 1/1).

Havayolu taşımalarında Varşova Sözleşmesi, Lahey Protokolü, 4 sayılı Montreal Protokolü ve Montreal Sözleşmesinde, taşıma sözleşmesinin belirgin bir tanımı mevcut değildir. Karayolu taşımalarında CMR’de de taşıma sözleşmesi tanımlanmamıştır. Buna karşılık, demiryolu taşımaları bakımından CIM’in 6. maddesinde taşıma sözleşmesi, “*taşıyıcının, ivaz karşılığında, eşyayı varma yerine ulaştırmayı ve gönderilene teslimi üstlendiği sözleşme*” şeklinde açıklanmıştır.

Karşılaştırmalı hukuk açısından taşıma sözleşmesi, Alman Ticaret Kanununda<sup>39</sup> Türk Ticaret Kanununun 850. maddesi ile aynı şekilde tanımlanmış (m.

---

<sup>34</sup> Hava yük senedi hakkında ayrıca bkz. Abraham, Luftbeförderungsvertrag, s. 39; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 140 vd; Kırca, Hava Yük Senedi, s. 89 vd.

<sup>35</sup> 29.06.1956 tarihli ve 662 sayılı Kanun. Bkz. 09.07.1956 tarihli ve 9353 sayılı Resmi Gazete.

<sup>36</sup> Bu hükümler (m. 430 vd), 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda taşıma sözleşmesi özel olarak düzenlendiği için 6763 sayılı Tatbikat Kanunu ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bkz. Belbez, Nakil Sözleşmesi, s. 388 vd.

<sup>37</sup> Kuralların Türkçe resmi çevirisinde “*nakliye mukavelesi*” ifadesi kullanılmıştır.

<sup>38</sup> Karan, Rotterdam Rules v. Hague and Hamburg Rules, s. 109.

<sup>39</sup> Handelsgesetzbuch (HGB) (18.05.1897) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4100-1.

407), denizde eşya taşıma sözleşmeleri ise, yine özel olarak hükme bağlanmıştır (m. 481 vd).

İsviçre hukukunda Borçlar Kanununun<sup>40</sup> 440 vd maddeleri taşıma sözleşmesine ayrılmıştır<sup>41</sup>. Kanunun 440(1). maddesinde taşıyıcı, taşıma ücreti karşılığında eşya taşımayı üstlenen kişi şeklinde ifade edilmiş, böylece taşıma sözleşmesi dolaylı olarak tanımlanmıştır<sup>42</sup>. Benzeri bir tanıma İtalyan Medeni Kanununun 1678. maddesinde de yer verilmiştir<sup>43</sup>.

Amerikan hukukunda, taşıma işlerinin düzenlendiği federal mevzuatın 46. bölümünün 8. kısmı, donatanın sınırlı sorumluluğuna (§ 181 - 196); 28. kısmı da, denizde eşya taşımaya (§ 1300 - 1315) ayrılmıştır<sup>44</sup>. Anılan 8. kısım “*Harter Kanunu*”<sup>45</sup>, 28. kısım ise, “*Denizde Eşya Taşıma Kanunu (Carriage of Goods by Sea Act, US COGSA)*” olarak bilinmektedir<sup>46</sup>.

Denizde Eşya Taşıma Kanunu, Lahey Kurallarının Amerikan hukukundaki kanunlaştırılmış hali olup<sup>47</sup>, taşıma sözleşmesini, sözleşmeyi tevsik eden konişmento ve çarter parti zımında tanımlamaktadır (§ 1301/b). Aynı düzenleme tarzına, İngiliz hukukunda yürürlükte olan 1992 tarihli Denizde Eşya Taşıma Kanununun (*Carriage of Goods by Sea Act, UK COGSA*) 5. maddesinde de rastlanmaktadır.

---

<sup>40</sup> Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht - OR) vom 30. März 1911 (Stand am 1. Januar 2013). Bkz. BBl 1905 II 1, 1909 III 725, 1911 I 845.

<sup>41</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Honsell/Vogt/Wiegand, Basler Kommentar, s. 2700 vd.

<sup>42</sup> Belbez, Nakil Sözleşmesi, s. 388.

<sup>43</sup> Codice Civile Italiano (Pubblicato nella edizione straordinaria della Gazzetta Ufficiale, 04.04.1942 tarihli ve 79 sayılı) - Libro Quarto: Delle obbligazioni, Capo VIII: Del trasporto, Sezione I: Disposizioni generali.

<sup>44</sup> Carriage of Goods by Sea Act (US COGSA, 1936), Title 46: Shipping, Chapter 28: Carriage of Goods by Sea: § 1300 vd. US COGSA, 16 Nisan 1936’da dönemin başkanı Franklin Roosevelt tarafından onaylanmış ve 15 Temmuz 1936’da yürürlüğe girmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sweeney, COGSA, s. 543 vd.

<sup>45</sup> Harter Kanunu, özellikle kabotaj ve iç su taşımalarına tatbik edilen bir düzenlemedir. Bkz. von Ziegler, Haftungsgrundlage, s. 19 vd; Akan, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 13.

<sup>46</sup> US COGSA’nın uygulama alanı, 1312. maddesinde, Amerika Birleşik Devletleri limanlarının kalkış veya varış noktası olarak kullanıldığı denizde uluslararası eşya taşıma sözleşmeleri olarak belirlenmiştir. Bkz. von Ziegler, Haftungsgrundlage, s. 34.

<sup>47</sup> Von Ziegler, Contracting Carrier, s. 330; Sturley, Carriage of Goods by Sea, s. 241, dn. 4; Akan, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 14.

Nihayetinde görüldüğü üzere, eşya taşıma sözleşmesi için yapılmış tanımlar esas itibariyle birbirinin aynıdır. Buna bağlı olarak, eşya taşıma sözleşmesi aşağıdaki gibi tanımlanabilir:

*“Eşya taşıma sözleşmesi, öyle bir anlaşmadır ki, bununla taşıyıcı, gönderenin ödemeyi üstlendiği taşıma ücreti karşılığında, eşyayı bir yerden diğer bir yere taşımayı taahhüt eder”*<sup>48</sup>.

### III. ÇARTER SÖZLEŞMELERİ

#### A. GENEL OLARAK

Eşya taşımalarında kimin fiili taşıyıcı sayıldığıının belirlenebilmesi bakımından, çarter sözleşmelerinde taşıyıcı sıfatının kime ait olduğunun araştırılması gerekir. Bu sebeple, deniz ve hava taşımalarında görülen çarter sözleşmelerinin genel hatlarıyla incelenmesi uygun düşer.

Modern ve kısa süreli taşıma yöntemleri olan karayolu, havayolu ve demiryolu taşımalarında, deniz taşımalarından farklı olarak, kendisine başvurulmuş eşya taşıma sözleşmelerinin türlerine rastlanmaz. Bu sözleşmelerde, hava hukuku müstesna, taşıma işinin üstlenilmesi dışında, farklı bir edim de taahhüt olunmaz.

Denizcilik tarihi, diğer taşıma sektörlerine nazaran çok daha eski olup, zamanın ihtiyaçları çerçevesinde şekillenmiştir. Bu doğrultuda, denizyoluyla taşıma sözleşmelerinde bir yandan eşyanın taşınması üstlenilmiş, diğer bir yandan aynı sözleşmede taşımayı gerçekleştirecek geminin tahsisi de taahhüt olunmuştur.

*“Denizde eşya taşıma sözleşmesi” (contract of carriage of goods by sea), taşıyıcının, gönderen tarafından ödenmesi üstlenilen ücret karşılığında, eşyayı deniz yoluyla bir limandan diğer limana taşımayı taahhüt ettiği sözleşme şeklinde ifade edilebilir*<sup>49</sup>. Ne var ki bu tanım, ilaveten geminin tahsisinin de üstlenildiği çarter

---

<sup>48</sup> Tanımlar için bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 41; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 10; Karan, CMR Şerhi, s. 20-21; Sözer, Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 30; Basedow, Transportvertrag, s. 1 vd.

<sup>49</sup> Hamburg Kuralları m. 1, Rotterdam Kuralları m. 1, TTK m. 1138, HGB § 481.

sözleşmeleri bakımından yetersizdir. Bu sebeple konunun bir yandan deniz, diğer yandan hava taşıma hukuku kuralları gözetilerek ortaya konulması uygun olur.

## B. DENİZ HUKUKUNDA

### 1. Kavram

Deniz ticareti tarihinde kullanılan ilk sözleşme tipi, “*çarter sözleşmeleri*”dir<sup>50</sup>. Bu kavram, “*çarter parti*”den (C/P - *charter party*)<sup>51</sup>, yani çarter sözleşmesini tevsik eden senetten türemiştir<sup>52</sup>. Nitekim ortaçağda deniz ticareti sözleşmelerini gösteren senetler ortadan ikiye bölünüp, her bir parçası sözleşmenin taraflarına verildiğinden, bunlara Latince “*carta partita*” (bölünmüş senet) denilmektedir<sup>53</sup>.

Deniz ticaretinde Anglo Sakson uygulaması doğrultusunda birden çok çarter sözleşmesi türü bulunmaktadır. Uygulamada en çok *bareboat* çarter, yolculuk çarteri ve zaman çarteri olmak üzere, çarter sözleşmesinin üç temel tipine rastlanır<sup>54</sup>. Bu sözleşmeler, isim benzerliğine rağmen aynı hukukî niteliği haiz olmadığından, “*çarter sözleşmesi*” ifadesi, belli bir sözleşmeyi işaret etmez<sup>55</sup> ve tek başına bir sözleşmenin hukukî tasnifine imkân vermez<sup>56</sup>.

<sup>50</sup> Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 29.

<sup>51</sup> Uygulamada kullanılan bazı çarter partiler: Baltime, Gastime, Linertime, NYPE, Nipponcoal, Gencon, Cruisevoy, Scancon, Barecon, Barehire vb. Bkz. BIMCO internet sitesi (www.bimco.org).

<sup>52</sup> TTK m. 1132: “Zaman çarteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir zaman çarter partisi düzenlenmesini ve verilmesini isteyebilir”. Ayrıca bkz. İzveren, Deniz Ticaret Hukuku, s. 118; Doğanay, TTK Şerhi III, s. 2744.

<sup>53</sup> Tetley, Waybills I, s. 465; Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 29; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 14, dn. 45; Tekil, Deniz Hukukuna Giriş, s. 101.

<sup>54</sup> Cooke/Kimball, Voyage Charters, s. 117; Gorton, Chartering Practice, s. 109; Puttfarken, Seehandelsrecht, s. 132.

Diğer çarter sözleşmelerine örnek olarak, “*slot (space) çarter*” verilebilir. *Slot* çarter sözleşmesinde çarterere, gemide konteyner sayısı kadar belirli yer tahsis edilir. Tahsis edilen her bir yer birimi, *slot* olarak anılır. Bu tür çarter sözleşmeleri, genellikle gemisinin tamamını tahsis edemeyen donatanlar tarafından kullanılır. Böylece donatan, gemisini bölerek birden çok çarterere bırakma imkânına kavuşur. Bkz. Cooke/Kimball, Voyage Charters, s. 3 vd; Gorton, Chartering Practice, s. 109; Puttfarken, Seehandelsrecht, s. 172; Herber, Seehandelsrecht, s. 240.

<sup>55</sup> “Gönderene bir yer tahsis edilerek yük taşınmasının söz konusu olduğu hallerde, çarter sözleşmesi mevcut demektir”. Bkz. Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 17.

<sup>56</sup> “İngiliz hukukunda “*charter*” terimi, üç ayrı sözleşmenin nitelendirilmesinde kullanılmaktadır: Gemi kirası, geminin ticarî yönetiminin belli bir süre için tahsis olunana (çarterere) bırakılması ve yolculuk çarteri sözleşmesi. Dolayısıyla, adında çarter kelimesi bulunan sözleşmelerin niteliğinin tayini, ancak sözleşme şartlarının incelenmesi sonucunda mümkün olmaktadır”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 342.

Çarter sözleşmeleri, kendi içerisinde geminin tahsisine yönelik olanlar ve geminin tahsisi ile birlikte denizde eşya taşınmasına yönelik olanlar şeklinde ikiye ayrılabilir<sup>57</sup>. Salt geminin tahsisine ilişkin çarter sözleşmeleri, *bareboat* çarter ve zaman çarteridir. Geminin tahsisi yanında eşyanın taşınmasına yönelik çarter sözleşmesi örneği olarak yolculuk çarteri verilebilir.

Çarter sözleşmeleri şekle bağlı değildir. Sözleşmenin sözlü şekilde dahi kurulması mümkündür. Bu sebeple, uygulamada tip çarter partiler kullanılmakta olsa da, çarter sözleşmesinin yapıldığını gösteren ve sözleşme ilişkisini tevsik eden çarter partinin gereği gibi veya hiç düzenlenmemiş olması, çarter sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez. Kaldı ki, Türk hukukunda çarter parti, Türk Ticaret Kanununun 1120. (gemi kira senedi), 1132. (zaman çarter partisi) ve 1139. (yolculuk çarter partisi) maddelerinde düzenlenmiş ve hükümlerin genelinde çarter partinin sadece bir ispat vasıtası olduğu ifade edilmiştir.

Türk Ticaret Kanununda, deniz ticareti sözleşmeleri başlığı altında, *bareboat* çarter (gemi kira sözleşmesi), zaman çarteri ve yolculuk çarteri hükme bağlanmıştır. Buna karşılık Alman Ticaret Kanununda ikili bir ayrıma gidilmiş, denizde eşya taşıma sözleşmeleri (*Seefrachtverträge*) başlığı altında yolculuk çarteri sözleşmesi (*Reisefrachtvertrag*) ve kırkambar sözleşmesi (*Stückgutfrachtvertrag*); gemi tahsis sözleşmeleri (*Schiffsüberlassungsverträge*) başlığı altında ise, *bareboat* çarter (*Schiffsmietvertrag*) ve zaman çarteri (*Zeitchartervertrag*) düzenlenmiştir (HGB § 481 vd)<sup>58</sup>. Benzer şekilde Fransız Taşımacılık Kanununun<sup>59</sup> deniz ticaretine dair 5. bölümünde, taşıma sözleşmesi ve çarter sözleşmeleri ayrımı yapılmış, çarter sözleşmeleri başlığı altında *bareboat* çarter (*L'affrètement coque nue*), zaman çarteri

<sup>57</sup> Herber, *Seehandelsrecht*, s. 250.

<sup>58</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Czerwenka, *German Maritime Law*, s. 57 vd.

<sup>59</sup> 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine ilişkin bazı hükümlerin (m. 1119 vd) hazırlanmasında yararlanılan, 1966 tarihli ve 66-420 sayılı Gemi Tahsis Sözleşmeleri ve Deniz Ticareti Hakkında Kanun (*Loi no 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes*). Bkz. 24.06.1966 tarihli *Journal officiel de la république française*, s. 5206 vd) 28.10.2010 tarihli ve 2010-1307 sayılı düzenleme ile (*Ordonnance no 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports*) 47 ila 49. maddeleri hariç olmak üzere yürürlükten kaldırılmıştır. Yaratılan bu boşluk Taşımacılık Kanunu (*Code de Transport, CDT*) ile giderilmiştir (Bkz. 03.10.2010 tarihli *Journal officiel de la république française*). Anılan Kanun altı ana bölümden oluşmakta olup, sırasıyla genel hükümlere, demiryolu taşımalarına, kara taşımalarına, iç su taşımalarına, deniz taşımalarına ve sivil havacılığa ilişkin ayrıntılı hükümleri havidir. Ayrıca bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), S. Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 339 vd.

(*L'affrètement à temps*) ve yolculuk çarteri (*L'affrètement au voyage*) hükme bağlanmıştır.

## 2. Bareboat Çarter Sözleşmesi

*Bareboat* çarter sözleşmesi ile kastedilen, Türk Ticaret Kanununun 1119. maddesinde hükme bağlanmış olan “*gemi kira sözleşmesi*”dir<sup>60</sup>. Alman Ticaret Kanunununda da, *gemi kira sözleşmesi* (*Schiffsmietvertrag*) tanımlanırken, bu sözleşmenin bir *bareboat* çarter olduğu açıkça vurgulanmıştır (HGB § 553)<sup>61</sup>.

*Bareboat* çarter sözleşmesi<sup>62</sup> ile kiraya veren, kira bedeli (*hire*) karşılığında geminin kullanımını belirli bir süre için kiracıya, yani çarterere bırakmayı üstlenir (*dry lease, çıplak kiralama*)<sup>63</sup>. Geminin finansal kiralanması halinde de, finansal kiralama şirketi ile finansal kiracı arasında yapılan kira sözleşmesi, bu manada *bareboat* çarter sözleşmesi ile örtüşür<sup>64</sup>.

*Bareboat* çarter sözleşmesinin tarafları, kural olarak, (kiraya veren) malik ve (kiracı) *bareboat* çartererdir. Uygulamada sıklıkla kendisine başvurulanan *Barecon* 2001 çarter partisinde de, sözleşmenin tarafları, “*Owner*” ve “*Bareboat Charterer*” şeklinde ifade olunmuştur. Buna karşılık, gemiyi kiraya veren, geminin kayıtlı maliki yerine, gemiyi daha önce kiralamış başka bir çarterer de olabilir. Yani borçlar hukukundaki alt kira sözleşmesi gibi, alt *bareboat* çarter sözleşmesi yapılması mümkündür.

*Bareboat* çarter sözleşmesiyle geminin teknik ve ticari yönetimi, kısaca geminin fer’i zilyetliği, çarterere geçer<sup>65</sup>. Bu bakımdan kiraya veren değil, kiracı konumundaki çarterer, üçüncü kişiler karşısında donatan sayılır (*disponent shipowner*) (TTK m. 1061)<sup>66</sup>.

<sup>60</sup> Ünán, *Bareboat and Time Charters*, s. 25.

<sup>61</sup> Herber, *Seehandelsrecht*, s. 347.

<sup>62</sup> *Barecon* 89 ve *Barecon* 2001 formları için bkz. Davis, *Bareboat Charters*, s. 251 vd.

<sup>63</sup> TTK m. 1123. Ayrıca bkz. Davis, *Bareboat Charters*, s. 22.

<sup>64</sup> Herber, *Seehandelsrecht*, s. 348; Atamer, *Deniz Hukukunda Cebri İcra*, s. 155.

<sup>65</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 39; Algantürk Light, *Bareboat Charterer*, s. 153.

<sup>66</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 39; Atamer, *Deniz Hukukunda Cebri İcra*, s. 155; Algantürk Light, *Bareboat Charterer*, s. 150.

*Bareboat* charter sözleşmesinin yapılmasıyla gemiyi kiraya veren, geminin kullanımını belirli bir süre charterere bırakmayı üstlenir, yoksa ona karşı eşya taşımayı taahhüt etmez. Dolayısıyla *bareboat* charter sözleşmesinde kiraya veren, taşıyıcı sayılmaz<sup>67</sup>.

*Bareboat* charter sözleşmesiyle gemiyi tahsis alan charterer, gemi yönetimi sözleşmesi akdedebilir veya dilediği gemi adamını istihdam edebilir<sup>68</sup>. Chartererin, tahsis aldığı gemiyle taşımak üzere, kendi adına konişmento tanzim ederek üçüncü kişilere karşı eşya taşımayı taahhüt etmesi de mümkündür.

*Bareboat* charter sözleşmesinin bir türü olarak, uygulamada “*demise charter*” sözleşmesine rastlanılmaktadır. Bu sözleşmede gemiyi kiraya veren, gemiyi donatılmış olarak ve bu kapsamda gemi adamları (*crew*) ile birlikte kiracının kullanımına bırakmayı üstlenir (TTK m. 1119/2)<sup>69</sup>. Her iki tip sözleşmede de, sözleşmeyi karakterize eden, geminin zilyetliğinin charterere bırakılması olduğundan, hem *bareboat*, hem *demise* charter sözleşmesi nihayetinde bir gemi kira sözleşmesidir<sup>70</sup>. İngiliz hukukunda da aynı görüş hâkimdir<sup>71</sup>. Kaldı ki, Türk Ticaret Kanununun 1119. maddesinde, kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesinin, sözleşmenin niteliğini değiştirmeyeceği vurgulanmıştır. Sonuçta, Türk Ticaret Kanununda, gemi kira sözleşmesi üst başlığı altında geminin çıplak olarak (*dry lease*) ve geminin gemi adamları ile donatılarak (*wet lease*) kiralınması şeklinde iki farklı sözleşme tipinin düzenlendiği söylenebilir.

### 3. Zaman Çarteri Sözleşmesi

Deniz hukukunda tahsis edenin, teknik yönetim kendi üzerinde kalacak şekilde geminin ticarî yönetimini charterere bırakmayı; bunun karşılığında gemiyi tahsis alan chartererin ücret ödemeyi taahhüt ettiği sözleşmeye, “*zaman çarteri sözleşmesi*” (*time*

<sup>67</sup> Wilson, Carriage of Goods by Sea, s. 4, dn. 2.

<sup>68</sup> Ülgener, TTK Tasarında Zaman Çarteri, s. 362.

<sup>69</sup> Tekil, Deniz Hukuku, s. 234 vd; Can, Navlun Sözleşmesi, s. 14-15; İzveren/Franko/Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, s. 168; Cumalıoğlu, Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiye Belirlemesinin Hukuki Niteliği, s. 69; Cooke/Kimball, Voyage Charters, s. 3; Tekil, Deniz Hukukuna Giriş, s. 103.

<sup>70</sup> Atamer, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 155.

<sup>71</sup> Davis, Bareboat Charters, s. 123; Wilson, Carriage of Goods by Sea, s. 4 vd.

*charter*) denir<sup>72</sup>. 6762 sayılı Kanunda yer almayan zaman çarteri sözleşmesi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1131 vd maddelerinde açıkça hükme bağlanmıştır.

Zaman çarteri sözleşmesinde gemiyi tahsis eden, Türk Ticaret Kanununun 1133. maddesinde ifade edildiği üzere, belirlenen gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak, sözleşme süresince gemiyi denize, yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir halde tutmakla yükümlüdür.

Zaman çarterinde gemiyi tahsis eden, çarterere karşı eşya taşımayı taahhüt etmez<sup>73</sup>. Dolayısıyla tahsis eden, taşıyıcı sayılmaz<sup>74</sup>. Bu husus Türk Ticaret Kanununun 1131. maddesinin gerekçesinde açıkça vurgulanmıştır<sup>75</sup>. Eşya taşımayı, geminin ticarî idaresini terk etmiş tahsis eden değil, aksine ticarî idare kendisine bırakılmış çarterer taahhüt edebilir.

Zaman çarteri sözleşmesinde geminin teknik idaresi ve bu yönde kaptana emir ve talimat verme yetkisi tahsis eden üzerinde olduğu için, çarterer değil, tahsis eden, donatan (*shipowner*) sayılır<sup>76</sup>. Buna bağlı olarak, Anglo Amerikan hukukunda, geminin ticarî yönetimini çarterere bırakanın fiilen taşıma taahhüdü verebilme imkânı kalmadığından ve geminin zilyetliğini elinde bulundurduğundan bahisle, sadece tahsis eden ya da donatan olarak anıldığı görülmektedir<sup>77</sup>. Bu hususa örnek olarak, 2001’de revize edilmiş *Baltim* 1939 ve *NYPE*<sup>78</sup> 1993 zaman çarter partileri verilebilir.

Zaman çarteri sözleşmesinde çarterer, kaptana ticarî yönetimin sınırları dâhilinde talimat verme yetkisine sahiptir. Bu husus, zaman çarter partilerinde yer alan

---

<sup>72</sup> Wilford/Kimball, *Time Charters*, s. 369; Force, *Admiralty and Maritime Law*, s. 42-43. Ayrıca bkz. Ülgener, *Zaman Çarteri*, s. 47 vd.

<sup>73</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 340; Tekil, *Deniz Hukuku*, s. 235; Can, *Navlun Sözleşmesi*, s. 16. Aksi görüş için bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, s. 310-313.

<sup>74</sup> “Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılamaz. Zaten ancak geminin ticarî idaresini elinde bulunduran çarterer, yük taşıma taahhüdünde bulunabilir”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 340.

<sup>75</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 340.

<sup>76</sup> Herber, *Seehandelsrecht*, s. 130; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, s. 136; Erdem, *Sif Satışlar*, s. 97.

<sup>77</sup> Wilford/Kimball, *Time Charters*, s. 369 vd.

<sup>78</sup> New York Produce Exchange Time Charter.

istihdam klozu (*employment clause*)<sup>79</sup> ile açıkça vurgulanmaktadır<sup>80</sup>. Ticarî yönetimin sınırlarına, eşyanın hangi limandan alınacağı, hangi limana taşınacağı, hangi eşyanın hangi ambara istifleneceği gibi doğrudan doğruya eşya taşımaya yönelik talimatlar dâhildir<sup>81</sup>. Buna karşılık, geminin teknik yönetimi tahsis eden üzerinde kaldığı için, chartererin, kaptana, gemi adamlarının istihdamı hususunda talimat verme yetkisi bulunmamaktadır<sup>82</sup>.

Zaman charteri ile gemiyi tahsis eden, ticarî yönetimi elinde bulunduran chartererin talimatı gereği, belirli eşyanın gemiye yüklenmesi, istiflenmesi, sabitlenmesi ve gemiden boşaltılmasına müsaade etmekle yükümlüdür. Yoksa eşyanın yüklenmesi, istifi, sabitlenmesi, boşaltılması, elleçlenmesi ve saklanması gibi faaliyetler, kaptanın nezaretinde yapılacak olsa da, charterer üzerindedir<sup>83</sup>.

Doktrinde, zaman charteri sözleşmesinin 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1016(1). maddesi anlamında denizde eşya taşıma sözleşmesi olduğu savunulmuştur<sup>84</sup>. Bunun yanısıra, zaman charteri sözleşmesinde tahsis edenin eşya taşımayı üstlendiği; chartererin, kendisine ait eşyayı, zaman charteri ile tahsis aldığı gemide taşıdığı durumda bu hususun fazlasıyla belirgin hale geldiği de ileri sürülmüştür<sup>85</sup>.

Zaman charteri sözleşmesinde tahsis eden, chartererin kendisine verdiği talimatın gereği olarak, gemiye yüklenen eşyayı bir limandan diğerine kendi teknik idaresi altında taşımaktadır. Ancak tahsis edenin üstlendiği teknik yönetim kapsamındaki bu faaliyet, hukuken eşya taşıma taahhüdünün ifası olarak kabul edilemez. Aksi takdirde eşyayı gereği gibi taşımayan tahsis edeni, taşıyıcı gibi sorumlu kılmak icap eder ki, bu mümkün değildir. Dolayısıyla zaman charterini tipik bir denizde eşya taşıma sözleşmesi

---

<sup>79</sup> Wilford/Kimball, Time Charters, s. 195 vd; Herber, Seehandelsrecht, s. 349; Tekil, Deniz Hukuku, s. 522.

<sup>80</sup> “The master shall be under the orders of the Charterers as regards employment, agency or other arrangements”. Bkz. Baltim 1939 (2001) C/P (www.bimco.org).

<sup>81</sup> Ülgener, TTK Tasarısında Zaman Charteri, s. 367.

<sup>82</sup> Wilford/Kimball, Time Charters, s. 197.

<sup>83</sup> NYPE 1993, Clause 8. Bkz. Wilford/Kimball, Time Charters, s. 193.

<sup>84</sup> Aynı doğrultuda bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 583; Ülgener, Charter Sözleşmeleri, s. 46; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 18.

<sup>85</sup> Ülgener, TTK Tasarısında Zaman Charteri, s. 354.

olarak görmek hatalı olur<sup>86</sup>. İngiliz hukukunda da zaman charteri sözleşmesi, *bareboat* charter ile birlikte gemi tahsis sözleşmesi olarak kabul edilmektedir<sup>87</sup>.

Zaman charteri sözleşmesi, tipik bir kira sözleşmesi de değildir<sup>88</sup>. Zira geminin teknik yönetimi, tahsis eden üzerinde kalmaktadır. Hâlbuki *bareboat* charterde, geminin teknik idaresi kiracıya, yani charterere bırakılır. Bu bakımdan zaman charterinin, *sui generis* bir charter sözleşmesi olarak kabulü uygun düşer<sup>89</sup>.

Zaman charteri sözleşmesi, Türk hukukunda olduğu gibi, Alman hukukunda da 2013 tarihli reform sonrası ilk kez özel olarak hükme bağlanmıştır<sup>90</sup>. Zaman charteri sözleşmesi Alman Ticaret Kanununun 557. maddesinde, tahsis edenin ücret karşılığında, donatılmış geminin kullanımını belli bir süre charterere tahsis etmeyi, bu gemiyle eşyayı veya yolcu taşımayı ve kararlaştırılan diğer edimleri ifayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır.

Bu tanımdan hareket edilecek olursa, zaman charteri sözleşmesinde tahsis edenin, aynı zamanda eşyayı taşımayı da taahhüt ettiği sonucu ortaya çıkmaktadır. Ancak kanun koyucunun amacı, zaman charteri sözleşmesini denizde eşya taşıma sözleşmesi olarak hükme bağlamak değildir. Nitekim deniz ticareti reformuna ilişkin Alman Kanununun gerekçesinde, zaman charteri sözleşmesinin kendine özgü bir charter sözleşmesi olduğu vurgulanmış<sup>91</sup> ve zaman charteri, Alman Ticaret Kanununda denizde eşya taşıma sözleşmeleri yerine, gemi tahsis sözleşmeleri başlığı altında hükme bağlanmıştır.

---

<sup>86</sup> Herber, Seehandelsrecht, s. 239; Hartmann, Haager Regeln, s. 12 vd. Aynı görüşteki yazarlar için bkz. Tekil, Deniz Hukuku, s. 235, dn. 34. Zaman charteri sözleşmesinin hukukî niteliği hakkında ileri sürülen bazı görüşler için bkz. Ülgener, TTK Tasarısında Zaman Charteri, s. 356 vd. Aksi görüş için bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 305.

<sup>87</sup> Tetley, Waybills I, s. 465.

<sup>88</sup> Wilford/Kimball, Time Charters, s. 369. Ayrıca bkz. Tetley, Waybills I, s. 465; Ünán, Bareboat and Time Charters, s. 31.

<sup>89</sup> Hartmann, Haager Regeln, s. 13.

<sup>90</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 48.

<sup>91</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 118. HGB'de yapılan önceki tarihli diğer deniz ticareti hukuku reformları için bkz. Atamer, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 69 vd.

#### 4. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Denizde eşya taşıma sözleşmelerinin en eski türü olan “yolculuk çarteri sözleşmesi”nde (*voyage charter*)<sup>92</sup> taşıyıcı, ücret karşılığında geminin tamamını, bir kısmını ya da belli bir yerini çartere tahsis ederek denizde eşya taşımayı üstlenir (TTK m. 1138)<sup>93</sup>. Geminin bir kısmının tahsisi söz konusu ise, “*kısmi çarter*”; tamamı tahsis edilmişse, “*tam çarter*”den bahsedilir<sup>94</sup>.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin hem teknik, hem ticarî yönetimi tahsis edende kalır. Bu bakımdan ticarî idareye sahip ve taşıma taahhüdünde bulunan tahsis eden, aynı zamanda taşıyıcı sayılır.

Yolculuk çarterinde taşıyıcı, geminin tahsisi sebebiyle, alelade bir taşıma sözleşmesine göre ek bir edim daha üstlenmiş olur. Tahsis unsuru, yolculuk çarteri sözleşmesini diğer taşıma sözleşmelerinden ayırır ve onu karma bir sözleşme haline getirir. Ancak yine de Türk Ticaret Kanunu, yolculuk çarterini, taşıma taahhüdünün varlığı dolayısıyla, “*denizde eşya taşıma (navlun) sözleşmesi*” başlığı altında düzenleme yoluna gitmiştir.

Denizcilik uygulamasında en çok karşılaşılan tip yolculuk çarteri, *Gencon*<sup>95</sup>’dur. *Gencon*, 1922, 1976 ve 1994 yıllarında revize edilmiş bir yolculuk çarteridir ve mevcut denizcilik uygulamasında “*Gencon 94*” olarak bilinir<sup>96</sup>. Bundan başka taşımaya konu eşyanın niteliğine göre farklı matbu yolculuk çarter partileri mevcuttur<sup>97</sup>.

Türk ve Alman hukukunda, yolculuk çarteri sözleşmesi ile aşağıda kendisine yer verilen “*kırkambar sözleşmesi*”, “*navlun sözleşmeleri*”ni<sup>98</sup> meydana getirir<sup>99</sup>. Bu husus,

---

<sup>92</sup> Herber, *Seehandelsrecht*, s. 237.

<sup>93</sup> Force, *Admiralty and Maritime Law*, s. 42-43.

<sup>94</sup> Prüssmann/Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 375; Can, *Navlun Sözleşmesi*, s. 19; İzveren, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 116; Erdem, *Sif Satışlar*, s. 96.

<sup>95</sup> The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Uniform General Charter.

<sup>96</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Prüssmann/Rabe, *Seehandelsrecht*, s. 383 vd; Cooke/Kimball, *Voyage Charters*, s. 1 vd; Şamlı, *Gencon 1976 ve Gencon 1994 Çarter Partileri*, s. 997 vd; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 620 vd.

<sup>97</sup> Örneğin *Blackseawood*, *Gasvoy 2005*, *Heavycon 2007*, *Cementvoy 2006*, *Tankervoy 87*. Bkz. BIMCO internet sitesi ([www.bimco.org](http://www.bimco.org)).

<sup>98</sup> “*Navlun*”, Rumca bir kelime olup, taşıma ücreti veya taşınmak üzere tesellüm edilen eşya anlamlarında kullanılır. Ancak uygulamada daha ziyade taşıma ücreti olarak bilinir. Bkz. Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlüğü ([www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr)).

Türk Ticaret Kanununun 1138. maddesinde açıkça vurgulanmıştır<sup>100</sup>. Buna rağmen, hatalı olarak, herhangi bir uygulaması olmadığı halde, navlun sözleşmesinin, geniş anlamda, charter sözleşmesinin yerine kullanıldığı da görülmektedir.

“*Kırkambar sözleşmesi*”<sup>101</sup>, taşıyıcının, taşıma ücreti (navlun) karşılığında, ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımaya üstlendiği bir sözleşmedir (TTK m. 1138)<sup>102</sup>. Bu bakımdan kırkambar sözleşmesi, tipik ve en dar anlamda bir denizde eşya taşıma sözleşmesi olup, taşımanın yapıldığı ortam ne olursa olsun diğer tüm taşıma sözleşmelerinden farklı bir anlama sahip değildir. Zira kırkambar sözleşmesiyle de taşıyıcı, geminin tahsisi söz konusu olmaksızın, ücret karşılığında sadece taşıma taahhüdü altına girmektedir<sup>103</sup>.

### C. HAVA HUKUKUNDA

Deniz taşımalarında olduğu kadar, hava taşımalarında da charter sözleşmelerine (*air charter*) rastlanır<sup>104</sup>. Hava hukukundaki charter sözleşmelerinin temelini, deniz ticaretindeki charter sözleşmeleri teşkil eder<sup>105</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanununda charter sözleşmesinin tanımı yapılmamıştır. Alman hukukunda da havacılıkta kullanılan charter sözleşmelerinin belirgin bir tarifi yoktur<sup>106</sup>. Buna rağmen, hava hukukunda charter sözleşmesi, hava aracının, mürettebatlı veya mürettebatsız, kısmen veya tamamen, belli bir süre veya sefer bakımından, bir başkasına ücret karşılığında tahsisini konu edinen sözleşme şeklinde tanımlanabilir<sup>107</sup>.

---

<sup>99</sup> Navlun sözleşmesi, mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1016 vd maddelerinde, denizde eşya taşıma sözleşmesi olarak ifade edilmiş ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile paralel olarak iki türe ayrılmıştır. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda, yolculuk charteri sözleşmesi yerine genel bir kavram olarak “*charter sözleşmesi*” ifadesi kullanılmış, buna karşılık gemi kira sözleşmesi ve zaman charteri sözleşmesine yer verilmemiştir.

<sup>100</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 341 vd. Ayrıca bkz. Doğanay, TTK Şerhi III, s. 2741.

<sup>101</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Cumalıoğlu, Kırkambar Sözleşmesi, s. 1 vd.

<sup>102</sup> HGB § 481(1).

<sup>103</sup> Czerwenka, geplante Reform, s. 6.

<sup>104</sup> Ayrıca bkz. Abraham, das Recht der Luftfahrt, s. 265 vd.

<sup>105</sup> Grönfors, Air Charter and Warsaw Convention, s. 15; Milde, The Problems, s. 82.

<sup>106</sup> Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, s. 20.

<sup>107</sup> Shawcross/Beaumont, Air Law, s. 470; Dettling-Ott, Lufttransportrecht, s. 38; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 31; Sözer, Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar, s. 391; Philipson, Carriage by Air, s. 43 vd; Clarke, What will the Changes be, s. 438.

Örneğin uçağın, mürettebatı ile birlikte gidiş-dönüş uçuşu için, üçüncü kişiye ücret karşılığında tahsis olunduğu durumda tipik bir havacılık charteri mevcuttur. Buna karşılık, gündelik hayatta uçağın tahsisine bakılmaksızın, tarifeli seferler dışında düzenlenen uçuşlar, “*charter uçuşu*” olarak anılmaktadır.

Charter sözleşmesinin tarafları, (kural olarak) uçağın maliki ve chartererdir<sup>108</sup>. Charter sözleşmesiyle uçak, çıplak olarak (*barehull charter/dry lease*) veya mürettebatı ile birlikte charterere tahsis olunur (*wet lease*)<sup>109</sup>. Mürettebatsız tahsislerde charterer, mürettebatı kendisi temin eder. Mürettebata, kaptan pilot, ikinci pilot, kabin amiri ve diğer kabin personeli dâhildir.

Uçağın çıplak olarak tahsisini konu edinen charter sözleşmeleri, tahsis eden, charterere karşı taşımayı taahhüt etmediğinden, eşya taşıma sözleşmesi sayılmaz. Buna bağlı olarak, tahsis edenin taşıyıcı olarak anılması mümkün değildir<sup>110</sup>. Kaldı ki, Türk Sivil Havacılık Kanununda charter sözleşmesi, eşya taşıma değil, hava araçları kullanma sözleşmeleri başlığı altında hükme bağlanmıştır.

Havacılıkta kullanılan bir charter sözleşmesinin, yolculuk charterine benzer bir şekilde yapılarak, eşya taşıma taahhüdü içermesi<sup>111</sup>, böylece uçağı tahsis edenin, taşıyıcı; chartererin de gönderen sayılması mümkündür<sup>112</sup>. Bu tür bir sözleşmeye, taşıma taahhüdü bakımından Türk Ticaret Kanunu yerine, öncelikle Türk Sivil Havacılık Kanununun eşya taşıma sözleşmesine dair hükümlerinin tatbiki uygun düşer<sup>113</sup>. Uçağın tahsisi bakımından ise, Türk Sivil Havacılık Kanununda özel hüküm bulunmadığı için, Türk Ticaret Kanununun yolculuk charterine dair hükümlerinin uygulanması gerekir (TSHK m. 118).

Türk Sivil Havacılık Kanununun 118. maddesinin başlığı “*kira ve charter*”dir<sup>114</sup>. Maddede, uçuş personeli almadan sadece hava aracının kiralanması halinde Borçlar

<sup>108</sup> Sözer, Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar, s. 391.

<sup>109</sup> Shawcross/Beamont, Air Law, s. 470; Abraham, das Recht der Luftfahrt, s. 266; Dettling-Ott, Lufttransportrecht, s. 40.

<sup>110</sup> Sözer, Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar, s. 392.

<sup>111</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 31-32; Abraham, Luftbeförderungsvertrag, s. 26; Sözer, Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar, s. 393.

<sup>112</sup> Grönfors, Air Charter and Warsaw Convention, s. 26, 118.

<sup>113</sup> Ülgen, TSHK, s. 24.

<sup>114</sup> Ülgen, Türk Sivil Havacılık Kanununun Öngördüğü Yeni Düzenleme, s. 24 vd.

Kanununun ilgili hükümlerinin, hava aracının tamamının veya bir kısmının yahut belirli bir yerinin uçuş personeli ile birlikte kiralanması veya charter sözleşmesi halinde Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiştir.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 118. maddesinde üç farklı sözleşmeden bahsedilmektedir. Bunlar, uçağın çıplak olarak kiralanması, mürettebatı ile birlikte kiralanması ve charter sözleşmesidir. Hâlbuki maddenin Hükümet tasarısındaki halinde charter sözleşmesi, ayrı bir sözleşme olarak ifade edilmemiş; uçağın tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin uçuş personeli ile birlikte kiralanmasının, parantez içinde bir ifadeyle charter sözleşmesi olduğu vurgulanmıştır<sup>115</sup>. Dolayısıyla burada kastedilen charter sözleşmesi, “wet lease”den başka bir şey değildir. Buna karşılık, dönemin Danışma Meclisi tarafından kabul edilen metinde parantez içerisindeki “*charter sözleşmesi*” ifadesi “*veya charter sözleşmesi*” şeklinde metne ilave edilmiş, nihayetinde madde metni günümüzdeki halini almıştır<sup>116</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 118. maddesinde charter sözleşmelerine Türk Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümlerinin uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Ancak Kanunun kabul edildiği dönemde yürürlükte olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda geminin, gemi adamları ile birlikte charterere tahsisini konu edinen bir sözleşmeye yer verilmemiştir. Hatta 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 890. maddesinde sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanununun taşınmaz kirasına dair hükümlerinin kıyas yoluyla uygulanmasından bahsedilmiştir. Ayrıca 6762 sayılı Kanunda charter sözleşmesi, yolculuk charteri manasında kullanılmıştır (m. 1016).

Buradan çıkan sonuç, Türk Sivil Havacılık Kanununun 118. maddesinde bahsi geçen “*charter sözleşmesi*”nin, uçağın mürettebatı ile birlikte kısmen veya tamamen tahsisi anlamında kullanılmış olduğudur. Uygulamadaki durum da dikkate alındığında, anılan 118. maddenin Hükümet tasarısındaki halinin doğru olduğu, ancak parantez içerisindeki ifadenin metne eklenmesi ile karmaşa yaratıldığı düşünülmektedir. Ek

---

<sup>115</sup> “Uçuş personeli almadan sadece uçağın kiralanması halinde Borçlar Kanununun ilgili hükümleri, uçuş personeli ile birlikte bir uçağın tamamının veya bir kısmının yahut muayyen bir mahallinin kiralanması (Çarter sözleşmesi) halinde, Ticaret Kanununun ilgili hükümleri uygulanır”. Bkz. TSHK Tasarısı m. 127. Bkz. ([http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MGK\\_/d01/c010/mgk\\_01010172ss0688.pdf](http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MGK_/d01/c010/mgk_01010172ss0688.pdf)) (16.01.2014).

<sup>116</sup> TSHK m. 118.

olarak, Türk Sivil Havacılık Kanununun 119. maddesinde, “*kira ve charter*” olmak üzere iki tür sözleşmeden bahsediliyor olması da, bu sonucu desteklemektedir.

#### IV. UNSURLARI

##### A. GENEL OLARAK

Borçlar hukukunda sözleşme, Türk Borçlar Kanununun 1. maddesinde ifade edildiği üzere, tarafların, iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun açıklamalarıyla kurulur. Sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların, sözleşmenin bütün esaslı noktaları üzerinde anlaşmış olmaları şarttır.

Esaslı unsurlardan anlaşılması gereken, sözleşmenin bünyesini, tipini veya asıl amacını göstermek için zorunlu olan unsurlardır<sup>117</sup>. Bu unsurlar, sözleşmenin kanundaki tanımında yer alabileceği gibi, taraflarca da kararlaştırılabilir<sup>118</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesi, taşımacılık mevzuatının genelinde taşımanın ve taşıma ücretinin karşılıklı olarak üstlenilmesi üzerinden ifade edilmiştir. Buna göre eşya taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları, eşya taşıma ve taşıma ücreti ödeme taahhütleridir<sup>119</sup>.

##### B. EŞYA TAŞIMA TAAHHÜDÜ

###### 1. Taşımaya Konu Eşya

###### a. Genel Olarak

Eşya, en genel ifadeyle, üzerinde hâkimiyet kurulabilen, ekonomik değer taşıyan, kişi dışı cismani varlıklardır<sup>120</sup>. Her türden eşya, taşıma sözleşmesine konu edilebilir. Nitekim önemli olan, eşyanın taşınabilir bir nitelik arz etmesidir<sup>121</sup>. Üretimi

<sup>117</sup> Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, Borçlar Hukuku, s. 99.

<sup>118</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 210 vd.

<sup>119</sup> “Taşıma sözleşmesinin taraflarının edimleri ikinci fıkra gösterilmiştir. Birinci fıkra tanımlanan taşıyıcının aslî edimi eşya ve yolcu taşıma yönünden farklı olarak belirtilmiştir. Eşya taşımada taşıyıcının iki edimi vardır: (1) Eşyayı varma yerine taşımak ve (2) orada eşyayı gönderene teslim etmek”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 293.

<sup>120</sup> Oğuzman/Seliçi, Eşya Hukuku, s. 6; Hatemi/Serozan/Arpacı, Eşya Hukuku, s. 49 vd.

<sup>121</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 42; Karan, The Carrier's Liability, s. 127.

tamamlanmış bir otomobil, bilgisayar, kadavra, müzedeki değerli eserler, çöp veya konteynerlerin sözleşme ile taşınması taahhüt edilebilir.

Eşya taşıma sözleşmesi, iki taraflı bir hukukî işlemdir. Taşıyıcı, kendisine ait eşyayı taşıdığı takdirde, taşıma sözleşmesi yerine, sadece bir fiilden bahsedilir. Çünkü insan iradesinden veya insan hareketinden husule gelen ve hukuk düzeni tarafından kendilerine hukukî sonuç bağlanan olaylar, sözleşme olarak değil, sadece bir hukukî fiil şeklinde tanımlanır<sup>122</sup>.

Eşya taşımacılığında, taşınan şey, “eşya” yerine “mal, yük veya kargo” olarak da adlandırılabilir. Ancak hukuk tekniği bakımından taşıma sözleşmesine konu eşya (*goods*), taşıta yüklendikten sonra “yük” (*cargo*), ticarete konu edildikten sonra “*emtia, mal*” (*marchandises*) halini alır<sup>123</sup>. Kaldı ki, taşıma sözleşmelerinin konusunu sadece emtia taşımaları oluşturmaz. Ticarî işlemlere konu olmayan eşyanın da, eşya taşıma sözleşmesi ile taşınması taahhüt edilebilir. Bu gerekçelerle, taşıma hukukunda, en geniş manaya sahip “eşya”<sup>124</sup> ifadesinin tercihi daha uygundur<sup>125</sup>. Aynı yönde Türk Ticaret Kanununun 850. maddesinin ilk fıkrasında, “eşya, her türlü yükü de kapsar” hükmü getirilmiştir<sup>126</sup>.

#### *b. Kapsam Dışı Tutulan Şeyler*

Taşımacılık mevzuatında bazı şeyler, ilgili düzenlemenin uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Ancak bu durum dahi, söz konusu şeyin, alelade bir taşıma sözleşmesine konu olamayacağı ve hakkında taşımaya ilişkin genel hükümlerin uygulanamayacağı anlamına gelmez<sup>127</sup>. Zira Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine dair dördüncü kitabı (m. 850 vd), taşımaya konu tüm şeyleri kapsayacak şekilde tasarlanmıştır. Örneğin

<sup>122</sup> Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 46.

<sup>123</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 23.

<sup>124</sup> Ayrıca bkz. Fischer, Güter Begriff der CMR, s. 327 vd.

<sup>125</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 23.

<sup>126</sup> 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununun taşımaya dair hükümleri arasında (m. 1020-1040) mal, eşya ve yük ifadelerine yer verilmiştir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda ise, yerinde olarak “eşya” ifadesi tercih olunmuş olmasına rağmen (TTK m. 864, 869, 880, 1138 vd) Kanunun bazı maddelerinde “mal” kelimesine de rastlanmaktadır (m. 861, 864). Uluslararası anlaşmalar bakımından Lahey, Hamburg ve Rotterdam Kuralları ile CMR ve CIM’de eşya; Montreal Sözleşmesinde ise, kargodan bahsedilmektedir. Alman Ticaret Kanunununda da eşya kavramı kullanılmıştır (HGB § 407 ve § 481). Ayrıca bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 520.

<sup>127</sup> Ülgen, TSHK, s. 10.

medeni hukukta eşya sayılmayan cenazenin<sup>128</sup> bir yerden diğer bir yere taşınmasını konu alan sözleşme, nihayetinde bir taşıma sözleşmesidir<sup>129</sup>.

Denizyolu ile yapılan eşya taşımaları bakımından Lahey Kurallarında, Hamburg Kurallarından farklı olarak<sup>130</sup>, canlı hayvan taşınması kapsam dışı tutulmuştur (m. 1/c)<sup>131</sup>. Rotterdam Kurallarında ise, eşyaya dair herhangi bir sınırlama getirilmemiştir<sup>132</sup>. Aynı şekilde CIM, Montreal Sözleşmesi ve Türk Sivil Havacılık Kanununda bu yönde özel bir hüküm mevcut değildir. CMR’de ise, canlı hayvan taşınması uygulama sahası içinde kabul edilmiş; ancak posta, cenaze<sup>133</sup> ve taşıma eşyası taşınması (*furnital removal*) hakkında yapılan sözleşmeler CMR’in kapsamı dışında tutulmuştur (m. 1/4).

Taşıma hukukunda diğer bir önem arz eden husus, bagaj taşınmasıdır. Bagaj (*baggage*), yolcuya ait olup, onun beraberinde taşıdığı eşyadır. Bagajın taşınır eşya niteliği karşısında, taşıma hukukunda bagaj taşımacılığı, eşya yerine, yolcu taşımalarına dair hükümlerle birlikte düzenlenmiştir<sup>134</sup>.

Taşıma hukukunda, yolcunun beraberindeki bagajının taşınması, eşya taşıma sözleşmesine dayanmaz. Zira taşıyıcı, yolcu taşıma sözleşmesiyle, yolcunun bagajını taşımayı da üstlenir. Bu husus, Türk Ticaret Kanununun 912 ve 1247. maddelerinden açıkça anlaşılmaktadır.

---

<sup>128</sup> Hatemi/Serozan/Arpacı, Eşya Hukuku, s. 305; Oğuzman/Seliçi, Eşya Hukuku, s. 5; Gürsoy/Eren/Cansel, Eşya Hukuku, s. 22.

<sup>129</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11; Ülgen, Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 6; İzveren/Franko/Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, s. 163.

<sup>130</sup> Hamburg Kuralları m. 1(5): "Goods includes live animals, where to goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, goods includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper". Ayrıca bkz. von Ziegler, Haftungsgrundlage, s. 34.

<sup>131</sup> Konu hakkında bkz. Karan, The Carrier's Liability, s. 128-129.

<sup>132</sup> Rotterdam Kuralları m. 1(24): "Goods means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier undertakes to carry under a contract of carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by or on behalf of the carrier".

<sup>133</sup> Eğer ceset, artık cenaze olarak nitelendirilemeyecek konumda ise (kadavra, mumya vb), uluslararası taşınması CMR kapsamında değerlendirilebilir. Bkz. Karan, CMR Şerhi, s. 34.

<sup>134</sup> Bkz. 13.12.1974 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Denizyoluyla Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*). Türkiye Sözleşmeye taraf değildir. Sözleşme metni için bkz. Aksoy, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 512 vd. Ayrıca bkz. Montreal Sözleşmesi m. 3; CIV m. 12; TTK m. 912, 1250.

## 2. Taşımanın Taahhüdü

Eşya taşıma sözleşmesi, bir tarafın eşya taşımayı taahhüt etmesi, diğer tarafın da taşıma ücreti ödemeyi üstlenmesi ile kurulur<sup>135</sup>. Taşıyıcının, eşyayı bir yerden, diğer bir yere taşıma ve orada teslim hususundaki iradesini açıkça dışa vurması, taşıma işini aslî edim olarak üstlenmesi yeterlidir<sup>136</sup>. Yoksa sözleşmenin kurulması için, eşyanın taşıyıcıya teslimi veya önceden ayırt edilmiş olması gerekmez.

Taşıma sözleşmesinin kurulması, taşıyıcının, bir taşıma aracının maliki ya da kullanma hakkı sahibi olmasına da bağlı değildir<sup>137</sup>. Bu husus, sözleşmenin kurulması safhası yerine, ifası aşaması ile ilgilidir. Örneğin bir kimse, önce eşya taşımayı taahhüt edip, daha sonra taşımada kullanılacak gemiyi *bareboat* charter veya zaman charteri sözleşmesi ile tahsis alabilir.

Taşıyıcı, eşya taşıma sözleşmesindeki taşıma taahhüdü ile eşyanın sadece fiziki olarak yerinin değiştirilmesi işini değil, eşyanın tesellümünü, taşınması için gerekli tüm faaliyetleri, eşyanın muhafazasını ve eşyanın nihayetinde ifa modalitelerine uygun olarak teslimini de içeren “*geniş anlamda taşımayı*” üstlenir<sup>138</sup>.

Eşyanın sadece yerinin değiştirilmesine, “*dar anlamda taşıma*” denir<sup>139</sup>. Dar anlamda taşıma ve taşıyıcının üstlendiği tesellüm, muhafaza, elleçleme, yükleme, istif, boşaltma, teslim gibi diğer faaliyetler (*receipt, keeping, handling, loading, stowing, unloading, delivery*) “*geniş anlamda taşımayı*” meydana getirir. Bu sebeple eşya taşıma işi, eşyanın tesellümünden teslimi anına kadar devam eden işlemler yumağıdır<sup>140</sup>. Bu yönde Lahey Kurallarının 2. maddesinde taşıyıcı, yükleme, istif, taşıma, muhafaza ve boşaltmadan sorumlu tutulmuştur. Yine Rotterdam Kurallarının 11. maddesinde, taşıyıcının, eşyayı taşıma ve gönderilene teslim borcu düzenlenmiş, 13. maddesinde de, Lahey Kurallarının 2. maddesine paralel olarak, geniş anlamda taşımaya dâhil diğer yükümleri sayılmıştır.

---

<sup>135</sup> TTK m. 850, HGB § 407.

<sup>136</sup> Abraham, Seerecht, s. 139; Herber, Seehandelsrecht, s. 236; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 13.

<sup>137</sup> Franko, Hatır Nakliyatı, s. 16; Doğanay, TTK Şerhi II, s. 2214.

<sup>138</sup> Von Ziegler, Contracting Carrier, s. 332.

<sup>139</sup> Bkz. Lahey Kuralları m. 2, Rotterdam Kuralları m. 13.

<sup>140</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 21.

### C. TAŞIMA ÜCRETİ (NAVLUN) ÖDEME TAAHHÜDÜ

Eşya taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için, taşıyıcı ve gönderenin, açık veya zımni olarak taşıma ücreti konusunda anlaşmış olmaları gerekir. Taşıma sözleşmesinin geçerliliği, taşıma ücretinin ödenmiş olmasına değil, taahhüdüne bağlıdır.

Taşıma ücreti miktarının, sözleşmenin kuruluşu esnasında belirlenmemiş olması da taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez. Şöyle ki, Türk Ticaret Kanununun 20. maddesi gereği, ticarî işletmesiyle ilgili iş görmüş olan tacir taşıyıcı, uygun bir taşıma ücreti isteme hakkına sahiptir<sup>141</sup>.

Ödenecek uygun taşıma ücreti miktarının belirlenmesinde özel hükümlerden faydalanılabilir. Nitekim deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1195. maddesinde, navlun miktarının ayrıca kararlaştırılmamış olması halinde yükleme zamanı ve yerindeki mutlak navlunun ödeneceği hükme bağlanmıştır.

Taşıma ücretini ödeme, gönderenin asli edim yükümüdür<sup>142</sup>. Buna karşılık taşıma ücretinin gönderen dışında bir kişi, bilhassa gönderilen tarafından ödenmesi hususunda anlaşma yapılabilir. Ancak böyle bir anlaşma, kanunda aksine düzenleme olmadıkça, üçüncü kişileri, yani gönderileni borç altına sokmaz.

Taşıma ücreti, para olarak kararlaştırılabileceği gibi, paradan ziyade ekonomik değerler de taşıma ücretine konu olabilir<sup>143</sup>. Önemli olan, CIM'in 6. maddesinde de düzenlendiği üzere, taşıma taahhüdü karşılığında taşıyıcıya ivaz, yani ekonomik menfaat sağlanmasıdır<sup>144</sup>. Örneğin taşıma sözleşmesinde taşıma işinin karşılığı olarak nakit para yerine, taşınan eşyanın bir kısmının mülkiyetinin taşıyıcıya devri kararlaştırılabilir<sup>145</sup>.

---

<sup>141</sup> Arkan, Taşıyıcının Ücret Hakkı, s. 340.

<sup>142</sup> TTK m. 850.

<sup>143</sup> Arkan, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 9; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 17; Franko, Hatır Nakliyatı, s. 12; Karan, CMR Şerhi, s. 30; Doğanay, TTK Şerhi II, s. 2209; Eriş, TTK IV, s. 4545.

<sup>144</sup> Rotterdam Kuralları m. 1/28: “*Freight means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage*”.

<sup>145</sup> Türk Ticaret Kanunu m. 1198: “Taşıyan, bozulmuş veya hasarlanmış olup olmadığına bakılmaksızın eşyayı navlun yerine kabul etmek zorunda tutulamaz”.

Bazı taşıma işleri ivazsız olarak yapılabilir. Taşıma hukukunda bu tür taşımalara “*hatır taşımaları*”<sup>146</sup> denir. Uygulamada az karşılaşılan hatır taşımasından söz edebilmek için, taşımanın ücretsiz olması yanında, karşılıksız yapılmış olması da şarttır<sup>147</sup>. Yoksa taşıyıcı ücret yerine menfaat elde etmiş olduğu takdirde, hatır taşımasından değil, alelade bir taşıma sözleşmesinden söz edilir.

Hatır taşımaları, tam iki tarafa borç yükleyen eşya taşıma sözleşmelerinin konusu olamaz. Kaldı ki, hatır taşımaları hakkında genel kabul gören görüş, eşya taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyeceğidir<sup>148</sup>. Doktrinde taşıma ücreti taahhüdü içermeyen bir taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyeceği, bu takdirde Borçlar Kanununun vekâlete dair genel hükümlerinin uygulanması gerektiği ileri sürülmüştür<sup>149</sup>. Buna karşılık, ücretsiz yapılan karayoluyla uluslararası eşya taşımalarına, menfaatler durumundaki benzerlik sebebiyle ve ölçüsünde, kıyasen CMR’nin tatbik edilebileceği, haklı olarak ileri sürülen diğer bir görüştür<sup>150</sup>.

Taşımacılığa dair mevzuatta bazı düzenlemelerin kapsamına hatır taşımaları dâhil edilmiş; bazılarında ise, hatır taşımaları kapsam dışında tutulmuştur. Örneğin Türk Ticaret Kanununun 850. maddesinin gerekçesinde hatır taşımalarının, Kanunun 850. maddesi anlamında bir eşya taşıma sözleşmesi olmadığı açıkça vurgulanmıştır<sup>151</sup>.

Demiryolu taşımaları bakımından CIM’in kapsamına, sadece ücret karşılığı yapılan taşımalar dâhildir<sup>152</sup>. CMR’de de, sadece ücret karşılığı yapılan uluslararası eşya taşımaları, CMR’nin uygulama alanı içinde sayılmıştır. Buna karşılık Montreal Sözleşmesinde ücretsiz yapılan taşımaların da Montreal Sözleşmesi hükümlerine tâbi olduğu açıkça hükme bağlanmıştır<sup>153</sup>.

---

<sup>146</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Franko, *Hatır Nakliyatı*, s. 1 vd.

<sup>147</sup> Franko, *Hatır Nakliyatı*, s. 25.

<sup>148</sup> Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 10; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15.

<sup>149</sup> Ülgen, *Hava Taşımalari*, s. 621; Arkan, *Taşıyıcının Ücret Hakkı*, s. 339. Ayrıca bkz. Arkan, *Uygulanma Koşullari*, s. 403.

<sup>150</sup> Karan, *CMR Şerhi*, s. 30.

<sup>151</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 293.

<sup>152</sup> CIM m. 1: “... *contract of carriage of goods by rail for reward...*”. Buna karşılık, demiryoluyla yolcu taşımaları açısından hatır taşımaları, CIV’in kapsamındadır. CIV m. 1: “... *contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge...*”.

<sup>153</sup> Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 37; Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 52.

## D. ANLAŞMA

Borçlar hukukunda sözleşme, tarafların karşılıklı birbirine uygun irade beyanları, yani anlaşma ile kurulur<sup>154</sup>. Sözleşme özgürlüğü ilkesi gereği, aksi düzenlenmediği sürece, sözleşmenin kurulması için iradelerinin karşılıklı olması ve uyuşması yeterlidir (rızaî sözleşme)<sup>155</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesi, taşıyıcının eşyayı taşımayı, gönderenin de taşıma ücretini ödemeyi karşılıklı olarak üstlenmeleri ile kurulmuş olur<sup>156</sup>. Tarafların sözlü dahi anlaşması yeterlidir<sup>157</sup>. Bu sebeple eşya taşıma sözleşmesi real değil<sup>158</sup>, rızaî bir sözleşmedir (TTK m. 856)<sup>159</sup>. Roma hukukunda da eşya taşıma sözleşmelerinin (*locatio conductio operis*) aynı nitelikte olduğu kabul edilmiştir<sup>160</sup>.

<sup>154</sup> TBK m. 12.

<sup>155</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 199.

<sup>156</sup> Herber, Seehandelsrecht, s. 251; Arkan, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 9; Doğanay, TTK Şerhi II, s. 2207; Eriş, TTK IV, s. 4545.

<sup>157</sup> 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanununun 768. maddesinde, "*taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın teslimi ile sözleşme taraflar arasında kurulur*" hükmü yer almakta idi. Görüldüğü üzere bu hüküm, taşıma sözleşmesinin kurulması için, eşyanın taşıyıcıya tesliminin şart olduğu izlenimi vermektedir. Ne var ki, hükmün yürürlükte olduğu dönemde dahi, eşya taşıma sözleşmesinin rızaî bir sözleşme olduğu savunulmuştur. 6102 sayılı Kanunda ise, eşya taşıma sözleşmesinin rızaî sözleşme niteliği vurgulanmış ve eşyanın taşıyıcı tarafından tesellümünün sadece taşıma sözleşmesinin akdine karine teşkil edeceği belirtilmiştir (m. 856). Bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 17-19; Doğanay, Karada Eşya Taşınması, s. 438. Aksi görüş için bkz. Eren, Borçlar Hukuku, s. 200.

1999 tarihli Vilnius Protokolü öncesi CIM'in 11. maddesinde, eşya taşıma sözleşmesinin kurulması, eşyanın ve taşıma senedinin teslimine bağlanmış, bu sebeple eşya taşıma sözleşmesi, real sözleşme gibi değer görmüştür. (1999 Protokolü öncesi CIM m. 1: "*The contract of carriage shall come into existence as soon as the forwarding railway has accepted the goods for carriage together with the consignment note*") Hükümün yürürlüğü döneminde, eşya teslim olunmaksızın, eşya taşıma sözleşmesi kurulamayacağını ileri sürenler olduğu gibi, aksini savunlar da mevcuttur. 1999 tarihli CIM'de ise, bu hükümden vazgeçilerek eşya taşıma sözleşmesinin rızaî sözleşme niteliği öne çıkarılmıştır. Eşya taşımacılığına dair diğer uluslararası anlaşmalarda da (CMR, Lahey Kuralları, Hamburg Kuralları, Rotterdam Kuralları ve Montreal Sözleşmesi) eşya taşıma sözleşmeleri başından itibaren rızaî sözleşme şeklinde telakki olunmuştur. Bkz. Freise, Eisenbahnverkehrsrecht, s. 833; Spera, CIM 1980, Art. 11, Rn. 2; Bogner, Eisenbahnfrachtvertrag, s. 11; Basedow, Transportvertrag, s. 223; Arkan, Demiryolu Taşımaları, s. 46, 61; Kunz, das neue Übereinkommen, s. 338; Mutz, Reform des internationalen Eisenbahntransportrechtes, s. 305 vd; Freise, CIM 1999, s. 422.

<sup>158</sup> Bazı sözleşmelerin kurulması için tarafların iradeleri dışında belli bir şeyin teslimi gerekebilir. Bu tür sözleşmelere, "*real sözleşme*" denir. Roma hukukundan gelen real sözleşme ile "*aynî sözleşme*" birbirine karıştırılmamalıdır. Aynî sözleşme, taşınırlarda mülkiyetin devri ya da aynî hakkın kurulması için gerekli olan zilyetliğin devri ile birlikte tasarruf işlemi oluşturan sözleşmedir. Oysa real sözleşmelerde aynî hak tesisi amacı yoktur. Sadece sözleşmenin kuruluşunda o sözleşmeye konu eşyanın teslimi aranmaktadır. Bkz. Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıparmak, Borçlar Hukuku, s. 76; Eren, Borçlar Hukuku, s. 200.

<sup>159</sup> Abraham, Luftbeförderungsvertrag, s. 30; Basedow, Transportvertrag, s. 222; Koller, Transportrecht, s. 49; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 16; Helm, Frachtvertrag, s. 47; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 57; Karan, Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi, s. 154; Kaner, Hava Hukuku, s. 53;

Uygulamada taşıma sözleşmesini ispata yarayan matbu taşıma senetleri kullanılmaktadır. Çarter parti, sevk irsaliyesi, sevk mektubu, konişmento, ordino, yük senedi gibi belgeler, geçerlilik şartı değil, sadece yeknesaklığı ve hukukî güveni sağlamaya yönelik varakalardır<sup>161</sup>. Zaten taşımacılık mevzuatının genelinde, taşıma senetlerinin eksik düzenlenmiş ya da hiç düzenlenmemiş olmasının taşıma sözleşmesini etkilemeyeceği ifade edilmiştir<sup>162</sup>. Sonuçta, eşya taşıma sözleşmesi rızai bir sözleşme olduğundan, taşıma senedinin ya da çarter partinin düzenlenmemesi veya eşyanın taşıyıcıya teslim edilmemiş olması taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez<sup>163</sup>.

## V. TARAFLARI VE DİĞER TAŞIMA İLGİLİLERİ

Eşya taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıyıcı ve gönderendir. Ancak bir eşya taşıma işine taşıyıcı ve gönderen dışında birçok taşıma ilgilisi dâhil olabilir ve bunlara kanun bir taşıma ilişkisinde rol atfedebilir. Bu sebeple bir yandan taşıma sözleşmesinin taraflarının, diğer yandan bu sözleşme ilişkisinde hukukun bir gereği olarak yer edinen diğer taşıma ilgililerinin fiili taşıyıcı müessesesiyle bağlantılı oldukları ölçüde incelenmesi uygun düşer.

### A. TAŞIYICI

Taşımacılık mevzuatında “*taşıyıcı*” kavramının, düzenleme amacına bağlı olarak, farklı tanımlarına rastlanmaktadır. Bunlardan en geneli, Türk Ticaret Kanununun 850. maddesinde bulunan, “*taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya taşıma işini üstlenen kişidir*” ifadesidir.

Hamburg Kuralları ve CIM’in 1. maddelerinde de benzer bir tanım mevcuttur. Buna karşılık Lahey Kurallarının 1(a) maddesinde taşıyıcı, “*taşıtan (shipper) ile taşıma*

---

İzveren, Deniz Ticaret Hukuku, s. 116; Seven, Alt Taşıyıcı, s. 873; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 16; Thume, Kommentar zur CMR, s. 58; Doğanay, Karada Eşya Taşınması, s. 438; Freise, CIM 1999, s. 422.

<sup>160</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 58; Basedow, Transportvertrag, s. 222. Ayrıca bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 17.

<sup>161</sup> Herber, Seehandelsrecht, s. 252.

<sup>162</sup> TTK m. 856, CMR m. 9, Montreal Sözleşmesi m. 9.

<sup>163</sup> Göknil, Hava Hukuku, s. 209. Aksi görüş için bkz. İzveren/Franko/Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, s. 163; Eriş, TTK IV, s. 4546.

*sözleşmesi akdeden gemi maliki veya charterer*” şeklinde tanımlanmıştır<sup>164</sup>. Hava taşımalarına dair uluslararası anlaşmalarda ise, taşıyıcı kavramının tanımlanmasından kaçınılmıştır.

Taşıyıcı sıfatının iktisabı, ücret karşılığı taşımanın taahhüt edilmiş olmasına bağlıdır. Bu sebeple taşıma işini meslek edinmiş bir kimse, gündelik hayatta taşıyıcı olarak anılsa dahi, taşıma sözleşmesi yapmadıkça, hukuken taşıyıcı olarak kabul edilmez. Keza taşıma taahhüdünde bulunmadığından, taşıma aracını bir kira sözleşmesiyle kiraya veren ya da bu aracın teknik idaresini bir zaman charteri sözleşmesiyle üstlenerek ticarî idaresini başkasına bırakan kimse de taşıyıcı sayılmaz<sup>165</sup>.

Eşya taşımalarında taşıyıcı, gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişi de olabilir. Hatta birden çok kişinin birlikte taşıma taahhüdünde bulunması mümkündür. Bununla beraber, taşımanın özel hukuk ya da kamu hukuku tüzel kişilerince üstlenilmesi arasında bir fark bulunmamaktadır<sup>166</sup>.

Taşıma taahhüdünde bulunan kişinin, bir taşıma aracının maliki olması da gerekmez. Taşıyıcı, önce taşıma taahhüdünde bulunur, ardından yapacağı başka bir sözleşme ile taşıma aracını temin eder ya da taşıma işinin ifasını bir alt sözleşme ile bir başkasına bırakır.

Bir kimsenin taşıyıcı sayılması için, tacir olması da şart değildir. Bir ticarî işletme işletmeksizin taşımayı bir kez taahhüt etmiş gerçek kişi dahi, Türk Ticaret Kanunu bakımından taşıyıcı sayılır<sup>167</sup>. Zira Türk Ticaret Kanununun 851. maddesinde, eşya taşımayı geçici olarak üstlenen kişiler de Türk Ticaret Kanununun taşıma işleri başlıklı dördüncü kitabı hükümlerine tâbi kılınmıştır.

Türk Ticaret Kanununun 850(3). maddesinde<sup>168</sup> “*taşıma işleri ticarî işletme faaliyetidir*” hükmü getirilerek, sadece taşımacılıkla sınırlı olarak, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun mülga 12. maddesinin muhafaza edildiği görülmektedir. 850.

---

<sup>164</sup> Lahey Kuralları 1(a): “*Carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper*”.

<sup>165</sup> Bkz. Baltim 2001 C/P, BIMCO internet sitesi (www.bimco.org).

<sup>166</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 33.

<sup>167</sup> Ilgın, Alt Navlun Sözleşmesi, s. 3-4.

<sup>168</sup> Ayrıca bkz. TTK m. 917/2.

maddenin mehzazı, Alman Ticaret Kanununun 407(3). maddesidir. 407. maddeye göre, taşıma işlerine dair genel hükümlerin (§ 407 - § 450) uygulanabilmesi için, karada, iç suda veya hava taşıma araçlarıyla yapılan bir eşya taşımalarının söz konusu olması, ayrıca taşıma işinin bir ticarî işletme tarafından üstlenilmiş olması gerekir. Aynı maddenin ikinci bendinde ise, esnaf işletmeleri tarafından gerçekleştirilen taşımalara da taşıma işlerine dair genel hükümlerin uygulanabileceği ifade edilmiştir<sup>169</sup>.

Türk Ticaret Kanununun 850. maddesinin gerekçesinde<sup>170</sup> “851. madde uyarınca taşımayı arızî olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümleri uygulanacağından, hükmün 6762 sayılı Kanunun 12. maddesinin birinci fıkrasının 10 numaralı bendi doğrultusunda muhafaza edilmesi gerekmiştir” ifadesine yer verilmiştir. Bu gerekçeden, taşıma faaliyetinin hangi maksatla ticarî işletme faaliyeti sayıldığı anlaşılamamaktadır.

Kanun koyucunun bu tercihi, bir çelişkidir<sup>171</sup>. Doktrinde, esnaf işletmesinin üstlendiği taşıma işine, “bu hüküm sayesinde”, Kanunun 850 vd maddelerinin tatbik edilebileceği ileri sürülmektedir<sup>172</sup>. Oysa böyle bir düzenleme olmasaydı dahi, taşımayı taahhüt eden bir esnaf işletmesinin tarafı olduğu taşıma sözleşmesine, Türk Ticaret Kanununun 850 vd hükümleri uygulanabilir. Nitekim Türk Ticaret Kanunun 851. maddesinde, eşya ve yolcu taşımayı arizi olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümlerinin uygun düştükleri ölçüde uygulanacağı kabul edilmiştir.

Sonuçta Alman Ticaret Kanunundaki hükmün eksik iktibası uygun olmamıştır. Bu yüzden, örneğin at arabası sahibi ya da hamal tacir sayılabilecek, hakkında tacirlere dair ağır hükümler uygulanabilecek, hatta iflasa tâbi tutulabilecektir<sup>173</sup>. Bu sonuç, kanunun sözüyle mutabık olsa da, amacıyla çelişmektedir. Zira taşıyıcı olabilmenin ana koşulu, eşya taşıma sözleşmesi çerçevesinde ücret karşılığı eşya taşıma taahhüdünde

<sup>169</sup> Koller, Transportrecht, s. 43-44.

<sup>170</sup> Türk Ticaret Kanununun 850(3). maddesi gerekçesi: “Bu fıkra Alman Ticaret Kanunu m. 407 (3)’den esinlenerek kaleme alınmıştır. Tasarının 3 üncü maddesi karşısında bu hükmeye gerek olmadığı düşünülebilirse de, 851 inci madde uyarınca taşımayı arızî olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümleri uygulanacağından, hükmün 6762 sayılı Kanunun 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (10) numaralı bendi doğrultusunda muhafaza edilmesi gerekmiştir”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 293.

<sup>171</sup> Aydın, Ticari İşletme Kavramı, s. 13, dn. 7.

<sup>172</sup> Tekinalp, Türk Ticaret Hukukunu Yeniden Düşünmek, s. 13.

<sup>173</sup> Ayrıca bkz. Kendigelen/Aydın, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 3.

bulunmaktadır; yoksa taşıma işinin meslek haline getirilip getirilmediğinin herhangi bir önemi yoktur.

## B. GÖNDEREN

### 1. Kavram

Eşya taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının karşısında gönderen (*consignor*)<sup>174</sup> yer alır. Türk hukuku bakımından, deniz taşımalarında gönderen yerine "*taşıtan*" tabiri kullanılmaktadır. CMR ve CIM'in Türkçe resmi tercümelerinde ise, "*gönderici*" kavramı tercih edilmiştir.

Eşya taşıma sözleşmesi, iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu için, eşyanın üçüncü bir kişiye teslimi kararlaştırılmadığı sürece taşıyıcı, eşyayı gönderene teslimle yükümlüdür. Gönderenin asli edim yükümü, taşıma ücretini, yani navlunu ödemektir.

Gönderenin, taşıma sözleşmesine konu eşyanın maliki olması gerekmez<sup>175</sup>. Uygulamada maliki olmadığı eşya bakımından taşıma sözleşmesi yapan taraf, genellikle taşıma işleri organizatörüdür.

Gönderen, aynı zamanda, yükle ilgililerden (*cargo interests*) sayılır. Zira kendisi eşya taşıma sözleşmesinin tarafıdır ve buna bağlı olarak taşıyıcıya sözleşmesel talep yöneltme hakkına sahiptir.

### 2. Gönderen Sayılan (Yükle İlgili) Diğer Kişiler

Yükle ilgililer, sadece gönderenden ibaret değildir. Bu kavram, gönderen dışında özellikle yükleten, gönderilen ve deniz taşımalarında konişmento hamilini de bünyesinde barındıran geniş bir manaya sahiptir. Hukuk düzeni, gönderen dışındaki tüm bu kişilere, gönderen gibi değer vererek, bir şekilde taşıyıcıya başvurma hakkı bahşetmiştir. Bu bakımdan gönderen sayılan ve yükle ilgili diğer kişilerden anlaşılması gereken, eşyayı teslim alma hakkını haiz, dolayısıyla eşyanın zıyaı, hasarı veya

---

<sup>174</sup> İng. *sender, contracting shipper*. Alm. *Absender, Befrachter*.

<sup>175</sup> Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, § 407, Rn. 12.

teslimindeki gecikme sebebiyle taşıyıcıdan tazminat talep etme hakkına sahip tüm kişilerdir.

#### a. Yükleten

Türk deniz taşıma hukukunda gönderen, genellikle “*yükleten*” kavramı ile karıştırılmaktadır. Eşyayı taşınmak üzere taşıyıcıya teslim etme yükümlülüğü, taşıma sözleşmesi gereği gönderenin uhdesindedir<sup>176</sup>. Ancak şahsa sıkı sıkıya bağlı olmayan bu yükümlülüğün mutlaka gönderen tarafından ifası gerekmez. Eşyayı teslim yükümlülüğü, gönderen yerine üçüncü bir kişi tarafından ifa olunabilir. İşte yükleten, taşıma sözleşmesi gereğince eşyayı taşıyıcıya taşınmak üzere fiilen teslim eden üçüncü kişidir<sup>177</sup>. Örneğin, FOB satım sözleşmelerinde satıcı, eşya taşıma sözleşmesinde gönderen konumundaki alıcıdan farklı üçüncü bir kişi olup, eşyayı taşıyıcıya teslim etmekte ve yükleten olarak anılmaktadır.

İngilizce’de gönderen ve yükleteni ifade etmek üzere tek bir kavrama, “*shipper*”a başvurulmaktadır. Nitekim Hamburg Kurallarında da “*shipper*”, taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi yapan kişi veya denizde eşya taşıma sözleşmesi ile ilgili olarak eşyayı fiilen taşıyıcıya teslim eden yahut adına teslim edilen kişi şeklinde her iki kavramı karşılayacak şekilde geniş tanımlanmıştır (m. 1/3)<sup>178</sup>.

“*Shipper*”ın hangi sıfatla hareket ettiğinin anlaşılabilmesi için, somut olayın ve bilhassa taşıma sözleşmesinin şartlarının incelenmesi icap eder. Bu inceleme sonucunda “*shipper*”ın, âkid sıfatıyla hareket ettiği anlaşılıyorsa, gönderen (*contracting shipper*); eşyayı fiilen taşıyıcıya teslim eden üçüncü kişi olarak davranış sergilediği görülüyorsa, yükleten (*actual shipper*) olduğu sonucuna varılmalıdır.

Türk Ticaret Kanununun 1228. maddesinde yükletene, taşıyıcıdan, konişmento düzenlemesini talep hakkı bahşedilmiştir. Hatta aynı maddede, konişmento sadece emre düzenlendiği takdirde, konişmentonun yükletenin emrine düzenlenmiş sayılacağı hükme

<sup>176</sup> Aynı şekilde Rotterdam Kurallarının 1. maddesinde de “*shipper*”, taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi yapan kişi olarak tanımlanmış (gönderen), ayrıca Kurallarının 27. maddesinde “*shipper*”a, eşyayı getirme borcu yüklenmiştir (yükleten). Bkz. Thomas, Rotterdam Rules, s. 6.

<sup>177</sup> Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, s. 303; Tekil, Deniz Hukuku, s. 223; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 15; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3.

<sup>178</sup> Doktrinde yapılan Hamburg Kurallarının akademik tercümesinde “*shipper*” ifadesi yerine, gönderen kelimesi kullanılmıştır. Bkz. Çağa, Hamburg Kuralları, s. 327 vd.

bağlanmıştır. İşte böyle bir halde yükleten, konişmento hamili sayılmakta ve konişmentonun, hamiline bahşettiği aynî ve şahsî hakları iktisap ederek, taşıyıcıdan tazminat isteme hakkına sahip yükleten ile ilgili kavramına dâhil olmaktadır<sup>179</sup>.

#### *b. Gönderilen*

Eşya taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, eşyayı, kural olarak gönderene teslim ile yükümlüdür. Ancak sözleşmede, eşyanın üçüncü bir kişiye teslimi kararlaştırılabilir. İşte taşıma hukukunda, eşyanın varma yerinde teslim olunacağı üçüncü kişiye, gönderilen (*consignee*) denir<sup>180</sup>.

Eşya taşıma sözleşmelerinin temelinde genellikle bir satım sözleşmesi yatar. Satım sözleşmesi, satıcıya, eşyanın mülkiyetini alıcıya nakil borcu yükler. Satıcı, eşyanın zilyetliğini alıcıya devredilmek için bir taşıma sözleşmesi yapar ve bu sözleşmede taşıyıcı, satım sözleşmesindeki alıcıya eşyanın teslimini üstlenir.

Görüldüğü üzere, satım sözleşmesindeki “*alıcı*” ile eşya taşıma sözleşmesindeki “*gönderilen*”, yani eşyanın kendisine teslim olunacağı üçüncü kişi örtüşmekte ve bu durum, gündelik hayatta eşyanın teslim olunacağı üçüncü kişiye de “*alıcı*” denilmesine sebebiyet vermektedir. Ancak karışıklığı engellemek adına, eşya taşıma hukukunda “*alıcı*” yerine, “*gönderilen*” ifadesinin kullanımı daha uygun olur<sup>181</sup>.

Gönderilen, taşıma sözleşmesinin kuruluşu sırasında ya da sonradan kararlaştırılabilir. Zira eşya taşıma sözleşmesinin geçerliliği, gönderilenin belirlenmiş olmasına bağlı değildir. Kaldı ki gönderen, tasarruf hakkı bulunduğu sürece, gönderileni sonradan değiştirebileceği gibi, eşyanın kendisine teslimini de isteyebilir<sup>182</sup>.

Gönderilen, sözleşmede açıkça kararlaştırıldığı takdirde ya da eşyanın teslim yerine varmasından sonra, sözleşme üzerinde tasarruf hakkına sahip olur (TTK m. 871) ve bu hakkına dayanarak eşyanın teslimini talep edebilir veya şartları dâhilinde tazminat talebiyle taşıyıcıya başvurabilir.

---

<sup>179</sup> Karan, Carriage of Goods, s. 58.

<sup>180</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 25; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 5; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 19.

<sup>181</sup> Seven, Taşıma Hukukunda Gönderilen, s. 28, dn. 20.

<sup>182</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 42; Seven, Taşıma Hukukunda Gönderilen, s. 30 vd. Bkz. TTK m. 868, CMR m. 12, Montreal Sözleşmesi m. 12, Rotterdam Kuralları m. 51.

### *c. Konişmento Hamili*

Bir eşya taşıma işinde eşyayı temsil eden kıymetli evrak düzenlenmiş olması mümkündür. Taşıma hukukunda, kıymetli evrak niteliğini haiz yegâne taşıma senedi, deniz taşımalarında kullanılan konişımentodur (*bill of lading, B/L*).

Konişmento, Hamburg Kurallarının 1(7). ve Türk Ticaret Kanununun 1228. maddelerinde ifade edildiği üzere, taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyıcının eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu bir taşıma senedir.

Denizcilik tarihinde ilk defa 12. yüzyılda gemiye yüklenen eşyanın kaydını tutan gemi yazıcıları<sup>183</sup> tarafından oluşturulan konişımentonun en önemli fonksiyonu, eşyayı temsil etmesidir<sup>184</sup>. Türk Ticaret Kanununun 1234. maddesinde Türk Medeni Kanununa<sup>185</sup> yapılan atıf sebebiyle, konişımentoyu devralan kimse, eşya üzerindeki aynî mahiyetteki tasarruf hakkını iktisap eder. Yani konişımentonun devri, bizzat eşyanın teslimi gibi sonuç doğurur<sup>186</sup>.

Konişımentonun eşyayı temsil fonksiyonuna bağlanan diğer bir sonuç, konişımentonun devriyle, aynî hakla beraber eşyanın teslimine dair şahsî hakkın da konişımento hamiline geçmesidir. Bu bakımdan Türk Ticaret Kanununun 1230. maddesinde ifade edildiği üzere meşru hamil, taşıma sözleşmesi üzerinde tasarruf hakkına sahip olup, eşyanın kendisine teslimini veya bu hakkının yerine kaim tazminatı taşıyıcıdan talep edebilir.

### *d. Kanuni Halef ve Alacağı Devralan*

Eşya, tesellümünden teslimine kadar çok sayıda işleme tâbi tutulmakta, örneğin depolanmakta, yüklenip boşaltılmakta ve istiflenmekte; bu nedenle de sayısız riskle karşı karşıya gelmektedir. Anılan risklerin teminat altına alınmasında yegâne çözüm, eşyanın taşımacılık rizikolarına karşı sigortalanmasıdır.

<sup>183</sup> Çetingil, Konişımentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu, s. 4; Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, s. 691.

<sup>184</sup> Ayrıntılı bilgi için Çağa, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 76 vd; Karan, Elektronik Konişmento, s. 56 vd; Çetingil, Konişımentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu, s. 1 vd; Karan, Transport Documents, s. 239.

<sup>185</sup> 4721 sayılı ve 22.11.2001 tarihli Kanun. Bkz. 08.12.2001 tarihli ve 24607 sayılı Resmi Gazete.

<sup>186</sup> Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 190.

Uygulamada taşınacak eşyanın taşımacılık rizikolarına karşı sigortalatılmasına sıklıkla rastlanılmaktadır. Taşımacılık sigortaları, uluslararası ticarete, özellikle satım sözleşmeleri ile birlikte kendisine başvurulmuş bir müessesedir. Örneğin yaygın olarak kullanılan CIP veya CIF satışta, satım sözleşmesinin kurulması ile birlikte satıcı, taşınacak eşyanın taşımacılık rizikolarına karşı sigortalanmasını da üstlenmektedir<sup>187</sup>.

Taşımacılık rizikolarına karşı sigorta, yükle ilgililer menfaatine yapılan mal sigortası şeklinde görülebileceği gibi, taşıyıcının sorumluluğunun sigortalandığı özel bir sorumluluk sigortası şeklinde de görülebilir<sup>188</sup>. Taşıma sigortasının, asıl gönderen, asıl gönderilen ya da konişmento hamili lehine yapılmış olması ihtimalinde, rizikonun gerçekleşmesinin ardından sigortalı, şartları dâhilinde sigorta tazminatına kavuşur. Bu durumda, mal sigortalarında hâkim olan “*zenginleşme yasağı*”<sup>189</sup> prensibinin bir sonucu olarak sigortacı, hukuken sigortalının yerine geçer ve sigortalının gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara (örneğin taşıyıcıya) karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel tutarında sigortacıya ait olur (TTK m. 1472). İşte bu durumda kanuni (cüz’i) halef sigortacı, yükle ilgililerden sayılır.

Kanun, sözleşme veya işin niteliği engel olmadıkça alacaklı, borçlunun rızasını aramaksızın alacağını üçüncü bir kişiye devredebilir (TBK m. 183). Buna göre, taşıyıcıya başvuru hakkına sahip bir yükle ilgilinin, alacağını devretmek suretiyle yükle ilgililer çevresini alacağı devralan ile genişletmesi mümkündür.

Alacağı devralan, üçüncü kişi olabileceği gibi, sigortacı da olabilir. Türk Ticaret Kanununun 1472. maddesine göre, sigortacının, sigortalının kanuni halefi olabilmesi için sigorta tazminatının hukuka uygun bir şekilde ödenmiş olması icap eder. Aksi takdirde, örneğin sigorta kapsamında olmayan bir zararın karşılığı tazminatın ödenmiş olması halinde, sigortacı, sigortalının kanunî halefi haline gelmez. İşte bu hallerde sigortacıların, alacağın devri yoluna gittikleri ve yükle ilgili konumuna gelerek taşıyıcıya başvurdıkları görülmektedir<sup>190</sup>.

---

<sup>187</sup> Incoterms 2010 CIP A3, CIF A3.

<sup>188</sup> Ulaş, Sigorta Hukuku, s. 444-445.

<sup>189</sup> Bozer, Sigorta Hukuku, s. 106 vd; Kender, Sigorta Hukuku, s. 262 vd.

<sup>190</sup> Bkz. Yargıtay 11. HD, 22.01.2007, E. 2005/13743 – K. 2007/579 (Kazancı İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 08.12.2003, E. 2003/4601 – K. 2003/11484 (Kazancı İçtihat Bankası).

### C. TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ

Taşıma, eşyanın taşıyıcı tarafından tesellümü ile başlayıp, teslimine kadar devam eden bir süreçtir. Eşyanın taşıma sözleşmesine uygun bir şekilde varma yerinde teslimi için, bu sürece dâhil faaliyetlerden her birinin uzman kişiler tarafından yerine getirilmesi gerekir. Ancak gönderen veya taşıyıcı, tüm bu işin organizasyonunu yapacak bilgi ve zamana sahip değildirler. İşte bu sebeple uygulamada “*freight forwarder (Spediteur)*” olarak anılan “*taşıma işleri organizatörleri*” ortaya çıkmıştır<sup>191</sup>.

Taşıma işleri organizatörü, “*ücret karşılığında, iş sahibine karşı, eşya taşıtmayı üstlenen kişi*” şeklinde tanımlanabilir<sup>192</sup>. Bu kapsamda taşıma işleri organizatörü, eşyanın saklanması, taşıyıcının tedariki, taşıma sözleşmesi yapılması, eşyanın gümrüklenmesi, yüklenmesi veya boşaltılması; kısaca eşyanın gönderilene teslimine kadar gerekli tüm işlemleri organize etmeyi üstlenir.

Taşıma işleri organizatörü, Türk Ticaret Kanununda, ismen kendisine yer verilmemiş olsa da, Kanunun 917 vd maddelerinde hükme bağlanmış olan taşıma işleri komisyonculuğu müessesesi ile örtüşmektedir<sup>193</sup>. Zira Türk Ticaret Kanununun 917. maddesinde taşıma işleri komisyoncusu, ücret karşılığında eşya taşıtmayı üstlenen kişi şeklinde ifade edilmiştir.

Taşıma işleri organizatörü, eşyayı taşıma borcunun ifasına yönelik sözleşmeleri, kendi adına iş sahibi hesabına (dolaylı temsil) ya da yetki almış olması şartıyla iş sahibi

<sup>191</sup> Karan, İki Temel Sorun, s. 159-160.

<sup>192</sup> Kavram, Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 4. maddesinde "Kanun, bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, bu Yönetmeliğe göre eşya taşımacılığı alanında yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dâhil kendi nam ve hesabına eşya taşıması yaptırarak taşıma faturası düzenleyen gerçek ve tüzel kişi" şeklinde tanımlanmıştır. Ancak görüldüğü üzere, bu tanım son derece karmaşık ve yetersizdir.

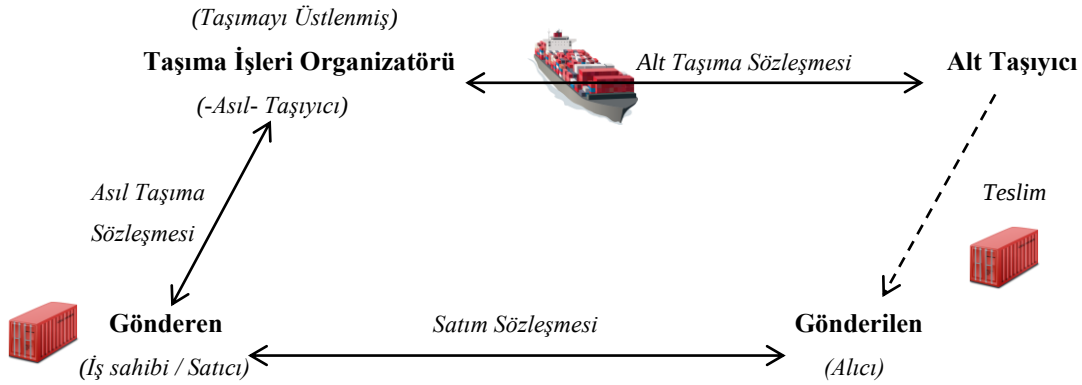
FIATA tarafından hazırlanmış Model Kurallarda da belirgin bir tanım yapılmamıştır. Bkz. Model Kurallar 2.2: “*Freight Forwarder means the person concluding a contract of Freight Forwarding Services with a Customer*”. Model Kurallar 2.1: “*Freight Forwarding Services means services of any kind relating to the carriage, consolidation, storage, handling, packing or distribution of the Goods as well as ancillary and advisory services in connection therewith, including but not limited to customs and fiscal matters, declaring the Goods for official purposes, procuring insurance of the Goods and collecting or procuring payment or documents relating to the Goods*”.

<sup>193</sup> Karan, İki Temel Sorun, s. 158; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 298. Ayrıca bkz. Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 236.

ad ve hesabına yapar (doğrudan temsil). Bununla birlikte taşıma işleri organizatörünün simsar gibi davranarak, sözleşmelerde sadece aracılık yapması da mümkündür<sup>194</sup>.

Esas önem arz eden husus, taşıma işleri organizatörü aracılığıyla akdedilen bir eşya taşıma sözleşmesinde kimin taşıyıcı, kimin gönderen sayılacağıdır. Taşıma işleri organizatörü dolaylı temsilci (komisyoncu) gibi hareket ettiği durumda, akdettiği taşıma sözleşmesinde gönderen sayılır. Şayet taşıma işleri organizatörü yetkilendirilmiş ve taşıma sözleşmesini iş sahibi ad ve hesabına yapmışsa, bu durumda iş sahibi gönderen sıfatını haiz olur. Son ihtimalde, yani taşıma işleri organizatörünün taşıma sözleşmesinin kurulmasına simsar olarak aracılık ettiği durumda, yine iş sahibi gönderen sayılır.

Taşıma hukukunda, taşıyıcı sıfatının iktisabı, taşıma taahhüdüne bağlı olduğundan, eşyayı taşımayı değil, taşıtmayı aslî edim olarak üstlenen taşıma işleri organizatörü, taşıyıcı sayılmaz. Ancak taşıma işleri organizatörünün, taşıtmasını üstlendiği eşyanın, bizzat taşımasını da taahhüt edebilir. Bu ihtimalde taşıma işleri organizatörü, taşıyıcı olarak telakki edilir (TTK m. 926)<sup>195</sup>.



**Şekil 1: Eşya Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ve Diğer Taşıma İlgilileri**

<sup>194</sup> Karan, İki Temel Sorun, s. 163 vd.

<sup>195</sup> Arkan, Taşıma İşleri Komisyoncusu, s. 313; ayrıca Arkan, Eşya Taşımalarında Aracılık, s. 315-316; Karan, İki Temel Sorun, s. 170 vd.

## VI. HUKUKÎ NİTELİĞİ

### A. ESER SÖZLEŞMESİ

Türk Ticaret Kanununun 1. maddesinde, hakkında ticarî hüküm bulunmayan ticarî işlerde mahkemece ticarî örf ve âdete, yoksa genel hükümlere göre karar verileceği ifade edilmiştir. Buna göre, eşya taşıma sözleşmesine tatbiki mümkün genel hükümlerin araştırılması uygun düşer.

Türk hukuku bakımından eşya taşıma sözleşmesi, Türk Ticaret Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Türkiye'nin tarafı olduğu bazı uluslararası anlaşmalarda<sup>196</sup> ayrıntılı şekilde düzenlenmiş olduğundan, tamamlayıcı genel hükümlere başvurma'nın aslında pratik bir değeri kalmamıştır<sup>197</sup>. Ancak yine de istisnai haller söz konusu olabilir. Şöyle ki, fiili taşıyıcı müessesesinin kabulünden evvel, taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcıya doğrudan başvuru hakkı bahşeden ve taşıma hukukuna özgü bir hükme mevzuatta yer verilmemiştir.

Eşya taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, ücret karşılığında eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasını üstlenerek esasında bir iş görme taahhüdü altına girmektedir. Bu bakımdan eşya taşıma sözleşmesinin, iş görme sözleşmeleri karşısında konumunun belirlenmesi gerekir.

İş görme sözleşmelerinden genel hizmet sözleşmesi, Türk Borçlar Kanununun 393. maddesinde, işçinin işverene bağımlı olarak iş görmeyi, işverenin de ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme şeklinde tanımlanmıştır. Eşya taşıma sözleşmesinin, genel hizmet sözleşmesi olarak kabulü mümkün değildir. Zira taşıyıcı, gönderene bağımlı olarak iş görmez. Ayrıca taşıma sözleşmesinde taşıyıcı, belirli bir süre iş görme yerine, sadece sonucu taahhüt eder ki, bu sonuç, eşyanın taşınarak ifa modalitelerine uygun bir şekilde teslimidir<sup>198</sup>.

İş görme sözleşmesi türlerinden biri olan vekâlet sözleşmesi, Türk Borçlar Kanununun 502. maddesinde, vekilin, vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemini

<sup>196</sup> CIM, CMR, Montreal Sözleşmesi, Lahey Kuralları.

<sup>197</sup> Tandoğan, Özel Borç İlişkileri II, s. 203.

<sup>198</sup> Belbez, Nakil Sözleşmesi, s. 391; Tüzüner, Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, s. 184.

yapmayı üstlendiği sözleşme şeklinde tanımlanmıştır. Kanunun 502. maddesinden anlaşıldığı üzere, vekâlet sözleşmesinde ücret, sözleşmenin zorunlu bir unsuru değildir. Vekil, ancak sözleşme veya teamül varsa ücrete hak kazanabilir (TBK m. 502/3)<sup>199</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesinde taşıma ücreti, sözleşmenin zorunlu bir unsuru olsa da, vekâletin kural olarak ücretsiz oluşu, eşya taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi şeklinde nitelendirilemeyeceğinin tek başına yeterli bir gerekçesi olamaz. Zira eşya taşımayı taahhüt eden tacir taşıyıcı, sırf tacir olması sebebiyle taşıma ücretine hak kazanabilir (TTK m. 20).

Bir başka açıdan, vekâlet sözleşmesinde vekil, vekâlet borcunu şahsen ifa ile yükümlüdür<sup>200</sup>. Çünkü vekâlet ilişkilerinde vekilin işi bizzat ifası önem arz eder<sup>201</sup>. Hâlbuki eşya taşımalarında eşyanın salimen teslimi önemli olduğundan, taşıyıcı, aksi kararlaştırılmadığı sürece, taşıma işini bir başkasına bırakabilir.

Vekâlet sözleşmesinde vekil, belli bir sonucun elde edilmesi için değil, belli bir yönde çalışmak için taahhüt altına girer. Vekilin iş görmesi sonucunda istenilen sonuç hâsıl olmayabilir<sup>202</sup>. Önemli olan, vekilin, belli bir yönde özenle iş görmesidir. Buna karşılık, taşıma sözleşmesinde sonucun taahhüdü söz konusudur, yani eşyanın taşınarak gönderen veya varsa gönderilene teslimi gerekir. İşte vekâlet sözleşmesi, özellikle bu yönüyle taşıma sözleşmesinden ayrılmaktadır.

İş görme sözleşmelerinin diğer bir alt türü olan eser sözleşmesi, Türk Borçlar Kanununda, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme şeklinde tanımlanmıştır (m. 470). Kanunda, “eser” ifadesinden ne anlaşılması gerektiği düzenlenmemiştir. Eser kavramını sadece maddi şeylere hasreden görüş, bugün anlamını yitirmiş, eserin hem maddi, hem de maddi olmayan şeylerden oluşabileceği kabul edilmiştir<sup>203</sup>.

---

<sup>199</sup> Akipek, Alt Vekâlet, s. 39 vd.

<sup>200</sup> TBK m. 506.

<sup>201</sup> Akipek, Alt Vekâlet, s. 52.

<sup>202</sup> Tandoğan, Özel Borç İlişkileri II, s. 39.

<sup>203</sup> Honsell/Vogt/Wiegand, Basler Kommentar, s. 2245 vd; Tandoğan, İstisna Akdi Kavramı, s. 312 vd. Görüşler için bkz. Tandoğan, Özel Borç İlişkileri II, s. 2 vd; Altaş, Eserin Telef Olması, s. 54 vd.

Eser meydana getirme, bir şey meydana getirme (geminin yapımı) şeklinde olabileceği gibi, iş görme şeklinde de olabilir (eşyanın paketlenmesi, uçağın tamiri)<sup>204</sup>. Önemli olan, üstlenilen sonucun ortaya konulmasıdır. Bu sebeple, eser sözleşmesinde yüklenilen edim, basit bir iş görme değil, belirli bir sonucu da içeren nitelikli bir iş görmedir<sup>205</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, sadece belirli bir süre hizmet görmeyi taahhüt etmez; eşyanın gönderen veya varsa gönderilene teslimini de üstlenir. Taşıyıcı, eşyayı teslim edebilmek için taşımayı gerçekleştirir. Bu bakımdan eşya taşıma sözleşmesinin konusu, genel hizmet sözleşmesinde olduğu gibi belirli bir süre hizmet görmek veya vekâlet sözleşmesindeki gibi bir işin idaresi değil, muayyen bir sonucun meydana getirilmesidir<sup>206</sup>. Bu bakımdan, eşya taşıma sözleşmelerinin, hizmet veya vekâlet sözleşmesinden ziyade, eser sözleşmesi olarak kabulü uygun düşer<sup>207</sup>.

Sonuçta, eşya taşıma sözleşmesine tatbiki mümkün tamamlayıcı hükümlerden en makul olanı, eser sözleşmesine ilişkin olanlardır<sup>208</sup>. Türk hukukundaki genel görüş bu yöndedir<sup>209</sup>. Roma hukuku<sup>210</sup> ve Alman hukukunda da genel kabul edilen görüş, eşya taşıma sözleşmelerinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğudur<sup>211</sup>. Kaldı ki, Alman

---

<sup>204</sup> Gauch, Werkvertrag, Rn. 14 vd.

<sup>205</sup> Gauch, Werkvertrag, Rn. 18.

<sup>206</sup> Belbez, Nakil Sözleşmesi, s. 391; Tandoğan, Özel Borç İlişkileri II, s. 203.

<sup>207</sup> Belbez, Nakil Sözleşmesi, s. 391; Tüzüner, Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, s. 190.

<sup>208</sup> Abraham, Luftbeförderungsvertrag, s. 25; Helm, Frachtvertrag, s. 45; Herber, Seehandelsrecht, s. 236; Paschke, Transportrecht, s. 3; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 20. Ayrıntılı bilgi için bkz. Koller, Werkvertrags und Transportrecht, s. 223 vd.

<sup>209</sup> Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 19; Hirsch, Deniz Ticareti Ders Notları, s. 87; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 30; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 32; Ülgener, Charter Sözleşmeleri, s. 60; Doğanay, Karada Eşya Taşınması, s. 434; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 302; Tüzüner, Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği, s. 190.

Doktrinde Ülgen, hava taşımalarına dair eserinde, eşya ve yolcu taşıması ayrımı yaparak, eşya taşıma sözleşmelerine istisna; yolcu taşımalarına ise, vekâlet sözleşmesinin uygulanması gereğini işaret etmektedir. Bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 46. Kırman ise, yolcu taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi olduğu görüşündedir. Bkz. Kırman, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52. Diğer görüşler için bkz. Ülgen, Yolcu ve Bagaj Taşıma, s. 9 vd.

<sup>210</sup> Roma hukukunda, eşyanın taşınmasına dair sözleşmeler *locatio conductionum* alt türü olarak *locatio conductio operis* şeklinde kabul görmüştür. Zira *locatio conductio operis*, ivaz karşılığında bir işin sonucunu elde etmek için yapılan bir sözleşmedir. Bkz. Koschaker/Ayiter, Roma Özel Hukukunun Ana Hatları, s. 237; Rado, Roma Hukuku, s. 137; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 32; Basedow, Transportvertrag, s. 221; Karadeniz, Iustinianus Zamanına Kadar Roma'da İş İlişkileri, s. 122.

<sup>211</sup> Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, § 407, Rn. 88; Ruhwedel, Luftbeförderungsvertrag, s. 131; Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, s. 19; Abraham, Seerecht, s. 133; Herber, Seehandelsrecht, s. 236; Abraham, Luftbeförderungsvertrag, s. 25; Koller, Transportrecht, s. 46.

Medeni Kanununun<sup>212</sup> 631(2). maddesinde, meydana getirme veya değiştirme yanında, sonuca yönelik bir iş görmenin veya hizmet ifasının da eser sözleşmesine konu olabileceği hükme bağlanmıştır.

Bu genel sonucun yanında, eşya taşıma sözleşmelerine, bazı durumlarda vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması mümkündür. Nitekim Türk Borçlar Kanununun 502(2). maddesinde, vekâlete ilişkin hükümlerin, niteliklerine uygun düştükleri lde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan iş görme sözleşmelerine de uygulanacağı hükme bağlanmıştır<sup>213</sup>.

## B. ÜÇÜNCÜ Kİşİ LEHİNE SöZLEşME

Borçlar hukukunda sözleşme, hüküm ve sonuçlarını, kural olarak tarafları arasında doğurur<sup>214</sup>. Buna karşılık sözleşmede, üçüncü bir kişi lehine menfaat kararlaştırılabilir. İşte bu tür sözleşmelere, “*nc kişi lehine sözleşme*” denir<sup>215</sup>.

nc kişi lehine sözleşmelerde üçüncü kişi, borçludan lehine kararlaştırılan edimin ifasını kural olarak talep edemez. İfayı talep hakkı, sözleşmenin tarafı olan alacaklıya aittir. Bu sözleşmelere, “*eksik (basit) nc kişi lehine sözleşme*” denilmektedir<sup>216</sup>.

Bazı hallerde ise, üçüncü kişi, edimin ifasını borçludan doğrudan talep hakkını haiz olur. Örneğin tarafların amacına veya örf - âdete uygun düştüğü takdirde<sup>217</sup> ya da kanun hükmü sebebiyle<sup>218</sup>, üçüncü kişinin ifayı alacaklıdan talep etmesi mümkündür

<sup>212</sup> Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S.738) (18.08.1896).

<sup>213</sup> 818 sayılı mülga Borçlar Kanununun yürürlükten kaldırılan 431. maddesinde, “tideki hükümler mahfuz kalmak üzere vekâlet kaideleri, nakil mukavelesi için de tatbik olunur” hükmü yer almaktaydı. Buradan çıkan sonuç, kanun koyucunun, taşıma sözleşmesini, vekâlet sözleşmesinin alt türü olarak vasıflandırmış olduğudur. Aslında bu tercih Türk hukukuna değil, İsviçre kanun koyucusuna aittir. Zira o dönemde İsviçre hukukunda hâkim olan görüş, taşıma sözleşmesinin nitelikli bir vekâlet sözleşmesi olduğudur. Buna karşılık Türk hukukunda anılan dönemde dahi eşya taşıma sözleşmesi, eser sözleşmesi olarak kabul görmüştür. Belbez, Nakil Sözleşmesi, s. 391; Tandoğan, zel Borç İlişkileri II, s. 202; Edis, die Haftung des Frachtführers, s. 1 vd; Doğanay, Karada Eşya Taşınması, s. 433-434.

<sup>214</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 1095.

<sup>215</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 1100.

<sup>216</sup> Akyol, Tam nc Kişi Lehine Sözleşme, s. 11 vd; Eren, Borçlar Hukuku, s. 1100; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 194.

<sup>217</sup> TBK m. 129/2.

<sup>218</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 1100; Akyol, Tam nc Kişi Lehine Sözleşme, s. 23.

(TBK m. 129). Bu tür sözleşmelere ise, “*tam (gerçek) üçüncü kişi lehine sözleşme*” denir<sup>219</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesinde, gönderilen olarak üçüncü bir kişinin ismi vurgulanmadığı sürece taşıyıcı, eşyayı gönderene teslimle yükümlüdür. Böyle bir durumda eşya taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme niteliği yoktur. Ancak bu tür taşımalar, istisnaidir.

Eşyanın, gönderilene tesliminin kararlaştırıldığı bir taşıma işinde, eşya taşıma sözleşmesi, üçüncü kişi lehine sözleşme niteliği arz eder. Gönderilen, kural olarak, eşya taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla birlikte, eşyanın kendisine teslimini talep edemez. Bu imkân, tasarruf hakkı devam ettiği sürece gönderen üzerindedir. Dolayısıyla eşya taşıma sözleşmesi, bu hallerde eksik üçüncü kişi lehine sözleşme sayılır. Ancak Türk Ticaret Kanununun 871. maddesinde ifade edildiği üzere, eşyanın teslim yerine ulaşmasının ardından gönderilen, taşıyıcıdan eşyanın kendisine teslimini talep edebilir<sup>220</sup>. İşte, gönderilenin eşyanın teslimini talep ettiği an, eşya taşıma sözleşmesi, tam üçüncü kişi lehine sözleşmeye dönüşmektedir<sup>221</sup>.

Son olarak, üçüncü kişi lehine sözleşmelerde kişi lehine getirilen menfaat, onun bir yüküm altına sokulması ile daraltılabilir<sup>222</sup>. Aynı şekilde eşya taşıma hukukunda, gönderilenin, eşyanın kendisine teslimini talep hakkını kullanabilmesi, taşıma ücretini ve diğer taşıma masraflarını ödemesine bağlı kılınmıştır<sup>223</sup>.

## VII. ALT EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Fiili taşıyıcı, ileride inceleneceği üzere, esasında taşıyıcının taşıma işini kendisine bıraktığı bir alt taşıyıcıdır. Bu nedenle, alt taşıma sözleşmelerinin ve alt

---

<sup>219</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 1100 vd.

<sup>220</sup> TTK m. 871, 1203; Montreal Sözleşmesi m. 13, TSHK m. 114; CMR m. 13; CIM m. 17.

<sup>221</sup> Basedow, Luftbeförderungsvertrag, s. 264; Helm, Frachtvertrag, s. 44; Herber, Seehandelsrecht, s. 249; Wagner, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 693; Paschke, Transportrecht, s. 6; Karan, CMR Şerhi, s. 143, 221; Akyol, Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme, s. 48; Edis, die Haftung des Frachtführers, s. 31; Seven, Taşıma Hukukunda Gönderilen, s. 89. Ayrıca bkz. Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, § 407, Rn. 91; Prüssman/Rabe, s. 316; Basedow, Transportvertrag, s. 322; Koller, Transportrecht, s. 46; Thume, Kommentar zur CMR, s. 60; Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 19.

<sup>222</sup> Akyol, Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme, s. 15.

<sup>223</sup> TTK m. 871, 1203; Montreal Sözleşmesi m. 13; TSHK m. 114; CMR m. 13; CIM m. 17.

taşıyıcının mevcut olduğu bir taşıma işinde alt taşıyıcının, asıl ve alt yükle ilgililer karşısında hukukî durumunun genel olarak ortaya konulmasında fayda vardır.

#### A. GENEL OLARAK

Borçlar hukukunda hâkim olan “*ifanın gayri şahsiliği prensibi*” gereği borçlu, borcunu şahsen ifa ile yükümlü olmayıp (TBK m. 83), borcun üçüncü kişi tarafından ifası mümkündür (TBK m. 471). Ancak istisnaen taraflar, bizzat ifayı kararlaştırmış ya da bir borç ilişkisinde borçlunun kişisel nitelikleri ön planda tutulmuş olabilir. İşte bu durumda borçlu, borcunu şahsen ifa ile yükümlüdür.

İş görme sözleşmeleri, kural olarak, borcun, bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde, alacaklının menfaatinin olduğu sözleşmelerdir <sup>224</sup> . Ancak taşıma sözleşmeleri bundan müstesnadır. Zira eşya taşımalarında önemli olan, eşyanın salimen gönderen veya varsa gönderilene teslimi olduğundan, aksi kararlaştırılmadığı sürece, taşıma işinin bir başkasına bırakılması mümkündür.

Şahsen ifa ile yükümlü olmayan borçlu, üstlendiği borcun bir kısmını veya tamamını, yapacağı bağımsız bir sözleşme ile üçüncü kişiye bırakabilir. İşte, borçlunun “*asıl sözleşme*” (*headcontract*) ile borçlandığı edimin ifasına yönelik olarak üçüncü kişi ile yaptığı ve asıl sözleşme ile fiili bağlantısı bulunan, ancak ondan hukuken bağımsız sözleşmelere, “*alt sözleşme*” denir (*subcontract*) <sup>225</sup> . Farklı uygulama tarzı olan alt sözleşmelerin kesin bir tanımını vermek oldukça güçtür. Doktrinde de kesin bir tanımdan kaçınılmıştır <sup>226</sup> .

Türk-İsviçre hukukunda bazı sözleşmelerde, sözleşme gereğince sahip olunan hak çerçevesinde alt sözleşme yapma hakkı tanındığı görülmektedir. Örneğin Türk Borçlar Kanununun 322. maddesine göre kiracı, kiralananı tamamen veya kısmen, bir başkasına alt kira sözleşmesi ile kiraya verebilir. Bu tür alt sözleşmeler, esasen asıl sözleşmenin ifasına yönelik değildir ve böyle bir alt sözleşmede, asıl sözleşmenin edim alacaklısı (asıl kiracı), alt sözleşmenin edim borçlusu haline gelir (alt kiraya veren).

<sup>224</sup> Kılıçoğlu, Şahsen İfa, s. 186.

<sup>225</sup> Alt sözleşme için bkz. Akipek, Alt Vekâlet, s. 83 vd; Yalçınduran, Alt İstisna Sözleşmeleri, s. 32 vd; Akkanat, Taşeronluk Sözleşmesi, s. 5 vd.

<sup>226</sup> Akipek, Alt Vekâlet, s. 85.

Alt iş görme sözleşmelerinde ise, asıl sözleşmenin edim borçlusu, alt sözleşmenin edim alacaklısı haline gelmektedir. Alt taşıma sözleşmesinde de durum böyledir. Zira asıl sözleşmenin edim borçlusu, yani eşyayı taşımayı üstlenen taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesinde (alt) gönderen sayıldığı için, aynı zamanda alt sözleşmenin edim alacaklısıdır.

Alt sözleşme, asıl sözleşmeden bağımsız, ayrı bir sözleşme ilişkisi meydana getirir. Bu bakımdan asıl sözleşmenin geçersizliği, alt sözleşmenin geçersizliği sonucunu doğurmaz. Bununla beraber, alt sözleşmenin geçerliliği, önceden asıl sözleşmenin yapılmış olmasına bağlı değildir<sup>227</sup>, alt sözleşmenin kurulmasından sonra asıl sözleşme yapılabilir.

Asıl sözleşme ile alt sözleşmenin karakteristik edimleri tam olarak örtüşmeyebilir. Ancak yine de iki sözleşme arasında fiili bir bağ bulunur. Örneğin eşya taşımayı üstlenen taşıyıcı, eşyanın taşıma aracına istifini, alt iş görme sözleşmesiyle üçüncü bir kişiye bırakabilir. Bu takdirde, asıl sözleşmenin konusu eşya taşıma iken, alt sözleşmenin konusu taşıma borcuna dâhil işlerden biri olan eşyanın istiflenmesidir.

## B. TANIMI

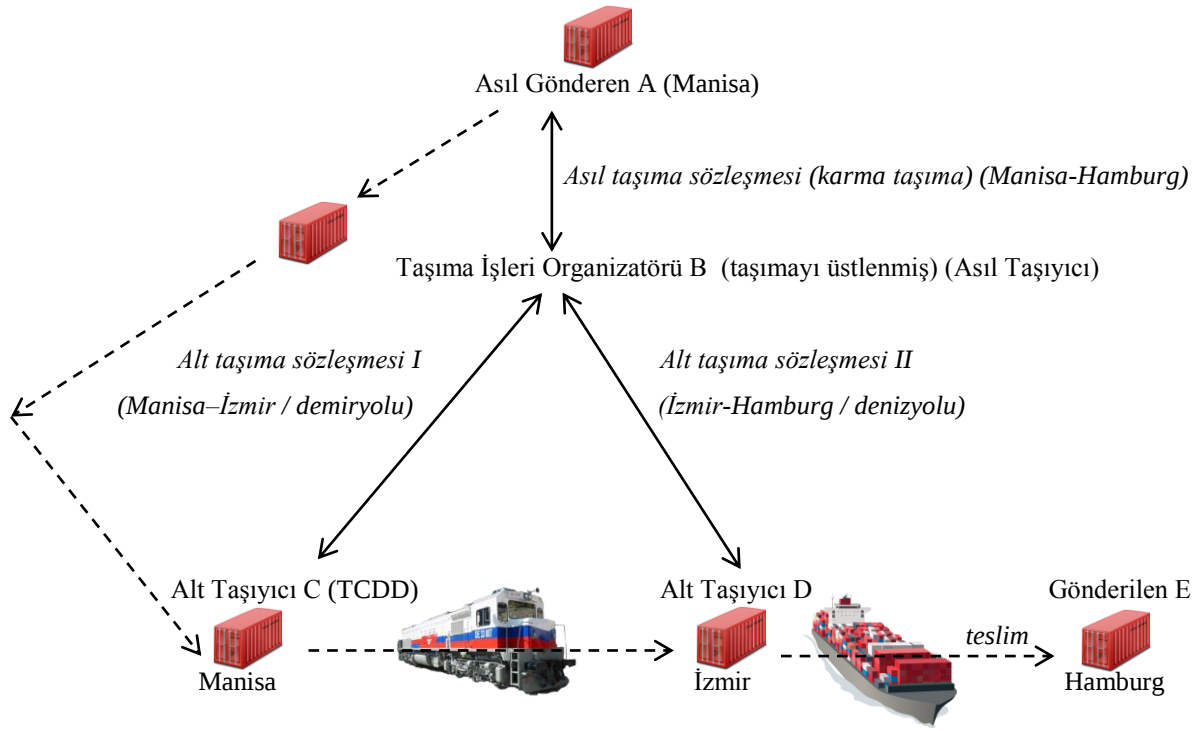
### 1. Genel Olarak

Alt eşya taşıma sözleşmesi (*subcontract of carriage*), Türk Ticaret Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu veya eşya taşımalarına dair uluslararası anlaşmalarda tanımlanmış değildir. Ancak genek olarak, “*taşıyıcının, asıl eşya taşıma sözleşmesi ile üstlenmiş olduğu eşya taşıma işini, kısmen veya tamamen bir üçüncü şahsa bıraktığı taşıma sözleşmesi*” şeklinde ifade edilebilir<sup>228</sup>.

<sup>227</sup> Yalçınduran, Alt İstisna Sözleşmeleri, s. 34; Akipek, Alt Vekâlet, s. 84.

<sup>228</sup> Karan, Carriage of Goods, s. 36; Seven, Taşıma Hukukunda Gönderilen, s. 35; Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 58.

“Davacı vekili davalı İsdemir'e ait yükün Brezilya'dan Türkiye'ye taşınması konusunda davalılar arasında yapılan taşıma sözleşmesinin ifası için, müvekkili ile davalı Alba Gemi İşletmeciliği arasında alt taşıma sözleşmesi yapıldığını, navlun alacağının sadece bir kısmının ödendiğini ileri sürerek, navlun alacağının ödenmeyen kısmı için yük ve navlun ücreti üzerine TTK'nın 1069 ve 1077. maddeleri gereğince kanuni rehin ve hapis hakkı tanınmasını talep etmiştir”. Bkz. Yargıtay 11. HD, 04.02.2000, E. 1999/9504 – K. 2000/2568 (Kazancı İçtihat Bankası).



**Şekil 2:** Asıl ve Alt Taşıma Sözleşmeleri

Alt taşıma sözleşmesi, asıl taşıma sözleşmesinin ifasına hizmet eder ve alt sözleşmenin kurulmasıyla, ortada tek bir taşıma işi olmasına rağmen, birbirinden bağımsız iki taşıma sözleşmesi husule gelir<sup>229</sup>. Bir taşıma sözleşmesinin alt taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için, asıl gönderen veya varsa asıl gönderilenin gözünden hareket edilmelidir. Aksi takdirde, örneğin asıl taşıyıcı gözünden, alt taşıma sözleşmesi, alelade bir taşıma sözleşmesidir.

Taşıyıcının üstlendiği yükleme, istifleme, saklama veya boşaltma gibi işler, taşıyıcı tarafından alt sözleşme ile bir başkasına gördürülebilir. Bu bakımdan, eşya taşımalarında bu taşımanın gayesine hizmet eden her alt iş görme sözleşmesi, daima bir alt taşıma ilişkisi kurmaz<sup>230</sup>. Alt taşıma sözleşmesinden bahsedilebilmesi için, mutlaka asıl taşıma sözleşmesine konu eşyanın bir başka taşıma sözleşmesiyle taşınmasının üstlenilmesi gerekir. Nitekim alt eşya taşıma sözleşmesi de, asıl taşıma sözleşme gibi tipik bir eşya taşıma sözleşmesidir.

Örneğin İzmir'den Batum'a karayoluyla eşya taşımayı üstlenen taşıyıcının, sonradan yaptığı sözleşmelerin konusu, eşyanın taşıma aracına yüklenmesi olabileceği gibi, üstlendiği taşımanın bir kısmının (İzmir-Ankara) üçüncü kişi tarafından ifası da

<sup>229</sup> Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 18.

<sup>230</sup> Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 141, dn. 59.

olabilir. Böyle bir varsayımda, sadece taşımanın bir kısmının (İzmir-Ankara) üçüncü kişiye bırakıldığı sözleşme, alt eşya taşıma sözleşmesidir<sup>231</sup>. Buna karşılık yükleme işinin bırakıldığı sözleşme, alt iş görme sözleşmesi olmasına rağmen, bir alt taşıma sözleşmesi değildir.

## 2. Hava Taşımalarında

Alt eşya taşıma sözleşmesi örneklerinden birine, hava taşımalarında “*code share*” uygulaması altında rastlanmaktadır. Hava taşımalarında bir havayolu şirketinin tüm uçuş noktaları arasında hizmet vermesi mümkün değildir. Bu sebeple yolcu ve eşya taşımalarında, taşıyıcının taşımayı bir başka havayoluna gördürmesine sıklıkla rastlanır. Dolayısıyla bir havayolunun uçağında, kendi âkidi olmayan yolcuların veya kendi âkidi olmayan bir gönderene ait eşyanın bulunması olasıdır<sup>232</sup>.

Hava taşımalarında her taşıyıcı, kendini tanıtan bir takım kodlar kullanır. Bu kodlardan biri Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)<sup>233</sup>; diğeri ise, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından tahsis edilir. Örneğin Türk Hava Yollarının IATA kodu TK, ICAO kodu ise, THY’dir.

Havayolu şirketleri, her uçuş rotasına farklı bir numara (*flight number*) atar. Bu numara, havayolu şirketinin ICAO kodu ve bazı rakamlardan oluşur. (TK35 gibi). Böylece güzergâhlar arası düzen sağlanmış olur; ayrıca biletleme, bagaj aktarımı ve eşyanın taşınmasında yaşanabilecek karmaşa baştan engellenir.

Günümüzde Türk Hava Yollarının İstanbul’dan Sydney’e doğrudan uçuşu bulunmamaktadır. Hal böyle de olsa THY, bu uçuşu, Bangkok aktarmalı olarak, İstanbul-Bangkok bacağını TK64, Bangkok-Sydney bacağını ise, TK8020 uçuş numarası altında üstlenebilmektedir.

Uygulamada Bangkok-Sydney arası uçuş, her ne kadar TK8020 uçuş numarası altında THY tarafından taahhüt edilmişse de, THY ile Thai Havayolları (TG) arasındaki

---

<sup>231</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 104; Karan, Carrier's Liability, s. 151; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 63; Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, § 407, Rn. 5-6.

<sup>232</sup> Gjemulla/van Schyndel, Code Sharing, s. 253.

<sup>233</sup> *International Air Transportation Association* (www.iata.org). Birlik, dünyada faaliyette bulunan yaklaşık 240 havayolunun oluşturduğu bir oluşumdur. Dünyadaki havayolu taşıyıcılarının yaklaşık yüzde 84’ü birliğe üye haldedir.

anlaşma (*code share agreement*) gereği, fiilen Thai Havayolları (*partner airlines*) tarafından TG475 numarası altında gerçekleştirilir. Görüldüğü üzere TK8020 ile TG475, aslında aynı uçuşun farklı taşıyıcılara dair kodlarıdır<sup>234</sup>. İşte “*code share*”, yani uçuş kodu paylaşımı özellikle bu uygulamaya dayanmaktadır.

*Code sharing* uygulamasında, kendi uçuş kodu altında eşya (veya yolcu) taşımayı taahhüt eden taşıyıcıya, “*marketing carrier*”; uçuşu fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcıya ise, “*operating carrier*” denir. Yukarıda anılan uçuş bakımından, THY, *marketing carrier*; Thai Havayolları ise, *operating carrier* sayılır.

*Code share*, yolcu taşımalarında olduğu kadar, eşya taşımalarında da görülür<sup>235</sup>. Örneğin İstanbul – Lizbon arası havayoluyla eşya taşınması bakımından, Portekiz havayolları TAP, bu uçuşu, Lizbon’dan İstanbul’a eşya taşıtmak isteyen gönderene karşı TP6453 uçuş numarası altında taahhüt etmektedir. Hâlbuki uçuş, fiilen Türk Hava Yolları tarafından TK1760 numarası altında gerçekleştirilmektedir.

*Code share* anlaşması, esasında bir alt taşıma sözleşmesidir. Ancak bu türden bir anlaşmada, taşıma yanında farklı edimlerin taahhüdü de söz konusu olabilir. *Code sharing*’i, ardışık taşıma (*successive carriage*) saymak olanaksızdır<sup>236</sup>. Zira taşımayı gerçekleştiren havayolu, gönderen (veya yolcu) ile akdî bir ilişki içinde değildir.

Havacılık uygulamasında “*interline*” anlaşmalarına da rastlanmaktadır. “*Interline*” anlaşmaları, birden çok havayolu tarafından gerçekleştirilecek çoklu uçuşlarda büyük kolaylık sağlar. Böylelikle gönderen veya yolcu, tek bir havayolu şirketi ile muhatap olur, buna karşılık eşya veya yolcu birden çok havayolu tarafından taşınır.

*Interline* anlaşmasına dayanan uçuşların *code share*’den farkı, *interline* uçuşlarda alt taşımadan bahsedilemeyeceğidir. Şöyle ki, *interline* uçuşlarda bir havayolu, diğerinin temsilcisi gibi hareket eder. Buna göre, bir havayolu şirketi, gönderen veya yolcuya karşı, *interline* anlaşmasının tarafı diğer havayolu şirketi ad ve hesabına taşımayı taahhüt eder, yoksa kendi adına taşımayı üstlenmez. Kaldı ki,

---

<sup>234</sup> *Code sharing* uygulamasının diğer bir türü için bkz. Conti, *Code Sharing*, s. 4.

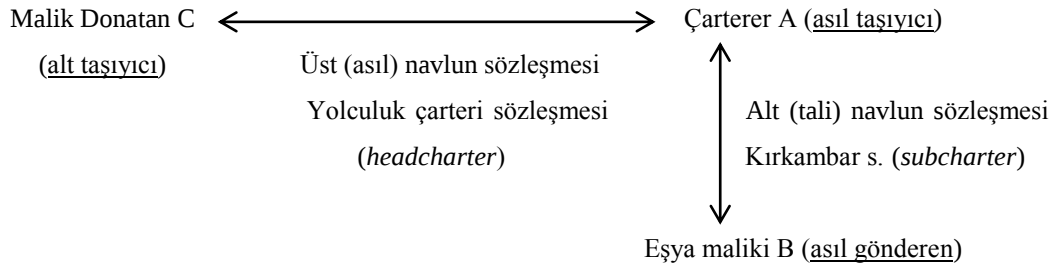
<sup>235</sup> Giemulla/Schmid, *Warschauer Abkommen*, ZAG Art. 1, Rn. 14.

<sup>236</sup> Conti, *Code Sharing*, s. 8.

*interline* uçuşlarda, taşımanın gerçekleştirileceği uçuşu gösteren tek bir uçuş numarası vardır, o da taşımayı gerçekleştiren havayoluna aittir.

### 3. Deniz Taşımalarında

Alt taşıma sözleşmesi ile alakalı olarak üzerinde durulması gereken diğer bir husus, deniz taşımalarında üst-alt navlun sözleşmesi ayrımı ve bu ayrımın borçlar hukukundaki yeridir. İngiliz ve Alman hukuku ile denizcilik terminolojisine paralel olarak, Türk hukukunda bazı yazarlar tarafından<sup>237</sup> taşıma sözleşmesiyle taşınması taahhüt olunan eşya değil de, taşımayı gerçekleştirecek vasıttan yola çıkılarak, deniz taşımalarında “*üst (asıl) - alt (tali) navlun sözleşmesi*” ayrımı yapılmaktadır<sup>238</sup>. Ancak bu ayrım (Şekil 3), aşağıda açıklanan sebeplerle sözleşmeler hukukuna uygun değildir<sup>239</sup>.



**Şekil 3: Üst Navlun Sözleşmesi – Alt Navlun Sözleşmesi Ayrımı**<sup>240</sup>

Örneğin bir gemiye zilyet olmayan A’nın, B’ye karşı denizyoluyla eşya taşımayı taahhüt ettiğini, daha sonra eşya taşıma borcunun ifası maksadıyla, gemi maliki C ile yolculuk çarteri sözleşmesi yaptığını varsayalım. İşte eleştiri konusu ayrımı savunanlara göre, A ile C arasındaki sözleşme, üst (asıl) navlun sözleşmesi (*headcharter*), A ile B arasındaki sözleşme ise, alt navlun sözleşmesidir (*subcharter*)<sup>241</sup>.

<sup>237</sup> Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 28 vd; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku, s. 9; Kender/Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku, s. 111; Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 84 vd; Ilgın, Alt Navlun Sözleşmesi, s. 5; Cumalıoğlu, Kırkambar Sözleşmesi, s. 140 vd. Ayrıca bkz. Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 127, dn. 22; Hartmann, Haager Regeln, s. 14 vd.

<sup>238</sup> Hava hukuku açısından bkz. Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 46.

<sup>239</sup> Ayrım hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ilgın, Alt Navlun Sözleşmeleri ve Yargı Kararları, s. 41 vd.

<sup>240</sup> Ayrıca bkz. Ilgın, Alt Navlun Sözleşmesi, s. 6.

<sup>241</sup> Prüssman/Rabe, Seehandelsrecht, s. 317; Çağa, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 10; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 27; Ilgın, Alt Navlun Sözleşmesi, s. 2 vd; Häußer, Subunternehmer, s. 62; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 16-17. Ayrıca bkz. Can, Denizyoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 21 vd.

Türk Ticaret Kanununun 1177. maddesi, "*Geminin tamamı veya bir kısmı yahut belli bir yeri taşıtana tahsis edilmiş olup da, taşıtan üçüncü şahıslarla kırkambar sözleşmeleri yapmış bulunursa, yolculuk charteri sözleşmesini yapmış olan taşıyanın hak ve yükümlülükleri 1168 ilâ 1174 üncü madde hükümlerine tabi olmakta devam eder*" hükmünü içermektedir. 1177. maddenin mehzazı olan deniz ticareti reformu öncesi Alman Ticaret Kanununun 605. maddesi, "*Unterfrachtvertrag*" (alt navlun sözleşmesi) başlığını haizdir ve maddede, yukarıda anılan "*üçüncü şahıslarla yapılan kırkambar sözleşmeleri*", "*alt navlun sözleşmesi (Unterfrachtvertrag)*" olarak ifade edilmiştir. İşte bu sebeple, eleştirilen üst-alt navlun sözleşmeleri ayrımının Türk hukukundaki dayanağı, anılan 1177. maddedir. Yoksa alt navlun sözleşmesi, Türk Ticaret Kanununda açıkça düzenlenmiş değildir<sup>242</sup>.

Esasında, üst navlun sözleşmesi ile taşınan eşya, alt navlun sözleşmesi ile üçüncü kişiye karşı taşınması üstlenilen eşyadır. Dolayısıyla alt navlun sözleşmesi ile taşımayı üstlenen kişi, bu borcunu, daha önceden yapmış olduğu veya sonradan yapacağı bir (üst) navlun sözleşmesi ile ifa edebilmektedir. Bu tür bir ilişkinin, eşya taşımayı üstlenen karayolu taşıyıcısının, eşya taşıma borcunu, önceden şoförüyle birlikte kiraladığı kamyon vasıtasıyla gördürmesinden esaslı bir farkı yoktur. Kaldı ki, rızâ bir sözleşme olan eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için, taşıyıcının taşıma taahhüdünde bulunması yeterli olup, taşıyıcının sözleşme görüşmeleri sırasında dahi, bir taşıma aracının maliki veya kullanım hakkına sahip olması gerekmez<sup>243</sup>. Nitekim taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin yürürlükte olduğu dönemde, yapacağı ayrı bir sözleşme ile taşıma aracı temin edebilir<sup>244</sup>.

Diğer bir yandan, zaman charteri sözleşmesinin kurulmasından sonra charterer, aynı geminin ticarî idaresini, alt charter sözleşmesi ile üçüncü kişiye bırakabilir. Böyle bir ihtimalde, üst charter ve alt charter kavramlarının kullanımı doğru olur. Ancak taşıma taahhüdü içeren ve taşıma sözleşmesi sayılan charter sözleşmelerinde durum farklıdır. Yoksa kırkambar sözleşmesi sebebiyle eşyanın fiilen taşınmasına yönelik bir yolculuk charteri sözleşmesinin, üst (asıl) sözleşme olarak kabulü mümkün değildir. Nihayetinde

<sup>242</sup> Ünân, Bareboat and Time Charters, s. 32.

<sup>243</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 150.

<sup>244</sup> İlgin, Alt Navlun Sözleşmesi, s. 4; Can, Denizyoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 21.

doğru vasıflandırma için meseleye gemi maliki değil, kırkambar sözleşmesinin tarafı olan asıl gönderen gözünden bakılmalıdır.

Doktrinde vurgulandığı üzere, deniz taşımalarında "*alt taşıma sözleşmesi*" farklı bir manada kullanılmaktadır<sup>245</sup>. Türk hukukunun başka hiçbir alanında böyle bir alt-üst sözleşme ayrımı yoktur ve yapılan bu ayırım, borçlar hukukunun genel müesseselerine aykırıdır. Aynı yönde doktrinde, üst-alt taşıma sözleşmelerinin uygulamadan ve ihtiyaçlardan kaynaklandığı, yoksa hukukî bir tasnif sonucu alt taşıma sözleşmesi adında herhangi bir sözleşme türü bulunmadığı ifade edilmiştir<sup>246</sup>.

Sonuç olarak, yukarıda eleştirilen görüşün savunduğu üst navlun sözleşmesinin, esasen bir alt eşya taşıma sözleşmesi (yolculuk çarteri)<sup>247</sup>; alt sözleşmenin de, asıl eşya taşıma sözleşmesi (kırkambar sözleşmesi) olarak kabulü uygun olur. Bu sonuç denizcilik uygulamasının aksine, Türk-İsviçre hukukuna daha uygundur. Lakin asıl-alt tahsis sözleşmeleri (*head time charter - sub time charter*) bakımından aynı şey söylenemez. Dolayısıyla bu durumda meseleye, gemi maliki gözünden yaklaşmak uygun düşer.

Konu ile alakalı olarak, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, "*Rupsa*" Kararında<sup>248</sup>, Pakistan-İstanbul arasında eşya taşımalarını üstlenen taşıyıcı Rupsa gemisi donatanının, İzmir-İstanbul arasındaki denizyoluyla taşımayı Denizcilik Bankası'na yaptırmış olması sebebiyle açılan davada hatalı olarak, Rupsa gemisi donatanını alt taşıyıcı; Denizcilik Bankasını ise, üst taşıyıcı olarak nitelendirmiştir. Yargıtay sonraki kararlarında ise, asıl-alt sözleşme kavramlarını genellikle doğru yorumlamakta; ancak, özellikle kara taşımaları bakımından, asıl taşıma sözleşmesi yerine, üst taşıma ifadesini kullanmaktadır<sup>249</sup>. Yargıtay'ın kararları bakımından, nitelendirme doğru da olsa, borçlar

<sup>245</sup> Herber, Seehandelsrecht, s. 245.

<sup>246</sup> Ülgener, Yeni Bir Düzenleme, s. 24. Doktrinde *Yeşilova*, bu ayırımın deniz ticareti hukukuna özgü olduğunu ve borçlar hukuku bakımından ise asıl sözleşme ve alt sözleşme ayrımının farklı sonuç vereceğini ifade etmektedir. Bkz. *Yeşilova*, Yardımcı Şahıslar, s. 128, dn. 22.

<sup>247</sup> Amerikan hukukunda "*alt çarter sözleşmesi (subcharter)*", bir aracın kullanımına ilişkin yapılan çarter veya diğer tüm sözleşmeler şeklinde ifade edilmiştir. Bkz. 46 CFR Part 67.3. Bkz. Federal Register, Vol. 69, No: 23, 04.02.2004, s. 5390.

<sup>248</sup> Bkz. Aybay, Yargıtay Kararları, s. 172 vd.

<sup>249</sup> Yargıtay 11. HD, 20.09.2012, E. 2010/10362, K. 2012/13916; Yargıtay 11. HD, 26.04.2011, E. 2009/5894, K. 2011/5001 (Kazancı İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 22.01.2004, E. 2003/6196, K. 2004/567 (Kazancı İçtihat Bankası); Yargıtay 11 HD, 20.09.2001, E. 2001/4537, K. 2001/6968 (Kazancı İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 13.04.2006, E. 2005/1625 – K. 2006/3988 (Kazancı

hukukuna uygun olarak, “*üst sözleşme*” ifadesinin terki ile “*asıl sözleşme-alt sözleşme*” ayırımına yönelinmesi daha uygun olacaktır.

### C. TARAFLARI

Alt eşya taşıma sözleşmesinin tarafları, gönderen konumundaki asıl taşıyıcı ile taşıyıcı konumundaki alt taşıyıcıdır. Alt taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla, asıl taşıma sözleşmesinin tarafları da, asıl gönderen ve asıl taşıyıcı olarak anılır. Asıl taşıyıcı, hem asıl, hem alt eşya taşıma sözleşmesinin âkidi olup, asıl ve alt sözleşmeler arasında bir köprü vazifesi görür. Asıl taşıyıcı, alt sözleşmede eşyayı taşıttıran kimse olduğundan, alt gönderen (alt taşıtan) olarak anılması da mümkündür.

### D. TÂBİ OLDUĞU HUKUK

Alt eşya taşıma sözleşmesi, tipik bir eşya taşıma sözleşmesi olup, asıl eşya taşıma sözleşmesi ile aynı hukukî niteliği haizdir. Dolayısıyla alt eşya taşıma sözleşmesi de, asıl taşıma sözleşmesi gibi, rızai, üçüncü kişi lehine ve eser sözleşmesi genel karakterli bir iş görme sözleşmesidir.

Alt eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için, asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcının sözlü olarak anlaşmış olması kâfidir. Yoksa alt taşıma sözleşmesinin geçerliliği, asıl gönderenin icazetine veya asıl sözleşmede bu yönde bir hüküm bulunmasına bağlı değildir. Hatta alt taşıma sözleşmesinin kurulması için, eşyanın veya taşıma senedinin alt taşıyıcıya bırakılmış olması dahi gerekmez.

Asıl eşya taşıma sözleşmesi ile alt eşya taşıma sözleşmesi aynı hukukî rejime tâbi olmayabilir. Örneğin asıl taşıyıcı A’nın, tek bir sözleşmeyle, eşyayı Aydın’dan İzmir’e karayoluyla, İzmir’den Münih’e havayoluyla taşımayı üstlendiğini; daha sonra havayolu taşımalarını alt taşıyıcı B’ye bıraktığını varsayalım. Burada bahsi geçen asıl eşya taşıma sözleşmesi, bir karma taşıma sözleşmesidir ve Türk Ticaret Kanunu

---

İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 05.07.2005, E. 2004/9332 – K. 2005/7233 (Kazancı İçtihat Bankası); 11. HD, 07.03.2011, E. 2009/9382 – K. 2011/2279 (Kazancı İçtihat Bankası).

hükümlerine tâbidir. Hâlbuki havayolu taşımasına, yani alt eşya taşıma sözleşmesine, Montreal Sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekir<sup>250</sup>.

## E. ALT TAŞIYICININ TAŞIMA İLGİLİLERİ KARŞISINDA HUKUKÎ DURUMU

### 1. Alt Gönderene veya Alt Gönderilene Karşı

Alt taşıyıcı, alt gönderen konumunda olan asıl taşıyıcıya karşı, alelade bir eşya taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının gönderene karşı sorumlu olduğu gibi sorumludur<sup>251</sup>. Bu sorumluluk, alt eşya taşıma sözleşmesinin ihlalden doğmaktadır<sup>252</sup>.

Alt eşya taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla alt taşıyıcı, asıl taşıyıcıya karşı eşyayı taşıma; asıl taşıyıcı da alt taşıyıcıya taşıma ücreti ödeme borcu altına girer. Alt taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taşıma ücretinin borçlusu, asıl taşıyıcıdır. Yoksa alt taşıyıcı, kendisine asıl taşıyıcı tarafından taşıma ücretinin ödenmemiş olmasına dayanarak asıl gönderene başvuramaz.

Alt eşya taşıma sözleşmesinde, eşyanın kendisine teslim olunacağı üçüncü kişiye “*alt gönderilen*” denir. Uygulamada genellikle, alt gönderilen olarak, asıl sözleşme ile taşımayı üstlenmiş taşıma işleri organizatörünün acentesi kararlaştırılmaktadır.

Alt eşya taşıma sözleşmesi, alelade bir eşya taşıma sözleşmesi olduğu için, eşya hiç veya gereği gibi kendisine teslim edilmeyen alt gönderilen, alt eşya taşıma sözleşmesine dayanarak, alt taşıyıcıyı akdî sorumluluk hükümlerine göre sorumlu tutabilir.

Asıl ve alt taşıma sözleşmeleri, hukuken birbirinden bağımsız taşıma sözleşmeleridir. Buna göre alt taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesi ile üstlendiği taşıma borcunun bir gereği olarak, eşyayı alt gönderilene teslimle yükümlü olup, asıl gönderilen, alt taşıyıcıdan eşyanın kendisine teslimini talep edemez veya hiç ya da gereği teslim edilmeyen eşya için, alt taşıyıcıya sözleşmesel bir talep yöneltmez.

---

<sup>250</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 309.

<sup>251</sup> Schuster, Haftung der Unterfrachtführer, s. 67.

<sup>252</sup> Kehl, Haftung des Unterfrachtführers, s. 8-9. Ayrıca bkz. Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, s. 5.

## 2. Asıl Gönderene veya Asıl Gönderilene Karşı

Asıl gönderen, alt eşya taşıma sözleşmesinin tarafı değildir. Hatta asıl gönderen, alt taşıma işinden habersiz dahi olabilir. Sözleşmelerin nisbiliği prensibi gereği, alt veya asıl eşya taşıma sözleşmesinin ihlali halinde, asıl gönderen veya varsa asıl gönderilen, alt taşıyıcıya karşı akdî sorumluluk hükümlerine başvuramaz<sup>253</sup>. Böyle bir durumda fiili taşıyıcı haricinde, ancak haksız fiil (TBK m. 49) veya alt vekâlet (TBK m. 507/3) müesseselerinden yararlanılabilir.

---

<sup>253</sup> Seven, Alt Taşıyıcı, s. 872. Ayrıca bkz. Yalçınduran, Alt İstisna Sözleşmesi, s. 169; Akkanat, Taşeronun Haksız Fiil Sorumluluğu, s. 3.

## İKİNCİ BÖLÜM

### FİİLİ TAŞIYICI KAVRAMI

#### I. GENEL OLARAK

Fiili taşıyıcı (*actual carrier*)<sup>254</sup>, ilk kez Guadalajara Sözleşmesi ile açık bir şekilde tanımlanmıştır. Hava hukukundaki bu gelişmeye paralel olarak, deniz taşımaları ve demiryolu taşımalarına dair yeknesak kurallarda kavrama yer verilmiştir. Bu bakımdan fiili taşıyıcı, uluslararası taşıma hukukunda uzun yıllardır bilinen müesseselerden biri olup, yaklaşık 50 yıllık bir geçmişe sahiptir.

Fiili taşıyıcının, Türk hukukuna halen yabancı olduğu söylenebilir. Zira Türkiye, kavramın düzenlendiği Guadalajara Sözleşmesi, Atina Sözleşmesi ve Hamburg Kurallarına taraf olmadığı gibi, CIM ve Montreal Sözleşmesine de yakın bir zamanda taraf olmuştur. Bunun yanı sıra fiili taşıyıcı, ancak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmesiyle Türk hukukunda önemli bir yer edinmiştir. Nitekim fiili taşıyıcı, Türk Ticaret Kanununun 888, 1191 ve 1248. maddelerinde taşıma işleri, deniz yoluyla eşya ve yolcu taşımaları bakımından özel olarak hükme bağlanmıştır.

Fiili taşıyıcı, taşıma hukukunun tarihsel gelişimi içerisinde farklı şekillerde ifade edilmiştir. Bu sebeple kavramın açık bir şekilde tanımlanabilmesi için, fiili taşıyıcı müessesesine hangi gerekçeyle ihtiyaç duyulduğundan hareket edilmesi uygun düşer.

#### II. ORTAYA ÇIKARILIŞ GEREKÇESİ

##### A. TAŞIMANIN ŞAHSEN İFASININ ZORLUĞU VE TAŞIMA ÇEVRESİNİN GENİŞLEMESİ

Taşıma, esasen zincirleme bir faaliyetler bütünüdür. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla, eşyanın sadece fiziken yerinin değiştirilmesini, yani dar manada taşımayı değil, eşyanın tesellümünden teslimine kadar ki süreci içine alan geniş anlamda taşımayı üstlenir.

---

<sup>254</sup> Alm. *ausführender Frachtführer/Verfrachter*.

Uygulamada taşıyıcının taşımanın ifası için gerekli tüm işlerde yeterli donanımına sahip olma ihtimali azdır. Bu olumsuz durum karşısında taşıyıcılar, diğer taşıyıcılardan veya alanlarında uzman kişilerden yardım alarak taahhüt ettikleri taşıma zincirine dâhil işlerin ifası yolunu tercih etmektedirler.

Taşıma zincirinin halkaları arasına başka bir taşıyıcı, bağımsız bir istifçi, uzman bir yükleme veya boşaltma şirketi ya da antrepo işleticisi dâhil olabilir. Taşıma zincirinin her bir faaliyet halkası ayrı uzmanlık, tecrübe ve teknik alt yapı gerektirir.

Meseleye eşyasını taşıtırmak isteyen kişi tarafından yaklaşıldığında da, taşıma işinin uzmanına gördürülmesinde fayda vardır. Eşyasını taşıtırmak isteyen kişinin alanında uzman bir taşıyıcıyı tedarik etmesi zordur. Gerek teknik donanımı, gerek navlun teklifine göre alanında uygun bir taşıyıcı bulmak, iyi bir araştırma ve özel bilgi gerektirir. Buna bağlı olarak taşıma işleri organizatörlerinin ortaya çıkması ile birlikte, taşıma sözleşmesi gönderen ile taşıma işleri organizatörü arasında yapılmış; ancak eşya, taşıma işleri organizatörünün alt sözleşme ile tedarik ettiği alt taşıyıcı tarafından taşınmıştır<sup>255</sup>.

Bunun yanısıra, konteynerin icadı ile birlikte taşıyıcıların tek bir sözleşme ile eşyayı farklı tür araçlarla taşımayı üstlenebilmeleri imkân dâhiline girmiştir. Bu tür taşımalarda taşıyıcı, diğer tek tip taşıma işlerine nazaran daha fazla teknik alt yapıya ihtiyaç duyar. Taşıyıcı, genellikle de taşımanın kendi uzmanlık alanı içinde olmayan kısmını başka bir (alt) taşıyıcıya bırakır. Böylece üstlenilen taşıma işi, birden çok alt taşıyıcı tarafından yerine getirilir.

Tüm bu hususlara bağlı olarak taşıyıcının, üstlenmiş olduğu geniş anlamda taşıma işine dâhil borçlarının bir kısmını ya da tümünü bağımsız bir üçüncü kişiye bırakması taşımacılık hayatının bir gereğidir. Böylece, her ne kadar taşıma sözleşmesi tanımlanırken, sadece gönderen ve taşıyıcıdan bahsediliyor olsa da, bir taşıma işinde taşıyıcı dışında, gönderenin âkidi olmayan birden çok alt yüklenici yer alır. Buna bağlı olarak taşıma çevresi genişler.

---

<sup>255</sup> Dempsey/Milde, Montreal Convention, s. 232.

Taşıyıcının tüm taşıma işini bizzat ifa etmesi halinde, eşyaya kural olarak sadece taşıyıcı hâkim olur. Hâlbuki taşıma çevresinin genişlemesi neticesi eşya, taşıyıcı dışında, bağımsız bir yükleme firması, antrepo işleteni, istifçi veya alt taşıyıcının hâkimiyetine girer. Bu kimselerin davranışları, eşyanın zıya, hasar veya tesliminde gecikmeye neden olabilir. Sonuçta, taşıma çevresinin genişlemesiyle, asıl yük ile ilgililere zarar verme ihtimali olan kişilerin sayısı da artar.

## B. ALT TAŞIYICIYA DOĞRUDAN BAŞVURU İHTİYACI

Taşımanın kendisine bırakıldığı alt taşıyıcı, taşımayı fiilen gerçekleştirirken eşyanın zıya, hasarı veya geç teslimine sebebiyet verebilir. Böyle bir durumda, zarara asıl gönderen veya varsa asıl gönderilen katlanır. Zarar gören kimse, asıl eşya taşıma sözleşmesine dayanarak üçüncü kişi konumundaki alt taşıyıcıya değil, sadece asıl taşıyıcıya başvurabilir. Zira asıl gönderen veya varsa asıl gönderilen, alt taşıma sözleşmesi gereği hak sahibi değildir<sup>256</sup>.

Zarar gören kimse, çeşitli sebeplerle, asıl taşıyıcı yerine, doğrudan alt taşıyıcıya başvurmak isteyebilir. Bu sebeplerden en önemlisi, çoğunlukla taşıma aracı sahibi konumunda bulunan alt taşıyıcının, asıl taşıyıcıya nazaran daha iyi bir ekonomik duruma sahip olmasıdır. Diğer yandan, zararı karşılamak için yeterli malvarlığa sahip olmayan asıl taşıyıcının iflası halinde alt taşıyıcıya başvurulamaması, alt taşıyıcının sebebiyet verdiği zarardan sorumlu olmamasına yol açacaktır ki, bu kabul edilemez. Bir başka sebep, zarar gören asıl gönderilenin, asıl taşıyıcıdan farklı bir ülkede ikamet ediyor olması ve burada asıl taşıyıcıdan alacağını talep edebilmek için yeterli ekonomik kaynağa sahip olmamasıdır. Son olarak, tazminat talebi doğrultusunda başvurulabilecek en önemli malvarlığı değeri, varma yerinde boşaltma yapan ve alt taşıyıcıya ait olan taşıma aracıdır.

Hukuka aykırı davranışı ile zarara sebebiyet veren kimsenin doğrudan sorumlu kılınabilmesi, hukukun bir gereğidir. Bu husus, aynı zamanda usul ekonomisine de hizmet eder. Örneğin, alt taşıyıcının taşımayı fiilen gerçekleştirmesi ve zarara sebebiyet vermesi halinde, genellikle asıl taşıyıcı asıl yük ile ilgililerin zararını karşılar. Ancak asıl taşıyıcı, ödediği tazminatı alt taşıyıcıya rücu imkânına sahiptir.

---

<sup>256</sup> Herber, Anspruch des Empfängers gegen den Unterfrachtführer, s. 240.

Yukarıdaki gerekçelere bağılı olarak, fiili taşıyıcı müessesesinden evvel, taşıma hukukunda, taşımayı fiilen gerçekleştiren ve zarara sebebiyet alt taşıyıcının asıl yükle ilgililere karşı doğrudan sorumlu tutulabilmesine yönelik bazı dolaylı çözüm önerileri ortaya atılmıştır.

## C. DOLAYLI ÇÖZÜMLERİN YETERSİZLİĞİ

### 1. Borçlar Hukukuna Özgü Dolaylı Çözümler

#### *a. Haksız Fiil Hükümleri*

Türk Borçlar Kanununun 49. maddesine göre, kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür. Buna göre asıl yükle ilgililer, taşımayı fiilen gerçekleştiren ve zarara sebebiyet veren alt taşıyıcıyı, haksız fiil müessesine dayanarak doğrudan sorumlu tutabilirler (TBK m. 49)<sup>257</sup>.

Uygulamada zarara, genellikle alt taşıyıcının çalışanı sebebiyet verir. Bu durum, alt taşıyıcıya haksız fiil hükümlerine dayanılarak doğrudan başvurulabilmesini engellemez. Böyle bir halde alt taşıyıcı, Türk Borçlar Kanununun 66. maddesinde düzenlenmiş olan adam çalıştırmanın sorumluluğu müessesine göre zarardan sorumlu tutulabilir.

Bununla birlikte, deniz taşımalarında donatanın gemi adamlarının kusurlarından sorumluluğunun Türk Ticaret Kanununun 1062. maddesinde özel olarak düzenlendiği unutulmamalıdır. 1062. maddeye göre donatan, gemi adamlarının, görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur neticesi üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur.

Deniz taşımalarında taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcı, eşyayı kendi gemisi ile taşımış olabileceği gibi, *bareboat* charter sözleşmesi ile tahsis aldığı gemi ile de taşımış olabilir. Her iki halde de alt taşıyıcı aynı zamanda donatan sayılacağından, zarar gören yükle ilgililerin, Türk Ticaret Kanununun 1062. maddesi kapsamında, alt taşıyıcı donatana doğrudan başvurmaları mümkündür.

---

<sup>257</sup> Can, Deniz Taşıyanının Sorumluluğu, s. 67.

Haksız fiil sorumluluğunda zarar gören, zararı ve zarar verenin kusurunu veya çalışanın farazi kusurunu ispatla yükümlüdür. Bu genel hükmün, alt taşıyıcının sorumluluğuna tatbiki, öncelikle, kusurlu haksız fiili ispat yükü altında tutulan tazminat talep edenlerin aleyhinedir.

Bununla birlikte alt taşıyıcıyı genel hükümler dâhilinde sorumlu kılmak, alt taşıyıcının üzerindeki riski arttırır. Zira haksız fiil sorumluluğuna ilişkin genel hükümler arasında, taşıma işlerine özgü savunma imkânları mevcut değildir. Bu durumda alt taşıyıcı, taşıma taahhüdü altına girmeyerek riski üstlenmek istemeyebilir, ya da alt taşıma sözleşmesi ile üstlendiği riski, sigorta sözleşmesi yaparak dağıtır. Böyle bir ihtimalde dahi, alt taşıyıcının ödediği yüksek sigorta primleri, navlunun ve nihayetinde tüketicinin ödeyeceği satım bedelinin yükselmesi sonucunu doğurur. Dolayısıyla tüm ilgililerin aleyhine bir durum ortaya çıkar.

Alt taşıyıcının, taşıma hukukuna has imkânlar karşısında genel hükümlere nazaran daha ağır şartlarda sorumlu tutulması, deniz taşımalarındaki “*himalaya klozu*”<sup>258</sup> ve bu klozun diğer taşımacılık alanları bakımından işler hale getirilmesi ile bertaraf edilmiştir<sup>259</sup>. Türk Ticaret Kanununun 887 ve 1062, CMR’nin 28, CIM’in 41. ve Montreal Sözleşmesinin 29. maddeleri bu maksatla kaleme alınmıştır<sup>260</sup>. Dolayısıyla alt taşıyıcıya, haksız fiil müessesesine dayanılarak başvurulsa dahi, alt taşıyıcının, taşıyıcıya özgü sınırlı sorumluluk ve savunma imkânlarından yararlanması anılan hükümler sayesinde mümkündür<sup>261</sup>.

Buna rağmen, özellikle ispat yükü açısından tazminat talep edenlerin aleyhine olan haksız fiile dair genel hükümler, açık bir sorumluluk rejimi ihtiyacını karşılayacak

<sup>258</sup> 16 Temmuz 1952 günü “*Himalaya*” adlı geminin yolculardan *Rose Marks Adler*, gemiye alınırken düşmüş ve ciddi şekilde yaralanmıştır. *Adler*, kusurlu oldukları gerekçesiyle, geminin kaptanı ve bot kaptanından zararının tazminini talep etmiştir. *Adler*, davasında, taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının sorumsuzluğuna dair bir kaydın bulunduğunu, ancak böyle bir kayıttan gemi adamlarının yararlanmasının mümkün olmadığını iddia etmiştir (*Adler v. Dickson*). Davayı gören Lordlar Kamarası, davalı gemi adamlarının, taşıma sözleşmesindeki sorumsuzluk kaydından yararlanamayacağına, akit dışı taleplerin muhatabı bu gemi adamlarının savunma imkânlarından yararlanmasının, taşıma sözleşmesinde buna dair bir kaydın bulunmasına bağlı olduğuna hükmetmiştir. Bu tarihsel anlamı sebebiyle, taşıma hukukundaki söz konusu müessese, anılan geminin ismiyle bilinmektedir. Bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading, s. 384; Mankowski, Himalaya Clause, s. 10 vd.

<sup>259</sup> Frantzioch, Reform des Seehandelsrechts, s. 14; Fujita, Performing Parties, s. 4, dn. 6; Girvin, Carriage of Goods by Sea, s. 131.

<sup>260</sup> Bkz. Yargıtay 11. HD, 29.05.2007, E. 2006/4947 – K. 2007/8217 (Karan, CMR Şerhi, s. 728 vd).

<sup>261</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 724.

nitelikte değildir. Nitekim alt taşıyıcı, açık, yeknesak ve sınırları belli bir hukukî rejim dâhilinde sorumlu kılınırsa, taşımayı taahhüt ile birlikte üstlendiği riski hesaplayabilir ve bu riski, uygun primler karşılığında sigortalatabilir.

#### *b. Alt Vekâlet Hükümü*

Alelade bir vekâlet sözleşmesinde vekil, alt vekâlet sözleşmesiyle kendi yerine bir başkasını koyabilir. Alt vekâletin varlığı halinde, asıl vekil ile asıl müvekkil arasındaki vekâlet sözleşmesi devam eder, yoksa alt vekille, asıl müvekkil arasında akdî bir ilişki meydana gelmez.

Buna karşılık asıl müvekkilin, alt vekile karşı, alt vekâletin gereği gibi ifa edilmemesi halinde kanundan doğan bir tazminat hakkı bulunur<sup>262</sup>. Bu hak, Türk Borçlar Kanununun 507(3). maddesinde “*vekâlet veren, vekilin kendi yerine koyduğu kişiye karşı sahip olduğu hakları, doğrudan o kişiye karşı ileri sürebilir*” şeklinde hükme bağlanmıştır<sup>263</sup>.

Türk Borçlar Kanununun 502. maddesinde, “*vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörme sözleşmelerine de uygulanır*” hükmü yer almaktadır<sup>264</sup>. Türk Borçlar Kanununun, eser sözleşmelerine dair hükümleri arasında asıl işverene, alt yükleniciye doğrudan başvuru hakkı veren bir düzenleme yer almadığı için, doktrinde genel kabul gören görüş, alt vekâlete dair 507(3). maddenin eser sözleşmesi hakkında tatbik edilebileceğidir<sup>265</sup>. Bununla bağlantılı olarak, anılan hükmün, alt eşya taşıma işlerinde de uygulanabileceği savunulmaktadır<sup>266</sup>. Buna göre, asıl gönderen, alt taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesi halinde, Türk Borçlar Kanununun 507(3). maddesine dayanarak alt vekil konumundaki alt taşıyıcıya doğrudan başvurabilir.

Varılan sonuç, yani asıl gönderenin, alt taşıyıcı karşısında böyle bir hakka sahip olduğu, sadece bir yorumun neticesidir. Hatta tazminat hakkına sahip diğer asıl yükle ilgililerin, böyle bir imkâna sahip olup olmadığı belirsizdir. Hâlbuki hem asıl yükle

<sup>262</sup> Tandoğan, Özel Borç İlişkileri II, s. 469.

<sup>263</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Tandoğan, Üçüncü Şahsın Zararının Tazmini, s. 89.

<sup>264</sup> Bilgi için bkz. Tandoğan, Özel Borç İlişkileri II, s. 297 vd.

<sup>265</sup> Tandoğan, Üçüncü Şahsın Zararının Tazmini, s. 97; Yalçınduran, Alt İstisna Sözleşmesi, s. 186 vd.

<sup>266</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 65; Karan, CMR Şerhi, s. 108.

ilgililerin, hem de alt taşıyıcının menfatine olması gereken, zarara sebebiyet veren alt taşıyıcının doğrudan sorumluluğunun, taşıma hukukuna özgü açık ve yeknesak bir müessese ile düzenlenmesidir.

## 2. Taşıma Hukukuna Özgü Dolaylı Çözümler

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu döneminde öne sürülen dolaylı çözümlerden biri, Kanunun 787. maddesidir. Maddede, “*taşıyıcı aleyhine açılacak tazminat davaları, birinci veya sonuncu taşıyıcı aleyhine ikame edilmek lazımdır*” hükmü yer almaktadır.

Burada tartışılması gereken husus, birinci ve sonuncu taşıyıcılarının kimler olduğudur. Taşıyıcı sıfatının iktisabı, eşya taşımayı taahhüde bağlı olduğundan, taşımayı fiilen gerçekleştirsin veya gerçekleştirmesin, (asıl) gönderenin âkidi asıl taşıyıcıyı, birinci taşıyıcı saymak gerekir. Son taşıyıcı ise, taşıma işinin tümüyle alt taşıyıcıya bırakıldığı hallerde, eşyayı fiilen taşıyan alt taşıyıcıdır. Dolayısıyla, Kanunun 787. maddesine dayanılarak, eşyayı fiilen taşıyan alt taşıyıcıya doğrudan başvurulması mümkündür. Doktrinde aynı yönde, Kanunun 787. maddesinin uygulama alanının, esas itibarıyla alt taşıyıcılar olduğuna işaret edilmiştir<sup>267</sup>.

<sup>267</sup> Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 137.

“Davacı vekili, müvekkili nezdinde nakliyat emtia taşıma sigorta poliçesi ile sigortalı cam emtiasının, İstanbul'dan Ankara'ya taşınması işinin davalı Sernak Umumi Nak. Ltd. Şti. tarafından üstlenilip, alt taşıyıcı ve araç maliki olan Fahrettin Ayasun'a ait kamyonla, davalı Tekin Özdemir'in sevk ve idaresinde taşınmakta iken meydana gelen kazada hasarlandığını, hasar bedelinin sigortalıya ödendiğini ileri sürerek, anılan meblağın davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsilini talep ve dava etmiştir. Mahkemece, davalı Sernak Umumi Nak. Ltd. Şti.'nin ilk taşıyıcı, davalı Fahrettin'in son taşıyıcı olduğunun anlaşıldığı, TTK'nın 787/1. maddesine göre davacıdan davasını ilk taşıyıcı ya da son taşıyıcıya hasretmesi istenilmiş ise de davalı Fahrettin hem alt taşıyıcı hem de araç maliki olarak Karayolları Trafik kanunu hükümleri uyarınca meydana gelen kazadan sorumlu olduğu, sigortalı Yıldız Cam A.Ş. ile davalı Sernak Umumi Nak. Ltd. Şti. arasında taşıma sözleşmesi kurulduğu için TTK'nın 782. maddesi uyarınca araç sürücüsünün %100 kusurundan meydana gelen hasardan davalı Sernak Umumi Nak. Ltd. Şti.'nin sorumlu olduğu, davalı Fahrettin'in ise araç maliki sıfatıyla, davalı Tekin'in sürücü olması nedeniyle Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, Borçlar Kanununun 51. maddesine göre müteselsilen sorumlu oldukları gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir. TTK'nın 787/1. maddesi hükmü uyarınca, taşınan malın zıya ve hasara uğraması nedeniyle açılacak tazminat davası ya asıl taşıyıcıya veya alt taşıyıcıya karşı açılabilir. Diğer bir deyişle, asıl ve alt taşıyıcıların müteselsil sorumluluğu söz konusu olamaz. Bu durumda kural olarak mahkemenin davacıya davasını hangi taşıyıcıya hasren takip edeceğinin sorması ve davacının belirttiği taşıyıcıya yönelik olarak davaya devam edip diğer davalı hakkındaki davayı reddetmesi gerekir. Mahkemece davacıya davasını hangi davalıya hasrettiği sorulduğu ve davacının da tercihinin üst taşıyıcı olan davalı Sernak Umumi Nak. Ltd. Şti.'den yana kullandığı halde TTK'nın 787. maddesi hükmü nazara alınmadan tüm davalıların müteselsilen sorumluluğuna hükmedilmesi doğru görülmeyip kararın mümeyyiz davalı yararın bozulması gerekmiştir”. Yargıtay 11. HD, 07.03.2011, E. 2009/9382 – K. 2011/2279 (Kazancı İçtihat Bankası).

Maddenin olumsuz yönü, zarar gören kimsenin birinci taşıyıcı ve sonuncu taşıyıcı arasında seçime zorlanmasıdır. Nitekim Yargıtay'ın yerleşmiş içtihatlarına da<sup>268</sup> konu olduğu üzere, sorumluluk davası birinci veya sonuncu taşıyıcı aleyhine açılabilir<sup>269</sup>, taşıyıcılar arasında müteselsil sorumluluk yoktur<sup>270</sup>.

Taşıma hukukuna has diğer bir dolaylı çözüm ise, sadece CMR kapsamındaki eşya taşımalarında ardışık taşımaya dair CMR'nin 34 vd hükümlerinin alt taşıma sözleşmeleri bakımından uygulanmasıdır<sup>271</sup>. Ardışık taşımada, eşyayı ve taşıma senedini ilk (asıl) taşıyıcıdan alan her bir sonraki taşıyıcı, ardışık taşıyıcı sayılır ve gönderen ile ilk taşıyıcı arasındaki asıl taşıma sözleşmesi çevresine borca katılma yoluyla dâhil olur. Hâlbuki alt taşımada asıl sözleşmeyle üstlenilen taşıma işi, kısmen veya tamamen taşıyıcı tarafından alt sözleşme ile üçüncü şahsa bırakılır. Sonuçta alt taşıma (*subcarriage*) ile ardışık taşıma (*successive carriage*) birbirinden farklı hukukî müesseselerdir.

Doktrinde CMR'nin 34. maddesi hazırlanırken alt taşıma sözleşmelerinin dikkate alınmadığı, ancak ardışık taşımaya dair hükümlerin, alt taşıyıcının sorumluluğuna da mahiyeti elverdiği ölçüde tatbik edilebileceği ileri sürülmüştür<sup>272</sup>. Yargıtay'ın da bu yönde kararları mevcuttur<sup>273</sup>.

#### D. ÖZEL BİR MÜESSESE İHTİYACI

Yukarıda anılan dolaylı çözümlerin yetersizliği ve çözümlerin ulusal hukukla sınırlı kalması, uluslararası alanda kendine özgü bir müessese ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Aslında kendine özgü, belirgin bir müessese ile alt taşıyıcının doğrudan sorumlu kılınması, tüm taşıma ilgililerinin lehinedir. Şöyle ki açık, anlaşılır ve yeknesak bir sorumluluk rejimi, taşımayı fiilen gerçekleştiren kişinin daha dikkatli ve özenli olmasını, ayrıca sorumluluğunu sigortalatabilmesini sağlar.

<sup>268</sup> Yargıtay 11. HD, 07.03.2011, E. 2009/9382 – K. 2011/2279 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>269</sup> Yargıtay 11. HD, 20.09.2012, E. 2010/10362 – K. 2012/13916 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>270</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 190-191. Bkz. Yargıtay 11. HD, 07.03.2011, E. 2009/9382 – K. 2011/2279 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>271</sup> Thume, Keine Rechte des Empfängers gegen den Unterfrachtführer, s. 85 vd; Zapp, internationalen Lufttransporten, s. 240-241; Akıncı, CMR, s. 202; Karan, CMR Şerhi, s. 909 vd; Fischer, Ergänzung der CMR, s. 274. Ayrıca bkz. Eriş, TTK IV, s. 4907'de bahsi geçen karar.

<sup>272</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 914. Aksi görüşte bkz. Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 143. Ayrıca bkz. Arkan, CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk, s. 324.

<sup>273</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 918 vd.

Diğer bir yandan, taşıma hukukundaki sorumluluk rejimi, diğer hukuk disiplinlerine göre farklıdır. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, sorumlu olunan zaman dilimi ve sorumluluktan kurtuluş halleri, taşımacılık hayatı dikkate alınarak özel olarak düzenlenmektedir. Dolayısıyla borçlar hukukuna dair genel hükümlerin, çözüm olarak muhafaza edilmesi uygun olmaz.

İşte bu ihtiyaç sebebiyle, nihayetinde asıl taşıma sözleşmesi gereğince tazminat hakkına sahip asıl yükle ilgililerin, taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcıya doğrudan başvurabilmelerini sağlamak amacıyla, taşıma hukukunda “*fiili taşıyıcı*” kavramı ve “*fiili taşıyıcının sorumluluğu*” müessesesi ortaya atılmıştır.

### III. TARİHSEL GELİŞİMİ

#### A. GUADALAJARA SÖZLEŞMESİ (1961)

Havayolu taşıma sektörü, İkinci Dünya Savaşından oldukça etkilenmiştir. Ekonomik açıdan gerileyen taşıyıcılar, tam doluluk oranına ulaşamadıkları için, taahhüt ettikleri taşıma işini genellikle başka taşıyıcılara gördürmüşler, böylelikle birden çok asıl taşıyıcı ile anlaşılan alt taşıyıcı, tam doluluğa ulaşarak taşımayı gerçekleştirebilmiştir.

Uçağın tam dolulukta kullanımı, aynı zamanda riskin de büyümesi sonucunu doğurur<sup>274</sup>, yükle ilgililerin zarar görme riski artar. Buna karşılık, o dönemde yürürlükte olan Varşova Sözleşmesinde, yükle ilgililere taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcıya doğrudan başvuru hakkı veren bir düzenlemeye yer verilmemiştir<sup>275</sup>.

İşte Varşova Sözleşmesindeki bu boşluğu doldurabilmek amacıyla, 18 Eylül 1961 tarihinde Meksika’nın Guadalajara kentinde “*Âkid Taşıyıcı Dışında Bir Kimse Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalara Dair Ek Sözleşme (Guadalajara Sözleşmesi)*” kabul edilmiş ve “*fiili taşıyıcı*” kavramı, taşıma hukukunda ilk kez ortaya atılmıştır<sup>276</sup>.

---

<sup>274</sup> Milde, The Problems, s. 95.

<sup>275</sup> Aksi yönde, *Oravas v. Northwest* davasında Amerikan Mahkemesi, davacı yolcunun, taşımayı üstlenerek kendi adına bilet satan *Northwest Airlines*’ı değil, davacının yararlandığı uçuşu alt taşıma (*code sharing*) ile fiilen icra eden *KLM Airlines*’ı Varşova Sözleşmesi kapsamında (asıl) taşıyıcı saymış ve doğrudan sorumluluğuna hükmetmiştir. Dempsey/Milde, Montreal Convention, s. 232; Giemulla/Schmid, *Ausgewählte Rechtsprechung*, s. 167.

<sup>276</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Walther, Guadalajara Zusatzabkommen, s. 24 vd.

Guadalajara Sözleşmesi, Varşova Sözleşmesine “*fiili taşıyıcı*” müessesesini getiren ek bir sözleşmedir<sup>277</sup>. Zira Varşova Sözleşmesi ve onu değiştiren Lahey Protokolünde, fiili taşıyıcıya dair bir hüküm yoktur.

Guadalajara Sözleşmesinde fiili taşıyıcı (*actual carrier*), yolcu, gönderen ya da onlar adına hareket eden biri ile taşıma sözleşmesi akdeden (âkid) taşıyıcıdan (*contracting carrier*) başka bir kimse olup, ondan aldığı yetki dâhilinde, taşımayı kısmen veya tamamen gerçekleştiren, ancak Varşova Sözleşmesi anlamında ardışık taşıyıcı sayılmayan kişi şeklinde tanımlanmıştır<sup>278</sup>.

#### B. ATİNA SÖZLEŞMESİ (1974)

Guadalajara Sözleşmesinin ardından, denizyoluyla yapılan taşımalar bakımından fiili taşıyıcı kavramı, ilk kez 1974 tarihli “*Yolcuların ve Bagajlarının Denizyoluyla Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi*”nde hükme bağlanmıştır<sup>279</sup>. Atina Sözleşmesinin 1(b) maddesine göre fiili taşıyıcı, taşıyıcıdan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, chartereri veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir (*actually performs the whole or a part of carriage*)<sup>280</sup>.

Atina Sözleşmesindeki bu tanım, Guadalajara Sözleşmesindeki ile esasen aynıdır. Dolayısıyla Atina Sözleşmesinin İngilizce metninde, “*actual carrier*” yerine “*performing carrier*” ifadesinin kullanılmış olması, Atina Sözleşmesinde farklı bir müessesenin hükme bağlandığı anlamına gelmez.

Atina Sözleşmesinde taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcının aynı zamanda gemi maliki, chartereri veya işleteni olmasının aranması, bir örneklemedir. Ek olarak, Guadalajara Sözleşmesinin aksine Atina Sözleşmesinde âkid taşıyıcıdan bahsedilmemiştir. Ancak bu durum, fiili taşıyıcının karşısında bir âkid taşıyıcının bulunmadığı anlamına gelmez. Kaldı ki, Atina Sözleşmesindeki fiili taşıyıcının

<sup>277</sup> İngiltere, 1962 yılında çıkarmış olduğu *Carriage by Air Act* ile Guadalajara Sözleşmesini hukukuna dâhil etmiştir. Bkz. Tester, *Air Cargo Claims*, s. 88; Philipson, *Carriage by Air*, s. 26; Shawcross/Beaumont, *Air Law*, s. 970.

<sup>278</sup> Ayrıca bkz. *Western Digital v. British Airways*, *Lloyds Law Report*, 2002, Vol. 2, s. 142 vd.

<sup>279</sup> Yazıcıoğlu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 41.

<sup>280</sup> Atamer, *Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, s. 103 vd; Can, *Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, s. 20 vd; Can, *Deniz Taşıyanının Sorumluluğu*, s. 49 vd.

tanımında yer alan “*taşıyıcıdan farklı bir kişi*” ifadesindeki taşıyıcıdan kasıt, âkid taşıyıcıdır.

Atina Sözleşmesinin tadili maksadıyla, 1976, 1990 ve 2002 tarihli Protokoller kabul edilmiştir. Bunlardan 2002 tarihli Protokol<sup>281</sup>, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun denizyoluyla yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerinin (m. 1247 vd) hazırlanmasında dikkate alınmıştır<sup>282</sup>. Bu Protokolde de fiili taşıyıcı, 1974 tarihli Atina Sözleşmesindeki gibi tanımlanmıştır.

### C. HAMBURG KURALLARI (1978)

#### 1. Hamburg Kuralları Öncesi Durum: Lahey ve Lahey/Visby Kuralları

Fiili taşıyıcı hakkında, Lahey veya Lahey/Visby Kurallarında özel bir hüküm mevcut değildir<sup>283</sup>. Ancak Lahey Kurallarının 4(2). maddesinde<sup>284</sup> yer alan “*kayıp ve hasarlardan nakliyeciy ve gemi mesul değildir*” ifadesinde geçen “*gemi*”den neyin kastedildiğinin ortaya konması gerekir<sup>285</sup>.

İngiliz ve İskandinav hukukunun aksine<sup>286</sup>, Alman ve Türk hukuk sistemlerinde gemiye hukukî kişilik bahşedilmemiş olup, ona karşı doğrudan dava açılması mümkün değildir<sup>287</sup>. Esasında, Lahey Kurallarında sorumluluktan kurtulma imkânı bahşedilen

<sup>281</sup> 01.11.2002 tarihli Protokol (*Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*). Metin için bkz. IMO internet sitesi (www.imo.org); Aksoy, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 527 vd.

<sup>282</sup> “1974 tarihli Atina Sözleşmesine 2002 Protokolü’nün işlenmesi ile ortaya çıkan 2002 tarihli Atina Sözleşmesi, sorumluluk sınırları dışında; sorumluluk şartları bakımından da bazı yenilikleri içermektedir. Protokolün 5. maddesi ile Atina Sözleşmesine eklenen 4bis maddesinde taşıyanların yolcuların ölümü ve yaralanmasından doğan sorumluluklarını sigorta ettirmeleri zorunluluğunun öngörülmüş olması da diğer bir önemli değişikliği teşkil etmektedir. Tasarının deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümleri hazırlanırken Alman Kanun Koyucunun tercih ettiği sistem izlenerek milletlerarası kuralların iç hukuka işlenmesi yolu benimsenmiştir. Bu amaçla, Alman Ticaret Kanunundaki revizyonda dikkate alınan 1974 Atina Sözleşmesinin yerine, kısa süre önce yürürlüğe giren ve ülkemizde de yolcu taşımacılığının gelişmesi açısından son derece isabetli ve çağdaş düzenlemeler içeren 2002 Atina Sözleşmesi esas alınmıştır. Tasarının 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri örnek alınarak hazırlanan maddelerinde mehzaz metinlere sadık kalınmıştır”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 374.

<sup>283</sup> Ilgın, Alt Navlun Sözleşmesi, s. 179.

<sup>284</sup> Aynı şekilde, Lahey Kurallarının 4(5). maddesinde sınırlı sorumluluk, nakliyeciy ve gemi üzerinden kaleme alınmıştır.

<sup>285</sup> Kurallar hakkında bkz. Karan, Lahey Kaideleri, s. 240 vd; Atamer, 1924 Brüksel Sözleşmesi, s. 179; Yazıcıoğlu, Haager Regeln, s. 286 vd; Ateş, Brüksel Konvansiyonu, s. 1 vd.

<sup>286</sup> Tiberg, Who is the Hague Rule Carrier, s. 133.

<sup>287</sup> Karan, Carrier’s Liability, s. 166-167.

gemiden kasıt, taşımayı fiilen gerçekleştiren donatan, yani gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi maliki ya da gemi zilyedi (gemi işletme müteaahidi)'dir.

Deniz taşımalarında alt taşıyıcı, üstlendiği taşımayı, maliki olduğu veya *bareboat* çarter sözleşmesi ile tahsis aldığı gemiyle fiilen gerçekleştirdiği takdirde, yükle ilgililer karşısında donatan sayılır. Böyle bir durumda zarar gören hak sahipleri, donatanın gemi adamlarının kusurlu fiillerinden sorumluluğu müessesesine dayanarak alt taşıyıcıya doğrudan başvurabilirler.

Lahey Kurallarında taşıyıcının sınırlı sorumluluğu ve sorumluluktan kurtuluş halleri düzenlenmiş (m. 4), ancak donatanın sorumluluğundan bahsedilmemiştir. İşte Lahey Kurallarında “*gemi mesul değildir*” ifadesiyle, taşımayı fiilen gerçekleştiren geminin donatanına, sorumluluktan kurtulma ve sorumluluğunu sınırlandırma imkânlarından yararlanma hakkı bahşedilmiş; böylece taşıyıcının, aynı zamanda donatan sayılması halinde, sınırsız ve mutlak şekilde sorumlu tutulmasının önüne geçilmiştir.

Lahey Kurallarındaki bu müessese, Türk Ticaret Kanununun 1062(1). maddesine farklı bir ifadeyle aktarılmıştır. Hükme göre donatan, yükle ilgili kişilere karşı, taşıyıcının gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumludur. Hükümün gerekçesinde, anılan Lahey Kurallarındaki müessesenin neden farklı bir şekilde aktarıldığı şu şekilde izah olunmuştur.

*“1924 tarihli Sözleşmenin 4. maddesinin ikinci fıkrasında geçen “ve gemi sorumlu değildir” ibaresi Tasarıya alınmamıştır, çünkü bir yandan 6762 sayılı Kanunun 1235. maddesinin yedinci bendi de Tasarıya alınmamış, diğer yandan da Tasarının 1062. maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi gemi adamlarının kusuru bakımından donatan hakkında, Tasarının 1191. maddesi de genel olarak fiili taşıyan hakkında zaten bu kuralı sevk etmiştir”*<sup>288</sup>.

---

<sup>288</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 360.

## 2. Hamburg Kurallarında

Fiili taşıyıcının deniz yoluyla eşya taşımaları bakımından açıkça hükme bağlandığı ilk uluslararası anlaşma, 1978 tarihli Hamburg Kurallarıdır. Hamburg Kurallarının 1. maddesinde fiili taşıyıcı (*actual carrier*)<sup>289</sup>, taşıyıcı veya diğer bir kimse tarafından, taşımanın kısmen veya tamamen ifasının kendisine bırakıldığı kişi şeklinde tanımlanmıştır<sup>290</sup>.

Bu ifade, Guadalajara Sözleşmesi ve Atina Sözleşmesindeki tanımlardan daha kapsamlıdır<sup>291</sup>. Zira Hamburg Kurallarında fiili taşıyıcı sıfatının kazanımı, taşımanın ifasına değil (*perform of the carriage*), taşımanın ifasının bırakılmasına (*entrusting of perform of carriage*) bağlanmıştır.

Hamburg Kurallarının hazırlık çalışmalarına dair belgelerde Atina Sözleşmesindeki fiili taşıyıcı tanımında yer alan “*taşımanın bir kısmını veya tamamını fiilen gerçekleştirme*” (*who actually performs the whole or a part of the carriage*)<sup>292</sup> ifadesinin, neden “*taşımanın ifasının bırakılması*” şekline dönüştürüldüğü sorusunun açık bir cevabı yoktur.

Sadece tanımdan hareket edilecek olursa, taşımanın kendisine bırakıldığı her alt taşıyıcı, taşımayı fiilen gerçekleştirsin veya gerçekleştirmesin, Hamburg Kuralları bakımından fiili taşıyıcı sayılır. Ancak Hamburg Kurallarındaki fiili taşıyıcı tanımında bahsi geçen “*entrusted to*” ifadesi ile amaçlanan, taşımayı taşıyıcıya karşı sadece üstlenmiş, ancak gerçekleştirmemiş bir kişiyi fiili taşıyıcı kabul etmek değil, kendisine taşıma işi bırakılmamış taşıyıcıları, yani kendiliğinden iş görenleri, fiili taşıyıcı kavramının dışında tutmaktır.

Bununla birlikte, Hamburg Kurallarının 10(2). maddesine göre fiili taşıyıcı, sadece gerçekleştirmiş olduğu taşımalarla sorumludur (*for the carriage performed by*

<sup>289</sup> İngilizce karşılığı “*actual carrier*” olan müessese, Hamburg Kurallarının hazırlık çalışmalarında “*pre-carrier*” veya “*on carrier*” olarak da ifade edilmiştir. Bkz. Report of the Working Group in International Legislation on Shipping on the work of its fifth session (New York, 5-16 February 1973) (A/CN.9/76), Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1973, Vol. IV, s. 207.

<sup>290</sup> Budapeşte Sözleşmesinde de benzer bir tanım yer almaktadır. Bkz. Czerwenka, Budapester Übereinkommen, s. 279.

<sup>291</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 44.

<sup>292</sup> Benzer şekilde bkz. TTK m. 1257 ve HGB § 509.

him). Yoksa taşımayı sadece üstlenen, ancak ifa etmeyen bir kimsenin fiili taşıyıcı olarak sorumlu kılınması mümkün değildir<sup>293</sup>. Buna göre, kendine özgü bir rejimle doğrudan sorumlu tutulamayacak kimsenin, fiili taşıyıcı olarak anılması yersizdir.

Yukarıdaki görüşü destekler şekilde, Hamburg Kurallarının hazırlık görüşmelerinde Avustralya delegasyonu tarafından, fiili taşıyıcının sadece gerçekleştirdiği taşımadan sorumlu olduğu, bunun için Taslak Kurallardaki fiili taşıyıcı tanımında bahsi geçen “*taşımanın bırakılması*” (*entrusted to*) ibaresinin “*gerçekleştirme*” (*performed by*) şeklinde değiştirilmesi teklif edilmiş<sup>294</sup>, ancak teklif kabul görmemiştir<sup>295</sup>. Aynı şekilde Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Almanya Demokratik Cumhuriyeti tarafından verilen taslak metin önerilerinde de fiili taşıyıcı, taşımanın ifasına (*perform*) bağlı olarak tanımlanmıştır<sup>296</sup>. Ancak bu öneriler, fiili taşıyıcının, nihayetinde taşımayı gerçekleştiren bir taşıyıcı olması bakımından yerinde olsa da, taşıyıcının icazeti olmaksızın taşımayı kendiliğinden gerçekleştiren üçüncü kişi taşıyıcılar bakımından eksiktir.

Sonuçta Hamburg Kuralları bakımından, bir kimsenin fiili taşıyıcı sayılabilmesi için, kendisine bırakılan eşyanın taşınması işinin, kendisi tarafından kısmen dahi olsa fiilen gerçekleştirilmesi şarttır. “*Fiili taşıyıcı*” ifadesindeki “*fiili (actual)*” kelimesi dahi, bu sonucu desteklemektedir<sup>297</sup>. Yoksa taşımayı sadece üstlenmiş, ancak kısmen dahi olsa gerçekleştirmemiş bir alt taşıyıcıyı, Hamburg Kuralları bakımından fiili taşıyıcı saymak anlamsızdır<sup>298</sup>.

#### D. CIM (1999)

Demiryoluyla uluslararası eşya taşımalarını düzenleyen CIM, 1890 yılında kabul edilmiştir. Metin, daha sonra 1952, 1961 ve 1970 tarihlerinde esaslı değişikliğe uğramış ve ardından 1980 tarihli CIM kaleme alınmıştır<sup>299</sup>. Bu metinlerin hiçbirinde fiili

<sup>293</sup> Aksi görüş için bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 46; Gençtürk, Eşya Taşıma Hukuku, s. 28.

<sup>294</sup> Official Records, Hamburg Rules, s. 55.

<sup>295</sup> Official Records, Hamburg Rules, s. 90.

<sup>296</sup> ICAO tarafından, tanımın, Guadalajara Sözleşmesindeki gibi yapılması önerilmiştir. Bkz. Official Records, Hamburg Rules, s. 41 (ICAO), s. 91 (Germany).

<sup>297</sup> Aksi yönde bkz. Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 24.

<sup>298</sup> Aksi görüş için bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 46; Güner Özbek, Konişmento, s. 249; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 21; Günay, Lahey/Visby Kuralları, s. 81.

<sup>299</sup> Clarke/Yates, Contracts of Carriage, s. 107 vd.

taşıyıcıya dair açık bir hüküm yoktur. 1 Kasım 1951 tarihinde yürürlüğe SMGS’de<sup>300</sup> de fiili taşıyıcıdan bahsedilmemiştir<sup>301</sup>. Buna karşılık, 1999 tarihli CIM’i meydana getiren Vilnius Protokolü, Hamburg Kuralları dikkate alınarak hazırlanmış olduğu için, fiili taşıyıcı, 1999 tarihli CIM’de demiryolu taşımalarında ilk kez açıkça hükme bağlanmıştır<sup>302</sup>.

CIM’in 3. maddesinde fiili taşıyıcı, taşıyıcı tarafından, taşımanın kısmen veya tamamen ifasının kendisine bırakıldığı kimse olarak tanımlanmıştır<sup>303</sup>. Fiili taşıyıcı, CIM’in İngilizce metninde “*substitute carrier*”; Türkçe resmi çeviride ise, “*taşıeron taşımacı*” olarak ifade edilmiştir.

COTIF’in 45. maddesi gereği, CIM’in resmi geçerli dillerine Almanca da dâhildir. CIM’in Almanca metninde, fiili taşıyıcının düzenlendiği 3. maddenin başlığı, “*ausführender Beförderer*”dir. “*Ausführender Beförderer*”, Alman hukukunda sıkça kullanılan bir kavramdır ve fiili taşıyıcıyı ifade eder (HGB § 437). Dolayısıyla, Türkçe’ye “*taşıeron taşımacı*” olarak çevrilmiş kavram, fiili taşıyıcıdan başka bir şey değildir. Bu sebeple kavramın “*taşıeron taşımacı*” olarak tercümesi, hatalı bir tercih olmuştur.

Hamburg Kurallarında olduğu gibi CIM’de de fiili taşıyıcı, taşımanın bırakılmasına bağlı olarak tanımlanmıştır. Şöyle ki, daha önce vurgulandığı üzere burada da amaç, taşımayı üstlenmiş ancak gerçekleştirmemiş alt taşıyıcıyı fiili taşıyıcı saymak değil, taşımayı kendiliğinden gerçekleştirenleri fiili taşıyıcı kavramının dışında tutmaktır. Kaldı ki CIM’in 27. maddesine göre fiili taşıyıcı, ancak gerçekleştirmiş olduğu taşımadan sorumlu tutulabilir. Dolayısıyla CIM bakımından da, taşımayı sadece üstlenmiş, ancak ifa etmemiş bir alt taşıyıcının, CIM’in 3. maddesi manasında fiili taşıyıcı sayılması yersizdir.

---

<sup>300</sup> Şanlı, Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, s. 48.

<sup>301</sup> *The Agreement on International Goods Transport by Rail*. Bkz. (www.osjd.org).

<sup>302</sup> Mutz, Reform des internationalen Eisenbahntransportrechtes, s. 313; Freise, Eisenbahnverkehrsrecht, s. 841. Ayrıca bkz. Freise, Reform, s. 377 vd.

<sup>303</sup> Ayrıca bkz. Kunz, das neue Übereinkommen, s. 332 vd.

## E. MONTREAL SÖZLEŞMESİ (1999)

Varşova Sözleşmesi ve eklerinin yerine hazırlanan<sup>304</sup> 1999 tarihli Montreal Sözleşmesinin 5. kısmı, Guadalajara Sözleşmesi dikkate alınarak kaleme alınmıştır<sup>305</sup>. Zaten anılan 5. Kısım ile Guadalajara Sözleşmesinin başlıkları dahi aynıdır<sup>306</sup>. Bu bakımdan, Montreal Sözleşmesinin kabulü ile Guadalajara Sözleşmesi önemini kısmen yitirmiştir<sup>307</sup>.

Montreal Sözleşmesinin 39. maddesine göre yolcu, gönderen ya da onlar adına hareket eden kimse ile Montreal Sözleşmesi kapsamında bir taşıma sözleşmesi akdeden kişiye, “âkid taşıyıcı” denir. Fiili taşıyıcı ise, âkid taşıyıcıdan başka bir kimse olup, ondan aldığı yetki dâhilinde, taşımayı kısmen veya tamamen yerine getiren, ancak Montreal Sözleşmesi anlamında ardışık taşıyıcı sayılmayan bir kimsedir.

Montreal Sözleşmesi, Türkiye bakımından 26 Mart 2011’den beri yürürlüktedir. Sözleşmenin Türkçe resmi tercümesinde âkid taşıyıcı yerine “*anlaşmalı taşıyıcı*”, fiili taşıyıcı yerine “*gerçek taşıyıcı*” ifadeleri kullanılmış<sup>308</sup>, böylelikle CIM’deki duruma ek olarak, Türk hukukuna karmaşaya yol açan bir kavram daha kazandırılmıştır.

## F. ROTTERDAM KURALLARI (2008)

Hamburg Kurallarından farklı olarak, Rotterdam Kurallarında fiili taşıyıcıya benzer iki yeni kavram ihdas edilmiştir. Bunlar “*performing party*” ve “*maritime performing party*”dir<sup>309</sup>.

Rotterdam Kurallarının 1. maddesine göre “*performing party*”, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan tesellüm, yükleme, elleçleme, istifleme, taşıma, boşaltma, teslim borçlarından birini, taşıyıcının talebi, gözetimi veya denetimi altında üstlenen veya

<sup>304</sup> Demirkıran, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, s. 894; Littger/Kirsch, Montrealer Übereinkommen, s. 565.

<sup>305</sup> Müller Rostin, neue Warschauer Abkommen, s. 293; Müller Rostin, Luftrechtkonferenz, s. 49; Ruhwedel, Montrealer v. Warschauer, s. 90; Cheng, Montreal Convention I, s. 300; Dempsey/Milde, Montreal Convention, s. 22; Shawcross/Beamont, Air Law, s. 970.

<sup>306</sup> “Âkid Taşıyıcı Dışında Bir Kimse Tarafından Gerçekleştirilen Hava Taşımaları” (Chapter V: Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier).

<sup>307</sup> Milde, International Air Law, s. 274.

<sup>308</sup> Bkz. 01.10.2010 tarih ve 27716 sayılı Resmi Gazete.

<sup>309</sup> Alm. *ausführende Partei-maritime ausführende Partei*. Ayrıca bkz. Berlingieri, History of Rotterdam Rules, s. 32 vd; Yvonne/Debattista, Rotterdam Rules, s. 3 vd.

fiilen gerçekleştiren (*performs or undertakes to perform*) bir kimsedir. “*Maritime performing party*” ise, eşyanın yükleme limanına getirilmesi ile boşaltma limanından çıkartılması arasındaki dönemde, taşıyıcıya ait herhangi bir borcu üstlenen veya fiilen gerçekleştiren bir “*performing party*”dir.

Rotterdam Kuralları henüz yürürlüğe girmiş değildir. Kuralların Türkçe resmi tercümesi de yapılmamıştır. Doktrinde “*performing party*”, “*ifa eden*”; “*maritime performing party*” ise, “*denizde ifa eden*” şeklinde tercüme edilmiştir<sup>310</sup>. Ancak kavramların, “*yüklenici*” ve “*deniz işleri yüklenicisi*” olarak anılması yerinde olur. Zira bir kimsenin deniz işleri yüklenicisi sayılabilmesi ve bu sıfatla sorumlu tutulabilmesi için, ilgili edimi üstlenmiş olması yeterlidir. Yoksa edimin, fiilen gerçekleştirilmesi şart değildir.

Rotterdam Kurallarının ilk taslak metninde sadece “*yüklenici*” kavramına yer verilmiştir<sup>311</sup>. Taslağa göre “*yüklenici*”, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan bir borcunu fiziken ifa eden (ya da kısmen veya tamamen fiziken ifasından kaçınan) bir kişidir<sup>312</sup>. Ayrıca taslakta yüklenici sayılan tüm kişiler âkid taşıyıcı gibi doğrudan sorumlu kılınmıştır<sup>313</sup>. Ardından çalışma grubu görüş değiştirmiş ve yüklenici, taşımanın fiziken ifası veya fiziken ifasının üstlenilmesine bağlı olarak tanımlanmıştır (*physically performs or undertaks physically to perform*)<sup>314</sup>. Dolayısıyla yükleniciye verilen anlam genişletilmiştir.

Çalışma grubunun getirdiği diğer bir yenilik, tek başına yüklenici müessesesinden vazgeçilmesi<sup>315</sup>, kavramın ikiye ayrılarak hükme bağlanmasıdır<sup>316</sup>. Bu

<sup>310</sup> Süzel/Damar, Rotterdam Kuralları, s. 153; Günay, Lahey/Visby Kuralları, s. 80 vd.

<sup>311</sup> United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Ninth Session, New York, 15-26 April 2002, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea (A/CN.9/WG.III/WP.21), s. 12.

<sup>312</sup> Taslak Sözleşme m. 1.17: “*Performing party*” means a person other than the carrier that physically performs [or fails to perform in whole or in part] any of the carrier’s responsibilities under a contract of carriage for the carriage, handling, custody, or storage of the goods, to the extent that that person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control, regardless of whether that person is a party to, identified in, or has legal responsibility under the contract of carriage”. Bkz. Atamer, Performing and Maritime Performing Parties, s. 490.

<sup>313</sup> Sturley/Fujita/Ziel, Rotterdam Rules, s. 69.

<sup>314</sup> United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Thirteenth Session, New York, 3-14 Mayıs 2004, Preparation of a Draft Instrument on the Carriage of Goods by Wholly or Partly by Sea (A/CN.9/WG.III/WP.36), s. 2.

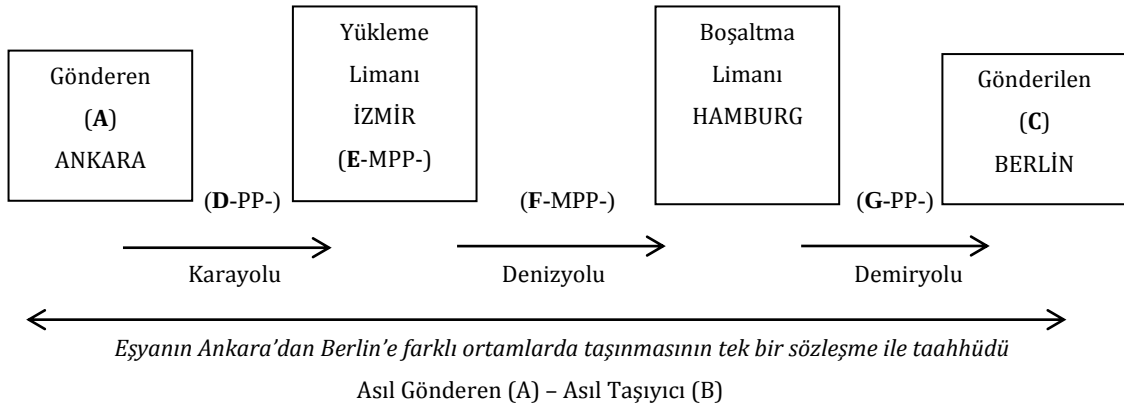
<sup>315</sup> Berlingieri, A Comparative Analysis, s. 58.

<sup>316</sup> Sturley/Fujita/Ziel, Rotterdam Rules, s. 70; Häusser, Subunternehmer beim Seetransport, s. 215.

alt müesseseler, “maritime performing party” (deniz işleri yüklenicisi) ve “non-maritime performing party”dir (diğer yükleniciler)<sup>317</sup>.

Taslak metinde yapılan tanımlardan anlaşıldığı üzere, deniz işleri yüklenicisi sayılmayan yüklenicilere, “non-maritime performing party<sup>318</sup>” adı verilmektedir<sup>319</sup>. Örneğin, eşyayı karayoluyla liman sahasına getiren alt müteahhit, “non-maritime performing party”; eşyayı limanda gemiye yükleyen kimse ise, “maritime performing party” sayılır. Ancak çalışma grubu daha sonra “non-maritime performing party” kavramını taslak metinden çıkartmış<sup>320</sup>, böylece yüklenici–deniz işleri yüklenicisi müesseseleri, mevcut haliyle Kurallarda yerini almıştır.

Rotterdam Kurallarının kapsamına, kısmen dahi denizyoluyla yapılan eşya taşımaları, yani karma taşımalar dâhildir<sup>321</sup>. Dolayısıyla kimlerin yüklenici veya deniz işleri yüklenicisi olduğu, bir karma taşıma örneğinde rahatlıkla ortaya konulabilir.



#### **Şekil 4: Yüklenici (PP) – Deniz İşleri Yüklenicisi (MPP)**

Gönderen A’ya karşı eşyayı Ankara’dan Berlin’e taşımayı üstlenen taşıyıcı B’nin, eşyanın Ankara’dan İzmir limanına kadar karayoluyla taşınması işini D’ye; İzmir

<sup>317</sup> United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Thirteenth Session, New York, 3-14 Mayıs 2004, Preparation of a Draft Instrument on the Carriage of Goods by Wholly or Partly by Sea (A/CN.9/WG.III/WP.36), s. 3.

<sup>318</sup> Taslak Kurallar m. 1(g): “Non-Maritime Performing Party means a performing party that performs any of the carrier’s responsibilities prior to arrival of the goods at the port of loading or after the departure of goods from the port of discharge”. Bkz. Häusser, Subunternehmer beim Seetransport, s. 216.

<sup>319</sup> Häusser, Subunternehmer beim Seetransport, s. 215-216.

<sup>320</sup> United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Fortieth Session, Vienna, 25 June -12 July 2007, Report of Working Group (A/CN.9/621), s. 30.

<sup>321</sup> Bu hususta bkz. van der Ziel, Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules, s. 981 vd.

limanında gemiye yüklenmesini E'ye; İzmir–Hamburg limanları arasındaki taşımayı bir yolculuk charteri sözleşmesi ile F'ye bıraktığını varsayalım. Buna göre D, E ve F, Rotterdam Kurallarının 1. maddesi gereği yüklenici (*performing party*) sayılır. Ancak sadece E ve F aynı zamanda deniz işleri yüklenicisidir (*maritime performing party*). Zira D'nin üstlenmiş olduğu edim, eşyanın yükleme limanına getirilmesi ile boşaltma limanından çıkartılması arasındaki sürece dâhil değildir.

Deniz işleri yüklenicisi, alade bir taşıyıcı olabileceği gibi, dar anlamda taşıma işi dışında bir edimi üstlenen alt müteahhit de olabilir<sup>322</sup>. Bu bakımdan alt taşıyıcı dışında, liman sahasında faaliyet göstermeleri şartıyla, karayolu taşıyıcılarının (*inland carrier*), istifçilerin, yükleme-boşaltma firmalarının veya antrepo işleticilerinin deniz işleri yüklenici sayılması mümkündür<sup>323</sup> (*maritime plus concepts*<sup>324</sup>). Hâlbuki eşya taşımayı üstlenmeyen bu kimseler, Hamburg Kuralları bakımından fiili taşıyıcı sayılmaz.

Deniz işleri yüklenicisinin doğrudan sorumluluğu Rotterdam Kurallarının 19. maddesinde düzenlenmiştir. Kuralların 19. maddesinde deniz işleri yüklenicisi, taşıyıcı gibi sorumlu kılınmıştır. Dikkati çeken husus, Hamburg Kuralları ve CIM'in aksine Rotterdam Kurallarında “*kendisi tarafından gerçekleştirilen taşıma bakımından sorumlu olma*” ölçütüne yer verilmemiş olmasıdır. Bu bakımdan deniz işleri yüklenicisinin tanımı ve sorumluluğunun kapsamı, lafzi olarak, Hamburg Kuralları ve CIM'deki durumun aksine birbiriyle uyumludur.

Rotterdam Kurallarında deniz işleri yüklenicisi dışındaki yüklenicilerin, yani Kuralların lafzıyla “*non maritime performing party*”lerin sorumluluğuna yer verilmemiştir<sup>325</sup>. Örneğin liman sahası içerisinde konteyneri gemiye kadar taşıyan karayolu alt taşıyıcısı, doğrudan sorumlu tutulabiliyor iken, konteyneri limana kadar

<sup>322</sup> Çalışmada *performing party* ifadesi yüklenici olarak tercüme edildiğinden, borçlar hukuku bakımından yüklenici kavramı yerine “*müteahhit*” tercihi bilinçli olarak yapılmıştır.

<sup>323</sup> Zunarelli, *Maritime Performing Party*, s. 1021; Süzel/Damar, *Rotterdam Kuralları*, s. 153, dn. 3. Ayrıca bkz. Atamer, *Performing and Maritime Performing Parties*, s. 496.

Bu yönüyle, deniz işleri yüklenicisi müessesesinin kapsamı gereğinden fazla geniştir. Nitekim hukukun taşıyıcı sayılmayan alt müteahhitlerin, sırf liman sahasında iş görmüş olmaları sebebiyle, taşıyıcı gibi sorumlu kılınmaları yerinde bir düzenleme değildir.

<sup>324</sup> Van der Ziel, *Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules*, s. 994; Berlingieri, *New Convention*, s. 265 vd; Chami, *Rotterdam Rules*, s. 848-849; Sturley/Fujita/Ziel, *Rotterdam Rules*, s. 69; Güner Özbek, *Maritime Plus*, s. 107 vd; Karan, *Rotterdam Rules v. Hague and Hamburg Rules*, s. 109.

<sup>325</sup> Berlingieri/Zunarelli, *Rotterdam Rules*, s. 25; Fujita, *Performing Parties*, s. 2; Tetley, *Reform of Carriage of Goods*, s. 9.

getiren karayolu alt taşıyıcısının Rotterdam Kurallarında göre sorumlu tutulması mümkün değildir. Esasında bu durum, Rotterdam Kurallarının yapısına da ters düşmektedir. Şöyle ki, Lahey Kurallarındaki vinçten vince (*tackle to tackle*) ve Hamburg Kurallarındaki limandan limana (*port to port*)<sup>326</sup> sorumluluk, Rotterdam Kurallarıyla kapıdan kapıya (*door to door*)<sup>327</sup> kadar genişletilmiştir<sup>328</sup>.

Sonuçta deniz işleri yüklenicisi, fiili taşıyıcıyı içine alan ve ondan daha kapsamlı bir müessesedir<sup>329</sup>. Rotterdam Kuralları, bu müesseseyi kabulleyerek, kapsamı ve sınırlarının tespiti, kısaca anlaşılması zor yeni bir kavram ihdas etmiştir<sup>330</sup>.

#### IV. TANIMI

##### A. GENEL OLARAK

Fiili taşıyıcı, tarihsel süreç ve müessesenin amacına uygun olarak en basit şekilde “*asıl taşıyıcı tarafından üstlenilen taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcı*” şeklinde tanımlanabilir.

Doktrinde fiili taşıyıcıyı tercih edenler olduğu gibi<sup>331</sup>, “*aktüel taşıyıcı*” ifadesine öncelik verenler de mevcuttur<sup>332</sup>. Türk Ticaret Kanununda “*fiili taşıyıcı/taşıyan*”<sup>333</sup>, Montreal Sözleşmesinin Türkçe tercümesinde “*gerçek taşıyıcı*”, CIM’in Türkçe çevirisinde ise, “*taşıeron taşımacı*” tercih edilmiştir. Bu kavram karmaşasına rağmen, müessesenin en doğru ifadesi, doktrinde yerleşik “*fiili taşıyıcı*”dır.

<sup>326</sup> Atamer, *Performing and Maritime Performing Parties*, s. 478-479.

<sup>327</sup> Von Ziegler, *Contracting Carrier*, s. 332.

<sup>328</sup> Berlingieri, *New Convention*, s. 265-266; Karan, *New Instruments*, s. 443.

<sup>329</sup> Zunarelli, *Maritime Performing Party*, s. 1020; Fujita, *Performing Parties*, s. 2; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 234; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, s. 80.

<sup>330</sup> Czerwenka, *German Maritime Law*, s. 60.

<sup>331</sup> Çağa, *Hamburg Kuralları*, s. 327 vd; Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 63; Yazıcıoğlu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 40; Karan, *CMR Şerhi*, s. 108.

<sup>332</sup> Tekil, *Deniz Hukuku*, s. 268.

<sup>333</sup> TTK m. 888, 1191, 1247.

## B. TÜRK HUKUKU

### 1. Taşıma İşleri

Fiili taşıyıcı, Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine dair genel hükümleri ile denizde eşya ve yolcu taşımalarına ilişkin maddeleri arasında özel olarak hükme bağlanmıştır. Bunlardan Alman Ticaret Kanununun 437. maddesi esas alınarak kaleme alınmış Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinde açık bir tanımdan kaçınılmış ve “*taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiili taşıyıcı tarafından yerine getirilirse*” denilmek suretiyle fiili taşıyıcı dolaylı olarak ifade edilmiştir. Ek olarak, bu maddenin gerekçesinde, “*taşıma, bir taşıyıcı bulunmasına rağmen üçüncü kişi tarafından kısmen veya tamamen gerçekleştirilmişse, mezkûr kişi fiili taşıyıcıdır*” ifadesine yer verilmiştir<sup>334</sup>.

### 2. Denizyoluyla Eşya Taşımaları

Türk Ticaret Kanununun denizde eşya taşımalarında fiili taşıyıcıya dair hükümleri, Hamburg Kuralları dikkate alınarak hazırlanmıştır. Ancak Hamburg Kurallarının 1. maddesindeki fiili taşıyıcı tanımı, Türk Ticaret Kanununa ayrı bir madde altında doğrudan alınmamıştır.

Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesinin ilk cümlesinde “*taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde*” hükmüne yer verilerek, açık bir tanımlama yerine, dolaylı bir ifade tercih edilmiştir<sup>335</sup>. Doktrinde açık bir tanım konusundaki eksikliğin farkına varılmış ve şu görüş ileri sürülmüştür:

*“Fiili taşıyan kavramı, Tasarının herhangi bir hükmünde tanımlanmamış olmakla birlikte, 1191. maddesinin 2. fıkrasında taşıyanın sorumluluğu hakkındaki hükümlerin fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerli olduğunun öngörülmüş olmasından, fiili taşıyan kavramının, taşıyanın üstlendiği bir taşımayı kısmen veya tamamen kendisine bırakmış olması dolayısıyla*

---

<sup>334</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 304.

<sup>335</sup> Günay, Lahey/Visby Kuralları, s. 79.

*gerçekleştiren taşıyan olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu kavramın tanımlanıp açıklık getirilmesi uygun olur*”<sup>336</sup>.

Türk Ticaret Kanununun 1191(2). maddesine göre fiili taşıyıcı, ancak gerçekleştirdiği taşıma bakımından sorumlu tutulabilir. Yoksa mehz Hamburg Kurallarında olduğu gibi, Türk Ticaret Kanununun denizde eşya taşıma sözleşmelerine dair hükümleri bakımından da taşımayı sadece üstlenmiş, ancak gerçekleştirmemiş bir kişinin, fiili taşıyıcı sayılması yersizdir. Bu yönde fiili taşıyıcı, Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesine eklenecek bir fıkayla “*taşıyıcı tarafından kendisine bırakılan taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi*” şeklinde tanımlanmalıdır.

### **3. Denizyoluyla Yolcu Taşımaları**

Türk Ticaret Kanununda denizyoluyla yolcu taşımaları bakımından fiili taşıyıcı, Atina Sözleşmesi esas alınarak hükme bağlanmıştır<sup>337</sup>. Fiili taşıyıcı, Kanunun 1248. maddesinde, Atina Sözleşmesinin 1. maddesine paralel şekilde “*taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi*” şeklinde tanımlanmıştır. Burada vurgulanması gereken husus, fiili taşıyıcının, Türk Ticaret Kanununda sadece denizyoluyla yolcu taşımaları bakımından ayrı bir madde altında açıkça tanımlanmış olduğudur.

## **C. KARŞILAŞTIRMALI HUKUK**

### **1. Alman Hukuku**

#### *a. 1998 Tarihli Taşıma Hukuku Reformu*

Alman hukukunda 1998 tarihli Taşıma Hukuku Reformu Kanunu<sup>338</sup> ile (*Transportrechtsreformgesetz*<sup>339</sup>) Alman Ticaret Kanununun taşıma işlerine dair genel hükümleri tümüyle değiştirilmiş ve fiili taşıyıcı (*ausführender Frachtführer*), Alman

<sup>336</sup> Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, Tasarı, s. 170-171.

<sup>337</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 375.

<sup>338</sup> Gesetz zur Neuordnung des Fracht-, Spedition, und Lagerrechts. Bkz. BGBl I 1998, S. 1588.

<sup>339</sup> Tasarı metni için bkz. Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts, Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode, Drucksache 13/8445, 29.08.1997.

Ticaret Kanununun taşıma işlerine dair genel hükümleri arasında ilk kez düzenlenmiştir<sup>340</sup>.

Aslında Alman hukukunun fiili taşıyıcı müessesesi ile tanışması daha eski bir tarihe rastlar. Nitekim 1964 yılında Alman Sivil Havacılık Kanununda (LuftVG)<sup>341</sup> yapılan değişiklikle<sup>342</sup> fiili taşıyıcı, Guadalajara Sözleşmesine paralel olarak Alman ulusal hukukuna kazandırılmıştır<sup>343</sup>. Bunun ardından 1986 tarihli Kanun<sup>344</sup> ile Atina Sözleşmesinin hükümleri Alman Ticaret Kanununa dâhil edilmek suretiyle, fiili taşıyıcı müessesesi, denizde yolcu taşımaları bakımından Alman Ticaret Kanununun 664. maddesine eklenmiştir (*ausführender Beförderer*)<sup>345</sup>.

Fiili taşıyıcı, 1998 yılında yapılan taşıma hukuku reformu ile getirilen Alman Ticaret Kanununun 437. maddesinde, taşımayı kısmen veya tamamen gerçekleştiren üçüncü kişi şeklinde ifade edilmiştir<sup>346</sup>. Anılan madde, Alman hukukunda sadece kara taşımalarına değil, genel hüküm olması nedeniyle diğer türden araçlarla yapılan taşımalara da uygulanmıştır<sup>347</sup>.

#### *b. 2013 Tarihli Deniz Ticareti Hukuku Reformu*

2013 yılında yürürlüğe giren Deniz Ticareti Hukuku Reformu Kanunu<sup>348</sup> ile Alman Ticaret Kanununun deniz ticaretine dair kitabı tümüyle değiştirilmiştir. Bu reform ile fiili taşıyıcı, denizde eşya ve yolcu taşımaları bakımından özel olarak hükme bağlanmış, böylece Alman Ticaret Kanununun yukarıda anılan 437. maddesinin denizde eşya taşıma işlerine uygulanmasından vazgeçilmiştir.

---

<sup>340</sup> Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1 vd; Ramming, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 277; Thume, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1071.

<sup>341</sup> Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (RGBl. 1922 I S. 681).

<sup>342</sup> 6. Änderungsgesetz zum LuftVG vom 25.06.1964 (BGBl I, s. 529). Bkz. Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 11.

<sup>343</sup> LuftVG § 48a-b.

<sup>344</sup> 25.06.1986 tarihli Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtänderungsgesetz, BGBl, 1986, Teil I, Nr. 37 vom 30.07.1986, s. 1120 vd.

<sup>345</sup> Steingröver, die Mithaftung des ausführenden Verfrachters, s. 5. Bkz. BGBl, 1986, Teil I, Nr. 37 vom 30.07.1986, s. 1124.

<sup>346</sup> HGB § 437: “Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt (ausführender Frachtführer), so haftet dieser für den Schaden, ...”.

<sup>347</sup> Koller, die Anwendbarkeit des § 437 HGB, s. 355 vd.

<sup>348</sup> 20.04.2013 tarihli Deniz Ticareti Hukuku Reformu Kanunu (Gesetz zur Reform des See handelsrechts). Bkz. BGBl 2013, Teil I, Nr. 19, 24.04.2013, s. 831 vd.

Denizde eşya taşımalarında fiili taşıyıcı (*ausführender Verfrachter*), Kanunun 509. maddesinde taşımayı kısmen veya tamamen gerçekleştiren taşıyıcı dışındaki üçüncü kişi şeklinde dolaylı olarak ifade edilmiştir<sup>349</sup>. Kanunun 546. maddesinde ise, denizyoluyla yapılan yolcu taşımalarında fiili taşıyıcı, anılan 509. madde esas alınarak düzenlenmiştir<sup>350</sup>.

Türk Ticaret Kanununun aksine, Atina Sözleşmesinin 1. maddesindeki fiili taşıyıcı tanımı, Alman Ticaret Kanununa ayrı bir madde altında alınmamıştır. Böylelikle, Türk Ticaret Kanunundaki denizde eşya ve yolcu taşımalarında fiili taşıyıcının tanımı hakkında yukarıda vurgulanan fark, Alman Ticaret Kanununda bilinçli ve yerinde bir şekilde baştan engellenmiştir.

## 2. Diğer Ülkeler

Amerikan hukukunda 1936 tarihli Denizde Eşya Taşıma Kanununda (US COGSA) fiili taşıyıcı müessesesi mevcut değildir. Ancak denizde eşya taşımalarıyla ilgili 1999 tarihli taslak kanuna fiili taşıyıcı (*performing carrier*) dâhil edilmiş ve kavram, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan borçlarından birinin ifasını üstlenen veya ifa eden kişi şeklinde tanımlanmıştır<sup>351</sup>.

Fiili taşıyıcı, 1993 yılında yürürlüğe giren Çin Deniz Ticareti Kanununda ise<sup>352</sup>, Hamburg Kurallarıyla aynı şekilde tanımlanmış ve sorumluluğu açıkça hükme bağlanmıştır (m. 42)<sup>353</sup>. İskandinav hukuku bakımından da fiili taşıyıcı, Finlandiya Deniz Ticareti Kanununda Hamburg Kuralları dikkate alınarak taşımanın kendisine

<sup>349</sup> HGB § 509: “Wird die Beförderung ganz oder teilweise durch einen Dritten ausgeführt, der nicht der Verfrachter ist, so haftet der Dritte (ausführender Verfrachter) für den Schaden...”. Ayrıca bkz. Czerwenka, geplante Reform, s. 10.

<sup>350</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 112.

<sup>351</sup> Tetley, Reform of Carriage of Goods, s. 22.

<sup>352</sup> Çin, Lahey Kuralları, Visby Kuralları ve Hamburg Kurallarının tarafı bir ülkedir. Çin hukukunda, 1 Temmuz 1993 tarihinde yürürlüğe giren Çin Deniz Ticareti Kanunu, özellikle Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları dikkate alınarak hazırlanmıştır. Kanunun 60-66 maddeleri fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesine ayrılmıştır. Bkz. Yuzhou/Li, Basis of the Carrier's Liability, s. 940; Schröder, Frachtvertrag nach chinesischem Recht, s. 27.

<sup>353</sup> “Actual carrier” means the person to whom the performance of carriage of goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted under a sub-contract” (Maritime Code of the People's Republic of China Art. 42).

bırakıldığı kimse şeklinde ifade edilmiş<sup>354</sup> ve ayrıca gerçekleştirdiği taşıma bakımından âkid taşıyıcı ile birlikte müteselsil sorumlu kabul edilmiştir (m. 36-37)<sup>355</sup>.

Fiili taşıyıcı, Norveç Deniz Ticareti Kanununda ise, (*Norwegian Maritime Code*<sup>356</sup>), alt taşıyıcı (*subcarrier*) şeklinde kaleme alınmıştır. Kanunun 251. maddesinde alt taşıyıcı, taşıyıcı tarafından kendisine bırakılan taşıma işini yerine getiren kimse olarak tanımlanmış; 286 ve 287. maddelerde de, alt taşıyıcının gerçekleştirdiği taşıma bakımından taşıyıcı gibi ve ayrıca onunla birlikte müteselsilen sorumlu olduğu düzenlenmiştir.

## V. UNSURLARI

### A. ÂKİD TAŞIYICIDAN BAŞKA BİR KİŞİ OLMASI

Fiili taşıyıcının ihdası ile ortaya çıkan kavramlardan biri “âkid taşıyıcı”dır (*contracting carrier*)<sup>357</sup>. “Âkid taşıyıcı” yerine, Montreal Sözleşmesinin Türkçe resmi tercümesinde “*anlaşmalı taşıyıcı*”nın; doktrinde ise, “*akdî taşıyıcı*” kavramının tercih edildiği görülmektedir<sup>358</sup>. Ancak müessesenin en doğru ifadesi “âkid taşıyıcı”dır. Zira asıl gönderen gözünden, ona karşı taşımayı taahhüt etmiş asıl taşıyıcıyı ifade etmek üzere, asıl taşıma sözleşmesinin tarafı anlamında “âkid” ifadesinin kullanımı daha uygun düşmektedir.

Âkid taşıyıcı–fiili taşıyıcı ayrımı, ilk kez Guadalajara Sözleşmesinde yapılmıştır. Guadalajara Sözleşmesinin 1. maddesine göre yolcu, gönderen ya da onları temsilen başka bir kimse ile taşıma sözleşmesi akdeden kimseye “âkid taşıyıcı” denir.

Esasında âkid taşıyıcı, alt taşıyıcının taşımayı fiilen gerçekleştirmesi ihtimalinde, asıl gönderen gözünden, asıl taşıyıcıdan başka bir kimse değildir. CIM’in 3. maddesindeki taşıyıcı tanımı da bu sonucu doğrulamaktadır. Şöyle ki, CIM’in 3. maddesinde taşıyıcı, “*gönderen ile taşıma sözleşmesi yapan âkid taşıyıcı*” olarak

<sup>354</sup> “Actual carrier means any person who has been entrusted by the carrier to perform the carriage or part of it” (The Finnish Maritime Code, Chapter 13: Carriage of Goods, Section 1).

<sup>355</sup> “The actual carrier is liable according to the same provisions as govern the liability of the carrier for the part of the carriage performed by him”. (The Finnish Maritime Code, Chapter 13: Carriage of Goods, Section 36).

<sup>356</sup> 24.06.1994 tarihli Kanun.

<sup>357</sup> Alm. *vertraglicher Frachtführer/Verfrachter/Beförderer*.

<sup>358</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 45; Can, Denizyoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 21.

tanımlanmıştır. Bu sebeple bir taşıma işinde kimin âkid taşıyıcı sayılacağıın tespiti için, tazminat hakkı sahibi asıl yükü ile ilgililer gözünden hareket edilmeli ve asıl yükü ile ilgililerin, kime karşı akdî talepler yöneltebileceği araştırılmalıdır.

Örneğin gönderen A'ya karşı taşımayı taahhüt eden taşıyıcı B'nin, bu işin tamamını alt taşıyıcı C'ye, C'nin de D'ye bıraktığını, C'nin eşyayı fiilen teslim etmediğini, D'nin ise, taşımayı fiilen gerçekleştirdiğini varsayalım. Böyle bir ihtimalde asıl gönderen A gözünden, D fiili taşıyıcı sayılır. Asıl gönderen A ile taşıma sözleşmesi yapan B, âkid taşıyıcıdır. C ise sadece alelade bir alt taşıyıcı sıfatını haizdir<sup>359</sup>. Yoksa C ile D arasında alt eşya taşıma sözleşmesinin mevcut olması, C'nin âkid taşıyıcı sayılacağı anlamına gelmez.

Âkid taşıyıcı müessesesi bazı uluslararası anlaşmalarda “*taşıyıcı*” olarak ifade edilmiştir. Örneğin Atina Sözleşmesinin 1. maddesindeki fiili taşıyıcının tanımına dair hüküm, “*fiili taşıyıcı, taşıyıcı dışında bir kimse olup*” ibaresi ile başlar. Bu ifadede yer alan taşıyıcıdan kastedilen, âkid taşıyıcıdır.

Hamburg Kurallarında fiili taşıyıcı tanımlanırken, “*taşıyıcı tarafından kendisine taşımının kısmen veya tamamen icrasının bırakıldığı*” ifadesinden faydalanılmıştır. Maddede bahsi geçen taşıyıcıdan kastedilen, yine âkid taşıyıcıdır. Ancak taşımının icrasını bırakan, asıl taşıyıcı yerine başka bir alt taşıyıcı da olabilir.

Türk Ticaret Kanununun fiili taşıyıcıya ilişkin hükümleri arasında âkid taşıyıcı kavramına yer verilmemiştir. Kanunun 888. maddesinde âkid taşıyıcı yerine “*asıl taşıyıcı*” ifadesi kullanılmıştır. Her ne kadar tutarlı da olsa, Kanun koyucunun bu tercihi yerinde değildir. Zira asıl taşıyıcı, doktrinde alt taşıyıcı ile birlikte kullanılan bir kavramdır. Hâlbuki fiili taşıyıcı ile birlikte âkid taşıyıcı ifadesinin kullanımı, müesseseleri birbirinden ayırabilmeyi sağlayacağından uygun bir tercih olur.

Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine dair hükümleri arasında âkid taşıyıcı yerine sadece “*taşıyıcı*” kavramını tercih eden kanun koyucunun, 888. madde<sup>360</sup>

<sup>359</sup> Schmidt-Räntsch, die Ausführung der Luftbeförderung, s. 491.

<sup>360</sup> Türk Ticaret Kanunu m. 888 gerekçesi: “Tasarımın 888 inci maddesinde taşımının kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi tarafından yapılması hakkında da kurallar öngörmüştür. Taşımının bu şekilde üçüncü kişi tarafından yerine getirilmesi taşıyıcı yanında bu üçüncü kişiyi de sorumluluk altına sokar. Taşıma, bir taşıyıcı bulunmasına rağmen kısmen veya tamamen söz konusu üçüncü kişi

bakımından da, uluslararası anlaşmalara paralel olarak, “âkid taşıyıcı” ya da sadece “taşıyıcı” ifadesini kullanması daha uygun olurdu. Kaldı ki, 888. maddenin mehzâı Alman Ticaret Kanununun 437. maddesinde de “taşıyıcı” (*Frachtführer*) ifadesi tercih edilmiştir.

Fiili taşıyıcı, taşımayı fiilen gerçekleştiren, âkid taşıyıcı dışında üçüncü bir kişidir. Yoksa eşya taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla taşımayı üstlenen taşıyıcının, taşımayı fiilen kendisi gerçekleştirmesi halinde, aynı zamanda fiili taşıyıcı olarak anılması mümkün değildir. Dolayısıyla aynı taşıma işi ve zarar bakımından, âkid ve fiili taşıyıcı sıfatlarının aynı kimse üzerinde birleşmesi mümkün olmaz<sup>361</sup>. Bununla birlikte fiili taşıyıcı, esasında âkid taşıyıcının ifa yardımcısıdır<sup>362</sup>.

## B. ALT TAŞIMA SÖZLEŞMESİYLE TAŞIMANIN ÜSTLENİLMESİ

Taşıyıcı tarafından üstlenilen taşıma işinin başka bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi, esasen iki temel hukukî müesseseye dayanır. Bunlar alt taşıma sözleşmesi ve vekâletsiz iş görmedir. Bir kimsenin, başka bir taşıyıcının üstlenmiş olduğu taşıma işini, bu konuda yetkisi olmaksızın görmesi, yani eşyayı kendiliğinden taşıması, bir olasılıktan ibarettir<sup>363</sup>. Asıl olan, bir alt sözleşme ile taşımanın alt taşıyıcıya bırakılmasıdır<sup>364</sup>. Bu hususla alakalı olarak doktrinde aşağıdaki görüş dile getirilmiştir:

*“Fiili taşıyıcı, hukukî bir bağlantının dışında, sanki bir hırsız imişcesine fiilen bir işi yapan kişi nazarına bakılamaz. Çünkü fiili taşıyıcı da, tıpkı taşıyıcı gibi sözleşme yolu ile taahhüde girmiş bir kimsedir”*<sup>365</sup>.

Guadalajara Sözleşmesinin 1. maddesinde<sup>366</sup> fiili taşıyıcı tanımlanırken, “âkid taşıyıcıdan alınan yetkiyle (*by virtue of authority from the contracting carrier*)

---

tarafından gerçekleştirilmişse, mezkûr kişi “fiili taşıyıcı”dır. Kanun öğretide bu taşıyıcıya “alt taşıyıcı” denildiği için anılan terimi de kullanmıştır”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2.

<sup>361</sup> Aksi yönde bkz. Önder, Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 1547.

<sup>362</sup> Dettling-Ott, Lufttransportrecht, s. 36; Atamer, Yolcu Taşıma, s. 131; Kender, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 79; Seven, Alt Taşıyıcı, s. 875; Özdemir, Eşya Taşıma Hukuku, s. 194; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 388; Demirkıran, Konişmento İçeriğinden Sorumluluk, s. 89. Aksi yönde bkz. Birinci Uzun, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 118; Guldemann, Lufttransportrecht, s. 211.

<sup>363</sup> Riese, Charterabkommen von Guadalajara, s. 8.

<sup>364</sup> Anılan sebeple, çalışmada sadece alt taşıma sözleşmesi dikkate alınmıştır.

<sup>365</sup> Tekil, Çarter Parti ve Konişmento, s. 786-787.

<sup>366</sup> Montreal Sözleşmesi m. 39.

*taşımanın icrası*”ndan bahsedilmiş, böylelikle yetkisi olmaksızın eşyayı fiilen taşıyan üçüncü kişiler, fiili taşıyıcı kavramı dışında tutulmuştur<sup>367</sup>. Ayrıca Sözleşmenin 1(c) maddesinde, böyle bir yetkinin varlığı karine olarak kabul edilerek, aksini ispatla taşımayı gerçekleştiren kişi yükümlü kılınmıştır.

Taşımayı fiilen gerçekleştiren üçüncü kişi, alt taşıma sözleşmesi ile taşımayı gerçekleştirme yetkisini en baştan haiz olur. Eşyayı yetkisiz taşımakta olan bir kimsenin, (asıl) taşıyıcı tarafından sonradan yetkilendirilmesi de mümkündür<sup>368</sup>. Acil durum taşımalarında dahi (*accidental carriage*) bu türden açık veya zımni yetkinin varlığı gerekir. Yoksa fiili taşıma işi, ilgili düzenleme kapsamından çıkar<sup>369</sup>.

Atina Sözleşmesi ile Türk Ticaret Kanununun 888 ve 1247. maddelerinde böyle bir yetkiden bahsedilmemiş, taşımanın gerçekleştirilmiş olması yeterli sayılmıştır. Lafzi yorumla buradan çıkan sonuç, istisnai de olsa, taşıyıcının haberi olmaksızın taşımayı ifa eden üçüncü kişinin, fiili taşıyıcı sayılabileceğidir.

Hamburg Kuralları ve CIM’de ise, fiili taşıyıcı tanımlanırken, “*taşıyıcı tarafından taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine bırakılan kimse*” (*has been entrusted by the carrier*) ifadesine yer verilmiştir. Dolayısıyla CIM, Hamburg Kuralları ve aynı şekilde Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesi bakımından, yetkisi olmadığı halde taşımayı gerçekleştiren kişi, fiili taşıyıcı sayılmaz<sup>370</sup>. Nitekim Hamburg Kurallarının 1. maddesindeki “*taşımanın bırakılması*” ifadesinin amacı, taşımayı sadece taahhüt etmiş kimseyi fiili taşıyıcı kabul etmek değil, yetkisiz hareket eden sonraki taşıyıcıları fiili taşıyıcı kavramı dışında tutmaktır.

Uygulamada asıl olan, taşıyıcının, bir alt taşıma sözleşmesi ile taşımayı üçüncü şahsa bırakmasıdır. Bu bakımdan fiili taşıyıcının -kural olarak- bir alt taşıma sözleşmesinin tarafı olması gerekir<sup>371</sup>. Bu yönde, Budapeşte Sözleşmesinin 4.

---

<sup>367</sup> Koller, Transportrecht, s. 1646.

<sup>368</sup> Koller, Transportrecht, s. 1646.

<sup>369</sup> Schmidt-Räntsch, Zusatzabkommen von Guadalajara, s. 221.

<sup>370</sup> Kienzle, Actual Carrier, s. 107.

<sup>371</sup> Schmidt-Räntsch, Zusatzabkommen von Guadalajara, s. 218; Ramming, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 278; Güner Özbek, Konişmento, s. 87.

maddesinde, fiili taşıyıcı ile âkid taşıyıcı arasındaki sözleşmenin, taşıma sözleşmesi olması gereği vurgulanmıştır<sup>372</sup>.

Fiili taşıyıcının tarafı olduğu alt taşıma sözleşmenin diğer tarafını, âkid taşıyıcı veya âkid taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasında yer alan başka bir alt taşıyıcı teşkil eder<sup>373</sup>. Bu görüşe uygun olarak<sup>374</sup> Hamburg Kurallarının 1. maddesinde fiili taşıyıcı, taşımanın icrası taşıyıcı tarafından kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her kişi ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen sair bütün kişiler şeklinde tanımlanmıştır<sup>375</sup>.

Guadalajara Sözleşmesi, Montreal Sözleşmesi ve CIM’de yer alan, “âkid taşıyıcıdan aldığı yetkiyle” (*virtue of authority from the contracting carrier*) ifadesinin geniş yorumundan da aynı sonuç ortaya çıkmaktadır. Aksi takdirde, sadece asıl taşıyıcı ile sözleşme yapmış kimsenin fiili taşıyıcı sayılabileceğini söylemek gerekir ki, bu da hatalı bir sonuç olur.

Taşımayı fiilen gerçekleştiren kimse, âkid taşıyıcı yerine doğrudan asıl gönderen ile taşıma sözleşmesi yapmış ise, kendisi bu durumda fiili taşıyıcı değil, alelade bir taşıyıcı sayılır<sup>376</sup>. Buna paralel olarak Rotterdam Kurallarının 1(6)c maddesi, taşıyan yerine yükleten, tasarruf hakkı sahibi veya gönderilene karşı ücret karşılığı taahhütte bulunan kişiyi “yüklenici” (*performing party*) olarak kabulden kaçınmaktadır.

Fiili taşıyıcı sıfatının iktisabı, asıl taşıma sözleşmesine konu eşyanın taşınmasının alt sözleşme ile üstlenilmesine bağlıdır<sup>377</sup>. Yoksa taşımada kullanılan uçağın maliki veya geminin donatanı olmak, fiili taşıyıcı sıfatının iktisabı için tek başına yeterli değildir<sup>378</sup>.

---

<sup>372</sup> CMNI m. 4/1: “A contract complying with the definition set out in article 1, paragraph 1, concluded between a carrier and an actual carrier constitutes a contract of carriage within the meaning of this Convention...”. Bilgi için bkz. Ramming, Weitere Rechtsfragen zur CMNI-Ausführender Frachtführer, s. 109 vd; Czerwenka, Budapester Übereinkommen, s. 279; Koller, Transportrecht, s. 1866 vd.

<sup>373</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 45; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 20.

<sup>374</sup> Aynı görüş için bkz. Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Art. 3, Rn. 3.

<sup>375</sup> Kienzle, Actual Carrier, s. 109.

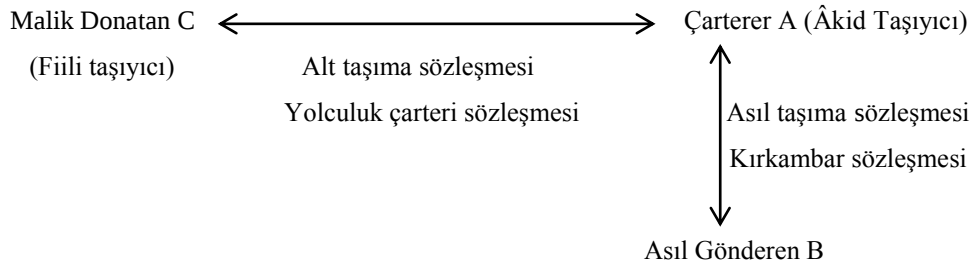
<sup>376</sup> Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 16.

<sup>377</sup> Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 387.

<sup>378</sup> Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 39, Rn. 25; Kienzle, Actual Carrier, s. 118 vd.

Fiili taşıyıcının tarafı olduğu alt sözleşmenin, taşıma sözleşmesi niteliğinde olması icap eder. Nitekim fiili taşıyıcı da, aslında alelade bir taşıyıcıdır<sup>379</sup>. Bu bakımdan *bareboat* charter veya zaman charteri ile gemiyi tahsis eden kimsenin, eşya taşıma taahhüdünde bulunmaması sebebiyle, fiili taşıyıcı sayılmasına olanak yoktur<sup>380</sup>.

Buna karşılık Rotterdam Kurallarına göre, deniz işleri yüklenicisinin, alt taşıma sözleşmesinin tarafı olması gerekmez. Çünkü daha önce izah edildiği üzere<sup>381</sup>, deniz işleri yüklenicisine bırakılan iş, dar anlamda taşıma yerine, taşıma işine dâhil işlerden herhangi biri, örneğin yükleme, istif, boşaltma, saklama veya elleçleme olabilir<sup>382</sup>. Bununla bağlantılı olarak Rotterdam Kurallarında “*performing carrier*” (fiili taşıyıcı) değil, “*performing party*” (yüklenici) ifadesi tercih edilerek “*taşıyıcı*” teriminin kullanımından kaçınılmıştır.



**Şekil 5: Denizde Alt Eşya Taşıma Sözleşmeleri ve Fiili Taşıyıcı**

Alt navlun sözleşmeleri bakımından, zilyedi bulunduğu gemiyi yolculuk charteri sözleşmesi ile tahsis eden ve taşımayı fiilen gerçekleştiren kimse, fiili taşıyıcı; kırkambar sözleşmesi ile taşımayı kendi ad ve hesabına taahhüt eden charterer ise, âkid taşıyıcı sayılır<sup>383</sup>. Daha önce eleştirilen<sup>384</sup> üst-alt navlun ayrımını savunanlar da, fiili taşıyıcı-âkid taşıyıcı sıfatlarının tayini bakımından aynı görüştedir<sup>385</sup>. Ancak bu takdirde, “*asıl (üst) taşıyıcı, fiili taşıyıcı sayılır*” şeklinde garip bir sonuç ortaya çıkmaktadır.

<sup>379</sup> Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, Tasarı, s. 171.

<sup>380</sup> Güner Özbek, Konişmento, s. 245. Zaman charteri bakımından aksi görüşler için bkz. Häußer, Subunternehmer, s. 87; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 46; Herber, das Übereinkommen von 1978, s. 23.

<sup>381</sup> İkinci Bölüm: Fiili Taşıyıcı Kavramı / III. Tarihsel Gelişimi / F. Rotterdam Kuralları.

<sup>382</sup> Rotterdam Kuralları m. 1(6)b.

<sup>383</sup> Wilson, Carriage of Goods by Sea, s. 226; Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading, s. 88.

<sup>384</sup> Birinci Bölüm: Eşya Taşıma Sözleşmesi / VII. Alt Eşya Taşıma Sözleşmesi.

<sup>385</sup> Ülgener, Charter Sözleşmeleri, s. 87; Ilgın, Alt Navlun Sözleşmesi, s. 181; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 18.

Alt taşıyıcının, âkid taşıyıcıya karşı üstlendiği taşımayı, zaman çarteri yoluyla üçüncü kişi gemi malikinden tahsis aldığı bir gemiyle gerçekleştirmesi muhtemeldir. Böyle bir durumda ise, gemi maliki değil, zaman çartereri olan alt taşıyıcı, fiili taşıyıcı sayılır. Zira malik, çarterere karşı taşıma taahhüdünde bulunmamıştır. Ancak istisnai bazı hallerde, Türk Ticaret Kanununun 1238(2). maddesi sebebiyle, donatan sayılan bir gemi malikinin, (fiili) taşıyıcı gibi telakki edilmesi mümkündür.

Asıl taşıma sözleşmesi, bir karma taşıma sözleşmesi olabilir. Bu durumda âkid taşıyıcı, aynı zamanda karma taşıma operatörü (*multimodal transport operator*) olarak anılır. Dolayısıyla operatörün, alt taşıma sözleşmesi ile taşıma işini kendisine bıraktığı her alt taşıyıcı, taşıma işini kısmen dahi olsa gerçekleştirmiş olması şartıyla, fiili taşıyıcı sayılır<sup>386</sup>.

Hava taşımalarında kullanılan çarter sözleşmelerinde ise, fiili taşıyıcı sıfatının kime ait olacağı sorunu Guadalajara Sözleşmesi görüşmelerinde ele alınmıştır<sup>387</sup>. Polonya delagasyonu tarafından, uçağın mürettebatsız olarak tahsisi halinde, kimin fiili taşıyıcı sayılacağı sorusu ortaya atılmıştır. Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) tarafından, Guadalajara Sözleşmesi Taslağının 1(c) maddesine, üzerinde kısmen ya da tamamen bir kontrol yetkisi olmaksızın hava aracının salt tahsisi durumunda, tahsis eden fiili taşıyıcı sayılmaz hükmünün eklenmesi talep edilmiş, ancak talep haklı olarak kabul görmemiştir<sup>388</sup>.

Mürettebatlı veya mürettebatsız olarak uçağın sadece tahsisine yönelik çarter sözleşmeleri eşya taşıma sözleşmesi sayılmadığı için, bu tür hukukî ilişkilerde tahsis eden, fiili taşıyıcı sayılamaz<sup>389</sup>. Zira uçağı tahsis eden taraf, taşımayı değil, uçağın tahsisini üstlenmektedir<sup>390</sup>.

Tahsis edenin, uçağın teknik idaresini kendi üzerinde bırakması da, kendisinin fiili taşıyıcı sayılması için yeterli değildir. Uçağın (teknik anlamda) idaresi yetkisi, eşya taşıma taahhüdünün değil, tahsisin bir gereğidir. Dolayısıyla zaman çarterinde olduğu

---

<sup>386</sup> Amasya, Çok Türlü Taşıma Belgeleri, s. 267.

<sup>387</sup> Walther, Guadalajara Zusatzabkommen, s. 41 vd.

<sup>388</sup> Riese, Charterabkommen von Guadalajara, s. 11.

<sup>389</sup> Koller, Transportrecht, s. 1645; Schmidt-Räntsch, Zusatzabkommen von Guadalajara, s. 223-224.

<sup>390</sup> Schmidt-Räntsch, Zusatzabkommen von Guadalajara, s. 223-224.

gibi, “*taşıma aracı üzerindeki kontrol yetkisi*” fiili taşıyıcı sıfatının kazanımı için tek başına yeterli bir ölçüt olarak kabul edilemez<sup>391</sup>.

Uçağın tahsisi yanında eşyanın veya yolcunun taşınması da üstlenildiği takdirde tahsis eden, fiili taşıyıcı sayılabilir<sup>392</sup>. Örneğin Padova mahkemesine konu olayda, *Icomsa* şirketinin, birkaç mühendisin seyahati maksadıyla, *Air 70* şirketinden tahsis aldığı uçak düşmüş ve tüm yolcular hayatını kaybetmiştir. Mahkeme, Guadalajara Sözleşmesi kapsamındaki olayda, uçuşu kendi adına taahhüt etmiş olması sebebiyle charterer *Icomsa* şirketini âkid taşıyıcı; uçağı tahsis eden ve taşımayı fiilen gerçekleştiren *Air 70* firmasını ise fiili taşıyıcı olarak nitelendirmiştir<sup>393</sup>.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin kararına konu 2010 tarihli başka bir olayda ise, davacı yolcu, davalı İ. Havayollarına ait uçakla İtalya’ya seyahat etmiş, bagajını varış havalimanı yerine, dönünce Türkiye’de teslim alabilmiş ve zarara uğradığını ileri sürerek, zararının İ. Havayollarından tahsilini talep etmiştir. Davalı havayolu şirketi ise, taşımanın yapıldığı uçağın, yolcunun bilet aldığı F. Ekspres Charter Ltd. şirketine kiralandığını, bu sebeple hukuken taşıyıcı olmadıklarına dayanarak kendilerine husumet yöneltilemeyeceğini beyan etmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, karar tarihi itibarıyla 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu veya Montreal Sözleşmesi yürürlükte olmamasına rağmen ve dayanak göstermeksizin, uçağı kiraya veren davalı İ. Havayolları şirketini “*fiili taşıyıcı*” olarak nitelendirmiş ve fiili taşıyıcının haksız fiil sorumluluğuna hükmetmiştir<sup>394</sup>.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin anılan kararının nitelendirme bakımından hatalı olduğu düşünülmektedir. Şöyle ki, karar metninden anlaşılabildiği kadarıyla, davalı İ. Havayolları ile F. Charter Ltd. şirketi arasındaki sözleşmenin niteliği sorgulanmamış, yani davalının alt taşıyıcı sayılıp sayılmadığı üzerinde hiç durulmamıştır. Böyle bir sorgulama yapılmaksızın da, bir kimsenin fiili taşıyıcı olarak nitelendirilmesi mümkün değildir.

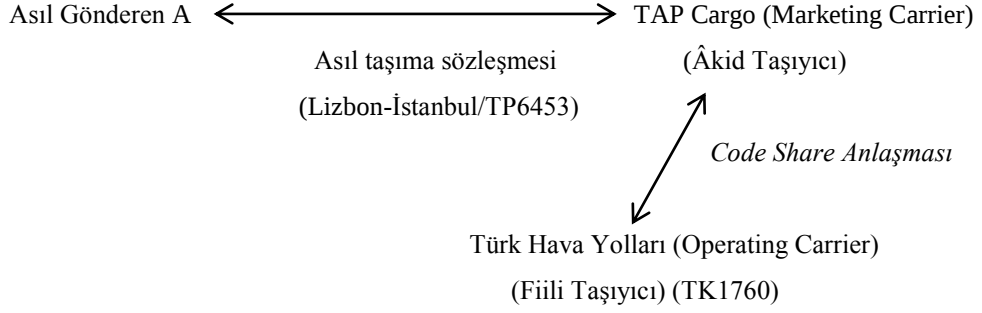
---

<sup>391</sup> Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 39, Rn. 25; Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 386; Giemulla/Schmid, Warschauer Abkommen, ZAG Art. 1, Rn. 13 vd.

<sup>392</sup> Schmidt-Räntsch, die Ausführung der Luftbeförderung, s. 493; Sözer, Milletlerarası Hava Taşımaları, s. 389.

<sup>393</sup> Dettling-Ott, Lufttransportrecht, s. 38.

<sup>394</sup> Yargıtay 11. HD, 15.02.2010, E. 2008/10742 – K. 2010/1694 (Hukuk Türk İçtihat Bankası).



**Şekil 6:** Code Sharing ve Fiili Taşıyıcı

Hava taşımalarındaki *code sharing* uygulamasında ise<sup>395</sup>, gönderen, sadece asıl taşıyıcı olan “*marketing carrier*” ile taşıma sözleşmesi akdeder. Ancak taşıma işi fiilen, “*operating carrier (code sharing partner)*” tarafından gerçekleştirilir<sup>396</sup>. Buna göre şartları dahilinde Montreal Sözleşmesi gereğince “*marketing carrier*” âkid taşıyıcı; “*operating carrier*” ise, fiili taşıyıcı sayılır<sup>397</sup>. Buna karşılık *interline* anlaşmalarında fiili taşıyıcı gündeme gelmez. Zira bu tür taşımalarda, bir havayolu, diğer havayoluna taşıma işini bırakmak yerine, onu temsilen taşımayı taahhüt etmektedir.

### C. TAŞIMANIN KISMEN VEYA TAMAMEN GERÇEKLEŞTİRİLMESİ

Fiili taşıyıcı sıfatının kazanımı, alt sözleşme ile üstlenilen taşıma işinin kısmen dahi olsa fiilen gerçekleştirilmesine (*perform*) bağlıdır<sup>398</sup>. Yoksa taşıma işinin sadece taahhüdü, taahhüt eden alt taşıyıcının, fiili taşıyıcı sayılmasını sonucunu doğurmaz<sup>399</sup>.

Alt eşya taşıma sözleşmesinin kurulması, taşımanın fiilen gerçekleştirilmesi anlamına gelmez. Taşımanın kısmen gerçekleştirilmesi deyiminden anlaşılması gereken, en azından dar anlamda taşıma işini üstlenmek ve ifa etmek üzere işi görmeye başlamaktır.

<sup>395</sup> Bkz. Birinci Bölüm: Eşya Taşıma Sözleşmesi / VII. Alt Eşya Taşıma Sözleşmesi / B. Tanımı / 2. Hava Taşımalarında.

<sup>396</sup> Ruhwedel, Montrealer Übereinkommen, s. 199.

<sup>397</sup> Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 39, Rn. 23.

<sup>398</sup> Türk Ticaret Kanunu m. 1248 gerekçesi: “Bu maddede yolcuların duçar olacağı zararlardan sorumlu olan başlıca kişiler olarak taşıyan ve fiili taşıyan, 2002 Atina Sözleşmesinin 1 inci maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerine uygun bir şekilde tanımlanmıştır. Tasarının 1259 uncu maddesinde taşıma işinin tamamını veya bir kısmını «üstlenen» ve «gerçekleştiren» kişiler arasındaki ayrım gereken şekilde vurgulandığı için Sözleşmenin anılan maddesinin (c) bendinde yer alan “taşıma işinin tamamını veya bir kısmını gerçekten icra eden taşıyan” hakkındaki tanıma Tasarıda yer verilmemiştir”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 375.

<sup>399</sup> Herber, Münchener Kommentar zum HGB, § 437, Rn. 9; Giemulla/Schmid, Warschauer Abkommen, ZAG Art. 1, Rn. 21.

Taşımanın gerçekleştirilmesi, eşyanın tesellümü ile başlar. Buna göre, taşımayı üstlenmiş alt taşıyıcının, eşyayı taşımak üzere tesellüm ettiği an, fiili taşıyıcı sıfatını iktisap ettiği söylenebilir. Yoksa alt taşıyıcının, üstlenmiş olduğu taşıma bakımından, yer değiştirmeye yönelik dar anlamda taşıma işinin ifasını tamamlamış ya da eşyayı hak sahibine teslim etmiş olması şart değildir.

Örneğin karayoluyla Ankara'dan İstanbul'a eşya taşımayı taahhüt eden taşıma işleri organizatörü A'nın, eşya taşıma işini alt taşıyıcı B'ye bıraktığını; B'nin de, Ankara'dan Eskişehir'e eşya taşımaya başladığından sonra, taşımanın Eskişehir–İstanbul ayağını alt taşıyıcı C'ye gördürdüğünü varsayalım. Böyle bir durumda zarar gören asıl yük ile ilgililer karşısında, B veya C fiili taşıyıcı sıfatını kazanabilir. Zira her iki alt taşıyıcı da üstlendikleri taşımayı kısmen dahi olsa gerçekleştirmiştir. Bu bakımdan, bir zincirleme eşya taşıma işinde, birden fazla fiili taşıyıcı olabilir<sup>400</sup>.

Bir eşya taşıma işinde alt taşıyıcının, asıl taşıyıcıya karşı eşyayı taşımayı taahhüt etmiş olsa da, eşyayı tesellümden kaçınması olasıdır. Bu takdirde alt taşıyıcının, fiili taşıyıcı sayılması mümkün değildir. Buna karşılık, Rotterdam Kurallarında deniz işleri yüklenicisi, taşıma borcuna dâhil bir edimin üstlenilmesine bağlı olarak tanımlanmış ve Kurallarının 19. maddesi gereği, eşyayı tesellüm etmemeden dahi sorumlu kılınmıştır<sup>401</sup>.

## VI. BENZER KAVRAMLARDAN FARKI

### A. ALT TAŞIYICI

Alt taşıma sözleşmesi ile asıl taşıyıcıya karşı, ücret karşılığında eşya taşımayı taahhüt eden kimseye, alt taşıyıcı denir<sup>402</sup>. Alt taşıyıcı, taşıma işini gerçekleştirip gerçekleştirmesine bakılmaksızın, sırf eşya taşımayı taahhüt etmesiyle bu sıfatı kazanır.

<sup>400</sup> Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 46.

<sup>401</sup> Rotterdam Kurallarının önceki taslak metninde, yüklenici (*performing party*) tanımlanırken taşımayı gerçekleştirmekten kaçınma unsuruna da yer verilmiş (*physically performs -or fails to perform in whole or in part-*), ancak daha sonra “*kaçınma*” tanımdan çıkarılmıştır. Bkz. United Nations Commission on International Trade Law, Working Group III (Transport Law), Ninth Session, New York, 15-26 April 2002, Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea (A/CN.9/WG.III/WP.21), s. 12. Taslak Sözleşme m. 1.17: “*Performing party*” means a person other than the carrier that physically performs [or fails to perform in whole or in part] any of the carrier’s responsibilities under a contract of carriage for the carriage, handling, custody, or storage of the goods... ”.

<sup>402</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 880.

Fiili taşıyıcı, üstlenmiş olduğu taşımayı gerçekleştiren bir alt taşıyıcıdır<sup>403</sup>. Buna karşılık her alt taşıyıcı, fiili taşıyıcı sayılmaz. Örneğin, karayoluyla taşımayı üstlenen taşıma işleri organizatörü A'nın, bu işi B'ye, B'nin de C'ye bıraktığını, C'nin eşyayı A'dan teslim edip, eşyayı taşıdığını varsayalım. Bu örnekte B, alt taşıyıcıdır. Ancak taşımayı kısmen dahi olsa gerçekleştirmede için fiili taşıyıcı sayılması mümkün değildir. Şöyle ki B, eşyayı teslim etmiş ve eşya, henüz C'ye teslim edilmeden, B'nin hâkimiyetinde iken zıyaa uğramış ise, ancak bu durumda B'nin fiili taşıyıcı sayılması mümkündür.

## B. ARDIŞIK (MÜTEAKİP) TAŞIYICI

Ardışık (*successive*), “*ardı sıra, takip eden*” anlamına gelir<sup>404</sup>. Bu genel ifadeye karşılık ardışık taşıma (*successive carriage*), daha dar kapsamlı ve kendine özgü bir müessesedir. Yoksa alt taşıyıcı da asıl (ilk) taşıyıcının ardından gelir, ancak alt taşıyıcı ile ardışık taşıyıcı farklı kavramlardır<sup>405</sup>.

Ardışık taşıma, CMR, CIM ve Montreal Sözleşmesinde hükme bağlanmıştır<sup>406</sup>. Deniz taşımalarında ardışık taşıma müessesesinden söz edilmez. Kaldı ki, Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kurallarında ardışık taşımaya dair özel bir hüküm mevcut değildir.

Ardışık taşıma, CMR’de “*ortaklaşa taşıma*”<sup>407</sup>, CIM’de “*birbirini takip eden taşıma*”, Montreal Sözleşmesinde ise, “*müteselsil taşıma*” şeklinde Türkçe’ye resmi olarak tercüme edilmiştir<sup>408</sup>. Türk doktrininde “*müteakip taşımayı*” kullanan yazarlar<sup>409</sup> olduğu gibi, “*mütevali taşıma*”<sup>410</sup> veya “*ardışık taşıma*”<sup>411</sup> kavramlarını tercih edenler

<sup>403</sup> Neumann, der Spediteur-Frachtführer, s. 385.

<sup>404</sup> TDK Güncel Türkçe Sözlük (www.tdk.gov.tr).

<sup>405</sup> Trappe/Gierke, CMR Art. 34, s. 262. *Gençtürk*, her ardışık taşıyıcıyı, alt taşıyıcı olarak nitelendirmiştir. Bkz. Gençtürk, Eşya Taşıma Hukuku, s. 31. Yazarın bu ifadesi Alman hukukuna kısmen uygun olsa da, ardışık taşıyıcı ile alt taşıyıcıyı, alt taşıma sözleşmesi sebebiyle kesin bir biçimde ayırmak uygun düşer.

<sup>406</sup> CMR m. 34, Montreal Sözleşmesi m. 36, CIM m. 26.

<sup>407</sup> Ardışık taşıyıcı hakkında bkz. Yılmaz, Müteakip Taşıma, s. 14 vd.

<sup>408</sup> CMR m. 34, CIM m. 26, Montreal Sözleşmesi m. 36. Ayrıca bkz. Varşova Sözleşmesi m. 30, TSHK m. 129.

<sup>409</sup> Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 139 vd.

<sup>410</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 65.

<sup>411</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 909 vd.

de mevcuttur. Çalışmada, Türkçe güncel bir ifade olması sebebiyle “*müteakip taşıma*” yerine “*ardışık taşıma*” ifadesine yer verilmiştir<sup>412</sup>.

Gönderen, taşıma işinin bir kısmını bir taşıyıcıya, diğer kısmını başka bir taşıyıcıya birbirinden bağımsız taşıma sözleşmeleri ile (bölünmüş eşya taşıma sözleşmeleri) bırakabileceği gibi, taşıma işinin tamamını bir taşıma işleri organizatörüne de bırakabilir. Bu durumda, taşıma işleri organizatörü, taşıma işini birden çok alt taşıma sözleşmesi yaparak alt taşıyıcılara gördürür. Böyle bir halde, asıl gönderenin, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcılara akdî bir talep yöneltme hakkı yoktur. İşte göndereni daha güvenli bir konuma getirmek maksadıyla alt taşıyıcılar, taşıma senedini ve eşyayı kabul, kanun gereği<sup>413</sup> gönderen ile taşıma işleri organizatörü arasındaki taşıma sözleşmesine konu taşıma borcuna dâhil kabul edilmiş ve gönderen karşısında ardışık taşıyıcı (*successive carrier*) şeklinde telakki olunarak tüm taşıma işinden sorumlu sayılmışlardır.

Ardışık taşımada gönderen, sadece ilk taşıyıcı ile sözleşme yapar<sup>414</sup>. Sonraki taşıyıcılar, eşyayı ve taşıma senedini kabul ile ilk taşıyıcınının gönderene karşı üstlendiği taşıma borcuna dâhil olur (borca katılma yoluyla)<sup>415</sup>. Bu bakımdan bölünmüş eşya taşıma sözleşmeleri ile göndere karşı eşya taşımayı taahhüt etmiş taşıyıcıların, ardışık taşıyıcı sayılmaları mümkün değildir<sup>416</sup>. Kaldı ki, ardışık taşımanın varlığı için tedavülü gereken taşıma senedi, ilk taşıyıcı tarafından tanzim edilen tüm taşıma işine dair taşıma senedidir<sup>417</sup>. Yoksa sadece ilk taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek taşımaya dair tanzim edilmiş veya sonraki bir taşıyıcı tarafından tanzim edilmiş yeni bir taşıma senedini kabul eden diğer sonraki taşıyıcı, ardışık taşıyıcı sayılmaz<sup>418</sup>.

---

<sup>412</sup> Aynı görüş için bkz. Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 123.

<sup>413</sup> CMR m. 34, Montreal Sözleşmesi m. 36, CIM m. 26.

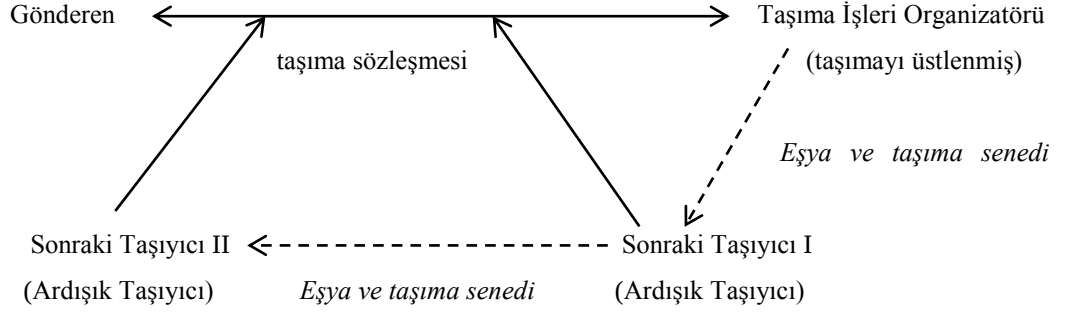
<sup>414</sup> Clarke, Contracts of Carriage by Air, s. 197 vd.

<sup>415</sup> Seven, Alt Taşıyıcı, s. 897-898; Van Acker, aufeinanderfolgende Frachtführer, s. 718; Yılmaz, Müteakip Taşıma, s. 15 vd.

<sup>416</sup> Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 36, s. 3; Seven, Alt Taşıyıcı, s. 877; aksi görüş için bkz. Karan, CMR Şerhi, s. 910 vd.

<sup>417</sup> Clarke, CMR, s. 171; Trappe/Gierke, CMR Art. 34, s. 261.

<sup>418</sup> Clarke/Yates, Contracts of Carriage, s. 75 vd; Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 150.



**Şekil 7: Ardışık Taşıma**

Montreal Sözleşmesinde ardışık taşıyıcı tanımlanırken, sonraki taşıyıcı tarafından sadece eşyanın kabulü yeterli görülmüş, hava yük senedinin kabulünden söz edilmemiştir (m. 36). CMR ve CIM bakımından ise, ardışık taşımadan bahsedilebilmesi için, eşya ile birlikte taşıma senedinin de sonraki taşıyıcı tarafından kabulü zorunludur<sup>419</sup>. Buna göre, CMR veya CIM kapsamındaki bir asıl taşıma işinde, taşıma senedini kabulden kaçınarak sadece eşyayı kabul eden sonraki taşıyıcı, ardışık değil, alt taşıyıcı gibi telakki edilir.

Ardışık taşıyıcıların, ilk taşıyıcının tarafı olduğu eşya taşıma sözleşmesi çevresine dahil olmaları, kanun gereği borca katılma olarak nitelendirilebilir<sup>420</sup>. Yoksa bu hukuki ilişkinin, CMR'nin 34. maddesinde açık bir ifade yer alsa da (*becoming a party to the contract of carriage*), Türk Borçlar Kanununun 206. maddesi anlamında sözleşmeye katılma olarak kabulü uygun olmaz. Çünkü ardışık taşıyıcının, borca değil de, sözleşmeye katılmış olduğu kabul edilirse, ardışık taşıyıcının taşıma ücretini gönderenden talep edebileceği şeklinde bir sonuç da ortaya çıkar. Hâlbuki müessesenin nihai amacı, ardışık taşıyıcıyı âkid hale getirmek değil, gönderen karşısında ilk taşıyıcı ile birlikte doğrudan sorumlu kılabilmektedir (CMR m. 34).

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 784. maddesinde taşıyıcı, taşınan eşyanın gönderilene teslimine kadar kendi yerine geçen bütün taşıyıcıların fiil ve kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu tutulmuştur. Ayrıca Kanunun 796. maddesi, birinci taşıyıcıdan sonra gelen taşıyıcılar, taşınacak eşyayı ve taşıma senedini tesellüm ettikten

<sup>419</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 913; Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 148-149; Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM § 26, Rn. 2.

<sup>420</sup> Aksi görüş için bkz. Kehl, Haftung des Unterfrachtführers, s. 17; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 67. Ayrıca bkz. TBK m. 201.

sonra doğacak bütün borçlarda önceki taşıyıcının yerine geçer hükmünü amirdir. Bu bakımdan 784. maddede, tam olarak karşılamasa da<sup>421</sup>, ara taşıyıcı başlığı altında ardışık taşıyıcı hükme bağlanmıştır<sup>422</sup>.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda, yukarıda anılan 784 ve 796. maddeler muhafaza edilmemiştir. O halde, ilk taşıyıcıdan eşyayı ve taşıma senedi teslim eden sonraki taşıyıcıların, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi anlamında fiili taşıyıcı sayılması mümkündür.

Aynı şekilde Alman hukukunda da, Taşıma Hukuku Reformu Kanunu öncesi mevcut olan ardışık taşıyıcıya dair hüküm (HGB § 432–*nachfolgender Frachtführer*<sup>423</sup>), fiili taşıyıcı müessesenin Alman Ticaret Kanununa dâhil edilmesiyle (HGB § 437) ortadan kaldırılmıştır. Ek olarak, mevcut Alman Ticaret Kanununun 442. maddesi, sonraki (ardışık) taşıyıcılar başlığını haiz olsa da, maddede ardışık taşıma müessesesi düzenlenmemiştir.

Ardışık taşıyıcıyı, fiili taşıyıcıdan ayıran temel kıstas, ardışık taşıyıcıların, gönderenin doğrudan muhatabı haline gelmeleri, yani borca katılma yoluyla asıl ve tek bir taşıma sözleşmesi çevresine dâhil olmalarıdır<sup>424</sup>. Yoksa ilk taşıyıcı ile sonraki taşıyıcılar arasında alt taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilemez<sup>425</sup>. Ayrıca ardışık taşıyıcı, fiili taşıyıcının aksine sadece kendisi tarafından gerçekleştirilen taşıma işinden değil, kural olarak tüm taşımadan sorumludur.

Bununla birlikte, Guadalajara Sözleşmesi ve Montreal sözleşmesinde fiili taşıyıcı tanımlanırken, fiili taşıyıcının, ardışık taşıyıcı sayılmadığı açıkça

---

<sup>421</sup> Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 131.

<sup>422</sup> Maddede ara taşıyıcı başlığı altında, ardışık taşıyıcı ve alt taşıyıcı hükme bağlanmıştır. Bkz. aşağıda “Ara Taşıyıcı”.

<sup>423</sup> HGB § 432(2): “*Der nachfolgende Frachtführer tritt dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, diesem gemäß in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, die Beförderung nach dem Inhalte des Frachtbriefs auszuführen*”.

<sup>424</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 886; Koller, Transportrecht, s. 1463; Trappe/Gierke, CMR Art. 34, s. 260; Demuth, Ausführender Frachtführer im CMR Bereich, s. 101; Seven, Alt Taşıyıcı, s. 877; Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 142; Van Acker, aufeinanderfolgende Frachtführer, s. 718; ayrıca bkz. Montreal m. 1/3; CIM m. 26; Csoklich, Anmerkungen zu Art. 34 CMR, s. 41 vd; Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen, Art. 36, Rn. 23.

<sup>425</sup> Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 143; Freise, Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht, s. 48.

vurgulanmıştır<sup>426</sup>. Buna karşılık, Hamburg Kurallarının hazırlık çalışmaları sırasında, Hindistan, Kenya ve Sierre Leone delegasyonları tarafından metne, “*fiili taşıyıcının, gerçekleştirmiş olduğu taşımayla sınırlı olarak, taşıtan ile taşıyıcı arasındaki taşıma sözleşmesine dâhil olur*”<sup>427</sup> hükmünün eklenmesi önerilmiş, ancak teklif haklı olarak reddedilmiştir<sup>428</sup>.

### C. BÖLÜNMÜŞ (KİSMİ) TAŞIYICI

Alman taşıma hukukunda ileri sürülen kavramlardan biri de, “*bölünmüş taşıyıcı*”dır (*Teilfrachtführer*). Bölünmüş taşımada, birden çok taşıyıcıdan her biri, gönderene karşı, taşımanın bir kısmını gerçekleştirmeyi taahhüt eder<sup>429</sup>. Bu taahhüt tek bir sözleşme ile olabileceği gibi, birden çok (bölünmüş) eşya taşıma sözleşmesi ile de olabilir.

Bölünmüş taşıma söz konusu ise, ardışık taşımadan bahsedilemez<sup>430</sup>. Çünkü her bir bölünmüş taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesine konu tüm taşıma işinden değil, sadece kendi tarafı olduğu taşıma sözleşmesi kapsamında gönderene karşı sorumludur<sup>431</sup>.

Bölünmüş taşıyıcı, fiili taşıyıcı da sayılmaz. Şöyle ki, gönderen, bölünmüş taşıyıcıların âkidi olduğu için, bölünmüş taşıyıcılardan her birine akdî talep yöneltme hakkına zaten sahiptir. Bu bakımdan bölünmüş taşıyıcı, gönderen gözünden, fiili değil, âkidi olduğu sözleşmenin tarafı alelade bir taşıyıcı gibi telakki edilir.

---

<sup>426</sup> Guadalajara Sözleşmesi m. 1, Montreal Sözleşmesi m. 39. Ayrıca bkz. Ruhwedel, Montrealer v. Warschau, s. 94; Dettling-Ott, Lufttransportrecht, s. 37.

<sup>427</sup> “*The actual carrier shall be deemed to be a party to the contract of carriage between the carrier and the shipper in so far as his part of the performance of the contract of carriage is concerned*”. Bkz. Official Records, Hamburg Rules, s. 90.

<sup>428</sup> Official Records, Hamburg Rules, s. 90.

<sup>429</sup> Schuster, Haftung der Unterfrachtführer, s. 9.

<sup>430</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 882.

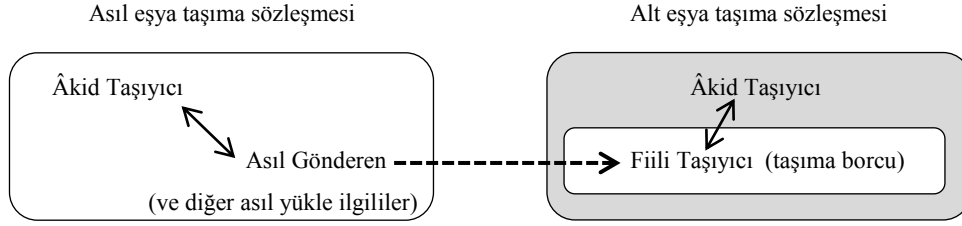
<sup>431</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 882; Schuster, Haftung der Unterfrachtführer, s. 9-10.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### FİİLİ TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

#### I. GENEL OLARAK

Fiili taşıyıcı, Guadalajara Sözleşmesinin kabulüyle, kendisine sözleşmesel bir talep yöneltme hakkına sahip olmayan asıl yükle ilgililere karşı, sorumluluğun doğrudan muhatabı kabul edilmiş, böylece “*fiili taşıyıcının sorumluluğu*” müessesesi ortaya çıkmıştır. Bu manada “*fiili taşıyıcının sorumluluğu*” ile kastedilen, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcının, gerçekleştirmiş olduğu taşıma bakımından, âkidi olmadığı asıl taşıma sözleşmesi gereğince tazminat hakkı sahibi olan asıl yükle ilgililer karşısında doğrudan sorumlu tutulabilmesidir<sup>432</sup>. Buna karşılık, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcının, kendisiyle taşıma sözleşmesi ilişkisi içine giren âkid (asıl) taşıyıcıya karşı, alt taşıma sözleşmesinden sorumluluğu hakkında fiili taşıyıcının sorumluluğuna ait hükümler değil, taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hükümler uygulanır.



**Şekil 8: Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu**

Guadalajara Sözleşmesinde fiili taşıyıcı, gerçekleştirmiş olduğu taşıma bakımından Varşova Sözleşmesindeki taşıyıcının sorumluluğu rejimine tâbi kılınmış (m. 2), ayrıca âkid taşıyıcı ile birlikte sorumluluğun doğrudan muhatabı addedilmiştir (m. 7). Ardından aynı müessese, Atina Sözleşmesi, Hamburg Kuralları, CIM, Montreal Sözleşmesi, Alman Ticaret Kanunu ve nihayetinde Türk Ticaret Kanununda özel olarak hükme bağlanmıştır<sup>433</sup>.

<sup>432</sup> Ayrıca bkz. Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1 vd; Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 437; Kienzle, Actual Carrier, s. 223.

<sup>433</sup> Atina Sözleşmesi m. 4; HGB § 437, 509, 546; Hamburg Kuralları m. 10; CIM m. 27; Montreal Sözleşmesi m. 40-41; TTK m. 888, 1191, 1257.

Asıl taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesinin ihlalden asıl gönderen ve asıl taşıma işi bakımından gönderilen sayılan diğer kişilere karşı sorumludur. Buna göre, kendine özgü doğrudan sorumluluk müessesesi kapsamında fiili taşıyıcıya başvuru hakkını haiz olanlar “*asıl yükle ilgililer*”, yani asıl gönderen ile asıl taşıma sözleşmesi gereğince asıl taşıyıcıya karşı tazminat talep hakkına sahip olup, gönderen sayılan diğer kişilerdir<sup>434</sup>.

Asıl ve alt taşıma sözleşmelerinin ve bu sözleşmelerden doğan hak ve borçların, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesi esas alınarak birbirine karıştırılmaması gerekir. Örneğin, tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesinden doğan taşıma ücretini âkid taşıyıcıdan tahsil edememiş bir fiili taşıyıcı, bu alacağını kendine özgü sorumluluk müessesesine dayanarak asıl yükle ilgililerden talep edemez. Şöyle ki, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesi, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcıya değil, asıl taşıma sözleşmesindeki asıl yükle ilgililere tek taraflı olarak bahşedilen bir imkândır. Bu sebeple navlun, sürastarya gibi müesseseleri, asıl ve alt taşıma sözleşmeleri bakımından ayrı ayrı değerlendirmek icap eder.

## II. UYGULANACAK HUKUK

### A. GENEL OLARAK

Günümüzde bir ülkeden diğerine yapılan eşya taşımaları uluslararası anlaşmalarla düzenlenmiştir. Bu anlaşmaların çoğuna Türkiye taraf halledir ve taraf olunan anlaşmalar, 1982 tarihli Anayasanın<sup>435</sup> 90. maddesine göre usulüne göre yürürlüğe konulmuş olduklarından kanunla eşdeğerdir.

Türk hukukunda yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk, MÖHUK’un<sup>436</sup> kapsamında olup, MÖHUK’un 1. maddesinde Türkiye’nin tarafı olduğu uluslararası anlaşma hükümleri saklı tutulmuştur. Bu bakımdan uluslararası eşya taşıma sözleşmelerine, Türk ulusal kanunlarından evvel, Türkiye’nin tarafı olduğu uluslararası anlaşma hükümleri uygulanmalıdır. Şöyle ki, taraf olunan bir uluslararası sözleşmenin ulusal kanunlardan evvel tatbiki, hem

<sup>434</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 139.

<sup>435</sup> 2709 sayılı ve 07.11.1982 tarihli Kanun. Bkz. 09.11.1982 tarihli ve 17863 mükerrer sayılı Resmi Gazete.

<sup>436</sup> 5718 sayılı ve 27.11.2007 tarihli Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun. Bkz. 12.12.2007 tarihli ve 26728 sayılı Resmi Gazete.

Anayasa'nın 90. maddesinin, hem özel hükmün genel hükme önceliği prensibinin, hem de Türkiye'nin uluslararası hukuktaki tarafı olduğu uluslararası anlaşmayı öncelikle uygulama taahhüdünün bir gereğidir<sup>437</sup>.

Buna göre Türk mahkemesi, öncelikle taşıma sözleşmesinin uluslararası anlaşmanın uygulama alanına girip girmediğini araştırmalıdır. Taşıma sözleşmesinin, uluslararası anlaşmanın uygulama alanına girmediği ya da girip de o uluslararası anlaşmada uygulanacak hukuk kuralına erişilemediği takdirde, Türk mahkemesi, MÖHUK'a göre uygulanacak hukuku tespit etmelidir.

MÖHUK'un kapsamı, 1. maddesinde, yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkiler olarak belirlenmiştir. Uluslararası eşya taşımaları, iki farklı ülke arasında yapıldığı için, bu tür taşımaları konu edinen taşıma sözleşmelerinde yabancılık unsuru her zaman mevcuttur.

Eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk, MÖHUK'un 29. maddesinde özel olarak hükme bağlanmıştır. Maddeye göre, eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tâbidir. Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili ülke olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır. Bununla birlikte, hâlin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbidir.

Burada önem arz eden husus, uygulanacak hukukun Türk hukuku olarak tespitinden sonra hangi hükümlere başvurulacağıdır. Türk hukukunda eşya taşıma sözleşmeleri, kara, deniz, demiryolu taşımaları ve karma taşımalar bakımından Türk Ticaret Kanununda; hava taşımaları açısından Türk Sivil Havacılık Kanununda hükme bağlanmıştır.

Uluslararası anlaşma hükümlerinin ardından, Türk Ticaret Kanununun veya Türk Sivil Havacılık Kanununun emredici nitelikteki hükümlerinin öncelikle

---

<sup>437</sup> Karan, Lahey Kaideleri, s. 233-234.

uygulanması gerekir. Ardından sırasıyla, eşya taşıma sözleşmesinin özel şartlarının ve anılan Kanunların tamamlayıcı hükümlerinin, özellikle de Türk Ticaret Kanununun taşıma işleri başlıklı ve genel nitelikteki dördüncü kitap hükümlerinin tatbiki icap eder.

Bunun yanı sıra, Türk Ticaret Kanununun 1. maddesinde bu Kanundaki hükümlerle, bir ticarî işletmeyi ilgilendiren işlem ve fiillere ilişkin diğer kanunlarda yazılı özel hükümler, ticarî hüküm olarak kabul edilmiş olup, mahkemenin, hakkında ticarî bir hüküm bulunmayan ticarî işlerde, ticarî örf ve âdete, bu da yoksa genel hükümlere göre karar vereceği düzenlenmiştir. Genel hükümlerden anlaşılması gereken ise, Türk Borçlar Kanunu ve Türk Medeni Kanununun hükümleri ile genel örf âdet ve hâkimin yarattığı hukuktur.

## B. ASIL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN TÂBİ OLDUĞU HUKUK

Türk hukuku bakımından, fiili taşıyıcının sorumluluğuna uygulanacak hukuk tespit olunurken, asıl veya alt taşıma sözleşmelerinden hangisine itibar olunacağı meselesiyle karşı karşıya gelinir. Zira fiili taşıyıcının üstlendiği taşıma işini konu edinen alt taşıma sözleşmesi, asıl eşya taşıma sözleşmesi ile aynı hukukî rejime tâbi olmayabilir.

İzmir'den Münih'e havayoluyla eşya taşımayı üstlenen taşıyıcının, İzmir-İstanbul arası taşıma işini, alt taşıyıcı B'ye bıraktığını varsayalım. Bu örnekteki asıl taşıma sözleşmesi, Montreal Sözleşmesi; alt taşıma sözleşmesi ise, Türk Sivil Havacılık Kanunu kapsamındadır<sup>438</sup>.

Bu mesele hakkında, fiili taşıyıcının hükme bağlandığı uluslararası düzenlemelerde, Montreal Sözleşmesi hariç, herhangi bir açıklık yoktur<sup>439</sup>. Montreal Sözleşmesinin 39. maddesinde vurgulandığı üzere, asıl eşya taşıma sözleşmesinin, fiili taşıyıcıyı hükme bağlayan bir hukukî rejime tâbi olması yeterlidir<sup>440</sup>. Yoksa fiili

<sup>438</sup> Bu sorunun cevaplanması bakımından, TSHK'nın 106. maddesi yoluyla Montreal Sözleşmesi hükümlerinin uygulanabilirliği gözardı edilmiştir.

<sup>439</sup> Koller, Transportrecht, s. 1647.

<sup>440</sup> Koller, Transportrecht, s. 1647; Koller, Wer ist Frachtführer, s. 105; Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 437, Rn. 12; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 140, dn. 391.

taşıyıcının tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesinin, fiili taşıyıcı müessesesine yer veren bir hukukî rejimin uygulama sahasına girmesi gerekmez<sup>441</sup>.

Dikkate değer diğer bir mesele, fiili taşıyıcı müessesesine hem asıl taşıma sözleşmesinin, hem de alt taşıma sözleşmesinin bağlı olduğu hukukî rejimde yer verilmiş olması halinde, hangi rejimin uygulanacağıdır. Fiili taşıyıcı kavramına bir mana verilirken her zaman asıl taşıma sözleşmesine taraf asıl gönderen gözünden hareket edildiğinden, ancak asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu hukukî rejim tahtında bu mesele halledilebilir.

Bunun yanısıra, asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu hukukî rejimde, alt taşıma sözleşmesini düzenleyen hukukî rejimden farklı olarak, fiili taşıyıcının sorumluluğuna dair bir hüküm bulunmayabilir. Bu takdirde fiili taşıyıcının sorumluluğuna dair alt taşıma sözleşmesini hükme bağlayan hukuki rejimin uygulanabilmesi için, bu rejimin, kendisine tamamlayıcı hüküm tahtında başvurulabilecek bir uygulanacak hukuk kuralı mahiyetinde olması gerekir. Yoksa asıl taşıma sözleşmesi gereğince tazminat hakkı sahipleri, alt taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu hükümlerden doğrudan yararlanarak fiili taşıyıcının sorumluluğuna gidemezler.

Örneğin, asıl taşıma sözleşmesinin CMR, fiili taşıyıcının gerçekleştirdiği taşımayı konu edilen alt taşıma sözleşmesinin ise, Türk Ticaret Kanunu kapsamında olduğunu varsayalım. Bu durumda, alt taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine dair genel hükümleri arasında fiili taşıyıcı hükme bağlanmış olsa da, asıl gönderen gözünden hareket edilmeli ve asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu rejime itibar edilmelidir. Asıl taşıma sözleşmesi CMR kapsamında olduğu için, CMR’de hüküm olmaması halinde uygulanacak hukukun, MÖHUK gereğince Türk hukuku olduğunun tespitinin ardından, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcı, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi kapsamında fiili taşıyıcı sayılabilir<sup>442</sup>. Aynı hukukî süreç, deniz taşımalarında Lahey Kuralları bakımından da söz konusudur.

---

<sup>441</sup> Aynı görüşte Gençtürk, Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği, s. 647. Bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 45; Koller, Transportrecht, s. 1647; Dettling-Ott, Lufttransportrecht, s. 35-36.

<sup>442</sup> Ardışık taşıyıcı açısından ayrıca bkz. Seven, Alt Taşıyıcı, s. 879.

## C. TAŞIMA ORTAMININ TÂBÎ OLDUĞU HUKUK

### 1. Karayolu Taşımaları

Türk hukukunda karayoluyla eşya taşımalarında fiili taşıyıcının sorumluluğu, Türk Ticaret Kanununun taşıma işleri başlıklı dördüncü kitabının 888. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde, fiili taşıyıcı müessesesine yer vermeyen CMR kapsamındaki uluslararası eşya taşımalarına da, uygulanacak tamamlayıcı hukukun Türk hukuku olarak tespiti şartıyla, tatbik edilebilecek genişliktedir. Hatta Kanunun 852. maddesinin ifadesi dikkate alındığında, anılan hükmün tüm taşıma ortamlarında uygulanabilecek en genel düzenlemeyi içerdiği anlaşılmaktadır.

### 2. Demiryolu Taşımaları

CIM kapsamındaki demiryoluyla uluslararası eşya taşıma sözleşmelerinde fiili taşıyıcının sorumluluğu, CIM'in 27. maddesinde özel olarak düzenlenmiştir. Buna karşılık ulusal demiryolu taşımalarında benzeri bir düzenleme bulunmadığından, Türk Ticaret Kanununun 852. maddesi dolayısıyla, aynı Kanunun yukarıda anılan 888. maddesi, ulusal taşımayı fiilen demiryoluyla gerçekleştiren fiili taşıyıcı hakkında da uygulanabilir.

### 3. Havayolu Taşımaları

Havayoluyla yapılan uluslararası eşya taşımaları, şartları dâhilinde, Montreal Sözleşmesine tâbidir. Montreal Sözleşmesinde fiili taşıyıcı müessesesi özel olarak hükme bağlandığı için, Montreal Sözleşmesi kapsamındaki bir asıl eşya taşıma sözleşmesi bakımından, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcı, Sözleşmenin 39 vd maddelerine göre fiili taşıyıcı sayılır.

Türk hukukunda, ulusal hava taşımalarına Türk Sivil Havacılık Kanunu uygulanır, ancak Kanunda fiili taşıyıcıya dair özel bir hüküm yoktur. Türk Sivil Havacılık Kanununun 106. maddesinde, yurtiçinde yapılacak havayolu taşımalarına, Kanunda hüküm bulunmayan hallerde, öncelikle Türkiye'nin tarafı olduğu uluslararası anlaşmaların, burada da hüküm bulunmaması durumunda, Türk Ticaret Kanununun uygulanması gereği belirtilmiştir. Dolayısıyla Türk Sivil Havacılık Kanunu

kapsamındaki bir asıl eşya taşıma işine, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinden önce, fiili taşıyıcının düzenlendiği Montreal Sözleşmesinin 39 vd maddeleri uygulanmalıdır<sup>443</sup>.

#### 4. Denizyolu Taşımaları

Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine dair beşinci kitabı içerisinde, denizyoluyla eşya taşımalarında fiili taşıyıcı özel olarak hükme bağlanmıştır (m. 1191). Buna göre, Türk Ticaret Kanunun beşinci kitabı hükümlerine tâbi bir asıl eşya taşıma işinde, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcı, Kanunun 1191. maddesine göre fiili taşıyıcı sayılır.

Türkiye, fiili taşıyıcıya yer veren Hamburg Kurallarına taraf olmadığı gibi, tarafı olduğu Lahey Kurallarında da fiili taşıyıcı düzenlenmemiştir. Bu bakımdan uygulanacak tamamlayıcı hukukun Türk hukuku olarak tespiti halinde, denizyoluyla uluslararası (asıl) eşya taşıma işinde, taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcı, Kanunun 1191. maddesi anlamında fiili taşıyıcı sayılarak sorumluluğun doğrudan muhatabı kabul edilebilir.

#### 5. Karma Taşımalar

Taşıma hukukunda, karma taşımaları düzenleyen ve aynı zamanda yürürlükte olan bir uluslararası anlaşma mevcut değildir<sup>444</sup>. Bu sebeple, karma taşımalarda fiili taşıyıcının sorumluluğuna uygulanması mümkün Türk hukukunun ulusal düzenlemelerinin ortaya konulması icap eder.

---

<sup>443</sup> Kaner, Montreal Sözleşmesi öncesi bir döneme rastlayan eserinde, (o döneme göre) haklı olarak şu ifadelerde bulunmuştur: “Fiili taşıyıcı denilen alt taşıyıcı ile asıl taşıma sözleşmesinin göndereni arasındaki ilişkiler Varşova Konvansiyonu ve Sivil Havacılık Kanununda düzenlenmemiş olduğundan bu ilişkide genel hükümler uygulanır. Keza Türkiye, bu ilişkiyi düzenleyen 1961 tarihli Guadalajara Sözleşmesine taraf değildir”. Bkz. Kaner, Hava Hukuku, s. 51. Buna karşılık günümüzde fiili taşıyıcıyı açıkça düzenleyen Montreal Sözleşmesi, Türkiye bakımından 26.03.2011 tarihinden beri yürürlükte olduğu için artık genel hükümlere başvurmaya lüzum yoktur. Zira fiili taşıyıcının sorumluluğu, Montreal Sözleşmesinde özel olarak hükme bağlanmıştır. Adana – İstanbul arasında havayoluyla eşya taşıma işini üstlenen taşıma işleri organizatörünün, bu işi tümüyle A havayollarına bıraktığını ve eşyanın A tarafından taşınırken hasara uğradığını farz edelim. Bu durumda zarar gören gönderen gözünden A, Montreal Sözleşmesinin 39 vd maddeleri ve dolayısıyla Türk Sivil Havacılık Kanunu manasında fiili taşıyıcı sayılır.

<sup>444</sup> Bkz. 1980 tarihli Cenevre Sözleşmesi ve 2008 tarihli Rotterdam Kuralları.

Karma taşımalar, Türk Ticaret Kanununun 902 vd maddelerinde “*değişik tür araçlar ile taşıma*” başlığı altında hükme bağlanmıştır. 902. maddeye göre, eşyanın değişik türden araçlarla taşınması tek bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa, eşya taşıma sözleşmesine Türk Ticaret Kanununun 850 vd hükümleri uygulanabilir. Ancak ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu bakımından, Kanunun 850 vd hükümleri değil, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümler tatbik edilir (TTK m. 903).

Örneğin taşıyıcı A’nın, karma taşıma sözleşmesiyle, eşyayı Kayseri’den Mersin’e karayoluyla, Mersin’den Mısır’a denizyoluyla taşımayı üstlendiğini; karayolu taşımalarını alt taşıyıcı B’ye, denizyolu taşımalarını da alt taşıyıcı C’ye gördürdüğünü, eşyanın denizde taşınması sırasında hasara uğradığını varsayalım. Böyle bir halde, asıl taşıyıcı A’nın sorumluluğu, Türk Ticaret Kanununun 1178. vd hükümlerine göre tayin olunacağından, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcı C, asıl gönderen gözünden, Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesi manasında fiili taşıyıcı sayılır<sup>445</sup>.

| ASIL TAŞIMA<br>SÖZLEŞMESİ | ULUSLARARASI<br>TAŞIMALAR | ULUSAL<br>TAŞIMALAR                                                                                               | FİİLİ TAŞIYICININ<br>SORUMLULUĞU<br>(ULUSLARARASI)<br>(ULUSAL)                            |                                                                                           |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| KARAYOLU                  | CMR                       | TTK 4. Kitap                                                                                                      | TTK m. 888                                                                                | TTK m. 888                                                                                |
| HAVAYOLU                  | Montreal S.               | TSHK                                                                                                              | Montreal S. m. 39 vd                                                                      | Montreal S. m. 39 vd (TSHK m. 106 atfıyla)                                                |
| DENİZYOLU                 | Lahey Kuralları           | TTK 5. Kitap                                                                                                      | TTK m. 1191                                                                               | TTK m. 1191                                                                               |
| DEMİRYOLU                 | CIM                       | TTK 4. Kitap                                                                                                      | CIM m. 27                                                                                 | TTK m. 888                                                                                |
| KARMA                     | -                         | Zararın hangi taşıma ortamında gerçekleştiği<br><br>belli değil: TTK 4. Kitap<br>belli: Ortamın tâbi olduğu hukuk | belli değil: TTK m. 888<br><br>belli: TTK m. 888, 1191 / CIM m. 27 / Montreal S. m. 39 vd | belli değil: TTK m. 888<br><br>belli: TTK m. 888, 1191 / CIM m. 27 / Montreal S. m. 39 vd |

**Şekil 9: Türk Hukukunda Fiili Taşıyıcının Sorumluluğuna Tatbiki Mümkün Hükümler**

<sup>445</sup> Ayrıca bkz. Koller, bekanntem Schadensort, s. 1193-1194.

### III. DAYANDIĞI ESASLAR

#### A. ASIL YÜKLE İLGİLİLERİN ÂKİD TAŞIYICIYA KARŞI HAK SAHİBİ OLDUKLARI ÖLÇÜDE SORUMLULUK

##### 1. Âkid Taşıyıcı Gibi Sorumluluk

Fiili taşıyıcının sorumluluğu, Guadalajara Sözleşmesinden bu yana ayrıntıya girilmeden, âkid taşıyıcının sorumluluğuna yollama yapılarak düzenlenmiştir. Başka bir deyişle, fiili taşıyıcının sorumluluğu, âkid taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümler üzerinde inşa olunmuştur<sup>446</sup>.

Âkid taşıyıcı gibi sorumluluğun bir sonucu olarak, asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu kanunî sorumluluk rejiminin “*taşıyıcının sorumluluğuna dair tüm hükümleri*”, gerçekleştirmiş olduğu taşıma bakımından, fiili taşıyıcının sorumluluğu hakkında da geçerlidir. Bu hükümlere, sorumluluk şartlarını tayin edenler yanında, sorumluluğu sınırlandıran veya ortadan kaldıranlar bütün hükümler dâhildir<sup>447</sup>. Yoksa bir kişinin âkid taşıyıcı gibi sorumlu olması, o kişinin sınırlı sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş imkânlarından yararlanamayacağı şeklinde yorumlanamaz. Aksinin kabulü halinde, fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcıya nazaran daha ağır bir konuma getirilmiş olur.

Örneğin, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi manasında bir fiili taşıyıcı, 876. maddeye dayanarak, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmiş olduğunu ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir veya hatta Kanunun 882. maddesindeki sorumluluk sınırını ileri sürebilir<sup>448</sup>. Ya da zarara fiili taşıyıcının kasıtlı davranışı sebebiyet verdiği takdirde fiili taşıyıcı, sınırlı sorumluluktan

---

<sup>446</sup> Bu husus, Alman hukukundaki 1998 tarihli Taşıma Hukuku Reformu Kanununun gerekçesinde de açıkça vurgulanmıştır. Bkz. Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts, Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode, Drucksache 13/8445, 29.08.1997, s. 75. Ayrıca bkz. Koller, Transportrecht, s. 544.

<sup>447</sup> Koller, Transportrecht, s. 544.  
Hamburg Kurallarının görüşmeleri sırasında, Amerika Birleşik Devletleri delegasyonu tarafından, taslak metne, “Bu Konvansiyonun sorumluluktan kurtulma ve sınırlı sorumluluk hakkında taşıyıcıya bahsedilmiş tüm hükümlerinin, gerçekleştirmiş olduğu taşıma bakımından fiili taşıyıcı hakkında da geçerli olduğu” şeklinde bir hüküm eklenmesi önerilmiştir. Bkz. Official Records, Hamburg Rules, s. 90.

<sup>448</sup> Bkz. TTK m. 1186.

veya sorumluluktan kurtuluş hallerinden yararlanamaz (TTK m. 886, 1187)<sup>449</sup>. Âkid taşıyıcının, sınırlı sorumlu olması dahi, buna engel teşkil etmez.

Benzer yönde Alman Ticaret Kanununun 437. maddesindeki “*taşıyıcıyla aynı şekilde*” (*in gleicher Weise wie Frachtführer*) ibaresi, 2013 tarihli deniz ticareti reformuyla “*sanki kendisi taşıyıcıymış gibi*” (*so als wäre er der Frachtführer*) şekline dönüştürülmüş<sup>450</sup>, deniz taşımaları bakımından fiili taşıyıcı da bu şekilde kaleme alınmıştır (HGB § 509). Kanun koyucunun bu değişiklikteki amacı da, fiili taşıyıcının, asıl yük ile ilgililer kaşısında sanki onları âkidi bir taşıyıcı gibi taşıyıcının sorumluluğuna dair kanunî rejim dâhilinde sorumlu tutulabilmesidir<sup>451</sup>.

## 2. Âkid Taşıyıcıya Ait Def’ileri İleri Sürebilme

Fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesinin dayandığı diğer bir esas, “*asıl yük ile ilgililerin, âkid taşıyıcıya karşı hak sahibi oldukları ölçüde*” fiili taşıyıcının sorumlu tutulabilmesidir. Farklı bir deyişle fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcıya nazaran daha ağır bir şekilde sorumlu tutulamaz.

Asıl yük ile ilgililerin fiili taşıyıcıya başvurabilmelerinin temelinde, asıl taşıma sözleşmesi gereğince âkid taşıyıcıya karşı sahip oldukları tazminat hakkı yatmaktadır. Fiili taşıyıcıyı, asıl yük ile ilgililerin, âkid taşıyıcıya karşı sahip oldukları tazminat hakkını dikkate almaksızın sorumlu kılmak, fiilin taşıyıcının, âkid taşıyıcıya nazaran daha ağır şartlarla sorumluluğuna yol açabilir. Bu da asıl yük ile ilgililere, asıl taşıma sözleşmesi gereğince sahip olduklarından daha fazla bir hak bahşetmek anlamına gelir.

<sup>449</sup> Bkz. Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 86.

<sup>450</sup> Gerekçede, “fiili taşıyıcının, taşıyıcıyla aynı şekilde sorumlu olması” ifadesinin, yanlış anlaşılmalara sebebiyet verebileceği vurgulanmış ve değişikliğin sebebi, pervasızca hareket üzerinden izah olunmuştur. Gerekçeye göre, deniz taşımalarında, zarara, fiili taşıyıcının pervasızca bir hareketi sebep olmuşsa, fiili taşıyıcı, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder. Yoksa âkid taşıyıcının davranışının “pervasızca” şeklinde nitelendirilememesi, fiili taşıyıcının sınırlı sorumlu olmasına sebebiyet vermez. Gerekçede, -işte bu durumu netliğe kavuşturmak sebebiyle- tanım değişikliğine gidildiği vurgulanmıştır. Bkz. Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 86.

<sup>451</sup> Bkz. Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 86.

Aynı yönde, Alman Federal Mahkemesi, fiili taşıyıcının, asıl gönderen ile asıl taşıyıcı arasındaki asıl taşıma sözleşmesi ölçüsünde sorumlu olacağını ifade etmiştir<sup>452</sup>.

Fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olduğundan, âkid taşıyıcının tâbi olduğu kanunî sorumluluk rejiminin taşıyıcıya bahsettiği savunma vasıtalarını ileri sürme hakkına sahiptir. Ancak tek başına bu imkân, fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcıdan daha ağır şartlarla sorumlu tutulabilmesinin önüne geçmez. Ne var ki, asıl taşıma sözleşmesi gereğince âkid taşıyıcı, kanunî sorumluluk rejimine nazaran daha iyi bir konumda olabilir.

İşte fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcıya nazaran daha ağır şartlarda sorumlu tutulmasını engellemek, asıl yük ile ilgililerin âkid taşıyıcı karşısında sahip olduklarından fazlasını elde etmelerini önlemek ve nihayetinde fiili taşıyıcıyı korumak maksadıyla<sup>453</sup>, Alman ve Türk Ticaret Kanunlarında fiili taşıyıcıya, asıl taşıma sözleşmesinden doğan âkid taşıyıcıya ait def'ileri ileri sürme imkânı bahşedilmiştir.

Bu yönde Türk Ticaret Kanununun 888(2). maddesinde, “*fiili taşıyıcının, taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait bütün def'ileri ileri sürebileceği*” hükme bağlanmıştır. Öncelikle belirtmek gerekir ki, def'ilerin asıl taşıma sözleşmesinden doğmuş olması gerekir. Aksi takdirde fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının diğer hukukî ilişkilere dayanan def'ilerini ileri sürme hakkına sahip değildir<sup>454</sup>.

Diğer bir yandan, 888. maddede bahsi geçen “*def'i*” den kastedilen, hukuk tekniği bakımından sadece def'iler değil, itirazları da kapsar şekilde taşıyıcının sorumluluk rejiminin taşıyıcıya bahsettiği tüm savunma imkânlarıdır. Aynı şekilde, 2013 tarihli deniz ticareti hukuku reformu ile Alman Ticaret Kanununun 437. maddesindeki “*Einwendungen*” (itirazlar) ibaresi “*Einwendungen und Einreden*” (itirazlar ve def'iler) olarak değiştirilmiştir<sup>455</sup>.

---

<sup>452</sup> BGH 1. Zivilsenat, 13.06.2012, I ZR 161/10 (Juris Rechtsportal).

<sup>453</sup> Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts, Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode, Drucksache 13/8445, 29.08.1997, s. 75.

<sup>454</sup> Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 209.

<sup>455</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 86.

Doktrinde Türk Ticaret Kanununun 888(2). maddesi sayesinde, fiili taşıyıcıya ek bir savunma vasıtası bahşedildiği vurgulanmıştır<sup>456</sup>. Hükümün gerekçesinde de, bu imkânın, “*sorumluluğunun karşılığı olarak*” fiili taşıyıcıya bahşedildiğine işaret edilmiştir<sup>457</sup>.

Buna göre fiili taşıyıcı, örneğin, âkid taşıyıcının şahsında meydana gelen bir sorumluluktan kurtuluş halinin mevcudiyetini ortaya koyarak, âkid taşıyıcının sorumlu tutulamayacağını, bu sebeple kendisinin de sorumlu kılınamayacağını ileri sürebilir. Ya da fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının tâbi olduğu ve alt sözleşmeye göre daha düşük bir sınıra kadar sorumlu tutulabileceğini iddia edebilir<sup>458</sup>.

Böyle bir def’i ileri sürme imkânına, uluslararası anlaşmalarda yer verilmemiştir. Türk hukukunda ise, bu imkân Alman Ticaret Kanununun aksine (HGB § 437, 509, 546) sadece Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinde düzenlenmiştir. 888. madde, taşıma işlerine dair genel nitelikte bir hüküm olduğundan, maddenin, taşımanın yapıldığı ortam önem arz etmeksizin ulusal taşımalarda ve MÖHUK’un kuralları dâhilinde uluslararası taşımalarda tatbiki mümkündür. Aynı yönde Alman hukukunda, Alman Ticaret Kanununun 437(2). maddesinin CIM kapsamındaki taşıma işlerinde de uygulanabileceği savunulmuştur<sup>459</sup>.

Son olarak belirtmek gerekir ki, fiili taşıyıcıya bahşedilen bu imkân, fiili taşıyıcının, emredici kanuni sorumluluk rejimini aşması amacıyla kullanılamaz. Örneğin deniz taşımalarında fiili taşıyıcının eşyayı çalmış olması halinde fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının pervasızca hareketinden söz edilemeyeceğini iddia ederek, sınırlı sorumluluğunu ileri süremez<sup>460</sup>. Böyle bir durumda asıl yükle ilgililer, fiili taşıyıcının sınırsız sorumluluğuna başvurabilirler. Bu hal, sorumluluğun dayandığı söz konusu prensibin istisnasını teşkil eder.

---

<sup>456</sup> Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı, s. 11.

<sup>457</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 305.

<sup>458</sup> Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts, Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode, Drucksache 13/8445, 29.08.1997, s. 75.

<sup>459</sup> Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Art. 3, Rn. 7.

<sup>460</sup> Gesetzentwurf der Bundesregierung - Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/10309, 12.07.2012, s. 86.

## B. ALT TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÇERÇEVESİNDE SORUMLULUK

### 1. Alt Taşıma Sözleşmesinin İhlali

Fiili taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesinden hukuken bağımsız bir alt taşıma sözleşmesinde taşıyıcı konumundadır. Söz konusu bu asıl ve alt taşıma sözleşmeleri her ne kadar birbirinden bağımsız da olsalar, sözleşmeler arasında fiili bir bağ bulunur. Zira fiili taşıyıcının gerçekleştirdiği taşıma işi, âkid taşıyıcının asıl gönderene karşı üstlendiği taşımanın bir kısmına tekabül etmektedir.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu, asıl değil, kendisinin tarafı olduğu alt eşya taşıma sözleşmesinin ihlaline dayanan bir sorumluluktur<sup>461</sup>. Kaldı ki, fiili taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesinin koşullarından genellikle haberdar değildir. Fiili taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesinden sorumlu kılınacak olursa, fiili taşıyıcı, üstlendiği riski belirleyemez ve riski sigortacıya yansıtamaz. Ayrıca bu görüşü destekler şekilde, fiili taşıyıcının hükme bağlandığı düzenlemelerin genelinde, *“taşıyıcının kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmaların, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiili taşıyıcıya ileri sürülemeyeceği”* ifade edilmiştir<sup>462</sup>.

Fiili taşıyıcının, asıl taşıma sözleşmesinden sorumluluğu kabul edilecek olursa, müessesenin, ardışık taşımadan bir farkı kalmaz. Hâlbuki ardışık taşıyıcı, ilk taşıyıcı ile birlikte, mevcut tek bir eşya taşıma sözleşmesine konu taşıma borcuna aykırılıktan sorumludur. Nitekim CIM ve Montreal Sözleşmesinde, iki müessesenin birbirinden farkı açıkça ifade olunmuştur<sup>463</sup>.

Uluslararası doktrinde bu hususta farklı görüşler ileri sürülmüştür. Fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcı gibi asıl taşıma sözleşmesinden sorumlu olduğu<sup>464</sup>; fiili taşıyıcı müessesesi sayesinde asıl yükle ilgililer ile fiili taşıyıcı arasında varsayımsal bir eşya taşıma sözleşmesi husule geldiği bu görüşlerden bazılarıdır<sup>465</sup>. Türk doktrininde ise, fiili taşıyıcının, kendine özgü sorumluluk ile âdeta asıl sözleşmeye taraf hale getirildiği ifade

<sup>461</sup> Aynı görüş için bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, 142; Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı, s. 6, 17.

<sup>462</sup> TTK m. 888, TTK m. 1191, CIM m. 27, Montreal Sözleşmesi m. 41.

<sup>463</sup> CIM m. 3, 27; Montreal Sözleşmesi m. 39-40.

<sup>464</sup> Thume, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1072.

<sup>465</sup> Koller, Reformvorhaben im Frachtrecht, s. 1214.

edilmiştir<sup>466</sup>. Hâlbuki bu görüşlerin aksi yönünde, kendine özgü sorumluluk müessesesi ile asıl yük ile ilgililer, âdeta alt taşıma sözleşmesinde hak sahibi, yani alt yük ile ilgili konumuna sokulmaktadırlar<sup>467</sup>.

Nihayetinde fiili taşıyıcının sorumluluğu, sadece asıl taşıma sözleşmesinin değil, bunun yanında tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesinin de ihlaline dayanan bir sorumluluktur<sup>468</sup>. Buna göre, fiili taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesine aykırı hareket etmediği takdirde sorumlu tutulamaz<sup>469</sup>. Âkid taşıyıcının, asıl taşıma sözleşmesini ihlal etmiş olması bu durumu değiştirmez<sup>470</sup>. Bununla beraber asıl taşıma sözleşmesine aykırılık yoksa asıl yük ile ilgililerin tazminat hakkından bahsedilemeyeceği için, fiili taşıyıcının sorumluluğu da mevzu bahis olmaz.

Örneğin taşıma sözleşmesinin tarafları, sözleşmeye veya taşıma senedine koyacakları bir kayıtle, teslim süresini açıkça tayin edebilirler. Bu durumda taşıyıcının teslimde gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için, tayin olunan bu akdî sürenin araştırılması icap eder. Asıl ve alt taşıma sözleşmelerinde farklı süreler kararlaştırılmış olması halinde, fiili taşıyıcının eşyanın tesliminde gecikmeden sorumluluğu, kendisinin tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesindeki süreye göre tayin edilir. Yoksa asıl taşıma sözleşmesindeki daha kısa bir süre, fiili taşıyıcının sorumluluğuna sebebiyet vermez. Hatta alt taşıma sözleşmesindeki süre aşılmış olsa dahi, henüz asıl taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan süre aşılmamışsa, fiili taşıyıcının sorumluluğu yoktur. Zira bu ihtimalde, asıl yük ile ilgililerin âkid taşıyıcıya karşıya tazminat hakları bulunmamaktadır.

## 2. Asıl Taşıma Sözleşmesi ile Ağırlandırılmayacağı

Fiili taşıyıcının hükme bağlandığı düzenlemelerin genelinde<sup>471</sup> “*taşıyıcının kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmaların, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiili taşıyıcıya ileri sürülemeyeceği*” hükme bağlanmıştır. Esasında bu hüküm ile

<sup>466</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 64.

<sup>467</sup> Ayrıca bkz. Schmid, das Zusatzabkommen von Guadalajara, s. 421.

<sup>468</sup> Koller, Transportrecht, s. 544.

<sup>469</sup> Bkz. BGH 1. Zivilsenat, 30.10.2008, I ZR 12/06 (Juris Rechtsportal).

<sup>470</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 141; Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 437, Rn. 20. Ayrıca bkz. Paschke, Transportrecht, s. 14.

<sup>471</sup> Montreal Sözleşmesi m. 41, Hamburg Kuralları m. 10, TTK m. 1191, HGB § 437/§ 509, CIM m. 27.

vurgulanan, fiili taşıyıcının, asıl değil, alt taşıma sözleşmesinden sorumlu olduğu ve sorumluluğunun, açıkça kabul etmesi durumu hariç, asıl taşıma sözleşmesine dayanılarak ağırlaştırılamayacağıdır.

Örneğin Türk Ticaret Kanununun 888. ve 1186. maddelerinde, taşıyıcının sorumluluğunun sınırı hükme bağlanmıştır. Buna karşılık taşıma sözleşmesinin tarafları, taşıyıcının daha yüksek bir sınıra kadar sorumlu olması yönünde anlaşma yapabilirler<sup>472</sup>. Asıl taşıma sözleşmesinde yer alan bu türden bir anlaşma, fiili taşıyıcının kanunî sorumluluk sınırlarına nazaran daha yüksek bir sınıra kadar sorumlu tutulabilmesi sonucunu doğurmaz<sup>473</sup>. Bunun tek istisnası, fiili taşıyıcının bu özel anlaşmayı açık ve yazılı bir şekilde kabul etmesidir. Yoksa fiili taşıyıcının sorumluluğu, tarafı olmadığı asıl taşıma sözleşmesi ile taşıyıcının kanunî sorumluluk rejimi veya alt taşıma sözleşmesine nazaran daha ağır bir konuma getirilemez.

#### IV. HUKUKÎ MAHİYETİ

##### A. SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK

Fiili taşıyıcının sorumluluğunun hukukî mahiyeti hakkında farklı görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşlerden ilki, “*borca katılma*”dır. Fiili taşıyıcının sorumluluğu, Alman hukukundaki 1998 tarihli Taşıma Hukuku Reformu Kanununun gerekçesinde kanunen borca katılma (*gesetzliche Schuldmitübernahme*)<sup>474</sup> olarak nitelendirilmiştir<sup>475</sup>. Hatta Köln Mahkemesi de bu yönde bir nitelendirme yapmıştır<sup>476</sup>.

Türk hukukunda borca katılma, Türk Borçlar Kanununun 201. maddesinde hükme bağlanmıştır<sup>477</sup>. Maddeye göre, borca katılma, mevcut bir borca borçlunun yanında yer almak üzere, katılan ile alacaklı arasında yapılan ve katılanın borçlu ile birlikte borçtan sorumlu olması sonucunu doğuran bir sözleşmedir.

<sup>472</sup> TTK m. 854, 1243.

<sup>473</sup> Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı, s. 14.

<sup>474</sup> BGB § 414 vd.

<sup>475</sup> Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts, Deutscher Bundestag 13. Wahlperiode, Drucksache 13/8445, 29.08.1997, s. 74; Koller, Transportrecht, s. 528; Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 162; Kehl, Haftung des Unterfrachtführers, s. 51; Thume, ausführenden Frachtführers nach § 437, s. 1072; Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 437, Rn. 14; Wagner, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 695.

<sup>476</sup> Bkz. Ramming, Neues vom ausführenden Frachtführers, s. 1192.

<sup>477</sup> Türk Borçlar Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/499), Dönem: 23, Yasama Yılı: 3, Sıra Sayısı: 321, s. 96; Eren, Borçlar Hukuku, s. 1206.

Borçlar hukukunda alacaklı, borca katılan kişiden ifayı talep edebilir. Hâlbuki asıl gönderen veya varsa asıl gönderilenin, fiili taşıyıcıdan taşımanın ifasını talep etmesi düşünülemez<sup>478</sup>. Bunun yanında fiili taşıyıcı, taşımayı gerçekleştirmesi şartıyla, bu sıfatı haiz olur. Yoksa fiili taşıyıcı, kanun veya sözleşme gereği, eşya taşımayı, asıl gönderene karşı üstlenmiş olmaz<sup>479</sup>. Son olarak fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının üstlendiği tüm taşıma işinden değil, sadece kendisi tarafından gerçekleştirilen taşımadan sorumludur. İşte bu hususlara bağlı olarak, fiili taşıyıcının sorumluluğu hakkında, borca katılma müessesesinin savunulması mümkün değildir<sup>480</sup>.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu hakkında ortaya atılan diğer bir görüş, sözleşme benzeri sorumluluktur (*quasi-vertragliche Haftung*)<sup>481</sup>. Bu görüşün dayanağını, fiili taşıyıcının, asıl yükle ilgililer karşısında, alt taşıma sözleşmesinin ihlalden taşıyıcı gibi sorumlu olması teşkil etmektedir<sup>482</sup>.

Borçlunun, sözleşmeden doğan yükümlülüklerle aykırı davranması sebebiyle alacaklıya vermiş olduğu zararı tazmin yükümlülüğüne, sözleşmeden doğan (akdî) sorumluluk denir<sup>483</sup>. Fiili taşıyıcının sorumluluğu alt eşya taşıma sözleşmesinin ihlaline dayandığı için, müessese bu yönüyle sözleşmeden doğan sorumluluğa benzemektedir. Buna karşılık, fiili taşıyıcıya başvuru hakkını haiz olan asıl yükle ilgililer, alt taşıma sözleşmesinde alacaklı konumunda olmadıklarından, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesi, tipik bir sözleşmeden doğan sorumluluk değildir. Bu yönüyle, sözleşme benzeri sorumluluk görüşü her ne kadar tutarlı da olsa, kullanılan kavram, borçlar hukukunun genel tasniflerine uygun değildir. Kaldı ki, sorumluluğun hukukî mahiyetinin tespiti bakımından, tazminat borçlusu değil, tazminat alacaklısı gözünden bakmak icap eder.

---

<sup>478</sup> Knöfel, der ausführende Frachtführer im Lichte schuldrechtlicher Institute, s. 98.

<sup>479</sup> Knöfel, der ausführende Frachtführer im Lichte schuldrechtlicher Institute, s. 99.

<sup>480</sup> Ayrıca bkz. Ramming, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 283, dn. 46'da bahsi geçen yazarlar.

<sup>481</sup> Kienzle, Actual Carrier, s. 70; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu s. 139; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 73; Kehl, Haftung des Unterfrachtführers, s. 52; Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı, s. 9; Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 165 vd; Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 437, Rn. 14; Paschke, Transportrecht, s. 15.

<sup>482</sup> Thume, ausführenden Frachtführers nach § 437, s. 1072.

<sup>483</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 461.

Alman hukukunda fiili taşıyıcının sorumluluğunun, haksız fiile benzer sözleşme dışı sorumluluk olduğu da savunulmuştur<sup>484</sup>. Hukuk düzeninin herkese yüklediği genel, objektif bir yükümlülüğün ihlalinin sorumluluk, sözleşme dışı sorumluluk olarak tanımlanır<sup>485</sup>. Sözleşme dışı sorumluluk, esasen kusur ve sebebiyet prensipleri üzerine inşa olunmuştur<sup>486</sup>. Bunlardan kusur prensibine dayanan haksız fiil sorumluluğunda, kusurlu ve hukuka aykırı davranışıyla başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür (TBK m. 49)<sup>487</sup>. Yoksa zarar veren fail ile zarar gören arasında, zarar öncesi hukukî bir ilişkinin varlığı gerekmez<sup>488</sup>.

Fiili taşıyıcı ile fiili taşıyıcının sorumluluğuna gidebilecek asıl yükümlülükler arasında herhangi bir sözleşme yoktur. Dolayısıyla fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesinin, en geniş manada, sözleşme dışı bir sorumluluk olarak kabulü mümkündür. Ancak bu sorumluluk, tipik bir sözleşme dışı sorumluluk değildir. Şöyle ki, sorumluluğun dayanağı, objektif bir normun ihlali değil, fiili taşıyıcının alt eşya taşıma sözleşmesini ihlalidir.

## B. EŞYAYI KABULE BAĞLI SORUMLULUK

Taşıyıcı, taşıma hukukunun genelinde kabul gördüğü üzere, eşyanın taşınmak üzere tesliminden, teslimine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyayı, hasarı veya teslimindeki gecikmeden sorumludur<sup>489</sup>. Taşıyıcının bu sorumluluğu, eşya taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla üstlenmiş olduğu eşyayı taşıma borcunun ihlaline dayanır<sup>490</sup>.

Taşıyıcının, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için, zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet veren olayın, eşyanın taşıyıcı tarafından teslimi ile teslimi arasındaki zaman diliminde gerçekleşmiş olması şarttır. Bu sebeple, taşıyıcının eşyanın zıyayı, hasarı veya teslimindeki gecikmeden sorumluluğu, temeli

<sup>484</sup> Ramming, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 277 vd; Koller, Transportrecht, s. 531.

<sup>485</sup> Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, s. 7.

<sup>486</sup> Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, s. 8.

<sup>487</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 468 vd; Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, s. 11 vd.

<sup>488</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 461.

<sup>489</sup> Montreal Sözleşmesi m. 18-19, CMR m. 17, TTK m. 875/1178, CIM m. 23, Hamburg Kuralları m. 5.

<sup>490</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 47 vd; ayrıca bkz. Karan, CMR Şerhi, s. 303; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 68.

Roma Hukukundaki “*receptum nautarum*” müessesesine dayanan<sup>491</sup>, “*ex recepti*” yani eşyayı kabule bağlı bir sorumluluktur<sup>492</sup>.

Fiili taşıyıcı sıfatının iktisabı, taşımanın kısmen dahi olsa gerçekleştirilmesine bağlıdır. Taşımanın gerçekleştirilmesinden bahsedebilmek için, eşyanın fiili taşıyıcı tarafından en azından tesellüm edilmiş olması şarttır. Buna göre, fiili taşıyıcı, esasında her halukarda eşyanın hâkimi konuma gelmektedir.

İşte bu hâkimiyet ve âkid taşıyıcı gibi sorumluluk prensibine bağlı olarak, fiili taşıyıcının, eşyayı kabule bağlı sorumluluğu kabul olunmuştur. Buna göre fiili taşıyıcı, eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimindeki gecikmeden, zarara sebebiyet veren olayın, eşyanın kendisi tarafından tesellümü ile teslimi arasında gerçekleşmiş olması şartıyla sorumludur (TTK m. 875, 1178).

Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinde, farklı ancak açık bir ifade tarzı ile bu sonuç desteklenmiştir. Maddede, “*fiili taşıyıcının âkid taşıyıcı gibi sorumlu olduğu*” genel ibaresi yerine, fiili taşıyıcının, “*eşyanın zıyaı, hasarı veya tesliminde gecikme nedeniyle, kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan*”<sup>493</sup> asıl taşıyıcı gibi sorumlu olduğuna yer verilmiştir.

### C. KUSUR SORUMLULUĞU

Haksız fiil sorumluluğunda kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren bu zararı gidermekle yükümlüdür (TBK m. 49). Sorumluluk için, zarar verenin kusurunun varlığı şarttır ve kusuru ispatla zarar gören yükümlüdür. Haksız fiil sorumluluğunda kusur, sorumluluğun kurucu unsuru olduğu için, doktrinde haksız fiil sorumluluğu ile kusur sorumluluğu eş anlamda kullanılmaktadır<sup>494</sup>.

<sup>491</sup> *Receptum nautarum, exercitor navisin* (donatan), kendisine taşınması için teslim edilen eşyanın zıya veya hasarı durumunda, *locatio conductio operarum* (taşıma sözleşmesine) yanında daha geniş bir şekilde sorumlu tutulabilmesini sağlayan, dönemin önemli bir deniz hukuku müessesesidir. Ardından Iustinianus dönemi hukukunda, *locatio conductio operarum* ve *receptum nautarum* müesseseleri birleştirilmiş ve taşıyıcının eşyayı tesellümü, sorumlu kılınması için yeterli görülmüştür. Bkz. Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 34; Ayiter, *Receptum Nautarum*, s. 321; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 33; Gürten, *Receptum Nautarum*, s. 285 vd.

<sup>492</sup> Tekil, *Deniz Hukuku*, s. 314.

<sup>493</sup> Maddenin “taşıma sırasında ortaya çıkan zarar” şeklinde kaleme alınmasının hatalı bir tercih olduğu düşünülmektedir.

<sup>494</sup> Eren, *Borçlar Hukuku*, s. 480.

Sorumluluğun diğerk bir dayanağı ise, sözleşmedir. Sözleşmeden doğan bir borca aykırı hareket eden borçlunun sorumlu tutulabilmesi için, borçlunun kusurunun mevcudiyeti şarttır. Zira borca aykırılık hallerinde borçluya, kendi kusursuzluğunu ispat etmek suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânı bahşedilmiş, böylelikle kusur sorumluluğu prensibi zayıflatılmış ve haksız fiil sorumluluğuna nazaran ispat yükü ters çevrilmiştir.

Toplumun ve teknolojinin gelişimiyle beraber, kusura dayanan sorumluluk sistemi yetersiz kalmış ve kusura dayanmayan sebep sorumluluğu ortaya atılmıştır. Sebep sorumluluğu, kendi içerisinde olağan sebep sorumluluğu ve tehlike sorumluluğu şeklinde ikiye ayrılabilir. Bunlardan olağan sebep sorumluluğu, sadece kanunda öngörülen ve objektif özen yükümünün ihlaline dayanan bir kusursuz sorumluk halidir. Örneğin Türk Borçlar Kanununun 66. maddesinde hükme bağlanmış olan adam çalıştırmanın sorumluluğu müessesesi, olağan sebep sorumluluğu mahiyetindedir. Olağan sebep sorumluluğunda kusur, sorumluluğun kurucu unsuru değildir. Nitekim zarar verenin sorumlu tutulabilmesi için, sorumluluğu doğuran olayla, zarar arasında sebep-sonuç ilişkisinin varlığı yeterlidir.

Taşıma hukukunda, taşıyıcının eşyanın zıyayı, hasarı veya teslimindeki gecikmeden sorumluluğu, -kural olarak- kusur sorumluluğudur. Zira taşıyıcının bu sorumluluğu, eşyayı taşıma borcuna aykırı davranışına dayanan sözleşmeden doğan bir sorumluluktur. Şöyle ki taşıyıcı, karine olarak kusurlu kabul edilmiş ve kendisine kusursuzluğunu ispat suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânı bahşedilmiştir.

Örneğin deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesine göre, “*Taşıyıcının veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir*”<sup>495</sup>. Görüldüğü üzere Türk Ticaret Kanununda denizyoluyla eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu, kusur sorumluluğudur<sup>496</sup>.

<sup>495</sup> Bkz. Hamburg Kuralları m. 5, Lahey/Visby Kuralları m. 4.

<sup>496</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 68; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 68.

Taşıma işleri bakımından Türk Ticaret Kanununun 876. maddesinde taşıyıcıya, ziya, hasar veya gecikmenin, en yüksek özenin gösterilmesine rağmen kaçınılamayan ve sonuçları önleneyemen sebeplerden meydana gelmiş olduğunu ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânı bahşedilmiştir. Borçlar hukukunda gerekli özenin eksikliği, temyiz kudretinden yoksunluk durumu hariç, bir kimseye kusur olarak isnat edilebilir. Zira benzer kişiler tarafından gösterilmesi gereken özeni göstermeyen borçlu, ilke olarak kusurlu sayılır<sup>497</sup>. Bu bakımdan Türk Ticaret Kanununun 875 vd maddelerinde düzenlenen sorumluluk da niteliği itibariyle (ispat yükü ters çevrilmiş/kusur karinesine dayanan) kusur sorumluluğuna benzemektedir<sup>498</sup>. Aynı esas, CMR ve CIM'deki taşıyıcının sorumluluğu müesseseleri bakımından da geçerlidir<sup>499</sup>.

Hava taşımaları açısından Montreal Sözleşmesinde ikili bir ayrım benimsenmiştir. Montreal Sözleşmesinin 19. maddesinde sadece gecikmeden sorumluluk bakımından kusursuzluğun ispatı suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânı düzenlenmiştir. Böyle bir imkâna eşyanın zıyaı veya hasarından sorumlulukta yer verilmemiştir. Buna göre hava taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu, kural olarak kusursuz bir sorumluluk olup, teslimde gecikme halinde ise, sorumluluk, ispat yükü ters çevrilmiş kusur sorumluluğuyla benzeşmektedir<sup>500</sup>.

Buna göre, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olan fiili taşıyıcının sorumluluğu da kural olarak kusur karinesine dayanan ya da farklı bir deyişle ispat yükü ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğudur. Dolayısıyla fiili taşıyıcı, genel olarak, kusursuzluğunu ispat etmek suretiyle yani kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulabilir.

#### D. KURTULUŞ KANITI GETİRİLEBİLEN SORUMLULUK

Fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olduğundan, asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu kanunî sorumluluk rejiminin taşıyıcıya bahşettiği sorumluluktan kurtuluş hallerinden yararlanma hakkına sahiptir. Örneğin, Türk Ticaret Kanununun 876 maddesine göre, fiili taşıyıcı, ziya, hasar veya gecikmenin, tedbirli makul bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği

<sup>497</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 1017.

<sup>498</sup> Ayrıca bkz. Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 60; Karan, CMR Şerhi, s. 325-326.

<sup>499</sup> CIM m. 17, CMR m. 17.

<sup>500</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 157-158; Deniz, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 470-471. Ayrıca bkz. Kaner, 1929 Tarihli Varşova Konvansiyon, s. 173 vd.

sebeplerden meydana gelmiş olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir<sup>501</sup>. Aynı müessese, CIM'in 23. maddesinde de hükme bağlanmıştır.

Deniz taşımaları bakımından sorumluluktan kurtuluş imkânı, kusur üzerinden kaleme alınmıştır<sup>502</sup>. Deniz taşımalarında fiili taşıyıcı, zararın, kendisi veya adamlarının kast veya ihmalden doğmadığını ortaya koymak suretiyle sorumluktan kurtulabilir (TTK m. 1179)<sup>503</sup>. Hava taşımaları bakımından Montreal Sözleşmesinde ise, fiili taşıyıcı, sadece gecikmeden doğan zararlar bakımından, kendisinin veya ifa yardımcılarının kusursuzluğunu ispat ederek sorumluluktan kurtuluş imkânına sahiptir (m. 19)<sup>504</sup>.

Sonuçta taşımacılık mevzuatının genelinde fiili taşıyıcı, tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkatin ve özenin gösterilmesine rağmen, zarara sebebiyet veren olaydan (kaza) kaçınılamayacağını ve olayın sonuçlarının engellenemeyeceğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. İşte bu sebeple, fiili taşıyıcının sorumluluğu, kural olarak kurtuluş kanıtı getirilebilen bir sorumluluktur.

#### E. SINIRLI ŞAHSİ SORUMLULUK

Taşıma hukukunda taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Bu sınır, eşyanın zıyaı veya hasarı halinde, özel çekme hakkı; teslimindeki gecikme halinde ise, taşıma ücreti esas alınarak hesaplanabilmektedir<sup>505</sup>.

Fiili taşıyıcıya dair hükümlerin genelinde, “*âkid taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve bunların adamları tarafından ödenecek tazminatın toplamının, düzenlemelerde bahsi geçen taşıyıcının sorumluluğunun sınırını aşamayacağı*” hükme bağlanmıştır<sup>506</sup>. Buna göre, fiili taşıyıcının sorumluluğu, sınırlı bir sorumluluktur. Şöyle ki, zarar gören, uğramış

<sup>501</sup> Türk Ticaret Kanununun 879. maddesinde taşıyıcı, ifa yardımcılarının görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu tutulduğundan; bu manada fiili taşıyıcının, yardımcılarının eylemlerinden sorumluluğu da aynı hukukî niteliği haizdir. Ayrıca bkz. CIM m. 40.

<sup>502</sup> Ayrıca bkz. Hamburg Kuralları m. 5.

<sup>503</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 83; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 48; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 73; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 73.

<sup>504</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealar Übereinkommen Art. 18, Rn. 16.

<sup>505</sup> TTK m. 882, 1186; Montreal Sözleşmesi m. 22, CIM m. 31-34; Hamburg Kuralları m. 6.

<sup>506</sup> Guadalajara Sözleşmesi m. 6, Hamburg Kuralları m. 10(5), Rotterdam Kuralları m. 20(2), CIM m. 27(5), Montreal Sözleşmesi m. 44, TTK m. 1191, Çin Deniz Ticareti Kanunu m. 64.

olduğu gerçek zararını, fiili taşıyıcıdan, ancak Türk Ticaret Kanunu veya ilgili uluslararası anlaşmada belirlenmiş üst sınıra kadar talep etme hakkına sahiptir.

Buna karşılık, Alman Ticaret Kanununun 437. maddesi sebebiyle, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinde fiili taşıyıcının sınırlı sorumluluğundan bahsedilmemiştir. Bu durumda dahi, fiili taşıyıcının sorumluluğu, sınırlı bir sorumluluk arz eder. Zira fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olduğundan, sınırlı sorumluluktan yararlanabilir. Hatta fiili taşıyıcı, 888(2). maddeye göre, def'i olarak, âkid taşıyıcının sorumluluğunun sınırını ileri sürebilir.

Son olarak, fiili taşıyıcının sorumluluğu, aynî değil, sınırlı şahsi bir sorumluluk mahiyeti arz etmektedir. Nitekim tazminat hakkı sahibi, fiili taşıyıcının malvarlığının belirli unsurlarına, örneğin sadece taşımada kullanılan aracına değil, fiili taşıyıcının malvarlığına dâhil herhangi bir unsura sorumluluk sınırına kadar el atabilir.

#### F. FARKLILAŞTIRILMIŞ MÜTESELSİL SORUMLULUK

Zarar gören karşısında birden çok kişinin karşı aynı zarardan sorumlu olmasına, “*müteselsil sorumluluk*” denir<sup>507</sup>. Müteselsil sorumlulukta tek zarar–tek tazminat ilkesi geçerlidir<sup>508</sup>. Bu ilke gereği, zarar verenlerin tazminat ödeme borcu, diğer zarar verenlerden biri tarafından yerine getirildiği oranda sona erer. Tüm zararın, tek bir zarar veren tarafından karşılanması durumunda, diğer zarar verenlerin, zarar görene karşı sorumluluğu ortadan kalkar<sup>509</sup>. Böyle bir durumda zararı tazmin eden, diğer zarar verenlere karşı iç ilişkide rücu imkânı elde eder.

Müteselsil sorumlulukta zarar gören, dilediği zarar verene başvurabilir<sup>510</sup>. Yani esas olan talep haklarının yarışmasıdır. Kendisine başvuru olan zarar veren, savunma imkânı olarak, zarar görene karşı, onunla kendi arasındaki kişisel def'iyi veya zarar görene dair ortak bir def'iyi ileri sürebilir (TBK m. 164)<sup>511</sup>. Yoksa kendi kusursuzluk

<sup>507</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 777; Kırca, Müteselsil Sorumluluk, s. 645; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 440; Buz, Müteselsil Sorumluluk, s. 8.

<sup>508</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 783.

<sup>509</sup> Bkz. TBK m. 163.

<sup>510</sup> Buz, Müteselsil Sorumluluk, s. 8.

<sup>511</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 784 vd.

veya bireysel indirim sebebine dayanamaz (dış ilişki). Zarar gören, böyle bir def'îye ancak iç ilişkide başvurabilir (TBK m. 62)<sup>512</sup>.

Klasik anlamda müteselsil sorumluluğun bir gereği olarak, bireysel indirim sebeplerinin dış ilişkide ileri sürülememesi, İsviçre hukukunda şirketin zararından yönetim kurulu üyelerinin müteselsil sorumluluğu kapsamında eleştirilere maruz kalmıştır<sup>513</sup>. Nihayetinde 1991 yılında yapılan reform ile İsviçre şirketler hukukunda klasik teselsül anlayışından vazgeçilmiş<sup>514</sup> (OR § 759, TTK m. 557), zarar veren kimsenin, ancak kendi kusurunun ve durumunun gereklerine göre, zarar kendisine şahsen yükletilebildiği ölçüde diğerleriyle birlikte müteselsilen sorumlu olması gerektiği kabul edilmiştir. İşte İsviçre hukukunda klasik anlamda teselsülden ayrılan bu müesseseye, “*farklılaştırılmış müteselsil sorumluluk*” denir<sup>515</sup>.

Fiili taşıyıcının hükme bağlandığı düzenlemelerin tümünde, fiili taşıyıcının âkid taşıyıcı ile birlikte müteselsilen sorumlu olduğu ifade olunmuştur (*joint and several liability*)<sup>516</sup>. Hava taşımaları bakımından, Guadalajara Sözleşmesinin 7 ve Montreal Sözleşmesinin 45. maddesinde ise, müteselsil sorumluluk doğrudan ifade edilmemiş, onun yerine, fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşımaya ilişkin tazminat davalarının, davacının seçimine göre, fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcı veya bunların her ikisine birden açılabileceği düzenlenmiştir.

Sonuçta, fiili taşıyıcının sorumluluğunun, esasen kanundan doğan müteselsil sorumluluk ya da diğer bir deyişle kanunî teselsül olduğu söylenebilir. Ancak bu sorumluluk, klasik ya da mutlak bir müteselsil sorumluluk değildir. Nitekim yukarıda da açıklandığı üzere<sup>517</sup>, fiili taşıyıcı, kendisine başvuran tazminat hakkı sahiplerine karşı bireysel indirim sebebi olarak, kendi sorumluluktan kurtuluş hallerini ve sınırlı sorumluluğunu, hatta âkid taşıyıcının def'îlerini ileri sürme hakkına sahiptir.

---

<sup>512</sup> 818 sayılı BK m. 51-52.

<sup>513</sup> Kırca, Müteselsil Sorumluluk, s. 662.

<sup>514</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 45.

<sup>515</sup> Karayalçın, İsviçre Hukukunda Müteselsil Sorumluluk, s. 651 vd.

<sup>516</sup> TTK m. 888, 1179, 1257; Hamburg Kuralları m. 10; CIM m. 27; Rotterdam Kuralları m. 20; HGB § 437/3, § 509; Finlandiya Deniz Ticareti Kanunu, Chapter 13, Section 37; Çin Deniz Ticareti Kanunu m. 63.

<sup>517</sup> Bkz. III. Dayandığı Esaslar / A. Âkid Taşıyıcı Gibi Sorumluluk.

Diğer yandan Hamburg Kurallarının 10, CIM'in 27 ve Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesinde, “*taşıyıcının ve fiili taşıyıcının, aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde (where and to the extent) sorumlulukları müteselsildir*”<sup>518</sup> ifadesi yer almaktadır. Maddelerde bahsi geçen “zarardan sorumlu olunan ölçüde” müteselsil sorumlu olma ifadesi dahi, fiili taşıyıcının zarar görene karşı bireysel indirim sebeplerini ileri sürebileceğinin dayanağını teşkil eder.

Nihayetinde fiili taşıyıcının sorumluluğu klasik bir müteselsil sorumluluk olmayıp, fiili taşıyıcıya, zarar görene karşı, taşıma hukukuna has savunma imkânları ileri sürme imkânı bahşedildiğinden, farklılaştırılmış bir müteselsil sorumluluktur.

Kural, fiili taşıyıcının âkid taşıyıcı ile birlikte müteselsilen sorumluluğu olsa da, bazı hallerde aksinin kararlaştırılması kanun gereği mümkündür. Bu tür bir istisnaya, Hamburg Kurallarının 11. maddesine paralel olarak, Türk Ticaret Kanununun 1192. maddesinde yer verilmiştir. 1192. maddeye göre, navlun sözleşmesinde taşımanın fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceğinin öngörülmüş olması halinde, fiili taşıyıcının hâkimiyetinde iken meydana gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden âkid taşıyıcının sorumlu olmayacağına dair şart konabileceği hükme bağlanmıştır.

#### G. EMREDİCİ SORUMLULUK

Deniz taşımaları bakımından Lahey Kurallarının kabulünden önceki dönemde taşıma sözleşmelerine sorumsuzluk kayıtları konulmuş ve taşıyıcının sorumlu tutulması imkânsız hale getirilmiştir<sup>519</sup>. Buna karşılık günümüz taşıma hukukunda gönderen ile taşıyıcı arasındaki menfaat dengesinin sağlanması amacıyla, taşıyıcının sorumluluğuna emredici bir nitelik bahşedilmiştir.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesi, kural olarak emredici bir nitelik arz etmektedir. Nitekim Türk Ticaret Kanunu da dâhil olmak üzere, fiili taşıyıcının hükme bağlandığı düzenlemelerin genelinde, taşıyıcının sorumluluk rejimini daraltan veya ortadan kaldıran anlaşmaların geçersiz olduğu hükme bağlanmıştır<sup>520</sup>.

<sup>518</sup> Atina Sözleşmesi m. 4, TTK m. 1257.

<sup>519</sup> Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 243.

<sup>520</sup> Hamburg Kuralları m. 23, CIM m. 5, Montreal Sözleşmesi m. 49, TTK m. 1243, TTK m. 854.

Buna karşılık, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinin gerekçesinde, “*Asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki sorumluluk müteselsildir. Ancak hüküm emredici değildir*” ifadesi bulunmaktadır. Gerekçede bu konuda bir izahat yoktur. Kanun koyucunun bu ifade ile kastetmek istediği, fiili taşıyıcının sorumluluğunun emredici olmadığı değildir. Hatta deniz taşımalarında mevcut Türk Ticaret Kanununun 1192. maddesinde yer alan imkâna benzer şekilde<sup>521</sup>, kara taşımalarında âkid taşıyıcının, asıl taşıma sözleşmesine koyacağı kayıtla kendini müteselsil sorumluluktan kurtarması dahi kabul edilemez. Zira Kanunun 854. maddesi, buna engeldir.

Sonuçta, gerekçedeki bu ifadenin bir hata olarak kabulü ve dikkate alınmaması uygun olur. Yoksa 888. maddeye emredici nitelik bahşetmemek, Türk hukuku bakımından fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesini kısmen ortadan kaldırır.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesi kural olarak emredici bir nitelik arz etse de, bu emredicilik bazı hallarda mutlak değildir. İlk olarak, sorumluluk rejiminin emredici niteliği karşısında, fiili taşıyıcının sorumluluğunun genişletilmesine dair sözleşmeler yapılması mümkündür. Ancak daha önce vurgulandığı üzere, asıl taşıma sözleşmesinde yer alan böyle bir kaydın geçerliliği, fiili taşıyıcı tarafından açıkça kabulüne bağlıdır<sup>522</sup>. Ek olarak, deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1244 ila 1245. maddelerinde, emredici olma kuralın diğer istisnalarına yer verilmiştir<sup>523</sup>.

Sorumluluğun emredici olması ile alakalı olarak, üzerinde durulması gereken başka bir mesele, deniz ticaretinde kullanılan “*IoC klozu*”dur. Uygulamadaki bazı konişmentolarda donatanın taşıyıcı sayılacağına dair bir kloza (*Identity of Carrier Klozu –IoC-*)<sup>524</sup> yer verilir. Geçmiş 1940’lı yılların Amerikan hukukuna kadar uzanan<sup>525</sup> bu kloxun ortaya çıkarılış amacı, kendisine doğrudan başvuru ve taşıma sözleşmesinin

---

<sup>521</sup> Hamburg Kuralları m. 11.

<sup>522</sup> TTK m. 888(1), 1191(3) Hamburg Kuralları m. 10(3); Montreal Sözleşmesi m. 41; CIM m. 27(3).

<sup>523</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 243 vd.

<sup>524</sup> Bkz. Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, s. 696; Puttfarken, Seehandelsrecht, s. 42; Häußner, Sub unternehmer, s. 64; Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 99 vd; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 131; Atamer/Süzel, Identity of the Carrier, s. 171 vd.

<sup>525</sup> Kienzle, Actual Carrier, s. 259; Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, s. 696; Steingröver, die Mithaftung des ausführenden Verfrachters, s. 21.

tarafı olmayan üçüncü şahıs donatanın, taşıyıcının sınırlı sorumluluğundan yararlanabilmesidir<sup>526</sup>. Bu bakımdan IoC klozu, himalaya klozu ile benzerlik gösterir<sup>527</sup>.

IoC klozu, 1957 yılında kabul edilen Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Anlaşmasının<sup>528</sup> kabulü ile önemini kısmen yitirmiştir<sup>529</sup>. Ancak klozun kullanımına standart konişmentolarda devam edilmiş ve kloz böylece mevcut halini almıştır.

**17. Identity of Carrier.**

The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other.

**Şekil 10: Identity of Carrier Klozu (Conlinebill 78)**

Taşımayı üçüncü kişiye karşı taahhüt etmiş bir chartererin, konişmentoya, donatanın taşıyıcı sayılacağına dair bir kayıt koyması, emredici nitelikteki taşıyıcının sorumluluğu rejimini dolanması anlamına gelir. Zira charterer, taşımayı taahhüt etmesiyle taşıyıcı sıfatını kazanır ve böylelikle taşıyıcının sorumluluğu rejiminin muhatabı haline gelir. Bu bakımdan taşıma hukukunun genelinde, taşıyıcının sorumluluğunu daraltan veya ortadan kaldıran sözleşme hükümleri geçersiz addedildiği için<sup>530</sup>, konişmentodan taşıyıcının anlaşılabilirdiği hallerde, IoC klozlarının da geçersiz olduğu kabul edilmektedir<sup>531</sup>. Bir başka açıdan, konişmentodaki IoC klozlarının, konişmentonun arka yüzünde matbu bir şekilde diğer konişmento şartları ile birlikte yer

<sup>526</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 175; Kienzle, Actual Carrier, s. 260; Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, s. 697.

<sup>527</sup> Ayrıca bkz. von Ziegler, Haftungsgrundlage, s. 34; Puttfarken, Seehandelsrecht, s. 100; Cooke/Kimball, Voyage Charters, s. 457.

<sup>528</sup> International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships.

<sup>529</sup> Kienzle, Actual Carrier, s. 263; Ülgener, Charter Sözleşmeleri, s. 101; Steingröver, die Mithaftung des ausführenden Verfrachters, s. 22.

<sup>530</sup> TTK m. 1243, Hamburg Kuralları m. 23, Lahey/Visby Kuralları m. 3(8).

<sup>531</sup> Tetley, Reform of Carriage of Goods, s. 12. Rotterdam Kurallarının 37(1). maddesinde de taşıma sözleşmesinden taşıyıcının kim olduğu anlaşıldığı takdirde, taşıma sözleşmesinde yer alan kimin taşıyıcı sayılacağına dair kayıtların geçersiz olduğu açıkça hükme bağlanmıştır. Thomas, Rotterdam Rules, s. 86 vd; Atamer/Süzel, Identity of the Carrier, s. 171-172.

aldığından, genel işlem koşulları müessesesi altında değerlendirilerek de geçersizliği iddia olunabilir<sup>532</sup>.

IoC klozu, İngiliz Lordlar Kamarasının (*House of Lords*) 2003 tarihli “*The Starsin*”<sup>533</sup> kararına konu olmuştur<sup>534</sup>. Lordlar kamarası, IoC klotunundan evvel konişmento ön yüzündeki imza hanesinde yer alan açık kayıtları ve konişmentonun temelinde duran taşıma işini nazara alarak, davalı donatanın değil, chartererin taşıyıcı sayılması gerektiğine, donatanın ancak haksız fiile göre sorumlu olabileceğine hükmetmiştir<sup>535</sup>.

Sonuçta, konişmentoda IoC klozu da yer alsa, asıl önemli olan, konişmentonun temelinde duran taşıma sözleşmesiyle gönderene karşı eşya taşımayı üstlenmiş kişinin belirlenmesi, yani (gerçek) taşıyıcının ortaya konulmasıdır<sup>536</sup>. Buna göre, örneğin taşımayı zaman charteri sözleşmesiyle tahsis aldığı gemiyle gerçekleştirmiş bir fiili taşıyıcı charterer, açıkça kendi adına tanzim ettiği bir konişmentodaki IoC klotuna

<sup>532</sup> Aydoğdu, Genel İşlem Koşulları, s. 19; Cumalıoğlu, Kırkambar Sözleşmesi, s. 31 vd.

Bu yönde, Alman Federal Mahkemesi, konişmentonun arka yüzünde yer alan IoC klotunun genel işlem koşulu niteliğini vurgulamış ve ön yüzde bir kimsenin açıkça taşıyıcı olarak yer almasının, bireysel bir anlaşmanın neticesi olduğunu belirtmiştir. Mahkeme, bireysel anlaşmaların, genel işlem koşulları niteliğindeki konişmento şartlarına nazaran önceliğe sahip olmasına dayanarak, IoC klozu bulunsada, ön yüzde yer alan kimsenin, taşıyıcı sayılmasına hükmetmiştir. Bkz. BGH 1. Zivilsenat, 15.02.2007, I ZR 40/04 (Juris Rechtsportal); OLG Düsseldorf, 18. Zivilsenat, 29.04.1993, 18 U 265/92 (Juris Rechtsportal). Ayrıca bkz. Atamer, Genel İşlem Şartları, s. 39, dn. 79. Başka bir kararda Londra Ticaret Mahkemesi, ilk recapda taşıyıcı olarak gözüken, ancak booking noteda “as agent” şeklinde imzası bulunan kimsenin, IoC klozu sebebiyle, taşıyıcı sayılamayacağına hükmetmiştir. Bkz. Commercial Court London, 09.10.2002, EWHC 1993 (Juris Rechtsportal). Ayrıca bkz. Ülgener, The Hector, s. 93 vd.

<sup>533</sup> Olayda, davalı donatan Argosin Private Ltd. şirketine ait Starsin adlı gemi, NYPE formu altında zaman charteri ile Continental Pasific Shipping Limited (CPS) şirketine tahsis olunmuş, ardından gemi, Malezya’dan Belçika ve İngiltere’ye eşya taşımıştır. Bu taşımalara dair tanzim olunan ve charterer CPS’nin logosu ile IoC klotunu havi konişmentolardan bazıları, “taşıyıcı olan CPS Limited şirketini temsilen”; bazıları ise “CPS Limited şirketini temsilen” şeklinde imzalanmıştır. Gemi varma yerine geldiğinde eşyanın kötü istif sebebiyle hasara uğradığı anlaşılmış ve yükle ilgililer, donatana başvurmuştur. Buna karşılık donatan, söz konusu zarar bakımından, hukuken taşıyıcı olmadığını beyan etmiştir. Bkz. Cooke/Kimball, Voyage Charters, s. 457; Marler, Identity of Carrier, s. 598; Tetley, The House of Lords Decision in The Starsin, s. 122. Ayrıca bkz. United Nations, Bills of Lading, s. 32-33; Tetley, Waybills II, s. 52; Güner Özbek, Konişmento, s. 245.

<sup>534</sup> “Homburg Houtimport v. Agrosin Private Ltd. and others” kararı. Karar için bkz. Lloyd’s Law Reports, 2003, Vol. 1, s. 571 vd. Ayrıca bkz. Baatz, Maritime Law, s. 208 vd.

<sup>535</sup> Girvin, Contracting Carriers, s. 312; Zunarelli, Maritime Performing Party, s. 1015; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 317, 330; Demirkıran, Konişmento İçeriğinden Sorumluluk, s. 92; Atamer/Süzel, Identity of the Carrier, s. 172.

<sup>536</sup> “The owners were not parties to the contract of carriage and were not liable under the bills of lading; these bills were charterer’s bills”, Lloyd Law Reports, 2003, Vol. 1, s. 573.

dayanarak, eşya taşımayı üstlenmemiş donatanın, asıl yükle ilgiler karşısında fiili taşıyıcı sayılması gerektiğini ileri süremez<sup>537</sup>.

Bundan evvel, IoC klotunun âkid taşıyıcı tarafından tanzim olunan konişmentoda yer alması da mümkündür. Örneğin asıl gönderene karşı kırkambar sözleşmesiyle eşya taşımayı taahhüt etmiş asıl taşıyıcının, taşımayı, yolculuk çarteri sözleşmesiyle alt taşıyıcı donatandan tahsis aldığı gemiyle gerçekleştirdiğini; asıl taşıyıcının açıkça kendi adına ve aynı zamanda IoC klotunu içeren bir konişmento tanzim ettiğini varsayalım.

Böyle bir ihtimalde, konişmentodan âkid (asıl) taşıyıcı anlaşılabilirliği takdirde<sup>538</sup>, donatan, yani alt taşıyıcı, âkid taşıyıcı konumuna gelmez. Konişmento hamili, dilerse âkid taşıyıcı çarterere, dilerse fiili taşıyıcı donatana başvurma hakkına sahip olur.

Nihayetinde, IoC klotu, taşıyıcının ve aynı zamanda fiili taşıyıcının sorumluluğu müesseselerinin emredici niteliğine aykırılık teşkil eder. Kaldı ki, doktrinde, IoC klotu sorununun, Hamburg Kurallarında, âkid taşıyıcı ile fiili taşıyıcının müteselsil sorumluluğuna yer verilmesiyle çözüldüğü savunulmaktadır<sup>539</sup>.

Son olarak IoC klotlarının, Hamburg Kurallarının 11. maddesi ve paralel olarak, Türk Ticaret Kanununun 1192. maddesindeki istisna kapsamında değerlendirilmesi mümkün değildir. Zira 1192. maddede, fiili taşıyıcının adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden anlaşılması gerektiği hükme bağlanmıştır.

## **V. FİİLLERİNDEN SORUMLU OLUNAN KİŞİLER**

### **A. GENEL OLARAK**

Asıl yükle ilgililer karşısında âkid taşıyıcı gibi sorumlu olan fiili taşıyıcının sorumlulu tutulabilmesi için, eşyanın, fiili taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıya, hasar veya teslimde gecikmeye maruz kalması yeterli olup, zıya, hasar veya teslimde gecikmeye, fiili taşıyıcının veya yardımcısının davranışının sebebiyet vermiş olması

<sup>537</sup> Görüşler için bkz. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 101; Kienzle, Actual Carrier, s. 263; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 131.

<sup>538</sup> Bkz. TTK m. 1238.

<sup>539</sup> Tetley, Waybills II, s. 52.

önem arz etmez. Bu bakımdan, doktrinde de ifade edildiği üzere, yardımcıların davranışlarından sorumluluğunun şartlarının özel olarak incelenmesi faydasızdır<sup>540</sup>.

Buna karşılık, zarara, fiili taşıyıcının yardımcısının sebebiyet vermesi, fiili taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı bahsedebilir. Dolayısıyla fiili taşıyıcının sorumluluğu bakımından üzerinde durulması gereken hususlar, kimlerin fiili taşıyıcının yardımcı sayıldığı ve yardımcının zarara sebebiyet veren davranışı ile görevi arasındaki bağlantının, fiili taşıyıcının sorumluluktan kurtuluş imkânına etkisidir.

## B. FİİLİ TAŞIYICININ YARDIMCILARI

### 1. Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Yardımcıları

Taşıma hukukunda, taşıyıcının yardımcısı olarak, taşıma işletmesinde çalışanlar, temsilciler ve taşımanın ifasında hizmetlerinden yararlanan üçüncü kişilerden bahsedilmektedir. Tüm bu kişiler, Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine dair genel hükümleri arasında “*taşıyıcının yardımcıları*” (m. 879), deniz taşımalarına dair hükümlerde, “*taşıyıcının adamı*” (m. 1179) şeklinde ifade edilmiştir. Alman Ticaret Kanununda ise, taşıma hukukunun geneli bakımından yeknesak bir kavram getirilerek, “*Başkalarından Sorumluluk*” ifadesi tercih olunmuştur<sup>541</sup>.

Türk Ticaret Kanununun 879. maddesinde taşıyıcı, kendi adamlarının ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı diğer kişilerin davranışlarından sorumlu kılınmış, “*kendi adamları*”ndan ne anlaşılması gerektiği ifade edilmemiştir. 879. madde, gerekçesinde açıkça vurgulandığı üzere, CMR’nin 3. ve Alman Ticaret Kanununun 428. maddelerinden yararlanılarak kaleme alındığı için<sup>542</sup>, taşıyıcının kendi adamlarından kastedilen, taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışanlar ve taşıyıcının temsilcileridir<sup>543</sup>. Bu

---

<sup>540</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 105 vd.

<sup>541</sup> HGB § 428, 501, 540.

<sup>542</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 302.

<sup>543</sup> CMR’nin 3. maddesi hakkında bkz. Clarke, CMR, s. 390; Arkan, Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk, s. 320 vd; Karan, CMR Şerhi, s. 105 vd; Yeşilova, Yardımcı Şahıslar, s. 52; Knöfel, Hilfspersonen, s. 36.

kapsamda alt yükleniciler, özellikle fiili taşıyıcı, 879. maddede bahsi geçen, “*hizmetlerinden yararlanan diğer kişiler*”den sayılır<sup>544</sup>.

Deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanunun 1179. maddesinde, “*taşıyıcının adamları*” tabirinin, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsadığı hükme bağlanmıştır<sup>545</sup>.

Buna karşılık demiryolu taşımaları bakımından CIM’de, taşıyıcı, “*servants*” sayılanlar ve taşımanın ifasında hizmetlerinden yararlanan diğer kişilerin davranışlarından sorumlu kılınmıştır (m. 40)<sup>546</sup>. Sözlük anlamı itibariyle çalışanlara tekabül eden “*servants*”, Türkçe’ye, “*servisteki görevliler*” şeklinde resmi olarak tercüme edilmiş olup, hukuki manada, temsilcileri hatta diğer yardımcıları kapsayacak genişliktedir<sup>547</sup>.

Hava taşımaları açısından Montreal Sözleşmesinde ise, sadece “*servant and agent*”a yer verilmiş, hizmetlerinden yararlanan diğer kimselerden bahsedilmemiştir. Bu bakımından, Türkçe’ye resmi olarak “*çalışanlar ve acente*” (m. 19, 30) şeklinde tercüme edilmiş olan “*servant and agent*” kavramına, sadece çalışanlar ve temsilciler değil, aynı zamanda alt yüklenici gibi bağımsız ifa yardımcıları da dâhildir. Örneğin yolcuyu tekerlekli sandalye ile uçağa getiren refakatçi<sup>548</sup> veya uçağın temizliğini üstlenen kimse dahi, bu manada “*servant and agent*”a dâhil sayılır<sup>549</sup>. Alman hukukunda da aynı görüş hâkimdir<sup>550</sup>.

Nihayetinde, taşımacılık mevzuatının genelinde, taşıyıcı, üç grup kimsenin fiillerinden sorumlu kabul edilmiştir. Bunlar, taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışanlar,

---

<sup>544</sup> Schmid, CMR Art. 3, s. 351.

<sup>545</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 360.

<sup>546</sup> Arkan, Demiryolu Taşımaları, s. 159.

<sup>547</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 105.

<sup>548</sup> Giemulla/Schmid, die Haftung der Leute, s. 258.

<sup>549</sup> Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 247; Clarke, Contracts of Carriage by Air, s. 125-126; Thume, Vergleich der Haftungsregeln, s. 143; Sözer, Meseleler ve Görüşler, s. 127.

<sup>550</sup> Bunun sebebi Alman Federal Mahkemesinin 1989 yılında vermiş olduğu, Alman Sivil Havacılık Kanununun (LuftVG) 45. maddesinde bahsi geçen “*Leute*” ifadesinin kapsamı hakkındaki kararıdır. Bkz. BGH, 14.02.1989, VI ZR 121/88; Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art 19, Rn. 35-37.

taşıyıcının temsilcileri (özellikle yetkili acentesi) ve taşıyıcının taşımanın ifasında kendisinden yararlandığı diğer kişilerdir (alt taşıyıcı, bağımsız istifçi, yükleme, boşaltma şirketleri).

## 2. Fiili Taşıyıcının Taşıma İşletmesinde Çalışanlar

### a. Genel olarak

Fiili taşıyıcının, gerçekleştirdiği taşımaya ilişkin taşıma işletmesinde çalışan tüm kişiler, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılır. Yoksa fiili taşıyıcının başka bir işletmesinde çalışan kimse, doğrudan bu kapsama girmez<sup>551</sup>. Âkid taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışan bir kimse de, doğrudan fiili taşıyıcının yardımcısı sayılmaz. Buna karşılık Montreal Sözleşmesinin 41. maddesinde fiili taşıyıcı, kendi adamlarının yanı sıra, âkid taşıyıcının adamlarının davranışlarından da sorumlu kılınmıştır<sup>552</sup>. Ancak maddede açıkça düzenlendiği üzere, bu kimselerin yapmış olduğu işler, fiili taşıyıcı tarafından üstlenilen taşıma işinin ifası kapsamında olmalıdır (*in relation to the carriage performed by the actual carrier*). Bu bakımdan âkid taşıyıcının adamları, fiili taşıyıcının çalışanı olmasa da, taşımanın ifasında kendisinden yararlanan diğer bir kişi olarak, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılabilirler.

Fiili taşıyıcının taşıma işletmesinde çalışanın, geçici veya sürekli şekilde istihdam edilmiş olması önemli değildir<sup>553</sup>. Bu bakımdan stajyerler, ödünç iş ilişkisi ile çalışanlar veya birlikte çalışan aile bireyleri dahi fiili taşıyıcının yardımcısı kabul edilir<sup>554</sup>.

Taşıma işletmesinde çalışanların, yardımcı sayılabilmesi için, taşıma işine doğrudan katılmış olmaları gerekmez<sup>555</sup>. Fiili taşıyıcının taşıma işletmesinde herhangi bir görevde çalışan kişi, taşıma işinde bizzat görev alsın veya almasın, görevini ifa ederek fiili taşıyıcıya yardımcı olur. Buna göre, eşyanın taşınması işine doğrudan dâhil olan, örneğin eşyayı yükleyen, boşaltan kişiler ile taşıma aracını kullanan şoför, kaptan,

---

<sup>551</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97.

<sup>552</sup> Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 395 vd. Ayrıca bkz. Riese, Charterabkommen von Guadalajara, s. 16 vd.

<sup>553</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 183.

<sup>554</sup> Herber, Münchener Kommentar zum HGB, Art. 428, Rn. 5.

<sup>555</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 97.

pilot veya makinist<sup>556</sup> yanında, taşıma senedi düzenleyen veya taşıma ücretini tahsil eden bir muhasebe çalışanı, operasyon müdürü, kapıcı, temizlikçi, güvenlik personeli de fiili taşıyıcının bu manada yardımcısı sayılır<sup>557</sup>.

Eşyanın fiilen taşınmasında kullanılan taşıma aracını (gemi, vagon, tır, uçak) fiili taşıyıcıya kiralayan bir kişinin, sırf kira sözleşmesi nedeniyle fiili taşıyıcının yardımcısı sayılması mümkün değildir<sup>558</sup>. Bu bakımdan gemiyi *bareboat* charter sözleşmesiyle fiili taşıyıcıya bırakan kimse, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılmaz. Aynı şekilde taşımanın gerçekleştirildiği uçağın kira yoluyla (*barehull*) tahsis alındığı malik, taşımayı fiilen gerçekleştiren havayolu şirketinin yardımcısı değildir.

#### *b. Gemi Adamları ve Uçuş Ekibi*

Taşıma hukukunda asıl önem arz eden husus, gemi adamları ile uçuş ekibinin (mürettebat) hukukî durumudur. Fiili taşıyıcı, uçuş ekibi veya gemi adamlarını kendisi istihdam ettiği takdirde, bu kişiler, taşıma işletmesinde çalışanlardan sayılır ve doğrudan fiili taşıyıcının yardımcısı kabul edilir.

Buna karşılık, fiili taşıyıcının, gemiyi gemi adamlarıyla, uçağı da uçuş ekibiyle birlikte tahsis alması olasıdır. Böyle bir durumda bu kimseler, tahsis eden ile aralarındaki hizmet sözleşmesine halel gelmeksizin, tahsis alanın, yani fiili taşıyıcının talimatı altında iş görürler<sup>559</sup>. İşte bu sebeple, anılan kimseleri fiili taşıyıcının yardımcısı saymak gerekir<sup>560</sup>. Zira asıl önemli olan, tek bir hizmet sözleşmesiyle fiili taşıyıcıya karşı taahhüt altına girmek değil, taşımanın ifasına, onun talimatları altında dâhil olmaktır.

Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinde bu yönde bir hüküm sevk edilmiş ve “*taşımada kullanılan geminin adamları*”, taşıyıcının yardımcısı (adamı) kabul edilmiştir. Örneğin zaman charteri sözleşmesi ile gemiyi tahsis alan fiili taşıyıcı, ticarî yönetimi haiz olduğu için kaptana bu yönde emir ve talimat verme yetkisine sahiptir (TTK m. 1134). Dolayısıyla zaman charteri ile tahsis alınmış ve eşyanın fiilen taşındığı gemide görevli

<sup>556</sup> Arkan, Demiryolu Taşımaları, s. 161.

<sup>557</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 184.

<sup>558</sup> Ayrıca bkz. TTK m. 877.

<sup>559</sup> Bkz. 4857 sayılı İş Kanunu m. 7 (10.06.2003 tarih ve 25134 sayılı RG).

<sup>560</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 183.

gemi adamları, Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesine göre, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılırlar<sup>561</sup>. Yoksa bu kimseler ile fiili taşıyıcı arasında doğrudan bir hizmet sözleşmesi bulunması gerekmez<sup>562</sup>.

Gemi adamlarından kastedilen, kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir (TTK m. 934)<sup>563</sup>. Bu bakımdan eşyanın taşındığı gemide görev yapan kaptan, ikinci kaptan, zabitler, makinistler, mühendisler, tayfalar ve stajyerler, fiili taşıyıcının yardımcısıdır.

Hava taşımaları bakımından, eşyanın taşındığı uçakta görev yapan uçuş ekibini de, fiili taşıyıcının yardımcısı saymak gerekir<sup>564</sup>. Uçuş ekibi, kokpit ekibi ve kabin ekibinden meydana gelir. Pilotlar ve varsa uçuş mühendisleri, kokpit ekibini; kabin amiri ve kabinde görevli diğer kabin personeli ise, kabin ekibini oluşturur.

Bazı taşımalarda havayolu şirketi, uçuş ekibini başka bir havayolu şirketinden temin eder<sup>565</sup>. Böyle bir durumda uçuş ekibinin daha evvel kimin tarafından istihdam olduğuna değil, ekibin görev yaptığı uçuşun, hangi havayolu şirketinin üstlendiği bir taşımanın icrasına yönelik olduğuna ve ticarî yönetime yönelik talimatın hangi havayolu şirketine ait olduğuna bakılmalıdır. Buna bağlı olarak, uçuş ekibine ticarî talimat verme yetkisi kimdeyse, uçuş ekibi, o kişinin de yardımcısı sayılır.

### 3. Fiili Taşıyıcının Temsilcileri

Bir kişinin, hüküm ve sonuçları başka bir kişinin hukuk alanında doğmak üzere, o kişinin ad ve hesabına hukukî işlem yapma yetkisine, “*temsil*” denir<sup>566</sup> (TBK m. 40 vd). Temsilci, temsil yetkisini, temsil edilenin tek taraflı irade beyanıyla kazanabileceği gibi (iradi temsil), kanun hükmü sayesinde de kazanabilir (kanunî temsil).

<sup>561</sup> Sözer, Meseleler ve Görüşler, s. 121.

<sup>562</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 116; Sözer, Meseleler ve Görüşler, s. 120-121; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 75.

<sup>563</sup> Ayrıca bkz. Can, Deniz Ticareti Hukuku, s. 231 vd.

<sup>564</sup> Reuschle, Montreale Übereinkommen, s. 82.

<sup>565</sup> Bu hususta ayrıca bkz. Philipson, Carriage by Air, s. 44 vd.

<sup>566</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 383.

Fiili taşıyıcının temsilcisi, kendisinin yardımcısıdır<sup>567</sup>. Temsilci, üçüncü bir kişi olabileceği gibi, fiili taşıyıcının işletmesinde istihdam olunan kişilerden biri de olabilir. Örneğin fiili taşıyıcının istihdam ettiği kaptan, aynı zamanda Türk Ticaret Kanununun 1104. maddesi gereğince, donatan sayılan bir fiili taşıyıcıyı, kanunen temsil yetkisine sahiptir.

Eşya taşımalarında taşıyıcıdan ziyade, taşıyıcının acentesine rastlanır. Acente, Türk Ticaret Kanununun 102. maddesine göre, işletmeye bağlı bir hukukî konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticarî bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimsedir.

Acente, kural olarak, müvekkili tacirin sözleşme yapacağı kişileri bulur ve bunları tacirle sözleşme ilişkisi kurmaya yönlendirir, yani simsar gibi çalışır (aracı acente)<sup>568</sup>. Buna karşılık acenteye, tacir ad ve hesabına sözleşme yapma yetkisi verilmesi mümkündür (yetkili acente)<sup>569</sup>. Böyle bir yetki verildiği takdirde acente, tacirin temsilcisi gibi hareket eder ve acentenin yaptığı sözleşme, tacir hakkında hüküm ve sonuç doğurur (doğrudan temsil). İşte bu manada yetkili acentesi, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılır.

#### 4. Fiili Taşıyıcının Sözleşmenin İfasında Yararlandığı Diğer Kişiler

Fiili taşıyıcının, üstlenmiş olduğu taşımayı gerçekleştirirken hizmetlerinden yararlandığı diğer tüm kişiler, kendisinin yardımcısı sayılır. Bunlara örnek olarak bağımsız yükleme, boşaltma, istif firmaları ile eşyanın depolandığı tesisleri işletenler, fiili taşıyıcının aracı acentesi veya kılavuz kaptan verilebilir<sup>570</sup>. Bununla birlikte, hukuken simsar sayılan<sup>571</sup> ve fiili taşıyıcı ile âkid taşıyıcıyı biraraya getiren bir gemi veya yük brokerini<sup>572</sup> de (*shipbroker, chartering broker, makler*)<sup>573</sup> fiili taşıyıcının yardımcısı saymak gerekir.

<sup>567</sup> TTK m. 879 (kendi adamı), m. 1199; Montreal Sözleşmesi m. 19; CMR m. 3; CIM m. 40.

<sup>568</sup> Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 198.

<sup>569</sup> TTK m. 107.

<sup>570</sup> Seven, Yüke Özen Borcu, s. 123 vd; Karan, Carrier's Liability, s. 187.

<sup>571</sup> Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s. 552 vd.

<sup>572</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Jamieson, Shipbrokers, s. 5 vd; Ünan, Navlun Sözleşmesinin Akdi, s. 96 vd.

<sup>573</sup> Yargıtay 11. HD, 24.12.1985, E. 1985/7188 – K. 1985/7280 (Hukuk Türk İçtihat Bankası).

CIM'in 40. maddesinin açık ifadesi gereği, taşımanın yapıldığı güzergâhtaki demiryolunun alt yapısını işletenler de (railway infrastructure) bu kapsamda fiili taşıyıcının yardımcısı sayılırlar. Hatta söz konusu bir işletenin çalışanı olmak koşuluyla, taşımanın gerçekleştirildiği güzergâhta görevli makasçıyı (*railroad switch operator*) ve sinyalizasyon görevlilerini de fiili taşıyıcının yardımcısı saymak icap eder.

Hava taşımalarında ise, fiili taşıyıcının bu kapsamda yardımcılarına örnek olarak, özel hukuka tâbi havalimanı işleticisi, havalimanında fiili taşıyıcı adına elleçleme yapan kargo işletmeleri (*handling agents*)<sup>574</sup>, eşya kabul büroları, eşyanın uçağa yüklenmesi hizmetini gören havalimanı personeli, eşyanın geçici depolandığı yerleri işletenler, kayıp eşya bürosu çalışanları ve havalimanında yer hizmetlerini gören firma personeli verilebilir<sup>575</sup>. Aynı yönde, Avusturya Mahkemesi, Montreal Sözleşmesinin 19. maddesi kapsamında açılan bir davada, Viyana havalimanı işleticisini, havayolu şirketinin ifa yardımcısı (*Leute*) kabul etmiş ve taşıyıcıyı, işletenin pistteki kar birikintilerini temizlememiş olması dolayısıyla yaşanan gecikmeden sorumlu saymıştır<sup>576</sup>.

Buna karşılık, havalimanında, limanda veya sınır kapılarında kamu gücüne sahip gümrük, polis, uçuş güvenlik merkezi, sınır geçiş kontrol noktası veya meteoroloji gibi resmi birimlerde çalışanlar, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılmazlar<sup>577</sup>. Ancak idarenin bazı işleri kendisine bıraktığı özel hukuka tâbi alt yüklenicileri, fiili taşıyıcının ifa yardımcısı kabul etmek gerekir<sup>578</sup>. Örneğin, limanı işleten TCDD işletmesinin çalışanı, örneğin konteyneri gemiden indiren vinç operatörü, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılır<sup>579</sup>.

### C. YARDIMCININ ZARARA SEBEBİYET VEREN DAVRANIŞI İLE GÖREVİ ARASINDAKİ BAĞLANTININ ÖNEMİ

Türk Ticaret Kanununun 879. maddesine göre, taşıyıcı, yardımcılarının, “görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden”, kendi fiil ve ihmali

<sup>574</sup> Mankiewicz, International Air Carrier, s. 51.

<sup>575</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art 19, Rn. 40; Kırmızı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 109.

<sup>576</sup> OLG Wien, 28.03.2012, 5 R 227/11f (Juris Rechtsportal).

<sup>577</sup> Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 19. Ayrıca bkz. Herber, Münchener Kommentar zum HGB, Art. 428, Rn. 10; Spera, CIM 1980, Art. 50, Rn. 4; Kırmızı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 110.

<sup>578</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art 19, Rn. 40.

<sup>579</sup> Yargıtay 11. HD, 11.06.2002, E. 2002/4700 – K. 2002/6005 (Kazancı İçtihat Bankası).

gibi sorumludur<sup>580</sup>. Benzer bir hükme, CMR'nin 3, CIM'in 40. ve gecikmeden doğan zararlar bakımından Montreal Sözleşmesinin 19. maddesinde yer verilmiştir. Esasında bu hükümler ile amaçlanan, taşıyıcının, zarara yardımcısının davranışının sebebiyet verdiğini ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulmasını engellemektir<sup>581</sup>.

Fiili taşıyıcı, yardımcısının zarara sebebiyet veren davranışının, onun görevi kapsamında değerlendirilemeyeceğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Zarara, fiili taşıyıcının yardımcısının, görevini ifa ederken sebebiyet vermiş olması halinde ise, fiili taşıyıcı, zararın, gerek kendisinin gerek yardımcının gerekli özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmiş olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulma imkânına sahiptir (m. 876)<sup>582</sup>.

Deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinde, taşıyıcının, kendisi veya yardımcılarının kusurundan doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan sorumlu tutulamayacağı hükme bağlanmış, ancak görev başına yer verilmemiştir. Buna karşılık, Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesinde âkid taşıyıcı, fiili taşıyıcının ve onun yardımcılarının davranışlarından, *“görevleri ve yetkileri dâhilinde hareket etmiş olmaları şartıyla”* sorumlu kılınmıştır.

Deniz ticareti hukukunda taşıyıcının sorumluluğu bakımından kabul edilen, yardımcının zarar veren davranışı ile görevi arasında dolaylı bir bağlantının yeterli olduğudur<sup>583</sup>. Buna göre, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olan fiili taşıyıcı da, yardımcısının zarar veren davranışı ile görevi arasında dolaylı bir bağlantıdan dahi söz edilemeyeceğini ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir.

Taşıma hukukunun genelinde, yardımcının zarara sebebiyet veren davranışının, görevi kapsamında değerlendirilebilmesi için, fiili taşıyıcının işletmesinde çalışmanın veya ona yardımda bulunmanın, zarar veren davranışı kolaylaştırması yeterli kabul

---

<sup>580</sup> Bkz. CIM m. 40, HGB § 428, Montreal sözleşmesi m. 41-44.

<sup>581</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 107.

<sup>582</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 107.

<sup>583</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 123; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 125; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 85.

edilmektedir<sup>584</sup>. Yoksa davranış ile görev arasında doğrudan bir bağlantı bulunması gerekmez, dolaylı bir irtibat kâfidir.

Örneğin konteyneri tıra yüklemekle görevli bir kişinin, konteyneri fantuzziden düşürmesi neticesi eşyanın hasarında, görev bağı bariz şekilde açıktır. Ancak aynı kişi, konteyner içinde değerli şeyler olduğunu öğrenmiş ve gece yarısı arkadaşlarıyla gelerek eşyayı çalmışsa, yine de görev bağının mevcut olduğunu söylemek gerekir. Zira o kişi, görevi sebebiyle değerli eşyadan haberdar olmuş ve konteynere rahatlıkla erişebilmiştir<sup>585</sup>.

## VI. ŞARTLARI

### A. FİİLİ TAŞIYICININ EŞYAYA HÂKİM OLDUĞU SIRADA EŞYANIN ZIYAI, HASARI VEYA TESLİMİNDEKİ GECİKME

Fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olduğundan, fiilen taşıdığı eşyanın, zıyaı, hasarı ve teslimindeki gecikmeden sorumludur. Fiili taşıyıcının asıl yükü ile ilgililer karşısında sorumlu tutulabilmesi için, eşyanın, fiili taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıya, hasar veya teslimde gecikmeye maruz kalması, tazminat talep edenin zarara uğramış olması ve zıya, hasar veya teslimde gecikme ile zarar arasında uygun illiyet bağının mevcudiyeti gerekir.

#### 1. Fiili Taşıyıcının Eşya Üzerindeki Hâkimiyeti

##### a. Genel Olarak

Taşıyıcı, eşyanın tesellümü ile teslimi arasındaki dönemde gerçekleşmiş olması şartıyla, hâkimiyetindeki eşyanın zıyaı, hasarı ve teslimindeki gecikmeden sorumludur<sup>586</sup>. Tesellüm ile teslim arasında geçen bu zaman dilimine, taşıyıcının “sorumluluk süresi” denilmektedir.

<sup>584</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 99.

<sup>585</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 107; Şenocak, İfa Yardımcıları, s. 201; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 100.

<sup>586</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52; Karan, Carrier’s Liability, s. 232; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 142.

Taşıma hukukunda taşıyıcının sorumluluk süresi, deniz taşımalarında eşya üzerindeki hâkimiyete<sup>587</sup>, kara ve demiryolu taşımalarında tesellüm ile teslim, hava taşımalarında ise, havayoluyla taşıma kavramına bağlı olarak ifade edilmiştir<sup>588</sup>. Lafzi olarak farklı bu düzenlemeler, aynı sonuca yöneliktir<sup>589</sup>. Zira taşıyıcı, eşyayı tesellüm ile onun hâkimi olur, taşıma başlar; teslim ile de bu hâkimiyetini kaybeder, taşıma sona erer. Aynı şekilde Montreal Sözleşmesinin 18(3). maddesinde “*havayolu ile taşıma esnasında*” (*during the carriage by air*) deyiminin, eşyanın taşıyıcı tarafından hâkimiyete alındığı döneme (*charge of the carrier*) tekabül ettiği hükme bağlanmıştır.

Bazı hallerde taşıyıcı, eşyaya zilyet olsa da bu zilyetlik kendisinin eşyayı taşımak maksadıyla tesellümüne dayanmaz. Buna bağlı olarak da taşıyıcının eşyayı kabule bağlı sorumluluğundan söz edilemez. Şöyle ki, deniz ticareti uygulamasında taşıma sözleşmelerine konulan FIO kaydı (*free in and out*) ile eşyanın yüklenmesi ve boşaltılması işi gönderene bırakılır<sup>590</sup>. FIO, eşyanın taşıyıcıya masraf olmadan (*Free*), gönderen tarafından yüklenmesi (*In*) ve boşaltılması (*Out*) anlamına gelir<sup>591</sup>. Benzer bir şekilde FIOS kaydı ile yükleme ve boşaltmaya ek olarak istifleme (*Stowage*), FIOST ile istife de ek olarak eşyanın sabitlenmesi (*Trimmed*) işinin gönderene bırakılması mümkündür<sup>592</sup>.

FIO kaydı içeren bir taşıma sözleşmesinde yükleme ve boşaltma, bizzat gönderen veya gönderen hesabına ve onun talimatlarıyla taşıyıcı tarafından yapılır<sup>593</sup>. Yükleme, gönderenin talimatlarıyla yapıldığı için, yükleme esnasında taşıyıcının eşyaya taşımak üzere hâkim olduğu söylenemez. Zira sorumluluk süresinin başlamasına sebebiyet veren bir tesellümden bahsedebilmek için, fiili taşıyıcının eşyayı taşımak

<sup>587</sup> Ancak bu genel çıkarımdan, Alman Ticaret Kanunu müstesnadır. 2013 tarihli deniz ticareti reformu sonrası Alman Ticaret Kanununda, deniz taşımaları bakımından taşıyıcının sorumluluğu, eşya üzerindeki hâkimiyete göre değil eşyanın tesellümü ile teslimi arasındaki süreye göre hükme bağlanmıştır. Bkz. HGB § 498.

<sup>588</sup> Atina Sözleşmesi m. 3, CIM m. 23, Montreal Sözleşmesi m. 18, Hamburg Kuralları m. 5, Rotterdam Kuralları m. 17, CMR m. 17, TTK m. 875 ve m. 1178.

<sup>589</sup> Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 46.

<sup>590</sup> Klotz için bkz. Thomas, Rotterdam Rules, s. 81; Puttfarcken, Seehandelsrecht, s. 25; Tekil, Deniz Hukuku, s. 261; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 275; Akan, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 43; Chami, Rotterdam Rules, s. 848-849.

<sup>591</sup> Tekil, Deniz Hukuku, s. 526; Atamer, FIOST, s. 273 vd.

<sup>592</sup> FIOS: *Free in, out and stowed*. FIOST: *Free in and out, stowed and trimmed*.

<sup>593</sup> Bkz. Aybay, Yargıtay Kararları, s. 113 vd.

üzere teslim almış olması gerekir<sup>594</sup>. Hâlbuki FIO kaydı içeren bir taşıma sözleşmesi bakımından taşıyıcı, taşımak için değil, gönderen adına yüklemek üzere eşyaya zilyet olmuştur. Buna göre taşıyıcı, eşyayı, yüklemeden sonra gemide tesellüm etmiş ve boşaltma öncesinde yine gemide teslim etmiş sayılır<sup>595</sup>.

Fiili taşıyıcı, taşıyıcının sorumluluk rejimine tâbi kılındığı için, ancak eşyanın hâkimi olduğu sırada ortaya çıkan zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumludur. Bu husus, fiili taşıyıcıya yer veren düzenlemelerin bir kısmında özel olarak hükme bağlanmış<sup>596</sup>, bazılarında ise, açık bir ifadede kaçınılmıştır<sup>597</sup>.

Örneğin, Hamburg Kurallarının 11(2). maddesinde fiili taşıyıcının, eşyaya hâkim olduğu esnada gerçekleşen zıya, hasar veya teslimindeki gecikmeden sorumlu olduğu açıkça düzenlenmiştir. Aslında Hamburg Kurallarındaki bu ifadeyle, taşıyıcının sorumluluk süresi (m. 4), fiili taşıyıcı açısından gereksiz yere tekrarlanmıştır. Hükümün mevcut olmaması halinde dahi, aynı sonuca Hamburg Kurallarının 4. maddesi aracılığıyla varılabilir. Benzer şekilde, “*Sorumsuzluk Şartı*” başlığını havi Türk Ticaret Kanununun 1192(3). maddesinde, yukarıda anılan ve madde başlığı ile de ilgisiz anılan hüküm tekrar edilmek suretiyle, Hamburg Kurallarındaki ifade muhafaza edilmiştir.

#### *b. Hakimiyetin Başlaması: Eşyanın Fiili Taşıyıcı Tarafından Tesellümü*

Fiili taşıyıcı, taşımak maksadıyla eşyanın vasıtalı veya vasıtasız zilyetliği elde ettiği an, eşyayı tesellüm etmiş olur<sup>598</sup>. Eşyanın tesellümü ile de fiilen taşıma işine girilir ve fiili taşıyıcının sorumluluk süresi başlar.

Taşıma hukukunda teslim, eşya hukukundaki genel görüşün aksine, iki taraflı bir hukukî işlem olarak kabul edilmektedir<sup>599</sup>. Dolayısıyla geçerli bir tesellümden söz

<sup>594</sup> Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 425, Rn. 40; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 142.

<sup>595</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 91-93; Kender, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk, s. 250; Karan, Carrier's Liability, s. 226-227.

<sup>596</sup> TTK m. 888.

<sup>597</sup> CIM m. 27.

<sup>598</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 90; Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 425, Rn. 35.

<sup>599</sup> Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 425, Rn. 35; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 90; Karan, CMR Şerhi, s. 305; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 142; Kaya, CMR'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları II, s. 243; Kender, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52.

edebilmek için, teslim eden yanında, fiili taşıyıcının da iradesine ihtiyaç vardır. Bu bakımdan, alt gönderen veya varsa alt yükleten ile fiili taşıyıcının karşılıklı birbirine uygun iradesiyle, eşya, fiili taşıyıcının hâkimiyetine sokulduğunda, fiili taşıyıcı, eşyayı tesellüm etmiş olur. Yoksa âkid taşıyıcı tarafından, fiili taşıyıcının haberi olmaksızın, örneğin liman sahasına bırakılan eşya, fiili taşıyıcı tarafından tesellüm edilmiş sayılmaz.

Fiili taşıyıcının, eşyayı bizzat tesellüm etmiş olması da gerekmez. Eşyayı, fiili taşıyıcı adına hareket eden çalışanı veya temsilcisi tesellüm edebilir. Bu şekilde de eşya fiili taşıyıcı tarafından tesellüm edilmiş sayılır ve böylece fiili taşıyıcının sorumluluk süresi başlar.

Eşyanın âkid taşıyıcı tarafından tesellüm edilmiş olması, fiili taşıyıcının sorumluluk süresinin başladığı anlamına gelmez. Ancak âkid taşıyıcı, fiili taşıyıcıyı temsilen hareket etme yetkisini haiz olabilir. Bu durumda eşyanın âkid taşıyıcı tarafından tesellümüyle, fiili taşıyıcı da dolaylı bir şekilde eşyaya hâkim olmuş sayılır.

Fiili taşıyıcının eşyayı kimden tesellüm ettiği de önemli değildir. Fiili taşıyıcı eşyayı, asıl gönderenden, asıl yükletenden, âkid taşıyıcıdan, taşıma işleri organizatöründen, gümrük ya da liman idaresi gibi resmi bir makamdan<sup>600</sup> veya başka bir alt taşıyıcıdan tesellüm edebilir (TTK m. 1178). Önemli olan, eşyanın taşınmak üzere fiili taşıyıcının iradesi dâhilinde onun hâkimiyetine sokulmasıdır. Aynı şekilde, Hamburg Kurallarının 4(2). maddesi ve Türk Ticaret Kanununun 1178. maddesinde taşıyıcının sorumluluk süresinin başlangıcı, “gönderen, onun adına hareket eden bir kimse veya yükleme limanı kanunlarına göre kendisine tevdiin zorunlu olduğu bir makam ya da üçüncü kişiler”den tesellüme bağlı olarak ifade edilmiştir.

### *c. Hakimiyetin Sona Ermesi: Eşyanın Fiili Taşıyıcı Tarafından Teslimi*

#### **i. Genel Olarak Eşyanın Teslimi**

Fiili taşıyıcının sorumluluk süresi, eşyayı gönderene veya varsa gönderilene teslimi ile sona erer<sup>601</sup>. Gönderen veya gönderilenden kasıt, fiili taşıyıcının tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesi gereğince eşyayı teslimi talep yetkisini haiz olan kişiler, yani alt

<sup>600</sup> Hamburg Kuralları m. 4, TTK m. 1178.

<sup>601</sup> TTK m. 1178(3), Hamburg Kuralları m. 4.

gönderen (âkid taşıyıcı) ya da alt gönderilendir. Buna karşılık eşyanın asıl gönderen veya varsa asıl gönderilene teslimi, yanlış kişiye teslim gibi değer görür ve teslim ile fiili taşıyıcının sorumluluk süresini sona ermiş olmaz.

Teslimin hukukî işlem niteliğine bağlı olarak, eşyanın, fiili taşıyıcı tarafından teslim edilmiş sayılması için, teslim olunan kimsenin iradesi dâhilinde, fiili taşıyıcı tarafından onun hâkimiyetine sokulması icap eder. Yoksa eşyanın, alt gönderen veya varsa alt gönderilenin haberi olmaksızın, onların hâkimiyet alanına bırakılması, eşyanın teslimi sonucunu doğurmaz<sup>602</sup>. Buna bağlı olarak, fiili taşıyıcının sorumluluk süresi sona ermiş olmaz.

Fiili taşıyıcı, varma limanının bulunduğu ülke hukukuna göre, eşyayı alt gönderilenden önce gümrüğe ya da sair bir resmi makama sunmak zorunda kalabilir. Örneğin 4458 sayılı Gümrük Kanununun<sup>603</sup> 39. maddesine göre, Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşyanın, getiren kişi ya da eşyanın gelişinden sonra taşıma sorumluluğunu üstlenen kişi tarafından gümrüğe sunulması gerekir<sup>604</sup>.

Gümrüğe sunulma ile birlikte, eşya üzerindeki hâkimiyet, gümrük idaresine geçmektedir<sup>605</sup>. Gümrük idaresi, Gümrük Kanunu gereğince, eşyayı taşıma aracından boşaltabilir, aktarabilir<sup>606</sup> veya Gümrük Kanununun 47. maddesine göre, gümrükçe onaylanmış bir işlem görünceye kadar eşyayı geçici olarak depolayabilir. Eşyanın, gümrük işlemleri tamamlanıncaya kadar gümrük idaresi tarafından anılan işlemlere tâbi tutulması, yükü ile ilgililerin zarar görme riskinin artması anlamına gelir<sup>607</sup>.

Burada dikkat edilmesi gereken husus, fiili taşıyıcının, eşyayı kendisine bıraktığı kişiye talimat verme yetkisinin olup olmaması, hatta kendisine eşyanın bırakıldığı

<sup>602</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 307; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 55.

<sup>603</sup> 4458 sayılı ve 27.10.1999 tarihli Kanun. Bkz. 04.11.1999 tarihli ve 23866 sayılı Resmi Gazete.

<sup>604</sup> Gümrük Kanunu m. 2: “Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti topraklarını kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dahildir”.

<sup>605</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 307.

<sup>606</sup> Gümrük Kanunu m. 45.

<sup>607</sup> Örneğin, 1615 sayılı Gümrük Kanunu döneminde çıkan bir uyuşmazlıkta Polonya’dan İstanbul’a getirilen eşya, İstanbul – Erenköy Gümrüğü’ne sağlam olarak teslim edilmiş, gümrükte depolanmış, ancak eşya Erenköy Gümrük Müdürlüğüne ait 4 no.lu ambarda muhafaza altında iken 17.04.1995 tarihinde çıkan yangın neticesi hasarlanmış. Yargıtay 11. HD, 12.03.2002, E. 2001/9801 – K. 2002/2229 (Kazancı İçtihat Bankası). Yine başka bir olayda, 2625 ton dökme gübre yüklü gemi Antalya limanına gelmiş, ardından tahliye işlemleri tamamlanarak eşya gümrük sahasına indirilmiştir. Ancak daha sonra yoğun yağmur neticesi eşyanın 160 tonluk kısmı zayı olmuştur. Yargıtay 11. HD, 19.12.2006, E. 2005/10129 – K. 2006/13559 (Kazancı İçtihat Bankası).

kişinin, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılıp sayılmamasıdır<sup>608</sup>. Fiili taşıyıcı, eşyanın gümrüğe sunulmasıyla, eşya üzerindeki hâkimiyetini, zorunlu kanunî bir uygulamanın neticesinde kaybetmiştir. Ayrıca fiili taşıyıcının, gümrüğe talimat verme yetkisinden de bahsedilemez. Buna göre, fiili taşıyıcının, eşyanın gümrükte bulunduğu sırada uğradığı zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumlu tutulması mümkün değildir. Başka bir deyişle, gümrüğe teslim ile birlikte, fiili taşıyıcının sorumluluk süresinin sona erdiğinin kabulü uygun düşer.

Bu yönde Hamburg Kuralları ve aynı şekilde Türk Ticaret Kanununun 1178. maddesinde<sup>609</sup>, “*eşyanın, boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar, taşıyıcının hâkimiyetinde sayılacağı*” hükme bağlanmıştır. Benzer bir hükme, CIM’in 17(2). maddesinde de yer verilmiştir.

Buna karşılık, Montreal Sözleşmesi ve Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine ilişkin hükümleri arasında, eşyanın gümrüğe teslimini konu edinen açık bir hüküm yoktur. Ancak bu düzenlemelerdeki sorumluluk süresinin özü de, eşya üzerindeki hâkimiyettir. Bu sebeple anılan düzenlemeler bakımından da, eşyanın resmi makamlara zorunlu teslimi (gümrük, liman idareleri) ile fiili taşıyıcının eşya üzerindeki hâkimiyetinin sona ermiş olacağı kabul edilmelidir<sup>610</sup>.

## **ii. Gönderilenin Tesellümden Kaçınması**

Fiili taşıyıcı, taşımayı gerçekleştiren bir alt taşıyıcı olduğundan, eşyayı taşıma aracıyla varma yerine getirerek, alt gönderene ya da varsa alt gönderilene teslim edecek de genellikle kendisidir. Eşyayı teslim için hazır olan fiili taşıyıcı karşısında, alt gönderilen, eşyayı tesellümden kaçınabilir. Böyle bir durumda fiili taşıyıcı eşyaya halen hâkim olduğu için sorumluluk süresi devam etmektedir.

---

<sup>608</sup> Buna karşılık hava taşımalarında yer hizmetleri tarafından yürütülen eşya üzerindeki işlemler sırasında fiili taşıyıcı, eşya üzerindeki hâkimiyetini kaybetmiş sayılmaz. Bu bakımdan sorumluluk süresinin kesilmiş olduğundan da söz edilemez. Zira havalimanında yer hizmetleri yürütülen özel hukuka tâbi işleten, fiili taşıyıcının yardımcısı sayılır. Bkz. Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 204-205.

<sup>609</sup> 6762 sayılı mülga Kanun döneminde bu yönde bir hüküm mevcut değildi. Doktrinde *Yazıcıoğlu*, bu eksikliği tespit ederek, sorumluluk süresinin sona ermiş sayılabilmesi yönünde yasal bir düzenleme gereğine işaret etmiştir. Bkz. *Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 94.

<sup>610</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 307. Ayrıca bkz. *Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 93; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 57.

Eşyayı teslim etmeye hazır bir fiili taşıyıcı karşısında, alt taşıma sözleşmesi gereğince eşyanın kendilerine teslimini talep hakkına sahip olanların eşyayı tesellüm etmemeleri, borçlar hukukundaki alacaklının temerrüdü müessesesini akla getirmektedir. Nitekim denizde eşya taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1174. maddesinde, alacaklının temerrüdüne ilişkin hükümlere atıf yapılmıştır.

Alacaklının temerrüdü, Türk Borçlar Kanununun 106 vd maddelerinde hükme bağlanmıştır. 106. maddeye göre, yapma veya verme edimi gereği gibi kendisine önerilen alacaklı, haklı bir sebep olmaksızın onu kabulden veya borçlunun borcunu ifa edebilmesi için kendisi tarafından yapılması gereken hazırlık fiillerini yapmaktan kaçınırsa, temerrüde düşmüş olur. Böyle bir durumda borçlu, ticarî eşyayı bir ardiyeye tevdi edebilir veya şartları dâhilinde, eşyayı açık arttırma yoluyla sattırarak eşyanın bedelini tevdi edebilir (TBK m. 107).

Alacaklının temerrüdüne dair anılan hükümlerin, taşıma sözleşmelerinde tatbiki mümkündür (TTK m. 1174). Buna göre, eşyayı tesellüm etmeyen bir alt gönderilen karşısında fiili taşıyıcı da, yukarıda anılan imkânlarla sahip olup, örneğin taşıdığı eşyayı, bir ardiyeye bırakabilir.

Eşyanın teslimini talep hakkı sahibinin tesellümden kaçınması hali, Hamburg Kurallarında ve paralel olarak Türk Ticaret Kanununun 1178. maddesinde açıkça hükme bağlanmıştır. Buna göre, alt gönderilenin eşyayı tesellümden kaçındığı hallerde, sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticarî teamüle uygun olarak, eşyanın alt gönderilenin emrine hazır tutulduğu an, fiili taşıyıcının sorumluluk süresi sona erer. Örneğin, eşya, fiili taşıyıcı tarafından Türk Borçlar Kanununun 107. maddesine göre bir ardiyeye bırakılmışsa, bırakma anı ile birlikte, eşya alt gönderilenin emrine hazır tutulmuş demektir. Dolayısıyla ardiyeyede gerçekleşen ziya, hasar veya teslimde gecikmeden fiili taşıyıcının sorumlu tutulması düşünülemez.

Benzer bir düzenlemeye, Türk Ticaret Kanununun 869. maddesinde yer verilmiştir. 869. maddeye göre, teslim engeli ile karşılaşan fiili taşıyıcı, eşya üzerinde tasarruf hakkı sahibinden, örneğin âkid taşıyıcıdan talimat almalı ve talimata göre hareket etmelidir. Şayet fiili taşıyıcı, talimatı uygun bir sürede alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en uygun tedbirleri almakla yükümlü hale gelir. Bu durumda fiili

taşıyıcı, eşyayı boşaltıp saklama, tasarruf hakkı sahibi adına saklanması için tevdi etme veya geri taşıma haklarına sahiptir.

Fiili taşıyıcı, bu imkânları kullanırken, eşyayı taşıma aracından boşaltacaktır. Türk Ticaret Kanununun 869(3). maddesinde eşyanın boşaltılmasından sonra taşımanın sona ermiş sayılacağı hükme bağlanmıştır. Bu sebeple, eşyanın boşaltılmasıyla, fiili taşıyıcının sorumluluk süresi de sona erer<sup>611</sup>. Ancak fiili taşıyıcının, eşyayı tevdi ettiği kişiyi seçerken özensizliği sebebiyle zararın meydana gelmiş olması hali, bundan müstesnadır (TTK m. 869/3)<sup>612</sup>.

## 2. Eşyanın Zıyaı, Hasarı veya Tesliminde Gecikme

### a. Eşyanın Zıyaı

#### i. Zıya

Taşıma hukukunda zıya (*loss*), eşyanın kaybı, yani gönderen veya varsa gönderilene teslim edilemeyecek duruma gelmesi şeklinde tanımlanır<sup>613</sup>. Zıya hallerine, eşyanın kısmen veya tamamen fiziken yok olması, eşyadan beklenen ekonomik faydanın tümüyle ortadan kalkması<sup>614</sup>, kaybedilmesi, çalınması, müsaderesi (hukukî zıya), denize düşmesi, hataen ara limanda boşaltılması, tamamen kırılması veya yanması (maddi zıya) ya da yanlış bir şahsa teslimi örnek olarak verilebilir<sup>615</sup>.

Zıyadan bahsedilmek için eşyanın hangi nedenden dolayı teslim edilemediği önemli değildir<sup>616</sup>. Hatta eşyanın neden ortadan kaybolduğu dahi tespit edilememiş olabilir<sup>617</sup>.

<sup>611</sup> Aynı müessese CIM'in 22. maddesinde de hükme bağlanmıştır. Montreal Sözleşmesinde ise, belirgin bir hüküm yoktur.

<sup>612</sup> CMR açısından bkz. m. 16. Ayrıca bkz. Karan, CMR Şerhi, s. 307 vd.

<sup>613</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; Koller, Transportrecht, s. 336; Thume, Kommentar zur CMR, s. 391; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 179; Akıncı, CMR, s. 138; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 141.

<sup>614</sup> Örneğin şekerin deniz suyu ile ıslanması, taşınan camım tümüyle kırılması gibi. Bkz. Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 141.

<sup>615</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 141; Thume, Kommentar zur CMR, s. 392; Kaya, CMR'de Öngörülen Sorumluluğun Esasları II, s. 247.

<sup>616</sup> Seven, Yüke Özen Borcu, s. 82.

<sup>617</sup> Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 192.

Eşyanın kısmen (*partial loss*) veya tamamen ziyaa uğraması (*total loss*) mümkündür<sup>618</sup>. Örneğin limana götürmesi için araç şoförüne teslim edilen kilitli konteynerin şoför tarafından açılarak içerisindeki bazı eşyaların çalınması, eşyanın kısmi ziyayı teşkil eder<sup>619</sup>. Ya da taşınan petrolünün bir kısmının taşıma aracının kazası sonucu yola dökülmesi, tipik bir kısmi ziyaya örneğidir<sup>620</sup>. Şöyle ki, taşıyıcının dökülen kısmı teslim etme imkânı sürekli olarak ortadan kalkmıştır.

Eşyanın zıyayına, eşyadan beklenen ekonomik faydanın tümüyle ortadan kalması da sebebiyet verebilir (ekonomik ziyaya). Yaşanan bir olayda İsviçre’den İstanbul’a havayoluyla taşınan ilaçlar, taşıma sırasında zarar görmüş ve ilaçların tümü steril özelliğini kaybetmiştir<sup>621</sup>. Steril özelliğini kaybeden ilaçların hurda değeri dahi olmadığını için, bu durumda, ziyadan söz etmek gerekir. Çünkü ilaçlar fiziken halen mevcut olsa da, eşyadan beklenen ekonomik fayda tümüyle ortadan kalkmıştır.

## ii. Tahrip

Havayolu taşımacılığına ilişkin mevzuatta, ziyaya yanında “*eşyanın tahribi*” (*destruction*) kavramına yer verilmiştir<sup>622</sup>. Eşyanın tahribinden kastedilen, fiziken ortada teslimi mümkün eşya veya eşyadan arda kalan parçalar olmasına rağmen, eşyanın ekonomik değerinin tamamen yok olmasıdır (telef olma)<sup>623</sup>.

Örneğin havayoluyla taşınan taze gıda ürünlerinin tamamen çürümüş olması veya taşınan canlı hayvanın ölümü, tahrip sayılır<sup>624</sup>. Esasında eşyanın tahribi, kendisinden beklenen hiçbir değer kalmayacak şekilde eşyanın maddi olarak kötüleşmesi, yani ziyaa uğramasıdır<sup>625</sup>. Bu bakımdan kavram, ziyaa kavramının içinde bir anlam ifade etmekte olup, mevzuatta tahrip kavramına yer verilmiş olması yersizdir.

<sup>618</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 391 vd.

<sup>619</sup> Yargıtay 11. HD, 30.06.2011, E. 2011/4166 – K. 2011/4166 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>620</sup> Yargıtay 11. HD, 11.03.2002, E. 2001/9758 – K. 2002/2205 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>621</sup> Yargıtay 11. HD, 16.02.2006, E. 2005/651 – K. 2006/1488 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>622</sup> Bkz. Montreal Sözleşmesi m. 18.

<sup>623</sup> Giumulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 18, s. 6; Sözer, Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 209.

<sup>624</sup> Reuschle, Montrealer Übereinkommen, Art. 18, s. 199.

<sup>625</sup> Giumulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 18, s. 6.

### b. Eşyanın Hasarı

“Hasar” (damage), “herhangi bir olayın yol açtığı kırılma, dökülme, yıkılma gibi zarar” anlamına gelir<sup>626</sup>. Bu tanıma karşılık, “hasar” ile “zarar” eşdeğer kavramlar değildir. Şöyle ki, zarara, eşyanın hasarı sebebiyet verebileceği gibi, zıyı ya da teslimindeki gecikme de neden olabilir.

Türk hukukunda hasar ve zarar kavramları sıklıkla karıştırılır. Örneğin CMR’nin 29. maddesinde taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurundan doğan zararlarda sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı hükme bağlanmıştır. CMR’nin Türkçe resmi çevirisinde<sup>627</sup> maddede yer alan “damage” ifadesi hatalı olarak “hasar” şeklinde tercüme edilmiş, böylece maddenin, sadece hasardan doğan zararlara uygulanacağı görünümü yaratılmıştır. Hâlbuki 29. maddenin kapsamına, zıya ve teslimdeki gecikmelerden doğan zararlar da dâhildir<sup>628</sup>.

Taşıma hukukunda hasar, taşınan eşyada meydana gelen ve onun değerinin düşmesine neden olan her tür maddi kötüleşmedir (maddi hasar)<sup>629</sup>. Taşınan eşyanın çatlaması, bozulması<sup>630</sup>, ıslanması, çürümesi<sup>631</sup>, kokması, ezilmesi<sup>632</sup>, nemlenmesi<sup>633</sup>, çizilmesi, yanması<sup>634</sup>, lekelenmesi, erimesi, yırtılması, karışması<sup>635</sup>, donması veya kirlenmesi, (maddi) hasar olarak nitelendirilebilir<sup>636</sup>.

Eşyanın maddi yapısı bozulsun veya bozulmasın, eşyadan beklenen ekonomik faydanın azalmasına ise, “ekonomik hasar” denir<sup>637</sup>. Ancak taşıma hukukunda, teslimde

<sup>626</sup> Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlüğü (www.tdk.gov.tr).

<sup>627</sup> Metin için bkz. 04.01.1995 tarihli ve 22161 sayılı Resmi Gazete; Aksoy, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 283.

<sup>628</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 733. Ayrıca bkz. Montreal Sözleşmesi m. 18.

<sup>629</sup> Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 200; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 141-142; Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 181; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 85; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 76; Aydın, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 54; Sözer, TSHK, s. 33; Doğanay, TTK Şerhi III, s. 2812.

<sup>630</sup> OLG Frankfurt 13. Zivilsenat, 22.11.2010, 13 U 33/09 (Juris Rechtsportal).

<sup>631</sup> OLG Karlsruhe 9. Zivilsenat, 24.03.2011, 9 U 81/10 (Juris Rechtsportal); Yargıtay 11. HD, 14.03.2006, E. 2005/12570 – K. 2006/2630 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>632</sup> Yargıtay 11. HD, 14.07.2011, E. 2009/13531 – K. 2011/8900 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>633</sup> Yargıtay 11. HD, 12.10.2001, E. 2001/4510 – K. 2001/7653 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>634</sup> Yargıtay 11. HD, 30.10.2006, E. 2005/9974 – K. 2006/10768 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>635</sup> Yargıtay 11. HD, 12.01.2004, E. 2003/5307 – K. 2004/9 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>636</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 399.

<sup>637</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 310.

gecikmeden dolayı sorumluluğun özel olarak düzenlendiği hallerde, hasardan asıl kastedilen, ekonomik değil, maddi hasardır<sup>638</sup>.

Eşyanın hasarından söz edebilmek için, eşyanın maddi yapısındaki kötüleşmenin giderilebilir veya tamir edilebilir olması önem arz etmez<sup>639</sup>. Ayrıca hasara uğrayan eşyanın yerine yenisinin konması da hasarı ortadan kaldırmaz. Önemli olan, eşyanın tesellüm anındaki fiziki durumunda, değerinde düşmeye sebebiyet verecek ölçüde kalıcı kötüleşme ortaya çıkmasıdır<sup>640</sup>. Eşyadaki kötüleşme kalıcı değil de, geçici ise, örneğin eşyanın gemide taşındığı esnada kısa bir süre deniz suyu ile ıslanması ve sonrasında hemen kurumuş olması durumunda, hasardan söz edilmez<sup>641</sup>.

Hasarın mevcudiyeti için, eşyanın dış yapısının görülebilir bir şekilde kötüleşmiş olması da gerekmez<sup>642</sup>. Örneğin taşıma aracında gerekli sıcaklık sağlanmadığı için taşınan gıda maddesindeki aromanın kaybı, hasar sayılır<sup>643</sup>. Dolayısıyla gözle görülmeyen bir şekilde eşyanın iç yapısındaki kötüleşme de (kalitenin düşmesi) hasar kabul edilir (*internal physical deterioration*)<sup>644</sup>. Bu yönde Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararına konu olayda, gemiyle taşındıktan sonra siloya boşaltılan buğdaydan alınan numuneler incelenmiş ve gemideki fuel-oil tanklarının ısıtılmasının, buğdayı hasara uğrattığı sonucuna varılmıştır<sup>645</sup>.

Hasar, eşyanın tümünde olabileceği gibi (tam hasar), bir kısmında da meydana gelmiş olabilir (kısmi hasar). Örneğin taşınması için fiili taşıyıcıya bırakılan çuvalların birkaçının ıslanması veya taşıma esnasında yetersiz soğutma tertibatına bağlı olarak taze gıdanın % 30'unun buruşmuş olması halinde, eşya kısmen hasara uğramıştır<sup>646</sup>. Eşyanın sadece ambalajının hasara uğraması da kısmi hasar sayılır.

---

<sup>638</sup> “Modern hukukta maddi yapısı bozulsun ya da bozulmasın eşyadan ekonomik anlamda beklenen faydanın azaldığı haller de ekonomik hasar adı altında hasar kavramına dahil edilmektedir. Eşyadan beklenen ekonomik faydanın azalması ancak eşyanın teslimindeki gecikmesi halinde karşılaşılan ayrı bir sorumluluk sebebi olduğundan CMR gereğince, hasarın maddi hasar olarak anlaşıldığını söylemek icap eder”. Karan, CMR Şerhi, s. 310’dan naklen.

<sup>639</sup> Aydın, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 55.

<sup>640</sup> Seven, Yüke Özen Borcu, s. 87.

<sup>641</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 311.

<sup>642</sup> Bkz. Kaya, CMR’de Öngörülen Sorumluluğun Esasları II, s. 249.

<sup>643</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 399.

<sup>644</sup> Thume, Kommentar zur CMR, s. 399; Clarke, CMR, s. 58.

<sup>645</sup> Yargıtay 11. HD, 18.02.2000, E. 2000/595 – K. 2000/1200 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>646</sup> Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 02.02.2009, E. 2007/12214 – K. 2009/982 (Kazancı İçtihat Bankası).

Uygulamada eşyaya gelen zarardan sonra arda kalan bazı parçaların ekonomik değere sahip olması (hurda, sovtaj değeri), hasar ile zıya arasındaki nitelendirmede dikkate alınmaktadır. Örneğin ıslanan, çürüyen ya da kırılan eşyanın arda kalan bazı parçaları ekonomik değere sahip olabilir. Yargıtay'ın geride kalan parçaların hurda değeri olması halinde zıya yerine, hasar müessesesini tercih ettiği kararları mevcuttur<sup>647</sup>. Ancak günümüz teknolojisinde hurda değeri olmayan bir şey bulmak neredeyse imkânsız olduğu için, yine de somut olaya göre değerlendirme yaparak arda kalan parçaların hurda değeri yerine, o eşyadan asıl beklenen ekonomik faydanın büyük oranda ortadan kalkıp kalkmadığına öncelik vermek daha uygun olur.

### *c. Eşyanın Tesliminde Gecikme*

#### **i. Genel Olarak Teslim Süresinin Tayini**

Sözleşmenin tarafları, borcun ifa zamanını serbestçe tayin edebilirler. İfa zamanı herhangi bir sözleşmenin asli unsuru olmadığı için, tarafların, sözleşmede ifa zamanını kararlaştırmamış olmaları mümkündür. Bu durumda kanunda yer alan süreye dair özel hükümlere (TBK m. 479) veya hukukî ilişkinin niteliğine bakmak gerekir<sup>648</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için, eşyanın teslim edileceği sürenin baştan kararlaştırılması gerekmez. Ancak bu durum, taşıyıcının, taşımayı dilediği sürede gerçekleştireceği anlamına gelmez<sup>649</sup>. Zira eşya taşıma sözleşmesi ile asıl amaçlanan, taşımanın sonlandırılması ve eşyanın teslimidir.

Taşıyıcının eşyayı taşımak üzere tesellümü ile başlayan ve bitmesinden evvel taşıyıcının eşyayı gönderen ya da gönderilene teslimle yükümlü olduğu süreye, “*teslim süresi*” denir<sup>650</sup>. Teslim süresi ile taşıma süresi, taşımanın geniş anlamda anlaşılmasına

---

<sup>647</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 308, dn. 586.

<sup>648</sup> Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 1065.

<sup>649</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 521; Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 81.

<sup>650</sup> Teslim süresi, yükleme süresinden farklıdır. Yükleme süresi genellikle, teslim süresinin ilk kısmını veya teslim süresinden önceki bir dönemi kapsar. Bu süre içerisinde, taşıma aracı yola çıkarılmak üzere hazırlanır, eşya araca yüklenerek istiflenir ve sabitlenir. Yükleme süresinin ihlâli, teslim süresinin ihlâli anlamına gelmez. Dolayısıyla yükleme süresinin ihlâli sebebiyle, taşıyıcının teslimde gecikmeden sorumluluğu müessesesine başvurulması mümkün değildir. Bu durumda zarar gören, ancak genel hükümlere dayanabilir. Örneğin Alman mahkemesi, bu yönde vermiş olduğu bir kararında, yükleme süresinin aşılmasına, teslimde gecikmeye dair CMR'nin 17 ve 19. maddelerinin tatbik edilemeyeceğine, olsa olsa borca aykırılığa dair genel hükümlerin (BGB § 280) uygulanmasının

bağlı olarak aynı kavramlardır. Eşyayı tesellüm eden taşıyıcı, teslim süresi içerisinde eşyayı hem taşımalı, yani eşyanın yerini değiştirmeli, hem de eşyayı gönderene veya varsa gönderilene teslim etmelidir<sup>651</sup>.

Taşıma sözleşmesinin tarafları, sözleşmeye veya taşıma senedine koyacakları bir kayıtla, teslim süresini açıkça tayin edebilirler (TTK m. 888, HGB § 423)<sup>652</sup>. Bu süre, aksi kararlaştırılmadığı sürece, eşyanın taşınmak üzere taşıyıcı tarafından fiilen tesellümü ile başlar (CIM m. 16/4)<sup>653</sup>.

Teslim süresi, farklı şekillerde kararlaştırılabilir. Taşıma sözleşmesinde, eşyanın gönderilene teslim edilmesi gereken kesin bir tarih, taşımanın başlaması gereken tarih aralığı veya taşımanın tamamlanması gereken toplam süre belirlenebilir. Örneğin tarafların 30 gün süre kararlaştırmış olduğu bir eşya taşıma işinde taşıyıcı, eşyayı tesellüm ettikten sonra dilediği an yola koyulabilir, ancak tesellümden itibaren 30 gün içinde eşyayı teslimle yükümlüdür<sup>654</sup>.

Taşıma sözleşmesinde herhangi bir süre kararlaştırılmamış olması durumunda, o bölgedeki ticarî teamülün tespit edilerek, makul bir teslim süresinin belirlenmesi gerekir<sup>655</sup>. Türk Ticaret Kanununun 873. ve 1178. maddelerinde<sup>656</sup> taşıma sözleşmesinde taşıma süresinin kararlaştırılmamış olması halinde taşıyıcının, özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde eşyayı teslimle yükümlü olduğu hükme bağlanmıştır<sup>657</sup>. Makul sürenin hesaplanmasında, o bölgedeki yerleşik uygulama, taşımanın yapıldığı yol, taşıma sırasındaki ortalama hava durumu, taşınan eşya, gümrük prosedürleri ve taşıma aracının göz önünde bulundurulması gerekir<sup>658</sup>.

---

mümkün olduğuna hükmetmiştir. OLG Sachsen, 15.06.2012, 10 U 47/11 (Juris Rechtsportal). Bkz. Thume, Kommentar zur CMR, Art. 19, s. 516; Yeşilova, Teslim Süresinin Aşılması, s. 6.

<sup>651</sup> Arkan, Demiryolu Taşımaları, s. 120; Yeşilova, Teslim Süresinin Aşılması, s. 5.

<sup>652</sup> Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 423, Rn. 6.

<sup>653</sup> Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 423, Rn. 3; Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 82; Yeşilova, Teslim Süresinin Aşılması, s. 7.

<sup>654</sup> Czerwenka, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 423, Rn. 6-7.

<sup>655</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 521 vd; Yeşilova, Teslim Süresinin Aşılması, s. 15 vd.

<sup>656</sup> 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda denizde taşıma işlerinde taşıyıcının teslimde gecikmeden sorumluluğu düzenlenmiş değildir. Kanunun yürürlükte olduğu dönemde, bu hususta genel hükümlerin uygulanması gereği haklı olarak savunulmuştur. Bkz. Kender, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 77.

<sup>657</sup> Bkz. Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s. 81 vd.

<sup>658</sup> “Dava konusu olayda uygulanması gereken CMR'nin 19. maddesi hükmüne göre, taşıma sözleşmesinde, taşıma işinin hangi süre içinde gerçekleştirileceğine ilişkin bir hüküm bulunmadığı hallerde taşıma süresi, basiretli bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek makul taşıma süresine göre

Makul sürenin tespitinde, işin niteliği itibarıyla o alanda faaliyet gösteren kişi ve meslek kuruluşlarının (ticaret odası) bilgisine başvurulabilir. Örneğin, eşyanın fiilen 5 ayda taşınmış olduğu bir eşya taşıma işinde bilirkişi, makul taşıma süresinin 7 gün olduğunu beyan etmiş, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de, davalı taşıyıcının tazminat ödemesi yönünde karar vermiştir<sup>659</sup>. Aynı şekilde Denizli'den Fransa'ya yapılan karayoluyla uluslararası eşya taşıması ile ilgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararına konu uyuşmazlıkta, teslim süresinin tayini ve gecikmenin saptanabilmesi için Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin 5-7 gün makul süre görüşüne işaret edilmiştir<sup>660</sup>.

Ek olarak CIM'de, eşya taşıma sözleşmesinde teslim süresinin (*transit periods*) kararlaştırılmamış olması halinde uygulanması gereken alternatif sürelerle yer verilmiştir. Bu süreler, kanunen makul sayılan sürelerdir ve sürelerin öncelikle uygulanması gerekir<sup>661</sup>. Örneğin CIM'in 16. maddesine göre, parça eşya taşımalarında süre, 12 saat

---

tespit edilir. Makul taşıma süresinin hesabı ise her olayın şartlarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Süre hesaplanırken eşyanın ve taşımada kullanılması verilen talimatlar, gümrükteki olağan bekleme süresi, gidilen yolun koşulları, izin verilen sürüş saatleri gibi pek çok faktör dikkate alınmalıdır. Taşıyıcının, geç taşıma halinde sorumluluğu, ağırlaştırılmış özen sorumluluğudur Bu itibarla davaya konu olayda, mahkemece, İstanbul-Şam arası makul taşıma süresi saptanarak, sonucuna göre davacının navlun bedelinin iadesi talebinin değerlendirilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik incelemeye dayalı olarak karar verilmesi doğru olmamıştır". Yargıtay 11. HD, 12.12.2006, E. 2005/12623 – K. 2006/13193 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>659</sup> Yargıtay 11. HD, 03.05.1991, E. 1991/2880 – K. 1991/2790 (Hukuk Türk İçtihat Bankası).

<sup>660</sup> YHGK, 13.02.2008, E. 2008/11-52 – K. 2008/119 (Kazancı İçtihat Bankası). Söz konusu karar, Uluslararası Nakliyeciler Derneği'nin görüşüne başvurulması yönünden eleştirilebilir. Zira bu dernek, Karayolu Taşıma Kanunu gereğince belirli yetki belgesine sahip taşıyıcılardan müteşekkil bir tüzel kişi olup, Derneğin görüşüne başvurulması, gönderen-taşıyıcı arasındaki menfaat dengesine zarar verebilir.

<sup>661</sup> "Bilindiği üzere TTK'nın 779. maddesinde taşıma süresi, sözleşme ile taraflarca tayin edilebileceği gibi, sözleşmede bu yolda hüküm bulunmayan hallerde sürenin ticari teamüle göre tespit edilmesi gerektiği, böyle bir teamülün bulunmadığı durumlarda ise, halin icabına göre, uygun görülen bir süre içinde taşımının yapılması gerektiğini hükme bağlayarak taşıma süresini taşıyıcının keyfi davranışına bırakmamış ve taşıma işinin ticari hayatın gerektirdiği sürat ve uygun bir süre içinde yapılmasını öngörmüş bulunmaktadır. Bu maddeyi izleyen 780/1. maddesinde ise, anılan maddeye yollama yapılarak gecikme halinde taşıma ücretinin oranlama yolu ile indirileceği hükme bağlandıktan sonra, sözleşme ile saptanan sürenin iki mislini aşan bir gecikme halinde ise, taşıma ücretinin tamamının düşülmesi gerektiği gibi, ayrıca bu yüzden doğan zarardan da taşıyıcının sorumlu tutulması gerektiği benimsenmiştir. Somut olayda, davacılar, Türkiye'den Avusturya'ya gönderilmek üzere davalıya 29.11.2001 tarihinde teslim edilen paketlerin kararlaştırılan süreden sonra 11.12.2001 tarihinde yerine ulaştırılması nedeniyle zarara uğradıklarını ileri sürerek zararın tazminini istemiş, davalı makul sürede taşımının gerçekleştirildiğini savunmuş, birleşen davada taşıma ücretinin tahsilini istemiştir. Taşımının hangi yolla yapıldığı dosya kapsamından anlaşılamamaktadır. Taraflar arasında imzalanan taşıma şartlarının "tanım" başlığı altında taşıyıcının yaptığı taşıma işi "bir mal veya dokümanın makul sürelerde... adresten adrese taşınması" olarak tanımlanmıştır. Davacının, paketleri taşıyıcıya teslim belgesinde ekonomik gönderinin tercih edildiği, uyuşmazlıklarda Varşova Konvansiyonu, CMR ve Cenevre Konvansiyonu'nun uygulanacağı kararlaştırılmıştır. O halde mahkemece, taşımının hangi yolla yapıldığının tespiti ile tabi olduğu yasa, uluslararası anlaşma ve sözleşme şartları belirlenip birlikte değerlendirilerek makul sürenin ne olduğu, dava konusu taşımının makul süre içinde

ve her 200 km için ilave 24 saattir. CIM’de düzenlenen bu süreler, eşyanın gönderen veya varsa gönderilene teslimi gereken son günü belirler. Bu bakımdan taşıyıcı, yukarıdaki şekilde hesaplanan sürenin bitiminden evvel eşyayı teslimle yükümlüdür<sup>662</sup>.

Taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan akdî taşıma sürelerinin hesabında takvim günleri esas alınır<sup>663</sup>. Dolayısıyla süre içerisinde yer alan tatil günlerinin de hesaba katılması icap eder. Ayrıca sürenin son günü tatil gününe rastlarsa, eşyanın teslim olunabileceği son gün, bu tatil gününü izleyen ilk iş günüdür (TBK m. 93). Buna karşılık demiryolu taşımalarında CIM’in 16(4). maddesi sebebiyle, kanunen makul sayılan taşıma süreleri, Pazar ve diğer kanunî tatil günlerinde durur (*shall be suspended*)<sup>664</sup>, sonra yeniden işlemeye başlar.

## ii. Fiili Taşıyıcının Uyması Gereken Teslim Süresi

Fiili taşıyıcının tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesinde, asıl taşıma sözleşmesindeki süreye nazaran farklı bir teslim süresi kararlaştırılmış olabilir. Fiili taşıyıcının sorumluluğu bakımından önem arz eden husus, asıl eşya taşıma sözleşmesindeki teslim süresinin, fiili taşıyıcıya karşı ileri sürülüp sürülemeyeceğidir<sup>665</sup>.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu, asıl değil, alt taşıma sözleşmesinin ihlaline dayanan bir sorumluluktur. Buna göre, fiili taşıyıcının, eşyanın teslimindeki gecikmeden sorumluluğunun tayininde esas alınması gereken teslim süresi, alt taşıma sözleşmesi ile üstlendiği süre veya bu sözleşmedeki taşıma işine göre hesaplanacak makul süredir<sup>666</sup>. Dolayısıyla asıl taşıma sözleşmesindeki süre veya asıl taşıma işine tatbiki mümkün makul bir süre, fiili taşıyıcıya karşı, açıkça kabul etmesi durumu hariç, ileri sürülemez<sup>667</sup>. Bu bakımdan, alt taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan teslim

---

gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğinin aralarında taşıma işlerinden anlayan uzman bilirkişilerin bulunduğu bilirkişi kurulundan rapor alınarak tespiti ile sonucuna göre bir karar vermek gerekirken yazılı olduğu şekilde eksik inceleme ve değerlendirme ile karar verilmesi doğru görülmemiştir”. Yargıtay 11. HD, 08.02.2007, E. 2005/14067 – K. 2007/1556 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>662</sup> Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Art. 16, Rn. 3.

<sup>663</sup> Montreal Sözleşmesi m. 52/3.

<sup>664</sup> Arkan, Demiryolu Taşımaları, s. 126.

<sup>665</sup> Bkz. von Ziegler, Delay, s. 1003 vd.

<sup>666</sup> Ramming, Multimodaler Transport, Rn. 604.

<sup>667</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 140 vd; Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 177; Thume, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1075.

süresinin ihlalden söz edilemiyorsa, asıl taşıma sözleşmesinde süre aşılmış olsa bile, fiili taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulması mümkün değildir.

Sadece asıl taşıma sözleşmesindeki sürenin aşılmış olması ihtimalinde, zarar gören, teslimde gecikme sebebiyle fiili taşıyıcıya değil, âkid taşıyıcıya yönelebilir. Zira âkid taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesindeki teslim süresini, asıl sözleşme ile üstlendiği taşımaya uygun olarak tespit etmeyerek zarara aslında kendisi sebebiyet vermiştir.

Bazı hallerde eşya, alt taşıma sözleşmesindeki süreyi aşan bir tarihte teslim edilmiş olsa da, asıl taşıma sözleşmesindeki teslim süresi henüz aşılmamış olabilir. Bu durumda dahi fiili taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesindeki teslim süresinin ihlal edilmemiş olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir. Zira fiili taşıyıcı, asıl yük ile ilgililerin, âkid taşıyıcıya karşı hak sahibi oldukları ölçüde sorumludur.

### **iii. Teslimde Gecikmenin Belirlenmesi**

Taşıma hukukunda, eşyanın tayin olunan teslim süresini aşan bir zamanda teslimi, “*teslimde gecikme*” (*delay*) olarak adlandırılır. Teslimde gecikmeden söz edilebilmesi için, eşyanın her halukarda teslim edilmiş olması gerekir<sup>668</sup>. Eşyanın henüz teslim edilemediği bir taşıma işinde tazminat hakkı sahibi, ileride incelenecek olan eşyanın hükmen ziyaa uğramış sayılacağı ana kadar bekledikten sonra, eşyanın ziyayı hükümlerinden yararlanabilir.

Teslim süresini aşan bir zamanda eşya gönderene veya varsa gönderilene arz edilmiş olup da, eşyanın kabulünden kaçınıldığı takdirde, teslimde gecikmeye dayanılması mümkün değildir. Örneğin, Türkiye–Hollanda arasında karayoluyla eşya taşımaya dair uyuşmazlıkta gönderilen, teslim süresi aşıldığı için eşyayı taşıyıcıdan teslim etmemiş, ancak Mahkemece CMR’nin teslimde gecikmeden sorumluluk hükümlerine göre karar verilmiştir. Buna karşılık Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, eşyanın gönderilene teslim edilememiş olmasının değerlendirilerek, taraflar arasında

---

<sup>668</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 313. Aksi yönde geniş bir tanım için bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 77.

uygulanabilecek hükümlerin tespiti ve hâsıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerektiğini ifade etmiş ve hükmü haklı olarak bozmuştur<sup>669</sup>.

Fiili taşıyıcının teslimde gecikmeden sorumlu kılınabilmesi, eşyanın, kendisinin tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesindeki gönderen veya varsa gönderilene geç teslimine bağlıdır. Sorumluluk için gecikmenin hangi sebepten kaynaklandığı önemsizdir<sup>670</sup>. Buna rağmen gecikmenin sebep olduğu olay, fiili taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı bahsedebilir (yangın)<sup>671</sup>.

Gecikmenin belirlenmesinde dikkate alınması gereken an, taşıma aracının varma limanına getirilmesi veya eşyanın araçtan boşaltılması anı değildir. Önemli olan husus, eşyanın alt gönderen ya da varsa alt gönderilene ne zaman teslim edildiği veya bunun yerine geçen bir teslimin hangi an gerçekleştiğidir.

Teslim süresinin aşılması aynı zamanda eşyanın, değerini tamamen veya kısmen yitirmesi derecede kötüleşmesine, yani zıyana veya hasarına sebebiyet verebilir. Çünkü nitelikleri gereği bazı şeylerin kısa zamanda ve özel donanımla taşınması gerekir. Doktrinde, bu durumda (fiili) taşıyıcının teslimde gecikmeden değil, eşyanın hasarından sorumluluk müessesesine göre sorumlu olması gerektiği savunulmuştur<sup>672</sup>. Ancak olması gereken, sorumluluk sebeplerinin yarışması sebebiyle, zarar görenin dilediği hukukî sebebe dayanarak tazminat talep edebilmesidir<sup>673</sup>.

Böyle bir durumda zarar gören tarafından açık bir tercihte bulunulmadığı takdirde mahkeme, somut olayda hangi sebebin zarar görenin daha menfaatine olduğunu araştırmalı ve o sebebe dayanarak hüküm tesis etmelidir. Nitekim Türk Borçlar Kanununun 60. maddesinde, bir kişinin sorumluluğu, birden çok sebebe dayandırılabiliriyorsa hâkimin, zarar gören aksini istemiş olmadıkça veya kanunda aksi öngörülmedikçe, zarar görene en iyi giderim imkânı sağlayan sorumluluk sebebine göre karar vereceği hükme bağlanmıştır.

---

<sup>669</sup> Yargıtay 11. HD, 03.03.2004, E. 2003/7882 – K. 2004/2231 (Hukuk Türk İçtihat Bankası).

<sup>670</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 83.

<sup>671</sup> Hamburg Kuralları m. 5.

<sup>672</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s 185; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 67-68.

<sup>673</sup> Aynı görüşte bkz. Karan, CMR Şerhi, s. 314; Özdemir, Eşya Taşıma Hukuku, s. 153.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararına konu CMR kapsamındaki bir olayda taşıyıcı, Mersin'den Çek Cumhuriyeti'ne karpuz taşımayı üstlenmiş ve taşıma sözleşmesinde teslim süresi olarak 6 gün kararlaştırılmıştır. Ancak eşya, taşıyıcı tarafından 9. gün gönderilene teslim edilmiştir. Bilirkişiler, 9 günlük taşıma süresine bağlı olarak eşyanın hasara uğradığını, ancak 6 günde teslimde dahi hasardan kaçınılamayacağını tespit etmiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi haklı olarak, taşıyıcının, kararlaştırılan teslim süresini aşan 3 gün bakımından eşyanın hasarından sorumluluğuna hükmetmiştir<sup>674</sup>.

#### iv. Zıyaa Varan Gecikme (Hükmen Zıya)

Fiili taşıyıcı, eşyayı, kararlaştırılan teslim süresinden sonra teslim ederse, teslimde gecikmeden bahsedilir. Kararlaştırılan sürenin ne kadar ihlal edilmiş olduğu önemli değildir. Fiili taşıyıcı eşyayı kararlaştırılan süreden 1 gün sonra teslim etmiş olabileceği gibi, 30 gün sonra da teslim edebilir.

Taşıma işinde önemli olan taşımanın sonlandırılarak eşyanın teslimi olduğundan, eşyanın kararlaştırıldan belli bir süre sonra teslimi, eşyadan beklenen faydayı ortadan kaldıracaktır. Eşya hangi süreye teslim edilmezse bu faydanın ortadan kalkacağı, somut durum ve şartlara bağlı olarak değişen izafi bir husustur<sup>675</sup>.

İşte taşıma hukukunda, tayin olunan teslim süresinden belli sayıda gün geçmiş olmasına rağmen, eşya halen teslim edilmemişse, eşya, zıyaa uğramış kabul edilir (zıya karanesi). Bu müesseseye, “*zıyaa varan gecikme*” (*delay amounting to total loss*) veya “*hükmen zıya*” denir<sup>676</sup>. Eşyanın zıyaa uğramış sayılması, kesin karine niteliğini

<sup>674</sup> “Davacı tarafa, karpuz emtiasını üzeri açık araçla taşıma eylemine dayalı olarak %50 oranında kusur verilmiş, emtianın 6 günde anılan şekilde taşınması halinde dahi hasarlanacağı belirlenmiş ise de, 6 günlük taşıma halinde oluşacak hasar ile fiilen yapılan 9 günlük taşıma sonucunda oluşan hasar arasında fark olacağı bir gerçektir. İlk 6 günde oluşan hasarın %50'sinden davacı sorumlu ise de, sonraki günlerde oluşacak hasarın %50'sinden davacının sorumlu olmayacağı muhakkaktır. Zira, sözleşme ile kararlaştırılan gün sayısı altıdır. Bu durumda, mahkemece, taşınan karpuz emtiasında ilk 6 günde oluşacak hasar belirlenerek, bunun %50'sinden davacının sorumlu tutulması, sonraki 3 günde oluşacak bu hasarın tamamından davalının sorumlu olduğuna karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ve yeterli olmayan bilirkişi raporuna dayalı olarak, 9 günlük taşıma sonunda oluşan hasarın %50'sinden davacının sorumlu tutulması doğru olmamıştır”. Bkz. Yargıtay 11. HD, 18.10.2007, E. 2006/10163 – K. 2007/13126 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>675</sup> Karan, CMR Şerhi, s 539.

<sup>676</sup> Clarke, CMR, s. 191.

haizdir<sup>677</sup>. Dolayısıyla fiili taşıyıcının, bu karinenin aksini ispat etmesi mümkün değildir<sup>678</sup>.

Hükmen zıya müessesesi, 6762 sayılı Kanunun aksine, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda hem taşıma işleri, hem de deniz taşımaları bakımından açıkça düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanununun 874. maddesine göre eşya, taşıma süresini izleyen 20 gün içinde (sınır ötesi taşımalarda 30 gün içinde) teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir (HGB § 424). Denizyoluyla eşya taşımalarında bu süre 60 gündür (m. 1178)<sup>679</sup>. Havayolu taşımalarında ise, teslimin gerektiği günden 7 gün geçmiş olmasına rağmen eşyanın teslim edilmemiş olması durumunda, gönderilenin, tazminat hakkına kavuşacağı düzenlenmiştir (Montreal Sözleşmesi m. 13/3)<sup>680</sup>.

Taşıma sözleşmesinin tarafları, yukarıda anılan kanunî sürelerle nazaran daha kısa bir süre kararlaştırabilirler<sup>681</sup>. Böyle bir anlaşma, taşıyıcının sorumluluk rejiminin genişletilmesi anlamına gelir<sup>682</sup>. Buna göre asıl taşıma sözleşmesine konan bu türden bir sürenin, fiile taşıyıcıya ileri sürülebilmesi, bu hususun fiili taşıyıcı tarafından açıkça kabulüne bağlıdır. Ayrıca alt taşıma sözleşmesindeki yer alan bu türden bir anlaşma, asıl yük ile ilgililere hak bahsetmez.

Eşyanın hükmen zıyaa uğramış sayılacağı süreden sonra teslimi halinde, hak sahibi seçimlik bir hakka kavuşur<sup>683</sup>. Bu bakımdan hak sahibi, ister eşyanın zıyayı hükümlerine, isterse tesliminde gecikmeye dayanarak fiili taşıyıcıya başvurabilir<sup>684</sup>. Nitekim müessesenin hükme bağlandığı Hamburg Kurallarının 5. maddesinde ve aynı şekilde Türk Ticaret Kanununun 1178(5). maddesinde, hak sahibinin teslimin yapılması gerektiği günden 60 gün sonra, zıyaa dayanabileceği hükme bağlanmıştır (*may treat goods as lost*).

---

<sup>677</sup> Koller, Transportrecht, s. 1343.

<sup>678</sup> Taşıyıcı bakımından bkz. Karan, CMR Şerhi, s. 539; Koller, Transportrecht, s. 1343.

<sup>679</sup> Anılan süre, Hamburg Kurallarında 60, CIM’de 30, CMR’de ise teslim süresi kararlaştırılmışsa 30, kararlaştırılmamışsa 60 gün olarak düzenlenmiştir. Bkz. CMR m. 20, Hamburg Kuralları m. 5, CIM m. 29/1.

<sup>680</sup> Ruhwedel, Kommentar zum HGB, Montreale Übereinkommen Art. 13, Rn. 23.

<sup>681</sup> CMR bu hususa istisna teşkil eder. Zira CMR’nin 40. maddesinde, sorumluluğu daraltan veya kaldıran anlaşmalar yerine, CMR hükümlerine aykırı tüm anlaşmalar geçersiz kabul edilmiştir. Bu bakımdan taşıyıcının sorumluluğunun genişletilmesine dair şartlar da geçersizdir.

<sup>682</sup> Montreal Sözleşmesi m. 47, CIM m. 5.

<sup>683</sup> Koller, Transportrecht, s. 1344.

<sup>684</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 540.

## B. ZARAR

### 1. Genel Olarak

Sorumluluğun en önemli unsuru, zarardır. Zararın olmadığı yerde, hukukî sorumluluk da yoktur<sup>685</sup>. Bir kişinin malvarlığında, bedeninde veya kişilik değerlerinde iradesi dışında meydana gelen eksilmeye “zarar” denir<sup>686</sup>. Eksilme, malvarlığında meydana gelmişse, maddi zarardan (*material damages*); şahısvarlığında, yani kişilik değerlerinde meydana gelmişse, manevi zarardan (*moral damages*) bahsedilir<sup>687</sup>.

### 2. Maddi Zarar

Taşıma hukukunda özellikle maddi zararlar karşılaşılr. Maddi zararın kapsamına, fiili zarar, yoksun kalınan kâr ve dolaylı zarar dâhildir. Bunlardan fiili zararda, zarar verici olay sonunda, malvarlığının miktar ve değeri azalır<sup>688</sup>. Fiili zarar, malvarlığının aktif kısmının azalması şeklinde olabileceği gibi, pasif kısmının artması şeklinde de gerçekleşebilir. Taşınan eşyanın kırılması, çalınması veya yanması, fiili zarara örnektir.

Zarara maruz kalan kimse, bu zararın giderilmesine yönelik bazı masraflar yapmak zorunda kalmışsa, bu masrafların da fiili zararın kapsamına girdiği kabul edilmektedir<sup>689</sup>. Eşya taşımacılığında bu türden zararlara da sıklıkla rastlanır. Örneğin eşya yüklü tırın kaza geçirmesi sonucu zarar gören kimse, eşyanın yeniden toplanması<sup>690</sup>, elden geçirilmesi, yeni taşıma aracı temini, hasarlı eşya için yedek parça

<sup>685</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 487.

<sup>686</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 472; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 282 vd.

<sup>687</sup> Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, s. 330 vd; Eren, Borçlar Hukuku, s. 482; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 284.

<sup>688</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 477.

<sup>689</sup> Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 753; Eren, Borçlar Hukuku, s. 488.

<sup>690</sup> “Davacı vekili, davalı sigorta şirketinin müvekkili şirket tarafından ithal edilen 2625 ton dökme üre gübresinin Romanya/Köstence/Antalya'ya kadar taşıma sigortasını üstlendiğini, geminin 09.03.2002 tarihinde Antalya limanına gelerek 12.03.2002 tarihinde tahliye işlemlerinin bitirildiğini, gümrük sahasında bulunan emtianın vukuu bulan yoğun sağanak yağış neticesinde hasarlandığını ve 160 tonluk kısmının kullanılamayacak derecede ziyan olduğunu buna rağmen davalı sigortaca ödeme yapılmasına yanaşmadığını ileri sürerek, 160 ton emtia karşılığı (45.600.000.000.-) TL ile yoğun yağıştan etkilenen 500 tonluk emtianın kurtarılması için işçilik ve malzeme gideri olarak, (45.558.352.359.-) TL.lık harcama yapıldığını ileri sürerek, (91.158.352.359.-) TL hasar tazminatının ve (31.248.583.691.-) TL dava tarihine kadar işlemiş faizinin davalıdan tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir”. Yargıtay 11. HD, 19.12.2006, E. 2005/10129 – K. 2006/13559 (Kazancı İçtihat Bankası).

satın alınması<sup>691</sup>, hasarlı eşyanın geçici depolanması veya yeni araca yüklenmesi bakımından masraf yapmış olabilir.

Eşyanın hasarı, aynı zamanda başkaca malvarlığı unsurlarının zararına da sebebiyet verebilir. Bu tür zararlara ise, “*takip eden, dolaylı zarar*” denir. Dolaylı zararlar da, fiili zarar kapsamında talep olunabilir. Örneğin Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararına konu bir olayda, İtalya’dan İstanbul’a taşınan makine aksamı, hasarlı teslim olunmuştur. Eşyanın teslimi sonrası makineler kurulup çalıştırılmaya başlandığında, makinelerin diğer kısımları da hasara uğramıştır<sup>692</sup>.

Fiili taşıyıcıdan, yoksun kalınan kâr da talep edilebilir. Gündelik hayatta, malvarlığını doğrudan azaltan fiili zararların aksine, bazı maddi olgular, malvarlığının çoğalmasına engel olur. Örneğin asıl gönderilenin, satın almış olduğu makinenin fiili taşıyıcı tarafından hasara uğratılması sebebiyle, siparişlerini zamanında ifa edemediğini ve yeni sipariş alamadığını, asıl gönderilenin eşyayı gereği gibi tesellüm etmiş olsaydı, hayatın olağan akışına göre, ticaret hayatındaki taahhütlerini ifa ederek, belli ölçüde gelir sağlayacağını varsayalım. İşte asıl gönderilenin bu kapsamda uğradığı zarara, borçlar hukukunda, “*yoksun kalınan kâr*” denilmektedir<sup>693</sup>.

Doktrinde eşyanın zıyaı ya da hasarı durumunda, taşıyıcıdan (dolayısıyla fiili taşıyıcıdan) sadece eşyanın objektif yani piyasa değerinin talep edilebileceği, dolaylı

<sup>691</sup> “Davacı vekili, davalıların müvekkili şirketin İtalya’dan ithal ettiği makine ve aksamlarının yurt dışı/yurt içi taşınması, depolanması, muhafazası ile makine ve aksamların kurulacağı müvekkili şirkete ait fabrika binasına kadar taşınması ile bu işlemlere ait rizikoların sigortasını üstlendiklerini, müvekkilinin İtalya’dan getirilen makine ve aksamlarının davalı Türker Uluslararası Nak. İth. İhr. Tur. Tic. Ltd. Şti. tarafından Samandıra’daki depoda muhafaza edildiğini, malzemelerin yaklaşık bir yıl depoda kaldıktan sonra müvekkili şirketin Gebze Organize Sanayi Bölgesi’ndeki fabrika binasına taşındığını, davalının deposunda kalan ve taşınması davalı tarafından yapılan makine ve aksamların fabrikaya getirildiğinde malzemelerde kırılma ve ezilmelerin olduğunun gözlemlendiğini, ancak makineler kurulup çalıştırılmaya başlandığında makinelerde önemli hasarların oluştuğunun anlaşıldığını, bu hasarların giderilmesi ve makinelerin çalışabilmesi için İtalya’dan parça ithal edildiğini ve böylelikle makinelerin faaliyete geçmesinin sağlandığını, hasarın giderilmesi için yapılan masrafların başvuruda bulunulmasına rağmen davalılar tarafından ödenmediğini, müvekkili şirkete ait makine ve aksamların taşıma sırasında veya depolama hatası nedeniyle hasarlandıklarını ileri sürerek, müvekkili şirket tarafından hasar giderimi için harcanan 41.703.819.478 TL’nin faiziyle birlikte davalılardan tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir”. Yargıtay 11. HD, 14.07.2011, E. 2009/13531 – K. 2011/8900 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>692</sup> Yargıtay 11. HD, 14.07.2011, E. 2009/13531 – K. 2011/8900 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>693</sup> Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, s. 65 vd; Eren, Borçlar Hukuku, s. 478; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 289.

zararların ya da yoksun kalınan kârın talep olunamayacağı savunulmuştur<sup>694</sup>. Bu görüşün dayanağı, tazminatın eşyanın piyasa değerine göre hesaplanacağına dair kanun hükümleridir (TTK m. 880, 1186).

Doktrindeki genel görüşün aksine, anılan bu hükümlerden taşıyıcıdan sadece eşyanın bedelinin talep edilebileceği şeklinde bir sonuç çıkarmak, yükle ilgililer aleyhine bir durum yaratacaktır. Zira bu tür hükümler, maddi tazminatın hesabında dikkate alınacak değerleri işaret eder, yoksa eşyaya gelen zararlar dışındaki zarar kalemlerini, hatta manevi tazminatı engellemez. Aksinin kabulü halinde, taşıma hukukunun genelinde kabul gören özel çekme hakkı sorumluluk sınırının uygulama alanı son derece azalmakta ve taşıyıcı, sorumluluk hukukunun genel kurallarına nazaran daha iyi bir konuma gelmektedir. Kaldı ki taşıyıcı, özel çekme hakkı üzerinden hesaplayabileceği en yüksek riskini, sorumluluk sigortası yapmak suretiyle rahatlıkla sigortalatabilir ve primi taşıma ücreti yoluyla gönderene yansıtabilir. Bu sebeple, yükle ilgililer lehine yorum yapmak ve taşıyıcıdan (dolayısıyla fiili taşıyıcıdan) yoksun kalınan kârın dahi talep edilebileceğini savunmak hukuka uygun olur<sup>695</sup>.

### 3. Manevi Zarar

Bu kısım bakımından üzerinde durulması gereken mesele, fiili taşıyıcıdan manevi zararın tazmininin talep edilip edilemeyeceğidir. Borçlar hukukunda, manevi zarara uğrayan kimse, gördüğü zarar sebebiyle, zarar verenden, kendisine manevi tazminat ödemesi talep edebilir (TBK m. 49). Manevi zarara, özellikle yolcu ve bagaj taşımalarında rastlanır, ancak yükle ilgili de manevi zarara uğrayabilir.

Taşımacılık mevzuatında, taşıyıcıdan ve dolayısıyla fiili taşıyıcıdan, manevi tazminat talep edilebileceği yönünde açık bir hüküm olmadığı gibi, aksi yönde açıkça engelleyici bir hüküm de yoktur. Mevzuatta, taşıyıcının sorumluluğu kaleme alınırken tek başına “zarar” kavramı tercih edilmiş, zararın, maddi zararı mı, manevi zararı mı kapsadığından bahsedilmemiştir<sup>696</sup>.

<sup>694</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 163-164; Karan, CMR Şerhi, s. 581-582.

<sup>695</sup> Taşıyıcının sorumluluğu açısından aynı görüşte bkz. Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 144.

<sup>696</sup> TTK m. 875, 1178.

Taşıma hukukunda, taşıyıcı, kendine özgü bir hukukî rejimle sorumlu tutulmuş ve kendisine, sınırlı sorumluluk ve sorumluluktan kurtulma imkânları bahşedilmiştir. Bu yeknesak rejimin bozulmaması amacıyla da, taşıyıcıya, kendisine sözleşme dışı talep yöneltilmesi halinde dahi, aynı imkânlardan yararlanma hakkı verilmiştir. Dolayısıyla önemli olan husus, zararın türünden ziyade, taşıyıcının, özellikle uluslararası taşımalarda, ülkeden ülkeye farklılık arz etmeyen, yeknesak bir rejimle sorumlu tutulabilmesidir.

Bu mesele hakkında doktrinde görüş birliği yoktur<sup>697</sup>. Mahkeme kararları bakımından ise, Yargıtay'ın, taşıyıcıdan manevi tazminat talep edilebileceği yönünde kararları mevcuttur<sup>698 699</sup>. Örneğin 2002 tarihli Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararında, Lahey Protokolü ile değişik Varşova Sözleşmesinde manevi tazminat konusunda bir düzenleme yapılmadığı, bu durumda mahkemenin hukukunun uygulanması gerektiği, buna göre de manevi tazminatın talep edilebileceğine hükmedilmiştir<sup>700</sup>. Aynı yönde Avrupa Birliği Adalet Divanı, kayıp bagaj sebebiyle taşıyıcının sorumluluğunun sınırı ile ilgili olarak, Montreal Sözleşmesinin 22(2). maddesinde bahsi geçen zarar

---

<sup>697</sup> Sözer, 1999 Montreal Sözleşmesi, s. 86. Aksi görüşte bkz. Demirkıran, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, s. 907.

<sup>698</sup> Yargıtay 11. HD, 31.03.2005, E. 2004/6264 – K. 2005/3047 (Kazancı İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 15.02.2010, E. 2008/10742 – K. 2010/1694 (Hukuk Türk İçtihat Bankası). YHGK, 28.06.2006, E. 2006/11452 – K. 2006/481 (Hukuk Türk İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 21.09.2012, E. 2011/6920 – K. 2012/14013 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>699</sup> “1999 yılında UEFA Şampiyonlar Ligi finalini izlemek amacıyla Barcelona’ya uçan dört kişinin İstanbul’a dönüş uçuşu iptal edilmiş, havayollarının önerisi üzerine Budapeşte üzerinden İstanbul’a gelmeye çalışırken Budapeşte’de yeniden checkin işlemi yapılmaması ve vizelerinin de olmaması sebebiyle kaçak muamelesi görülmüş, sonuçta eğlenmek amacıyla yapılan bir yolculuğun perişan, sinirli ve son derece yorgun biçimde sona erdiği iddia edilerek İstanbul-Barcelona-İstanbul uçuşunu taahhüt eden havayollarına karşı manevi tazminat davası ikame edilmiştir. Davacılar iddialarını 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Varşova/Lahey Protokolüne dayandırmışlardır. Davalı Iberia Havayolları, savunmasında uçuş iptalinin manevi eleme neden olamayacağını ve Macar polisinin kaba davranışlarından kendilerinin sorumlu olmayacağını savunarak haksız açılan davanın reddini talep etmiştir. Yapılan yargılama sonucunda Beyoğlu 2. Asliye Hukuk Mahkemesi, “... Tüm dosya muhteviyatı itibarı ile dava konusu olayın oluş şekli, mevcut olaydan mütevellit davacıların elem ve ızdırabının giderilmesi ve hafifletilmesi bakımından davacı davasının kısmen kabul kısmen reddi ile her bir davacı için 200.000.000 TL olmak üzere ... manevi tazminatın davalıdan tahsili ile davacıya ödenmesine...” karar verilmiştir. Karar, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi tarafından onanmıştır”. Bkz. Demirkıran, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, s. 905-906.

<sup>700</sup> YHGK, 01.05.2002, E. 2001/11-392 – K. 2002/346 (Kazancı İçtihat Bankası).

kavramının, maddi zararlar yanında, manevi zararları da kapsamı gerektiğine hükmetmiştir<sup>701</sup>.

Buna karşılık uluslararası hukukta aksi yönde kararlar da görülmektedir. Kanada Yüksek mahkemesi kararına konu olayda (*Lukacs v. United Airlines*), matematikçi bir akademisyen, gecikme sebebiyle önemli bir konferansa katılamamış ve 80 Dolar maddi, 1.000 Dolar manevi, 5.000 Dolar kaçan akademik fırsatlar olmak üzere toplamda 6.080 Doların davalı havayolu şirketinden tahsilini talep etmiştir. Mahkeme ise, Montreal Sözleşmesinin 19. maddesi kapsamında manevi tazminata hükmedilemeyeceğini gerekçe göstererek, davayı sadece 80 Dolar yönünden kabul etmiştir<sup>702</sup>.

Aynı şekilde İngiliz Lordlar Kamarası, Kuala Lumpur–Amsterdam uçuşunda, başka bir yolcu tarafından taciz edilen 16 yaşındaki kızın açtığı manevi tazminat davasında (*Morris v. KLM Royal Dutch Airlines*), salt manevi zararın tazmin edilemeyeceği yönünde karar vermiştir<sup>703</sup>. Yine benzer bir yönde Amerikan Yüksek Mahkemesi (*US Supreme Court*), *Eastern Airlines v. Floyd* davasında, Varşova Sözleşmesinin 17. maddesi kapsamında ileri sürülen ve maddi zararın sonucu olmayan manevi tazminat taleplerinin reddi yönünde görüş bildirmiştir<sup>704</sup>.

Sonuçta, fiili taşıyıcıdan, taşıyıcının sorumluluk rejimi dâhilinde, maddi zararın sonucu manevi zararın da talep edilebileceğinin kabulü uygun düşer<sup>705</sup>. Ancak dikkat edilmesi gereken husus, yeknesak sorumluluk rejiminin sekteye uğramaması adına, ister maddi ister manevi zarar söz konusu olsun, fiili taşıyıcının sınırlı sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş hallerinden yararlanma hakkına sahip olduğudur. Bunun yanı sıra, manevi zarar için ayrı bir sorumluluk sınırı hesap edilmez, maddi ve manevi tazminatların toplamının ilgili düzenlemede belirtilen sorumluluk sınırını aşmaması gerekir<sup>706</sup>.

<sup>701</sup> “It follows that the term ‘damage’, referred to in Chapter III of the Montreal Convention, must be construed as including both material and non-material damage”. Kararın tercümesi için bkz. Aksoy, Kayıp Bagajdan Doğan Sorumluluk, s. 56 vd.

<sup>702</sup> Bkz. (<http://www.canlii.org/en/mb/mbca/doc/2009/2009mbca111/2009mbca111.pdf>) (02.04.2013).

<sup>703</sup> Bkz. (<http://swarb.co.uk/morris-v-klm-royal-dutch-airlines-ca-17-may-2001/>) (19.05.2013).

<sup>704</sup> Dempsey/Milde, Montreal Convention, s. 128; Bozabalı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 116-117.

<sup>705</sup> Bkz. Demirkıran, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, s. 907; Kırmızı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 82, 102; Bozabalı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 234.

<sup>706</sup> Kırmızı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 82, 102; Aksoy, Kayıp Bagajdan Doğan Sorumluluk, s. 56 vd.

### C. UYGUN İLLİYET BAĞI

Sorumluluk ister kusurlu, ister kusursuz olsun, bir kimsenin sorumlu tutulabilmesi, “*uygun illiyet bağı*”nın varlığına bağlıdır<sup>707</sup>. Uygun illiyet bağından kastedilen, olayların olağan akışına ve hayat tecrübesine göre, olayın, o tür bir sonucu yaratmaya elverişli bulunması veya olaydan o sonucun doğmasının genel olarak uygun görülmesidir<sup>708</sup>. Bu doğrultuda fiili taşıyıcının, eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimindeki gecikmeden sorumlu kılınabilmesi için, zıya, hasar veya teslimde gecikme ile asıl yükle ilgililerin zararı arasında uygun illiyet bağının bulunması şarttır<sup>709</sup>.

Uygun illiyet bağı, bazı sebeplerin ortaya çıkmasıyla kesilir. Böyle bir durumda, failin davranışı ile zarar arasında bir illiyet bağı bulunsa da, ortaya çıkan yeni bir sebep, ilk davranışı arka plana atmış ve onu elverişsiz hale getirmiştir<sup>710</sup>. Uygun illiyet bağını kesen sebepler, zarar görenin kusuru, üçüncü kişinin kusuru ve mücbir sebep olarak üçe ayrılmaktadır<sup>711</sup>.

Bunlardan mücbir sebep (*force majeure*), failin işletmesi dışında meydana gelen, borcun ihlâlüne mutlak şekilde yol açan, öngörülmesi ve kaçınılması mümkün olmayan olağanüstü bir olaydır<sup>712</sup>. Bu olay, doğal, sosyal ya da hukukî olabileceği gibi, beşeri bir davranış da olabilir. Örneğin savaş, isyan, yıldırım, kasırga, deprem, sel veya ihraç yasağı mücbir sebep sayılır.

İlliyet bağını kesen diğer bir sebep, zarar görenin kusurudur. Zarar görenin kusuruna bağlı zararlarda failin sorumlu tutulamaması dürüstlük kuralına dayanır (TMK m. 2). Burada önemli olan husus, zarar görenin kusurlu davranışının, failin hukuka aykırı davranışın önüne geçerek zarara sebebiyet vermesidir.

<sup>707</sup> Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, s. 2; Eren, Borçlar Hukuku, s. 488; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 762; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 291 vd.

<sup>708</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 492.

<sup>709</sup> Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararına konu olayda, davacı yolcu, davalıya ait trende bulunduğu sırada dışarıdan kimliği belirlenemeyen kişilerce atılan taş ile yaralanmış; yolcu, daha sonra taşıma sözleşmesine dayanarak davalı taşıyıcıdan maddi ve manevi zararının tazminini talep etmiştir. İlk derece mahkemesi ise, davacının yaralanması ile taşıyıcının davranışları arasında uygun illiyet bağı bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar vermiştir. Yargıtay 11. HD, 22.02.2005, E. 2004/4871 – K. 2005/1554 (Kazancı İçtihat Bankası). Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 10.10.1997, E. 1997/6225 – K. 1997/6841 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>710</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 516 vd; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 765 vd.

<sup>711</sup> Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, s. 174.

<sup>712</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 518.

İllyet bağı, üçüncü kişinin kusuru da kesebilir. Üçüncü kişi kavramı, zarar gören, fail ve bunların davranışlarından sorumlu olduğu kişiler dışında kalan kimseleri ifade eder. Üçüncü kişinin kusurunun illiyet bağı kesebilmesi için, kusurun, uygunluk yönünden zararlı sonucun tek ve münhasır sebebi olarak gözükmeli gerekir<sup>713</sup>.

Borçlar hukukunda illiyet bağı kesen sebepler, taşıma hukukunda taşıyıcıya bahşedilmiş sorumluluktan kurtuluş halleri şeklinde hükme bağlanmıştır. Ancak illiyet bağı kesen sebepler, taşımacılık mevzuatına aynen alınmamıştır. Şöyle ki sorumluluktan kurtuluş halleri, taşımacılık hayatı ve yüklerle ilgililer ile taşıyıcı arasındaki menfaat dengesi gözetilerek kaleme alınmıştır.

## VII. SORUMLULUKTAN KURTULMA

### A. GENEL KURTULUŞ SEBEBİ

Taşıma hukukunun genelinde taşıyıcıya, zarara tedbirli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermiş olmasına rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olayın sebebiyet verdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulma hakkı bahşedilmiştir. Bunun için, taşıyıcının öncelikle zıya, hasar veya teslimde gecikmeye yol açan olayı; ardından, bu olaydan ve sonuçlarından kaçınabilmek maksadıyla gerek kendisi, gerekse fiillerinden sorumlu olduğu yardımcıların tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özeni fiilen göstermiş olmasına rağmen kaçınılamadığını ortaya koyması gerekir.

Taşıyıcıya bahşedilen bu imkân, taşımacılık mevzuatında farklı şekillerde kaleme alınmıştır. Kara taşımalarında Türk Ticaret Kanununun 876. maddesi gereğince, fiili taşıyıcı, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, “*en yüksek özeni*” (*utmost care*<sup>714</sup>) göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmiş olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Benzer kurtuluş sebebi, demiryolu taşımaları açısından CIM’in 23. maddesinde hükme bağlanmıştır.

876. maddede bahsi geçen ve Alman Ticaret Kanununun 426. maddesinden alınan “*en yüksek özen*” ifadesinin, “*tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özen*” şeklinde

<sup>713</sup> Eren, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İllyet Bağı Teorisi, s. 202.

<sup>714</sup> Alm. *größter Sorgfalt* (HGB § 426).

anlaşılması gerekir. Aksi bir yorum, yani taşıyıcıdan objektif ölçüye nazaran daha yüksek bir ölçüde özen göstermesini beklemek, taşıyıcıyı tedbirleri almaktan kaçınmaya ve sorumluluğu göze almaya teşvik eder<sup>715</sup>.

Deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesinde, taşıyıcının, kendisi veya adamlarının kastından ya da ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulamayacağı hükme bağlanmıştır. Buna göre, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olan fiili taşıyıcı da, zararın kendisi ve yardımcılarının kusuru neticesi meydana gelmediğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Şayet zarar, geminin sevkinden veya yangından kaynaklanıyorsa, fiili taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için sadece kendisinin kusurlu olmadığını ispat etmesi yeterlidir<sup>716</sup>.

Hava taşımaları bakımından Montreal Sözleşmesinde böyle bir imkân, zıya, hasar veya tahrip sonucu zararlarda değil, sadece teslimde gecikmede başvurulabilir. Nitekim Montreal Sözleşmesinin 19. maddesi gereği fiili taşıyıcı, kendisi ve yardımcılarının teslimindeki gecikmeye sebebiyet veren olayı önlemek amacıyla gerekli bütün tedbirleri almış olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir<sup>717</sup>. Diğer hallerde fiili taşıyıcı, ancak aşağıda incelenecek olan özel hallerin varlığını ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânına sahiptir.

## B. ÖZEL KURTULUŞ HALLERİ

Taşıma hukukunda taşıyıcıya, yukarıda açıklanan genel kurtuluş sebebinin yanısıra, bazı özel halleri ispat ederek sorumluluktan kurtulma imkânı bahşedilmiştir. Türk Ticaret Kanununun 878 ve 1179-1182. maddeleri bu hallere ayrılmıştır<sup>718</sup>. Âkid taşıyıcı gibi sorumlu olan fiili taşıyıcı da, kendi, hatta âkid taşıyıcının şahsında husule gelen ve aşağıda yer alan bu halleri ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir<sup>719</sup>. Bu haller, daha önce vurgulandığı üzere<sup>720</sup>, borçlar hukukundaki illiyet bağını kesen sebeplerden zarar görenin kusuru ve üçüncü kişinin kusuru ile benzeşmektedir.

<sup>715</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 321.

<sup>716</sup> TTK m. 1180, Hamburg Kuralları m. 5, Rotterdam Kuralları m. 17.

<sup>717</sup> CIM m. 23.

<sup>718</sup> Hamburg Kuralları m. 5, Montreal Sözleşmesi m. 17, CIM m. 23.

<sup>719</sup> Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 209.

<sup>720</sup> Üçüncü Bölüm: Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu / V. Şartları / C. Uygun İlliyet Bağı.

Örneğin Türk Ticaret Kanununun 878. maddesine göre, zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması, güverteye yükleme yapılması, gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama, eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından yüklenmesi veya boşaltılması, eşyanın doğal niteliği, gönderen tarafından yetersiz etiketlenme veya canlı hayvan taşımaya bağlanabiliyorsa, fiili taşıyıcı sorumluluktan kurtulur<sup>721</sup>.

Deniz taşımaları bakımından, Türk Ticaret Kanununun 1179. maddesine göre fiili taşıyıcı, kendisinin veya adamlarının kusurundan doğmayan sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir ve bu hususu ispat yükü, kendisi üzerindedir. Ancak Türk Ticaret Kanununun 1182. maddesinde düzenlendiği üzere, fiili taşıyıcı, bazı özel hallerin varlığı durumunda kanun gereği kusursuz addedilmiş ve bu yolla kendisine, sorumluluktan kurtulma imkânı bahşedilmiştir. Bu özel haller, harp olayları; karışıklık ve ayaklanmalar; mahkemelerin el koyma kararları; grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri; yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların yardımcılarının fiil veya ihmalleri; fire veya eşyanın gizli ayıpları, eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği ile ambalajın ve işaretlerin yetersizliğidir (HGB § 499)<sup>722</sup>. Ancak bu özel hallere fiili taşıyıcının sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlandığı takdirde, fiili taşıyıcının sorumluluktan kurtulma imkânı ortadan kalmaktadır (TTK m. 1182/2).

Bunun yanı sıra, deniz taşımalarında fiili taşıyıcı, zarara, müşterek avarya hali hariç, can ve eşya kurtarmanın sebebiyet verdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. (TTK m. 1181). Ek olarak fiili taşıyıcı, eşyanın zıya veya hasarı halinde, yükletenin, eşyanın cinsi ve değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmiş olduğunu ortaya koymak suretiyle, yanlış bildirimle zarar arasında bağlantı olmasa dahi<sup>723</sup>, sorumluluktan kurtulma imkânına sahiptir (TTK m. 1186).

Sorumluluktan kurtulma imkânı bahşeden özel haller, hava taşımalarında Montreal Sözleşmesinin 18. maddesinde hükme bağlanmıştır. 18. madde gereğince fiili taşıyıcı, zıya veya hasarın, eşyadaki gizli ayıptan, kendisi dışında bir kişi tarafından

<sup>721</sup> CMR m. 17(4). Ayrıca bkz. Karan, CMR Şerhi, s. 327 vd.

<sup>722</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 73 vd; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 156 vd; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 322 vd; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 93 vd.

<sup>723</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 374-375; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 217.

yapılan yetersiz ambalajlamadan, harp olaylarından veya bir kamu otoritesi faaliyetinden kaynaklandığının ortaya koyarak sorumluluktan kurtulabilir. Taşımacılık mevzuatındaki benzer diğer düzenlemelerin aksine, söz konusu haller, sadece eşyanın zıyaı, hasarı veya tahribi halinde uygulanabilir. Yoksa teslimde gecikmeden doğan zararlar bakımından fiili taşıyıcı böyle bir imkâna sahip değildir<sup>724</sup>.

Aynı şekilde CIM'in 23. maddesinde, ispat etmesi halinde, fiili taşıyıcıya, sorumluluktan kurtulma imkânı bahşeden özel haller hükme bağlanmıştır. Bu hallere örnek olarak, kötü ambalajlama, hak sahibinin talimatı, gizli ayıp, fire, işaret yetersizliği ve açık vagonlarla yapılan taşıma verilebilir.

## VIII. SORUMLULUĞUN SINIRI

### A. GENEL OLARAK

Taşıma hukukunda fiili taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Fiili taşıyıcının hükme bağlandığı düzenlemelerin genelinde, fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcı ve bunların yardımcıları tarafından ödenecek toplam tazminatın, fiili taşıyıcının sorumluluğuna yer veren düzenlemedeki taşıyıcının sorumluluk sınırını aşamayacağı ifade edilmiştir<sup>725</sup>.

Anılan hüküm ile vurgulanan, fiili taşıyıcının, ilgili düzenlemedeki sınırlı sorumluluk imkânından yararlanma hakkına sahip olduğudur. Bu sebeple, fiili taşıyıcı, kendisinden tazminat talep eden asıl yük ile ilgililere karşı, alt taşıma sözleşmesi bakımından kendi sorumluluk sınırını ileri sürme hakkına sahiptir. Bu hak, fiili taşıyıcının, asıl yük ile ilgiler karşısında, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olmasının en doğal sonucudur.

Bunun yanısıra, fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının sorumluluk sınırını da ileri sürme hakkına sahiptir (TTK m. 888/2). Zira daha önce vurgulandığı üzere<sup>726</sup>, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesinin dayandığı esaslardan biri, fiili taşıyıcının, asıl yük ile ilgililerin âkid taşıyıcı karşısında hak sahibi oldukları ölçüde sorumlu tutulabilmesidir.

---

<sup>724</sup> Montreal Sözleşmesi m. 19.

<sup>725</sup> TTK m. 1191, Hamburg Kuralları m. 10(5), Montreal Sözleşmesi m. 44, CIM m. 27(5).

<sup>726</sup> Yukarıda bkz. Üçüncü Bölüm: Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu / III. Dayandığı Esaslar.

Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesinde, fiili taşıyıcının sınırlı sorumluluğuna yer verilmiş olmasına rağmen, 888. maddesinde, bu türden bir ifade mevcut değildir. Ancak aynı sonuca, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinde yer alan, “*asıl taşıyıcı gibi sorumludur*” hükmü gereğince de varılabilir. Hatta Türk Ticaret Kanununun 888(2). maddesindeki def’i imkanı ile de aynı sonuca erişilebilmektedir.

Varılan sonuç aynı olsa da, taşıma işlerine dair genel hükümler bakımından fiili taşıyıcı ile denizde eşya taşımalarında fiili taşıyıcının, en azından genel hatlarıyla aynı şekilde düzenlenmiş olması gerekirdi. Ancak kanun koyucu, 888. maddeyi Alman Ticaret Kanunundan, 1191. maddeyi ise, Hamburg Kurallarından iktibas ettiği için, böyle bir durum husule gelmiştir. Buna karşılık, Alman Ticaret Kanununun 437 ile 509. maddeleri arasında belirgin bir uyum söz konusudur.

## B. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRI

### 1. Genel Olarak

Taşımacılık hayatında, taşıyıcıların üstlendikleri riskler fazladır. Taşıyıcı, 10 TL değerindeki eşyayı taşımayı üstlenebileceği gibi, 10 milyon TL değerindeki eşyayı da taşımak üzere tesellüm etmiş olabilir. Eşyanın değeri ve taşımının yapılacağı rotaya göre artan oranda yüksek risk üstlenen taşıyıcı, bu olumsuz durumu sigorta ile gidermeye çalışır. Sigortacının riski üstlenebilmesi için, sorumluluk riskinin hesaplanabilir olması gerekir. Ancak taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmamış olduğu takdirde, sorumluluk riskinin hesaplanması ve sigortalanabilir bir riskin ortaya konulması mümkün olmaz. Kaldı ki, sigortacının, riski her halukarda üstlenmesi halinde dahi, yüksek sigorta primleri gündeme gelir ve bu primler de taşıma ücretinin ve tüketicinin ödeyeceği satım bedelinin artmasına yol açar<sup>727</sup>. İşte bu olumsuz hallerin giderilmesi ve nihayetinde sigortalanabilir yeknesak bir sorumluluk rejiminin ortaya konulması maksadıyla, taşıyıcıların sorumlulukları sınırlandırılmıştır.

---

<sup>727</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 150.

## 2. Özel Çekme Hakkı Öncesi Dönem

Tarihsel süreçte taşıyıcının eşyanın zıyaı veya hasarından sorumluluğu, 1900'lü yılların başında altın-sterlin birimi <sup>728</sup> ile sınırlandırılmıştır. Örneğin Lahey Kurallarında <sup>729</sup> taşıyıcının sorumluluğu, konişmentoda eşyanın niteliği ve değeri zikredilmemiş ise, koli veya ünite başına 100 sterlinin altın olarak karşılığı <sup>730</sup> ya da onun eşdeğeri milli para <sup>731</sup> ile sınırlıdır <sup>732</sup>.

Lahey Kurallarındaki anılan altın-sterlin sistemi fazlaca kabul görmemiş ve 1929 tarihli Varşova Sözleşmesinde taşıyıcının, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumluluğu, kilogram başına 250 frankla sınırlandırılmıştır (altın-frank sistemi). Ancak burada bahsi geçen franktan kastedilen, “*Poincaré-Franc*” <sup>733</sup> yani, 900 ayar <sup>734</sup> kalitesindeki 65,5 miligram altının Fransız Frankı karşılığıdır <sup>735</sup>.

<sup>728</sup> Böyle bir sınırın ülkelerdeki ekonomik dalgalanmalardan etkilenmesi muhtemeldir. Bu sebeple istikrarlı bir ölçü sağlamak amacıyla, 100 sterlin, Kuralların 9. maddesiyle, altın esasına bağlanmıştır. Lahey Kurallarındaki altın sterlin sınırı, doktrinde bazı yazarların ifade ettiği üzere rahatlıkla anlaşılabilen bir hesap birimi değildir. Esasen olması gereken, taşıyıcının, 1924 tarihindeki 100 sterlinin karşılığı altının ağırlığının, günümüzdeki milli para karşılığına kadar sorumlu olduğudur. 1924'de 100 sterlin, 732,238 gram saf altın değerindedir. O halde Lahey Kurallarındaki sınırın Türk Lirası karşılığının hesaplanabilmesi için, günümüzdeki saf altının 1 gramının TL cinsi değeri ile 732,238 çarpılmalıdır. Örneğin 1988 yılında İngiliz Mahkemesi tarafından verilen “*Rosa S*” kararında, 100 altın sterlin karşılığı olarak 6630 Sterlin belirlenmiştir. Bu da günümüzde, yaklaşık 21 bin Türk Lirasına tekabül etmektedir. Bkz. Karan, Lahey Kaideleri, s. 229; Karan, Carrier's Liability, s. 142; Çetingil, Taşıyanın Konteyner Başına Sorumluluğu, s. 142; Atamer, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 57 vd.

<sup>729</sup> Visby Kuralları ile deniz taşımacılığında altın frank sistemi kabul edilmiştir. Lahey/Visby Kurallarının 4(5). maddesine göre, taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı, yüksek olanın tatbiki şartıyla, koli-ünite başına 10.000 altın frank veya kg başına 30 altın frank olarak belirlenmiştir. Ancak Visby Kurallarında, Lahey Kurallarının ve Varşova Sözleşmesinin aksine, akit ülkelere sorumluluk sınırını kendi ülke para birimlerine tedavül imkânı verilmemiştir.

<sup>730</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Karan, Carrier's Liability, s. 340 vd; OLG Hamburg, 11.11.1976, 6 U 78/76 (Juris Rechtsportal).

<sup>731</sup> Lahey Kurallarının tatbikinde, akit ülkeler, Kuralların 9(2). maddesinden yararlanarak, sterlin yerine bu sınırı kendi ülke para birimlerine tahvil etmişlerdir. Örneğin Euro öncesi Yunanistan'da bu sınır 8000 drahm, Amerika'da ise 500 dolardır (US COGSA 1936). Bkz. Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading, s. 512; Karan, Carrier's Liability, s. 358-359; Çetingil, Taşıyanın Konteyner Başına Sorumluluğu, s. 143.

<sup>732</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 142; Çetingil, Taşıyanın Konteyner Başına Sorumluluğu, s. 142; Atamer, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 57 vd; Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading, s. 511.

<sup>733</sup> Aslında altına göre hesap edilen bu birim, Fransa'da 25 Haziran 1928 tarihli kanunla kabul edilen Poincaré Frankı'dır. I. Dünya Savaşı sonrası frank, dolar ve pound karşısında oldukça değer kaybetmiştir. Fransa ekonomisini ayağa kaldırmak için dönemin aynı zamanda Maliye Bakanı olan Raymond Poincaré hükümeti, %80 devalüasyonu tercih ederek frankın değerini düşürmüş ve ardından anılan para birimi, özel bir kanunla hayata geçirilmiştir. Buna göre yapılan değişiklik öncesi para birimi *Franc Germinal*, sonrası birim ise *Franc Poincaré* olarak anılır. Bkz. Basedow, Haftungshöchstsummen im internationalen Lufttransport, s. 352 vd; Sözer, TSHK, s. 52; Ehlers, Montrealer Protokolle, s. 35; Kummer, Goldfranken, s. 923.

1960'lı yıllardan sonra altının değer kazanması sebebiyle taşıyıcının sorumluluğunun sınırı son derece artmıştır. Diğer bir yandan, altın-frank sisteminin hesabı oldukça güçtür. Bununla birlikte, sorumluluğa hükmeden mahkemenin bulunduğu ülkenin ekonomik durumu, taşıyıcının, ülkeden ülkeye farklı sınırlarla sorumlu olmasına yol açmış, buna bağlı olarak da taşıyıcının yeknesak bir rejimle sorumlu tutulması gayesi sekteye uğramıştır. İşte bu ihtiyaç sebebiyle, nihayetinde yeknesak bir sorumluluk sınırı getirilmesi amacıyla, taşıma hukukunda “*özel çekme hakkı*” (*Special Drawing Right - SDR*)<sup>736</sup> birimi kabul edilmiştir<sup>737</sup>.

### 3. Özel Çekme Hakkı

Özel çekme hakkı, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından uluslararası likitideyi arttırmak için ortaya atılmış bir hesap birimidir (*unit of account*). 1969 yılında oluşturulan bu birim, başlangıçta 1 Amerikan Dolarının (USD) karşılığı olan 0.888671 gram saf altının eşdeğeri olarak belirlenmiş<sup>738</sup>, ancak daha sonra Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşan bir döviz sepeti şeklinde tanımlanmıştır<sup>739</sup>. Özel çekme hakkı, günümüzde ise (2011-2015), %41 Amerikan Doları, %11 İngiliz Sterlini, %9 Japon Yeni ve %37 Euro şeklinde hesaplanmaktadır<sup>740</sup>.

Türkiye, Uluslararası Para Fonuna üye bir ülkedir. Bu bakımdan, 1 özel çekme hakkının Türk Lirası karşılığı, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından günlük olarak yayımlanmaktadır<sup>741</sup>. Örneğin 2 Nisan 2014 itibarıyla 1 özel çekme hakkı, 3.29 Türk Lirasına eşittir.

<sup>734</sup> Ortalama 22 ayar altına eşittir. Uygulamada 24 ayar altın, 999, 22 ayar altın ise, 916 ayar kabul edilmektedir.

<sup>735</sup> 24 ayar altın bakımından bu birim, 58,95 miligram altına tekabül eder. Bkz. Kummer, Goldfranken, s. 924; Ülgen, Hava Taşıyıcısının Sınırlı Sorumluluğu, s. 482; Çağa, Hava Taşıyıcısının Mesuliyetine Dair, s. 196.

<sup>736</sup> Alm. *Sonderziehungsrecht – SZR*.

<sup>737</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art. 22, Rn. 3.

<sup>738</sup> 35USD=35SDR=1 ons saf altın. Bkz. Kummer, Goldfranken, s. 925; Turhan, Yabancı Para Kayıtları, s. 42.

<sup>739</sup> Uluslararası Para Fonu Özet Bilgi Notu, s. 1 (<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>) (15.06.2013).

<sup>740</sup> Euro öncesi özel çekme hakkı (1996-1998), Amerikan Doları (%39), Alman Markı (%21), İngiliz Sterlini (%11), Fransız Frankı (%11) ve Japon Yeni (%18) dikkate alınarak belirlenmiştir. Bkz. Basedow, Transportvertrag, s. 418; Kummer, Goldfranken, s. 926.

<sup>741</sup> Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası İnternet Sitesi ([www.tcmb.gov.tr](http://www.tcmb.gov.tr)).

| January 1996 - December 1998 |               |        |          | January 2011 - December 2015 |                |        |          |
|------------------------------|---------------|--------|----------|------------------------------|----------------|--------|----------|
| ISO                          | Currency      | Weight | Value    | ISO                          | Currency       | Weight | Value    |
| USD                          | US Dollar     | 39%    | \$ 0.582 | USD                          | US Dollar      | 41.9%  | \$ 0.660 |
| DEM                          | German Mark   | 21%    | DM 0.446 | EUR                          | European Euros | 37.4%  | € 0.423  |
| JPY                          | Japanese Yen  | 18%    | ¥ 27.2   | JPY                          | Japanese Yen   | 9.4%   | ¥ 12.10  |
| FRF                          | French Franc  | 11%    | F 0.813  | GBP                          | British Pound  | 11.3%  | £ 0.111  |
| GBP                          | British Pound | 11%    | £ 0.1050 |                              |                |        |          |

**Şekil 11: Özel Çekme Hakkı Döviz Sepeti**<sup>742</sup>

Özel çekme hakkı, eşya taşımacılığına dair uluslararası anlaşmalar bakımından ilk kez hava taşımalarında 1975 tarihli ve 4 sayılı Montreal Protokolünde kullanılmış<sup>743</sup>, Protokolü, 1978 tarihli Hamburg Kuralları ve 1978 tarihli CMR Protokolü izlemiştir. Ardından 1979 tarihli Brüksel Protokolü (*SDR Protocol*) ile Lahey/Visby Kurallarına altın-frank yerine, özel çekme hakkının getirilmesi sağlanmıştır. Daha sonra 1999 tarihli CIM, Montreal Sözleşmesi ve 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununda özel çekme hakkı benimsenmiştir. Sonuçta modern taşıma hukukunda taşıyıcının sorumluluğunun sınırında esas olan hesap birimi, altın-sterlin veya altın-frank değil, özel çekme hakkıdır<sup>744</sup>.

Türk Ticaret Kanununda taşıyıcının eşyanın zıyı veya hasarından sorumluluğun sınırı bakımından, özel çekme hakkı birimi benimsenmiştir (TTK m. 882, 1186). Buna karşılık, teslimdeki gecikmeden sorumluluk, CMR ile Hamburg Kurallarına paralel olarak, taşıma ücreti esas alınarak sınırlandırılmıştır.

### C. SINIRIN HESAPLANMASI

#### 1. Eşyanın Zıyı veya Hasarı Halinde

##### a. Uygulanacak Hükümler

Türk Ticaret Kanununun 882. maddesinde taşıyıcının eşyanın zıyı veya hasarından sorumluluğu, eksik brüt kg başına 8,33 özel çekme hakkı ile sınırlandırılmıştır. CMR'nin 23 maddesi esas alınarak getirilmiş bu hükmün, ulusal karayolu ve demiryolu taşımalarına uygulanması mümkündür.

<sup>742</sup> Tablolar için bkz. University of British Columbia Sauder School of Business internet sitesi ([www.sauder.ubc.ca](http://www.sauder.ubc.ca))

<sup>743</sup> Ehlers, Montrealer Protokolle, s. 67; Müller Rostin, Novellierung, s. 324 vd.

<sup>744</sup> Ehlers, Montrealer Protokolle, s. 67-68.

Türk Ticaret Kanununda denizyoluyla eşya taşımaları bakımından taşıyıcının sorumluluk sınırı ise, yüksek olanın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 özel çekme hakkı veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın brüt kilogramı başına 2 özel çekme hakkıdır (TTK m. 1186, HGB § 504)<sup>745</sup>. Bu sınırın uygulanabilmesi, eşyanın değerinin denizde taşıma senedine geçirilmemiş olmasına bağlıdır. Şayet eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce<sup>746</sup> yükleten tarafından taşıyıcıya bildirilmiş ve denizde taşıma senedine bu bilgiler yazılmışsa, taşıyıcı, anılan sınırlara kadar değil, senette yer alan değere kadar sorumlu tutulabilir<sup>747</sup>.

Anılan müessesenin bir sonucu olarak, uygulamada kullanılan bazı konişmentoların ön yüzünde, “*beyan edilmiş değer*” (*declared value*) hanesi bulunur<sup>748</sup>. Konişmentonun arka yüzünde ise, beyan edilen değer, taşıyıcının sorumluluk sınırı yerine geçeceği açıkça ifade edilir. Hatta beyan edilen değer sorumluluk sınırı olarak kabulünün, ilave navlun (*ad valorem freight*) ödenmesine bağlı olduğuna yer veren konişmentolar da mevcuttur<sup>749</sup>.

| Freight & Charges                                                                                                                                                                                                                                                   | Rate    | Unit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Currency | Prepaid | Collect |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---------|---------|
| Basic Ocean Freight                                                                                                                                                                                                                                                 | 1500.00 | Per Container                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | USD      |         | 1500.00 |
| Bunker Adjustment Factor                                                                                                                                                                                                                                            | 0.00    | Per Container                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | USD      |         | 0.00    |
| Chassis Usage                                                                                                                                                                                                                                                       | 0.00    | Per Container                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | USD      |         | 0.00    |
| Government Agency Certificate                                                                                                                                                                                                                                       | 0.00    | Per Container                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | USD      |         | 0.00    |
| Documentation Fee - Destination                                                                                                                                                                                                                                     | 0.00    | Per Bill of Lading                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | USD      |         | 0.00    |
| Handling Charge - Destination                                                                                                                                                                                                                                       | 0.00    | Per Container                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | USD      |         | 0.00    |
| Emergency Bunker Surcharge                                                                                                                                                                                                                                          | 0.00    | Per Container                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | USD      |         | 0.00    |
| <div>Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier.<br/><b>1 container(s)</b><br/>Number &amp; Sequence of Original B(s)/L<br/><b>THREE/3</b><br/>Declared Value (see clause 7.3)<br/><b>2007-10-11</b></div> |         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |          |         |         |
| Place of Issue of B/L<br><b>Lima, Peru</b>                                                                                                                                                                                                                          |         | <div>SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the last entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the port of loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the port of discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, defenses, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liabilities hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-36 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liabilities in respect of on deck stowage (see clause 16) and the carrying vessel (see clause 15). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all terms and conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant.<br/>IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void.<br/>Signed for the Carrier A.P. Møller - Maersk A/S trading as Maersk Line<br/>As Agent(s) for the Carrier<br/><b>Maersk Peru S.A.</b></div> |          |         |         |
| Date of Issue of B/L<br><b>2007-10-11</b>                                                                                                                                                                                                                           |         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |          |         |         |
| This transport document has one or more numbered attachments                                                                                                                                                                                                        |         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |          |         |         |

<sup>745</sup> Bkz. Aybay, Yargıtay Kararları, s. 170 vd.

<sup>746</sup> Önemli olan beyanın yükleme öncesi yapılmış ve senede geçirilmiş olmasıdır. Zira yükleme başladığı an, değer bildiriminde bulunma hakkı da ortadan kalkar. Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, s. 788; Karan, Carrier's Liability, s. 370.

<sup>747</sup> Hamburg Kurallarında ise, taşıyıcı, eşyanın konişmentoda yazan cins ve değeri ne olursa olsun, Kurallarda yer alan, koli veya ünite başına 835 ve kg başına 2,5 özel çekme hakkı sınırına kadar sorumludur (m. 6). Rotterdam Kurallarında (m. 59) sınır, 875 özel çekme hakkı veya kg başına 3 özel çekme hakkıdır. Görüldüğü üzere sorumluluk sınırı, Hamburg Kurallarına nazaran %5 ve %20 oranlarında artırılmıştır. Bkz. Chami, Rotterdam Rules, s. 854; Lannan, Limitation on Carrier's Liability, s. 908 vd.

<sup>748</sup> Örneğin Conlinebill 2000 veya Combiconbill 1995 (www.bimco.org).

<sup>749</sup> Çığa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 172. Ayrıca bkz. şekil 11.

7.3 The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods and higher compensation than that provided for in this bill of lading may be claimed only when, with the consent of the Carrier, (i) for multimodal shipments from the U.S. where U.S. inland carriage is undertaken, the Merchant elects to avoid any liability limitation provided herein by prepaying extra freight and opting for full liability under the Carmack Amendment by complying with the terms in Carrier's Tariff; and (ii) in all other cases, the Shipper declares and the Carrier states the value of the Goods declared by the Shipper upon delivery to the Carrier has been stated in the box marked "Declared Value" on the reverse of this bill of lading and extra freight paid. In that case, the amount of the declared value shall be substituted for the limits laid down in this bill of lading. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

### **Şekil 12: Konişmentoda Değer Bildirimi**

Hava taşımalarında taşıyıcının ziya veya hasardan sorumluluğu, Montreal Sözleşmesinin 22. maddesine göre, eksik brüt kg başına 17 özel çekme hakkı ile sınırlandırılmıştır. Buna karşılık, Montreal Sözleşmesinin 22(3). maddesinde eşyanın taşıyıcıya teslimi anında özel bir değer bildirimi (fayda beyanı) (*special declaration of interest*) ve ilave taşıma ücreti ödenmesi halinde, taşıyıcının, beyan edilen değere kadar sorumlu tutulabileceği düzenlenmiştir.

Hava taşımacılığında değer bildirimi, hava yük senetleri yoluyla yapılmaktadır. Standart hava yük senetlerinde, taşıma için bildirilmiş değer (*declared value for carriage*) ve gümrük için bildirilmiş değer (*declared value for custom*) şeklinde iki ayrı hane yer alır<sup>750</sup>. Gönderen, bu hanelere NVD (*no value declared*) veya NCV (*no commercial value*) kayıtları koyarak, değer beyan etmeyeceğini senede geçirebilir.

Hava yük senedinde sadece gümrük için beyan edilmiş bir değer söz konusu olduğu takdirde, bu değer, Montreal Sözleşmesinin 22(3). maddesi uyarınca, özel bir fayda beyanı olarak kabulü uygun olmaz<sup>751</sup>. Zira böyle hallerde, gönderenin bu yönde bir iradesi olmadığı gibi, taşıyıcının da ilave taşıma ücreti tahsili talebi söz konusu değildir.

<sup>750</sup> Tester, Air Cargo Claims, s. 125.

<sup>751</sup> Aynı görüşte bkz. Reuschle, Montrealer Übereinkommen, s. 276; Prüssmann/Rabe, Seehandelrecht, s. 788.

|                                                                                                         |                  |                         |    |                                  |                        |                  |                  |                                                                |     |                                   |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------------|----|----------------------------------|------------------------|------------------|------------------|----------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------------|--------|-------|---------------------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| Issuing Carrier's Agent Name and City<br><b>MY FREIGHT FORWARDING COMPANY LTD<br/>MALAYSIA</b>          |                  |                         |    |                                  |                        |                  |                  |                                                                |     | Account Information               |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
| Agent IATA Code                                                                                         |                  |                         |    |                                  | Account No.            |                  |                  |                                                                |     |                                   |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
| Airport of Departure (Addr of First Carrier) and Requested Routing<br><b>KUALA LUMPUR INTERNATIONAL</b> |                  |                         |    |                                  |                        |                  |                  |                                                                |     |                                   |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
| To                                                                                                      | By First Carrier | Routing and Destination |    |                                  | to                     | by               | to               | by                                                             | CUR | Q438 Code                         | WT/VOL | Other | Declared Value for Carriage<br><b>N V D</b> |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  | Declared Value for Customs<br><b>N C V</b> |  |  |  |  |  |  |
| <b>FRA</b>                                                                                              |                  |                         |    |                                  |                        |                  |                  |                                                                |     |                                   |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
| Airport of Destination<br><b>FRANKFURT INTERNATIO</b>                                                   |                  |                         |    |                                  | Requested Flight Terms |                  |                  |                                                                |     | Amount of Insurance<br><b>NIL</b> |        |       |                                             |  | INSURANCE - if carrier offers insurance and such insurance is requested in accordance with the conditions hereof, indicate amount to be insured in figures in base marked 'Amount of Insurance' |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
| Holding Information                                                                                     |                  |                         |    |                                  |                        |                  |                  |                                                                |     |                                   |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
| No. of Pieces<br>RCP                                                                                    | Gross Weight     | kg                      | lb | Rate Class<br>Commodity Item No. | Chargeable weight      | Rate<br>Charge   | Total            | Nature and Quantity of Goods<br>(incl Dimension or Volume)     |     |                                   |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |
| <b>13</b>                                                                                               | <b>147</b>       | <b>KQ</b>               |    |                                  |                        | <b>AS AGREED</b> | <b>AS AGREED</b> | <b>Shipper's load, stow, and count<br/>FOOD STUFF<br/>3.78</b> |     |                                   |        |       |                                             |  |                                                                                                                                                                                                 |  |  |                                            |  |  |  |  |  |  |

**Şekil 13: Hava Yük Senedinde Değer Bildirimi**

Demiryolu taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı, CIM'in 30. maddesine göre, eksik brüt kg başına 17 özel çekme hakkıdır (m. 30). Buna karşılık, eşyanın taşıma öncesi değeri bildirilmiş ve bu değer taşıma senedine geçirilmiş ise, taşıyıcı, eşyanın kg başına hesaplanacak sınıra kadar değil, senede geçirilmiş değere kadar sorumlu tutulabilir (CIM m. 34-35).

#### *b. Eksik Kilogramın Belirlenmesi*

##### **i. Genel Olarak**

Eksik kilogramdan anlaşılması gereken, eşyanın, fiili taşıyıcı tarafından taşımak üzere teslim edildiği andaki ağırlığıyla, fiili taşıyıcı tarafından teslim edildiği andaki ağırlığı arasındaki farktır. Bu fark, tam zıya halinde, eşyanın toplam brüt ağırlığına eşittir. Buna bağlı olarak, eşyanın zıya veya hasarında, fiili taşıyıcının sorumluluk sınırını hesaplayabilmek için, öncelikle, zıya veya hasara uğrayan eşyanın, fiili taşıyıcı tarafından teslim edildiği andaki ağırlığının bilinmesi icap eder. Bunun yanında, eşya fiili taşıyıcı tarafından hak sahibine kısmen teslim edilmişse, eşyanın, teslim anındaki ağırlığına da ihtiyaç vardır.

Eşyanın ağırlığının, taşıma senedine geçirilmiş olması muhtemeldir (TTK m. 1129). Bu durumda sınırlı sorumluluktan yararlanacak fiili taşıyıcının, sınırı

hesaplaması kolaydır. Eşyanın ağırlığının taşıma senedinden anlaşılamaması veya taşıma senedinin mevcut olmaması durumunda ise, eşyanın zıya veya hasar öncesi ağırlığının ortaya konulması gerekir. Bunun için fatura, gümrük beyannamesi veya aynı cinsten bir ürünün resmi ölçüm değerlerinden faydalanılabilir.

Eşyanın ağırlığını ispatla, sınırlı sorumluluk müessesesinden yararlanacak olan fiili taşıyıcı yükümlüdür. Nitekim Hukuk Muhakemeleri Kanununun 190. maddesinde, kanunda özel bir düzenleme bulunmadıkça ispat yükünün, iddia edilen vakiya bağlanan hukukî sonuçtan kendi lehine hak çıkaran tarafa ait olduğu hükme bağlanmıştır.

## ii. Koli ve Ünite ile Konteynerin Hukukî Vasfı

### aa. Koli ve Ünite

Deniz taşımalarında fiili taşıyıcının sorumluluğunun sınırını tespit edebilmek için, koli ve ünite (*package or unit*) ile özellikle konteynerin hukukî vasfının araştırılması gerekir. Ne var ki, Türk Ticaret kanununun 1186. maddesinde sorumluluk sınırı, koli ve ünite üzerinden hükme bağlanmış, buna karşılık gerek 1186. maddede, gerek hükmün mehzazları Lahey/Visby Kuralları ile Brüksel Protokolünde, koli veya ünitenin tanımı yapılmamıştır.

“Koli”, sözlük anlamı itibariyle, “*içinde türlü eşya bulunan çeşitli büyüklükteki paket, kap*” olarak tanımlanır<sup>752</sup>. Koliye örnek olarak, varil, sandık, çuval, fiçı verilebilir<sup>753</sup>. Taşıma hukukunda kolinin kesin bir tanımın verilmesinden ziyade, taşınan eşya üzerinden yorum yapılması daha uygun olur. Zira doktrinde de tanım hususunda görüş birliği yoktur<sup>754</sup>.

Koli, uluslararası hukukta farklı şekillerde anlamlandırılmış ve yargı kararlarına konu olmuştur. Örneğin, Kanada Yüksek Mahkemesinin *Falconbridge v. Chimo* kararında, gemiye yüklenen traktör koli olarak nitelendirilmiş; yine benzer şekilde

<sup>752</sup> Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlüğü (www.tdk.gov.tr).

<sup>753</sup> Çetingil, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, s. 140.

<sup>754</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 169; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, 155-156; Karan, Carrier's Liability, s. 340-341; Çetingil, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, s. 139.

Avustralya Federal Mahkemesinin *Chapman Marine Ltd v. Wilhelmsen Lines* kararında, güvertede yüklü konteynerler üzerinde taşınan motor yat, koli sayılmıştır<sup>755</sup>.

Eşyanın bir kap içinde bulunmadığı, yani herhangi bir muhafazanın içine alınmadığı durumlarda, ünite (*unit, parça*) söz konusu olur<sup>756</sup>. Ünite, bu bakımdan “taşınmak üzere yığılarak yanyana konulmuş veya konularak birbirine sabitlenmiş şeyler veya tek başına bırakılmış eşya” olarak tanımlanabilir. Örneğin gemiyle otomobil taşımalarında muhafaza altına alınmamış her bir otomobil, ünite sayılır<sup>757</sup>.

Sorumluluğunun tayininde, koli varken, üniteye gidilmez<sup>758</sup>. Nitekim ünite, koli olarak nitelendirilemeyecek eşya bakımından getirilmiş alternatif bir müessesedir<sup>759</sup>.

Ünite, sorumluluk sınırının hesaplanması açısından, özellikle dökme (*bulk*) yüklerde tereddüte yol açan bir kavramdır<sup>760</sup>. Bu sebeple taşıma hukukunda yükleme ünitesi (*shipping unit*) ve navlun ünitesi (*freight unit*) kavramları ortaya atılmıştır<sup>761</sup>.

Lahey Kurallarının Amerikan hukukuna iktibası sırasında ortaya atılmış bir müessese olan navlun ünitesinde, taraflar arasında kararlaştırılan ve navlun hesabında dikkate alınan her birim, ayrı bir ünite sayılır<sup>762</sup>. Örneğin taşıyıcı, her bir otomobil için ayrı hesaplanan navlunu tahsil ederek otomobilleri taşıdığı takdirde, sınırlı sorumluluğun, her bir otomobil için ayrı hesabı gerekir<sup>763</sup>. Ya da taşıma sözleşmesinin tarafları, ton başına belirli bir navlunun ödemesi konusunda anlaşmışlarsa, her ton, ayrı bir ünite kabul edilir<sup>764</sup>.

---

<sup>755</sup> Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading, s. 513.

<sup>756</sup> Çetingil, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, s. 141.

<sup>757</sup> Aybay/Atamer, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 246.

<sup>758</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 170; Karan, Carrier's Liability, s. 351.

<sup>759</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 351.

<sup>760</sup> Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 160.

<sup>761</sup> Navlun ünitesi ve yükleme ünitesi kavramları için bkz. Çetingil, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, s. 147; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 157 vd; Aybay/Atamer, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 246 vd.

<sup>762</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 352.

<sup>763</sup> Aybay/Atamer, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 251.

<sup>764</sup> Çetingil, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, s. 141.

Hamburg Kurallarında (m. 6) ve Rotterdam Kurallarında (m. 59) esas alınan yükleme ünitesinde ise, sınırlı sorumluluğun hesabında, taşıma sözleşmesi veya konişmentoda eşyanın miktarını belirlemek üzere kullanılan ölçü dikkate alınır<sup>765</sup>. Bu sebeple yükleme ünitesi, özellikle dökme yükler bakımından eşya ile sorumluluk arasında dengeyi sağlayabilecek uygun bir hesap birimi değildir<sup>766</sup>.

Lahey/Visby Kurallarından alınan Türk Ticaret Kanununun 1186. maddesinde, sadece “ünite” ifadesine yer verilmiş, üniteden, yükleme ünitesinin mi, yoksa navlun ünitesinin mi anlaşılması gerektiği açıklanmamıştır. Bu durum karşısında genel kabul edilen, Türk Ticaret Kanununda navlun ünitesine öncelik verilmesi yönündedir<sup>767</sup>.

Son olarak, Türk Ticaret Kanununun 1186. maddesinde, konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecinin (*article of transport*), zıya veya hasara uğraması durumunda, taşıyıcıya ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin, ayrı bir “koli” sayılacağı ifade edilmiştir (Hamburg Kuralları m. 6). Ancak burada “koli” denmesi hatalı olmuştur. Zira tek başına taşıma gerecinin taşınması halinde, örneğin boş konteyner taşımalarında, konteyner, ambalajı olmayan bir şeydir. Bu bakımdan “ünite” (parça) olarak ifadesi daha uygun olurdu. Zaten Hamburg Kurallarının 6. maddesinde de “unit” (ünite, parça) ifadesi tercih edilmiştir<sup>768</sup>.

#### *bb. Konteyner*

Deniz ticaretinde eşya, 1950’li yıllara kadar küçük parçalar halinde dökme veya yığma şeklinde taşınmıştır. Eşya, bu sebeple hem istifi sırasında zarar görmüş, hem de denizde taşınması esnasında tehlikelere maruz kalmıştır. Bunun yanında, eşyanın küçük parçalar halinde gemiye yüklenmesi ve bu şekilde gemiden boşaltılması, geminin beklemesine sebebiyet vermiştir<sup>769</sup>.

İşte bu olumsuz durum karşısında, ancak askeri ihtiyaçlarla, 1950’li yıllarda özel bir denizcilik şirketi ile Amerika Birleşik Devletleri askeri mühendisleri tarafından

<sup>765</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 157-158; Karan, Carrier’s Liability, s. 352.

<sup>766</sup> Karan, Carrier’s Liability, s. 355.

<sup>767</sup> Çetingil, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, s. 141; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 197-198; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 160-161.

<sup>768</sup> Bu hususta bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 160, Karan, Carrier’s Liability, s. 348-349.

<sup>769</sup> Deniz, Konteyner Taşımacılığı, s. 21 vd.

konteyner icat edilmiş ve 1960'lı yıllardan itibaren konteyner, deniz taşımacılığında da kullanılmaya başlanmıştır.

IMO tarafından hazırlanan Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme'de (CSC)<sup>770</sup> konteyner, kalıcı nitelikte olmasından dolayı tekrar kullanım için yeterince sağlam, bir veya daha fazla taşıma yöntemiyle eşyanın taşınmasını kolaylaştırmak, bağlanmak ve kolayca elleçlenmek için özel olarak tasarlanmış taşıma ekipmanının bir parçası olarak tanımlanmıştır<sup>771</sup>. Aynı şekilde Rotterdam Kurallarında da ayrı bir konteyner tanımı mevcuttur (m. 1). CIM'de ise, konteyner, intermodal taşıma ünitesi olarak ifade edilmiştir (m. 3).

Esasında konteyner, içine taşınacak eşyanın konulduğu büyük sağlam malzemeden yapılmış bir kutudur. Dolayısıyla, konteynerin icadı ile birlikte, eşyanın tekrardan boşaltılmadan değişik türden araçlarla taşınması yaygınlaşmış<sup>772</sup> ve bu doğrultuda konteyner, hukukî düzenlemelerde yerini almıştır<sup>773</sup>.

Konteynerin tek başına ağırlığı dahi sorumluluk sınırının artmasına yol açar. Örneğin taşımacılıkta kullanılan standart 20' bir konteyner (DRY 20), içi boş şekilde ortalama 2.229 kg, 40' konteyner (DRY 40) ise, yaklaşık 3.701 kg'dır. 40' konteynerin darası ile birlikte azami ağırlığı, ortalama 30.481 kg'dır (FCL DRY 40). Görüldüğü üzere, konteynerin boş ağırlığı dahi, tam yükleme halinde, toplam ağırlığının neredeyse % 12'sini teşkil etmektedir (DRY 40).

| Metric                     | Internal Dimensions |            |             | Door Opening |             | Weight         |           |            |
|----------------------------|---------------------|------------|-------------|--------------|-------------|----------------|-----------|------------|
|                            | Length (mm)         | Width (mm) | Height (mm) | Width (mm)   | Height (mm) | Max Cargo (kg) | Tare (kg) | Gross (kg) |
| 20' Dry Container          | 5,897               | 2,348      | 2,385       | 2,330        | 2,280       | 21,727         | 2,229     | 23,956     |
| 40' Dry Container          | 12,000              | 2,348      | 2,385       | 2,330        | 2,280       | 26,780         | 3,701     | 30,481     |
| 40' High Cube Container    | 12,000              | 2,348      | 2,690       | 2,330        | 2,560       | 26,512         | 3,968     | 30,480     |
| 20' Flat Rack Container    | 5,610               | 2,200      | 2,230       | n/a          | n/a         | 21,469         | 2,530     | 23,999     |
| 40' Flat Rack Container    | 12,000              | 2,080      | 1,950       | n/a          | n/a         | 38,918         | 5,479     | 44,397     |
| 20' Open Top Container     | 5,897               | 2,348      | 2,385       | 2,280        | 2,180       | 21,600         | 2,394     | 23,994     |
| 40' Open Top Container     | 12,000              | 2,348      | 2,380       | 2,330        | 2,260       | 26,630         | 3,850     | 30,480     |
| 20' Refrigerated Container | 5,380               | 2,260      | 2,260       | 2,260        | 2,200       | 20,756         | 3,193     | 23,949     |
| 40' Refrigerated Container | 11,480              | 2,260      | 2,180       | 2,260        | 2,130       | 25,526         | 4,889     | 30,415     |

<sup>770</sup> Türkiye'nin Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme'ye katılımının uygun bulunması, 31.03.2013 tarih ve 28545 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan, 17.01.2013 tarih ve 6403 sayılı Kanunla uygun bulunmuştur.

<sup>771</sup> CSC m. 2/1. Ayrıca bkz. Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu (1/505), Yasama Dönemi 24, Yasama Yılı 2, Sıra Sayısı 131.

<sup>772</sup> Karan, Elektronik Konuşmento, s. 70.

<sup>773</sup> TTK m. 1186, Hamburg Kuralları m. 6.

#### ***Şekil 14: Konteyner Türleri***

1900’lü yılların başında, yani Lahey Kurallarının hazırlık sürecine tekabül eden dönemde, eşyanın konteyner, palet gibi modern taşıma gereçleri ile taşınmasından söz edilemeyeceği için, Lahey Kurallarındaki sorumluluk sınırı, parça eşya taşımalarına göre kaleme alınmıştır. Ancak teknolojinin gelişmesi ile birlikte, eşya toplu bir şekilde, konteyner içinde veya palet üzerinde taşınmaya başlanmış, bu durum da sorumluluk sınırının hesabı bakımından taşıma gerecinin mi, taşıma gerecinin içindeki eşyanın mı dikkate alınması gerektiği tartışmasını beraberinde getirmiştir<sup>774</sup>.

Bu sorunun çözümüne yönelik olarak, Lahey/Visby Kuralları (m. 4) ve ardından Hamburg Kurallarında (m. 6), eşyanın konişmentoya geçirilen miktarı esas alınmış olup, daha sonra aynı müessese, Türk Ticaret Kanununa da iktibas edilmiştir. Buna göre, taşıma gereci kimin tarafından temin edilirse edilsin<sup>775</sup>, konişmentodan taşıma gerecinin içeriğı anlaşılabilir ise, bu durumda gerecin içinde bulunan şeyler, ayrı koli veya ünite sayılır<sup>776</sup>. Aksi takdirde, taşıma gereci, tek bir koli kabul edilir (TTK m. 1186, HGB § 504<sup>777</sup>).

Örneğın fiili taşıyıcı tarafından tanzim olunan konişmentoda, taşınan eşya olarak, bir konteyner içerisinde her biri 69 kg olan 250 çuval kahve yazılmışsa, sorumluluk sınırının tayininde, her bir çuvalın, ayrı bir koli şeklinde dikkate alınması gerekir. Hatta fiili taşıyıcı tarafından, konişmentoya çekince kaydı (*STC – said to contain*<sup>778</sup>) konulmuş olsa dahi, tazminat talep eden asıl yük ile ilgililer, konişmentoya geçirilen konteyner içeriğini ispat ederek, sınırın bu şekilde hesaplanmasını sağlayabilirler (TTK m. 1239/1-3).

Konteyner içeriğine dair bilgilerin, sadece âkid taşıyıcı tarafından tanzim olunan konişmentoda yer alması halinde ise, fiili taşıyıcı, konteyner içerisinde yer alan her bir koli başına hesaplanacak sınıra kadar sorumluluğunu ileri sürebilir. Zira sadece fiili taşıyıcı tarafından tanzim olunan konişmentoyu dikkate almak, bazı hallerde, asıl yük ile ilgililere, âkid taşıyıcıya karşı sahip olduklarından daha fazla bir hak bahşetmek

<sup>774</sup> Karan, *Carrier’s Liability*, s. 344; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı*, s. 112.

<sup>775</sup> Yazıcıoğlu, *Taşıyanın Sorumluluğı*, s. 163.

<sup>776</sup> OLG Hamburg, 25.10.1979, 6 U 76/79 (Juris Rechtsportal).

<sup>777</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 4.

<sup>778</sup> Yeşilova, *Konişmentonun İspat Kuvveti*, s. 137.

anlamına gelir. Bu durum da fiili taşıyıcı müessesesinin dayandığı esaslara aykırılık teşkil eder.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                             |                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vessel (see clause 1 + 19)<br>MAERSK RIO GRANDE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Voyage No.<br>0766          | Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)  |
| Port of Loading<br>Callao                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Port of Discharge<br>Newark | Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1) |
| <b>PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                             |                                                                                                  |
| Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.<br>1 Container Said to Contain 250 BAGS<br>250 BAGS OF 69 KILOGRAMS NE T EACH OF WASHED GREEN COFFEE PERUVIAN<br>ALTURA EURO PREPARATION (E.P.) OCIA CERTIFIED CROP 2007.<br>NET WEIGHT: 17,250.00 KGS<br>REGISTER FDA N 19679922310<br>DRY MILL CORPORATION DE PRODUCTORES CAFE PERU SAC<br>PASAJE EL SOL 297 CALLAO-PERU<br>FAX: 511-1-451-4635 REGISTER N 11586364390<br>FREIGHT COLLECT<br>CONTRACT SERVICE EXCELCO 182020 |                             | Weight:<br>17370.000 KGS<br>Measurement:<br>20.000 CBM                                           |

**Şekil 15: Konteyner İçeriğinin Konişmentoya Yazılması**

### iii. Brüt Kilogram

Taşımacılık mevzuatında, kilogramın bahsi geçtiği düzenlemelerin tümünde net değil, brüt kilogram esas alınmıştır (*per kilogram of gross weight*)<sup>779</sup>. “Brüt” darası çıkarılmadan tartılan ağırlık miktarıdır<sup>780</sup>. “Dara” ise kabıyla birlikte tartılan bir nesnenin kabının ağırlığı veya içinde yük taşınan aracın boş durumdaki ağırlığıdır. Buna göre brüt kilogramdan kastedilen, eşyanın, paketi, ambalajı, paleti, sandığı, çuvalı vs. kabı ile birlikte tartılması neticesi ölçülen toplam ağırlığıdır<sup>781</sup>.

Sorumluluk sınırının hesaplanabilmesi için, gerek koli, gerek ünite bakımından, eşyanın, ambalajı ya da kabı ile birlikte tartılarak toplam ağırlığının belirlenmesi gerekir. Burada önem arz eden husus, eşyanın içinde bulunduğu kabın, fiili taşıyıcı tarafından tedarik edilmemiş olması gerektiğidir. Aksi takdirde, yani kabın fiili taşıyıcı tarafından tedariki durumunda, kabın kendi ağırlığı dikkate alınmaz<sup>782</sup>.

Konteyner taşımalarında ise, konişmentodan konteyner içeriğinin anlaşılamadığı hallerde, konteynerin fiili taşıyıcı tarafından tedarik edilip edilmediği araştırılmalıdır. Konteyneri fiili taşıyıcı tedarik etmemiş ise, bu durumda, tek başına konteyner, ambalaj

<sup>779</sup> Hamburg Kuralları m. 6, Rotterdam Kuralları m. 59, CIM m. 30, CMR m. 23, Brüksel Protokolü m. 2, Visby Kuralları m. 2.

<sup>780</sup> Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlüğü (www.tdk.gov.tr).

<sup>781</sup> Prüssmann/Rabe, Seehandelsrecht, s. 785.

<sup>782</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 158; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 162.

gibi telakki olunur ve sorumluluk sınırının hesaplanmasında, brüt ağırlığa, konteynerin ağırlığı dâhil edilir. Buna karşılık, konteynerin fiili taşıyıcı tarafından tedariki halinde, konteyner, geminin bir parçası gibi değer görür ve konteynerin kendi ağırlığı, sorumluluk sınırının hesabında dikkate alınmaz<sup>783</sup>.

Konteynerin âkid taşıyıcı tarafından tedarikinin ardından, asıl gönderen tarafından yüklenip mühürlenerek fiili taşıyıcıya teslimi halinde ise, fiili taşıyıcının sorumluluğunda, konteynerin kendi ağırlığı yine hesaba katılmaz. Zira aksi takdirde, asıl yük ile ilgililere, asıl taşıma sözleşmesi gereğince sahip olduklarından fazlası bahşedilmiş olur.

## 2. Eşyanın Tesliminde Gecikme Halinde

Taşımacılık mevzuatında eşyanın tesliminde gecikme halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, taşıma ücreti esas alınarak düzenlenmiştir<sup>784</sup>. Örneğin Türk Ticaret Kanununda bu sınır, karayoluyla eşya taşımalarında taşıma ücretinin 3 katı (HGB § 431), denizde eşya taşımalarında ise, toplam navlunu aşmamak şartıyla, geciken eşya için ödenecek navlunun 2,5 katıdır (TTK m. 882, 1186)<sup>785</sup>.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu bakımından üzerinde durulması gereken mesele, sorumluluk sınırının tayininde asıl veya alt taşıma sözleşmelerinden hangisindeki taşıma ücretine itibar edileceğidir. Fiili taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesi ölçüsünde sorumlu tutulabildiği için, alt taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan taşıma ücretine göre hesaplanacak sorumluluk sınırını ileri sürme hakkına sahiptir.

Asıl taşıma sözleşmesindeki taşıma ücretinin, fiili taşıyıcının tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesindeki nazaran daha düşük olması muhtemeldir. Böyle bir halde, fiili taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesindeki taşıma ücretine göre hesaplanacak sınıra kadar sorumlu olduğunu ileri sürebilir. Aksi takdirde, asıl yük ile ilgililere, âkid taşıyıcıya karşı sahip oldukları tazminat hakkından fazlası bahşedilmiş olur ki, bu da fiili taşıyıcı müessesesinin dayandığı esaslara aykırıdır.

---

<sup>783</sup> Bu hususla ilgili olarak bkz. Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 158; Karan, Carrier's Liability, s. 358 vd.

<sup>784</sup> TTK m. 882, 1186; CMR m. 23; Hamburg Kuralları m. 6; CIM m. 33.

<sup>785</sup> Ayrıca bkz. Hamburg Kuralları m. 6.

Montreal Sözleşmesinde, teslimde gecikmeden doğan zararlarda sorumluluk sınırı, taşıma ücretine göre belirlenmemiş, kg başına 17 özel çekme hakkı şeklinde tayin edilmiştir (m. 22/3)<sup>786</sup>. Montreal Sözleşmesinin Türkçe resmi çevirisinde<sup>787</sup>, taşıyıcının sorumluluğunun sınırının düzenlendiği 22(3). maddede, “*teslimde gecikme*” (*delay*) yer almamaktadır. Sözleşmenin İngilizce asıl metni dikkate alındığında, teslimde gecikme kavramının unutulduğu aşikârdır. Sonuçta, Montreal Sözleşmesinin 57. maddesi gereği, İngilizce asıl metin esas alınacağından, teslimde gecikme durumunda da üst sınır, geç teslim edilen eşyanın kilogramı başına 17 özel çekme hakkı olarak uygulanmalıdır<sup>788</sup>.

### 3. Esas Alınacak Kur

Türk Ticaret Kanununun 882. maddesinde, özel çekme hakkının Türk Lirasına çevrilmesi bakımından, eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya teslim edildiği günün veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihin esas alınacağı hükme bağlanmıştır<sup>789</sup>. Buna göre üzerinde durulması gereken mesele, fiili taşıyıcının sorumluluğu açısından, “*teslim tarihi*” ve “*kararlaştırılan tarih*”ten hangi tarihlerin anlaşılması gerektiğidir.

Daha önce vurgulandığı üzere<sup>790</sup>, fiili taşıyıcı, asıl yük ile ilgilere karşı, alt taşıma sözleşmesi ölçüsünde sorumludur. Bunun yanında, asıl yük ile ilgililer, âkid taşıyıcıya karşı sahip oldukları ölçüde, fiili taşıyıcı karşısında tazminat hakkına sahiptirler.

Bu prensiplerin bir sonucu olarak, fiili taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan tarihin ya da daha düşük miktarda sorumlu olmasını sağlayacaksa, asıl taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan tarihin esas alınmasını talep edebilir. Aynı şekilde, teslim tarihi bakımından fiili taşıyıcı, eşyanın kendisi veya âkid taşıyıcı tarafından teslim edildiği tarihe itibar edilmesini isteyebilir.

Bunların dışında fiili taşıyıcının, asıl taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan ve sorumluluk sınırının yükselmesine sebebiyet veren bir tarihe göre sorumlu tutulabilmesi,

<sup>786</sup> Bu sınır 19 özel çekme hakkına yükseltilmiştir. Bkz. Aksoy, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 93.

<sup>787</sup> Bkz. 01.10.2010 tarih ve 27716 sayılı Resmi Gazete.

<sup>788</sup> CMR’nin İngilizce metninin 17. maddesinde taşıyıcının, eşyanın zıyayı, hasarı ve teslimindeki gecikmeden sorumluluğu düzenlenmiştir. Ancak CMR’nin Türkçe resmi çevirisinde “*teslimde gecikme*” unutulmuştur. Türkçe resmi çeviri için bkz. 04.01.1995 tarihli ve 22161 sayılı Resmi Gazete. İngilizce metin için bkz. Aksoy, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 299 vd. Ayrıca bkz. Kendigelen/Aydın, Serbest Çeviri Denemesi, s. 496.

<sup>789</sup> HGB § 431(4).

<sup>790</sup> Yukarıda bkz. Üçüncü Bölüm: Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu / III. Dayandığı Esaslar.

tarih konusundaki anlaşmanın kendisi tarafından kabul edilmiş olmasına bağlıdır. Yoksa asıl gönderen ile âkid taşıyıcı arasında kararlaştırılan bir tarih, fiili taşıyıcıya ileri sürülemez.

Montreal Sözleşmesinin 23. maddesinde, Türkçe tercümede her ne kadar “*yargılamanın yapıldığı tarih*” denilmiş olsa da, hüküm tarihindeki (*date of the judgement*)<sup>791</sup> kura itibar edilmiştir. Demiryolu taşımalarında ise, COTIF’in 9. maddesi gereği, hüküm tarihi veya taraflarca kararlaştırılan tarih dikkate alınmalıdır.

Denizyoluyla eşya taşımaları bakımından, Türk Ticaret Kanununun 1186. maddesinde, taraflarca kararlaştırılan tarihe ek olarak, fiili ödeme gününe yer verilmiştir. Fiili ödeme günü esas, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunundan alınmış ve bu husus 1186. maddenin gerekçesinde vurgulanmıştır<sup>792</sup>. Nitekim hükmün mehzazı olan 1979 tarihli Brüksel Protokolünün 2. maddesinde, âkid devletlere bu konuda bir serbesti tanınmıştır.

Türk Borçlar Kanununun 99. maddesine göre, konusu para olan borçların ülke parası ile ödenmesi esastır. Lakin alacaklı, seçimlik bir hakka sahip olup, şartları dâhilinde alacağının aynen veya vade ya da fiili ödeme günündeki rayiç üzerinden ülke parası ile ödenmesini isteyebilir<sup>793</sup>.

Türk Ticaret Kanununda deniz taşımaları bakımından fiili ödeme gününün esas alınması, aslında hüküm tarihini dikkate alan Hamburg Kurallarına (m. 26) nazaran belirsiz bir durum yaratmıştır. Şöyle ki, mahkemenin tazminata hükmedebilmesi için özel çekme hakkı üzerinden sınırı hesaplaması gerekir. Yabancı para borçlarında mahkemenin yabancı para üzerinden hüküm tesis etmesi ve fiili ödeme günündeki kuru işaret etmesi mümkündür<sup>794</sup>. Ancak âkid taşıyıcının ve fiili taşıyıcının birlikte yargılandığı bir sorumluluğu davasında hak sahibi asıl yüküle ilgililer, fiili ödeme

<sup>791</sup> Varşova Sözleşmesi bakımından bkz. Mankiewicz, International Air Carrier, s. 113.

<sup>792</sup> TTK m. 1186 gerekçesi: “1979 Protokolünün 2. maddesi ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4. maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendi, Özel Çekme Hakkının ulusal para birimine hangi pariteden çevirileceği hususunda âkid Devletleri serbest bırakmıştır. Türk hukukunda ve uygulamasında, kural olarak, Borçlar Kanununun 83 üncü maddesi uyarınca “fiili ödeme günü” esas alındığından, Tasarının 1186. maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi bu doğrultuda kaleme alınmış, ayrıca Sözleşmede öngörölmüş olan “tarafların kararlaştırdığı tarih” seçenek olarak eklenmiştir”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 361.

<sup>793</sup> Ayrıca bkz. Turhan, Yabancı Para Kayıtları, s. 159 vd.

<sup>794</sup> Yargıtay 12. HD, 23.02.2010, E. 2009/28384 – K. 2010/4090 (Hukuk Türk İçtihat Bankası)

günündeki özel çekme hakkı değerini talep etse dahi, mahkeme, hüküm tarihi itibarıyla sorumluluk sınırını belirlemek ve buna göre, davalıların sorumlu olduğu miktara hükmetmek zorundadır.

Bununla beraber, icra takibine girişmek isteyen tazminat hakkı sahibi, alacağını Türk Lirası şeklinde beyan etmek zorunda olduğu için, mecburen bir tarih seçimi yapacak ve alacağını buna göre hesaplayacaktır. Yoksa icra takibine girerken özel çekme hakkı üzerinden bir beyanda bulunulması, İcra ve İflas Kanununun<sup>795</sup> 58. maddesi sebebiyle mümkün değildir<sup>796</sup>.

Fiili ödeme günü, yüksek enflasyon döneminde alacaklıların kur farkı nedeniyle oluşan munzam zararlarının tahsili esasına dayanır<sup>797</sup>. Bunun aksine özel çekme hakkı döviz sepeti şeklinde belirlendiği için fazlaca dalgalanan bir seyir göstermez.

Nihayetinde, fiili ödeme günü esasının uygulanması, yargılama dışı ödemeler haricinde, fiili taşıyıcının sorumluluğu bakımından zor görünmektedir. Bu duruma karşılık, deniz taşımaları bakımından Alman hukukunda, taraflarca kararlaştırılan tarih veya eşyanın teslim edildiği tarih esas alınmıştır (HGB § 505)<sup>798</sup>.

#### D. SINIRIN YÜKSELTİLMESİ

##### 1. Anlaşmayla Yükseltme

CMR hariç, taşıyıcının sorumluluğunun hükme bağlandığı düzenlemelerin genelinde, ilgili düzenlemelerdeki sorumlulukları sadece “*daraltan veya ortadan kaldıran*” şartlar geçersizlik yaptırımına tâbi kılınmıştır<sup>799</sup>. Bu sebeple, taşıyıcının sorumluluğunun sınırı mutlak bir değer taşımaz, taşıma sözleşmesinde kanunî sınırlara nazaran daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılması mümkündür<sup>800</sup>.

Dikkate değer husus, asıl taşıma sözleşmesinde yer alan ve kanunî değer üzerinde olan bir sorumluluk sınırının, fiili taşıyıcıya karşı ileri sürülüp sürülemediğidir.

<sup>795</sup> 2004 sayılı ve 09.06.1932 tarihli Kanun. Bkz. 19.06.1932 tarihli ve 2128 sayılı Resmi Gazete.

<sup>796</sup> Bu husus hakkında bkz. Erişir, Yabancı Para Alacağının Aynen veya Türk Lirası Üzerinden Tahsili, s. 879 vd.

<sup>797</sup> Erişir, Yabancı Para Alacağının Aynen veya Türk Lirası Üzerinden Tahsili, s. 884.

<sup>798</sup> Bkz. UK Carriage of Goods by Sea Act 1971, Section 1A.

<sup>799</sup> TTK m. 854, m. 1243; Hamburg Kuralları m. 23; CIM m. 5; Montreal Sözleşmesi m. 47; CMR m. 40.

<sup>800</sup> Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 197. Bkz. Hamburg Kuralları m. 6, TTK m. 1243(4).

Asıl taşıma sözleşmesinde, asıl gönderen ile âkid taşıyıcının kararlaştırdığı kanunî sınırın üzerinde bir sorumluluk sınırı, açıkça kabul etmiş olması ihtimali dışında, fiili taşıyıcıya karşı ileri sürülemez. Zira fiili taşıyıcının sorumluluğunun hükme bağlandığı düzenlemelerin genelinde, taşıyıcının kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi sonucunu doğuran özel anlaşmaların, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiili taşıyıcı hakkında hüküm ifade etmeyeceği düzenlenmiştir<sup>801</sup>.

Bu türden bir anlaşmanın, alt taşıma sözleşmesinde yer alması halinde dahi, fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının tâbi olduğu daha düşük bir kanunî sorumluluk sınırını ileri sürebilir. Şöyle ki, yukarıda vurgulandığı üzere<sup>802</sup>, fiili taşıyıcı, asıl yükle ilgililerin âkid taşıyıcıya karşı hak sahibi oldukları ölçüde sorumludur. Yoksa asıl yükle ilgililerin, alt taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan yüksek sorumluluk sınırından hak çıkarmaları mümkün değildir.

## 2. Eşyanın Değerinin Beyan Edilmesiyle Yükseltme

Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine dair hükümleri ile Montreal Sözleşmesi ve CIM’de, eşyanın taşıma senedine geçirilmiş değerinin, düzenlemelerde öngörülen taşıyıcının sorumluluk sınırının yerine geçeceği ifade edilmiştir<sup>803</sup>. Beyan edilen değer, kanundaki sorumluluk sınırının üzerinde olması halinde, taşıyıcının sorumluluğu değer bildirimini yoluyla genişletilmiş olur.

Âkid taşıyıcı tarafından tanzim edilmiş taşıma senedindeki bu türden bir değer kaydı, açıkça kabul etmesi durumu hariç, fiili taşıyıcıya karşı ileri sürülemez. Böyle bir durumda fiili taşıyıcı, ancak kendisi ile âkid taşıyıcı arasındaki alt taşıma sözleşmesi kapsamında belirlenecek sınıra kadar sorumlu tutulabilir<sup>804</sup>. Aksinin kabulü halinde, fiili taşıyıcının sorumluluğu, asıl taşıma sözleşmesi ile ağırlaştırılmış olur. Kaldı ki, taşımacılık mevzuatının genelinde, “âkid taşıyıcının gönderen veya gönderilen ile

---

<sup>801</sup> Thume, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1077. Ayrıca bkz. TTK m. 888, 1191; Hamburg Kuralları m. 10; CIM m. 27.

<sup>802</sup> Yukarıda bkz. Üçüncü Bölüm: Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu / III. Dayandığı Esaslar.

<sup>803</sup> TTK m. 1186, Montreal Sözleşmesi m. 22, CIM m. 34-35.

<sup>804</sup> Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 41, Rn. 8.

*sorumluluğun genişletilmesi için yaptığı sözleşmeler, fiili taşıyıcıya karşı, bunları yazılı olarak kabul etmesi şartıyla geçerlidir” hükmü getirilmiştir<sup>805</sup>.*

Fiili taşıyıcı tarafından tanzim edilmiş taşıma senedine, taşınan eşyanın değerinin geçirilmesi ihtimalinde ise, fiili taşıyıcı, kanunî sınırın üzerindeki bu değer yerine, âkid taşıyıcının tâbi olduğu ve daha düşük kanunî sınıra kadar sorumlu olduğunu ileri sürebilir. Yoksa asıl yükü ile ilgililerin, fiili taşıyıcı tarafından senede geçirilmiş değere kadar tazminat talep etmeleri mümkün değildir.

## **IX. SORUMLULUKTAN KURTULMA VE SINIRLI SORUMLULUK**

### **İMKÂNLARININ KAYBI**

Taşıma hukukunda taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Hatta taşıyıcıya, bu sınırlı sorumluluktan kurtulma imkânı dahi bahşedilmiştir. Ancak taşıyıcının her durumda sınırlı sorumlu olacağının veya bazı özel halleri ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceğinin kabulü, taşıyıcıyı keyfi ve özensiz davranışlara itebilir. Bu nedenle taşıma hukukunda taşıyıcının bazı nitelikteki davranışları yaptırıma tâbi tutulmuştur.

Taşımacılık mevzuatının genelinde kabul gördüğü üzere, zarara, taşıyıcının “kasıtlı” veya “pervasızca bir davranışı” sebebiyet verdiği takdirde, taşıyıcı sınırlı sorumluluktan yararlanamaz, bazen de ek olarak sorumluluktan kurtulma hakkını kaybeder. Bu müesseseye, Hamburg Kuralları, CIM, Montreal Sözleşmesi<sup>806</sup>, CMR ve Türk Ticaret Kanununda yer verilmiştir<sup>807</sup>.

Türk Ticaret Kanununun 886. maddesinde, taşıyıcının kasıtlı veya pervasızca davranışlarının sonucu olarak sınırlı sorumluluk ve sorumluluktan kurtulma imkânlarını kaybedeceği ifade edilmiştir. Buna karşılık deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret

---

<sup>805</sup> TTK m. 888, 1191; Hamburg Kuralları m. 10; Montreal Sözleşmesi m. 40 vd.

<sup>806</sup> Müessese, Montreal Sözleşmesinde, sadece yolcu ve bagaj taşımaları hakkında öngörülmüştür.

<sup>807</sup> TTK m. 886, 1187; Hamburg Kuralları m. 8; Montreal Sözleşmesi m. 22; CIM m. 36; HGB § 435, 507.

Kanununun 1187. maddesi<sup>808</sup> ile CIM’de, sadece sınırlı sorumluluk imkânının kaybı hükme bağlanmıştır<sup>809</sup>.

Kast (*dol*), failin hukuka aykırı bir neticeyi öngörmesi ve istemesidir<sup>810</sup>. Taşımacılıkta kast, genellikle, taşıyıcının veya adamlarının taşınan eşyayı çalmaları halinde görülür<sup>811</sup>.

Pervasızca davranış ise, taşıma hukukuna özgü bir müessese olup, tarihsel temeli Varşova Sözleşmesi ile CMR’de yer alan, “*kasta eş değer kusur*”a dayanmaktadır. Varşova Sözleşmesinin 25. maddesi ile CMR’nin 29. maddesinde taşıyıcının, kastı (*wilful misconduct*) veya kasta eş değer kusuru (*to be equivalent to wilful misconduct*) halinde sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerden yararlanamayacağı hükme bağlanmıştır. Bu müessese daha sonra Visby Kuralları ile denizde eşya taşımaları bakımından işler hale getirilmiş, ardından taşıma hukukunun genelinde kabul görmüş<sup>812</sup> ve nihayetinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda kendisine yer bulmuştur<sup>813</sup>.

Taşıma hukukunda pervasızca (*recklessly*) şeklinde nitelendirilen bir davranış tek başına sorumluluktan kurtulma veya sınırlı sorumluluktan yararlanma imkânlarının

<sup>808</sup> Bkz. Hamburg Kuralları m. 8.

<sup>809</sup> CIM m. 36, Montreal Sözleşmesi m. 22, HGB § 507. Deniz ticareti reformu öncesi durum için bkz HGB § 660. Ayrıca bkz. OLG Stuttgart, 3. Zivilsenat, 17.03.2010, 3 U 120/09 (Juris Rechtsportal); BGH, 18.06.2009, I ZR 140/06 (Juris Rechtsportal).

<sup>810</sup> Tandoğan, Türk Mesuliyet Hukuku, s. 46; Eren, Borçlar Hukuku, s. 557; Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku, s. 298.

<sup>811</sup> Gemi adamlarının taşınan eşyaya karşı kasten işledikleri haksız fiiller, denizcilikte “baratarya” olarak ifade edilmektedir. Bkz. Seven, Yüke Özen Borcu, s. 64.

<sup>812</sup> Damar, Milletlerarası Taşıma Hukukunda Wilful Misconduct, s. 386.

<sup>813</sup> TTK m. 888 gerekçesi: “Hükümde geçen “pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” etmek ibaresinin anlamı üzerinde durmak gerekir. “Pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” birlikte, yani tek bir kavram olarak değerlendirilmeli ve kasta eşit bir kusur olarak yorumlanmalıdır. “Kasta eşit kusur” ölçüsü kaynak CMR m. 29 (1) hükmünde açıkça ifade edilmiştir. Bu ibarenin CMR’nin İngilizce metninde “kasıt” karşılığı olarak “*wilful misconduct*” denildikten sonra “*or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct*” denilmiştir. Bu metne göre, kasıt veya davaya bakan mahkemenin veya hakemin hukukuna göre kasta eşit olarak mütalâa edilebilecek kusur söz konusudur. Türk/İsviçre hukuklarında ağır kusur vardır, ancak bu kavramın hem sınırı hem de tanım unsuru belirsizdir. Ağır kusur daha çok kusura yakın bir şekilde anlamlandırılmaktadır. Maddede “pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle” sözcükleri kullanılarak, CMR’ye uygun olarak kasta denk düşebilecek bir kusura vurgu yapılmıştır. Bu bakımdan seçilen pervasız sözcüğü Almanca metindeki “*leichtfertig*”den gelmektedir”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 304.

kaybı sonucunu doğurmaz<sup>814</sup>. Pervasızca davranışın aynı zamanda zararın muhtemelen meydana geleceği bilinci ile (*with knowledge that such damage would probably result*) işlenmiş olması gerekir<sup>815</sup>. Dolayısıyla taşıma hukukunda taşıyıcının bazı haklarının kaybına yol açan “*pervasızca davranış*”tan anlaşılması gereken, taşıyıcının, kendinden beklenen özeni göstermediği takdirde zararın gerçekleşebileceğini öngörmesi ve zararı göze alarak özensiz davranmaya devam etmesidir<sup>816</sup>.

Örneğin Alman Federal Mahkemesi kararına konu olayda sigara yüklü taşıma aracının hafta sonu güvensiz bir sanayi bölgesine bırakılması, Alman Ticaret Kanununun 435. maddesi kapsamında taşıyıcının pervasızca davranışı olarak nitelendirilmiştir<sup>817</sup>. Başka bir kararda ise, bilgisayar taşıyan tırın şoförü, geceleme için güvenli bir bölge yerine, otoban kenarındaki araç park yerini tercih etmiş ve bilgisayarlar çalınmıştır. Hamburg Mahkemesi, olayda taşıyıcının zararın gerçekleşmesi bilinci ile işlediği pervasızca davranışına hükmetmiştir<sup>818</sup>.

Alman mahkemesinin önüne gelen diğer bir olayda ise, taşımayı üstlenen şoför, Slovakya sınırları içerisinde seyrederken, otostopçu bir kadını araca almış, dinlenmesi esnasında kadını yalnız bırakmış, kadın da şoförün içeceğine uyku hapi atarak onu etkisiz hale getirmiştir. Kadın, daha sonra taşınan eşyayı çalmıştır. Mahkeme, Slovakya gibi hırsızlık olaylarının çok olduğu bir bölgede tanımadığı bir kimseyi araca alması sebebiyle taşıyıcının pervasızca davrandığını kabul ederek sınırsız sorumluluğuna hükmetmiştir (CMR m. 29)<sup>819</sup>.

<sup>814</sup> Kienzle, Actual Carrier, s. 211; Kırmızı, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 159.

<sup>815</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 172; Çağa, Hava Taşıyıcısının Mesuliyetine Dair, s. 201.

<sup>816</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 737.

<sup>817</sup> BGH, 1. Zivilsenat, 13.12.2012, I ZR 236/11 (Juris Rechtsportal).

<sup>818</sup> Alman Mahkemesi diğer bir kararda, posta güvercinleri ile birlikte, ama ayrı kutuda taşınan sansarın, taşıma esnasında içinde bulunduğu karton kutunun parçalanması sonucu kaçması ve güvercinleri öldürmesi olayında, pervasızca davranış (HGB § 435) hakkında olumsuz görüş bildirmiş ve taşıyıcının, ölen güvercinlerin her birinin brüt ağırlığı başına özel çekme hakkı ile hesaplanacak sınıra kadar sorumluluğuna hükmetmiştir. Bkz. LG Krefeld, 7. Zivilkammer, 09.11.2011, 7=92/10 (Juris Rechtsportal). Ayrıca bkz. OLG Hamburg, 18. Zivilsenat, 23.04.2012, 18 U 236/10, I-18 U 236/10 (Juris Rechtsportal); OLG Hamm, 18. Zivilsenat, 23.11.2009, 18 U 48/09 (Juris Rechtsportal).

<sup>819</sup> OLG Hamm 18 Zivilsenat, 22.11.2004, 18 U 123/02 (Juris Rechtsportal).

Alman mahkemesi kararı koyu diğer bir uyuşmazlıkta, taşıyıcı şoför, alarm sistemi olmayan ve eşyanın sadece tente ile örtülü olduğu kamyonu, İstanbul şehir merkezine 20-30 km uzak, sanayi bölgesinde yer alan ve kimsenin olmadığı bir sokağa gece yarısı bırakmış, ardından eşya o gece çalınmıştır. Mahkeme de taşıyıcının, sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağına karar vermiştir (CMR m. 29). Bkz. OLG Köln 3. Zivilsenat, 10.12.2002, 3 U 56/02 (Juris Rechtsportal). Ayrıca bkz. OLG Karlsruhe 9. Zivilsenat, 12.05.2005, 9 U 164/04 (Juris Rechtsportal); OLG Nürnberg 12. Zivilsenat,

Sonuçta zararın gerçekleşmesi bilinci ile işlenmiş pervasızca bir hareket, somut taşıma işine göre değerlendirilmesi gereken bir müessesedir<sup>820</sup>. Uygulamada daha çok taşıma aracının uygunsuz bir bölgeye bırakılması<sup>821</sup>, gönderilenin adresi açık olmasına rağmen eşyanın yanlış kişiye teslimi<sup>822</sup>, güvertede taşıma<sup>823</sup> veya aşırı hız gibi örnekler görülmektedir<sup>824</sup>.

Âkid taşıyıcı gibi sorumlu olan fiili taşıyıcı da, kasıtlı veya pervasızca bir davranışıyla zarara sebebiyet verdiği takdirde, sınırlı sorumluluk ya da sorumluluktan kurtuluş imkânlarını kaybeder. Zararın fiili taşıyıcının bu denli bir davranışı neticesi meydana geldiğini ispatla, bunu iddia eden tazminat hakkı sahibi asıl yüküle ilgililer yükümlüdür<sup>825</sup>.

Tazminat hakkı sahibi, fiili taşıyıcının pervasızca davranışını ispat ettiği takdirde, kanunî sorumluluk sınırlarına bakılmaksızın tüm zararını fiili taşıyıcıdan tazmin etme imkânına kavuşur. Yoksa fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcıya ait def'ileri ileri sürme yoluyla, sınırlı sorumluluğunu dahi ileri süremez.

Fiili taşıyıcının kasıtlı veya pervasızca davranışının, mutlaka bir olumlu hareket (*act*) şeklinde olması gerekmez. Kasten veya pervasızca bir davranış olarak kendisine

---

17.04.2002, 12 U 4138/01 (Juris Rechtsportal); OLG Hamburg 6. Zivilsenat, 17.04.2003, 6 U 229/02 (Juris Rechtsportal).

Diğer bir uyuşmazlıkta, Alman Federal Mahkemesi, taşıma aracının daha 21 yaşına basmamış bir şoförün idaresine bırakılması ve onun da uyuklayarak kazaya sebebiyet vermesi ile ilgili olarak, şoförü görevlendiren taşıyıcının bu davranışının pervasızca davranış sayılabileceğine işaret etmiştir. BGH, 1. Zivilsenat, 21.03.2007, I ZR 166/04 (Juris Rechtsportal).

<sup>820</sup> Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 170.

<sup>821</sup> LG Köln, 3. Kammer für Handelssachen, 06.05.2008, 83 O 102/07 (Juris Rechtsportal); OLG München, 7. Zivilsenat, 28.11.2007, 7 U 2993/07 (Juris Rechtsportal).

<sup>822</sup> LG Düsseldorf, 6. Kammer für Handelssachen, 04.03.2013, 36 O 74/10 (Juris Rechtsportal).

<sup>823</sup> Lahey Kurallarının aksine, Hamburg Kurallarında, güvertede taşıma, kapsam dışında tutulmamış, aksine Kurallarının 9. maddesinde, taşıyıcının, ancak anlaşma veya ticari teamül ya da emredici bir hukuk kuralı varsa güvertede eşya taşıyabileceği hükme bağlanmıştır (TTK m. 1151, HGB § 507). Ayrıca bkz. Puttfarken, Seehandelsrecht, s. 104). Kurallarda ayrıca, taşıyıcının, hakkı olmamasına rağmen eşyayı güvertede taşımış olması halinde, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedeceği ifade edilmiştir. Bkz. Basedow, Hamburger Regeln, s. 108; Şamlı, Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 151. Ayrıca bkz. US District Court of New York, 18.10.2001, 96 Civ. 9391 (Juris Rechtsportal).

<sup>824</sup> Cour de Cassation Paris, 18.03.2008, W 07-11.777 (Juris Rechtsportal). Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 14.02.2005, E. 2004/4533 – K. 2005/1189 (Hukuk Türk İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 12.02.2002, E. 2001/9163 – K. 2002/1142 (Hukuk Türk İçtihat Bankası); Yargıtay 11. HD, 31.01.1991, E. 1989/5487 – K. 1991/401 (Hukuk Türk İçtihat Bankası).

<sup>825</sup> Koller, Transportrecht, s. 1586; Gran, Qualifiziertes Verschulden, s. 848; Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 175. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 19.04.2001, E. 2001/2893 – K. 2001/3333 (Kazancı İçtihat Bankası).

atfedilebilen bir kaçınması (*ommission*) neticesi de, fiili taşıyıcı yukarıda anılan hakları kaybedebilir<sup>826</sup>. Bu husus Türk Ticaret Kanununun 886 ve 1187. maddelerinde açıkça ifade edilmiştir (HGB § 435, § 507). Ayrıca CIM’in Türkçe tercümesinde “*hata veya eylem*” ifadesi kullanılmış olsa da, İngilizce ve Almanca metinler esas alındığında, asıl kastedilenin, taşıyıcının hareketi veya kaçınması olduğu söylenebilir (m. 36).

Kara taşımaları bakımından, Türk Ticaret Kanununun 879. maddesine göre taşıyıcı, yardımcılarının fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olduğundan, bu kapsamda kasıtlı veya pervasızca davranışın fiili taşıyıcının yardımcısına ait olması önem arz etmez. Bu manada fiili taşıyıcı, yardımcısının, zarara kasten sebebiyet vermiş olması halinde de kendisine bahsedilen söz konusu imkânları kaybeder. Aynı esas, demiryolu taşımalarında CIM ve havayolu taşımalarında Montreal Sözleşmesi bakımından da geçerlidir<sup>827</sup>. Buna karşılık deniz taşımalarında fiili taşıyıcının yardımcısının davranışı, fiili taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma imkânını kaybetmesine yol açmaz<sup>828</sup>.

Bu müesseseyeyle ilgili olarak, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararına konu olayda, Rusya’daki varma havalimanında çalışan bagaj yükleme görevlisi, bagajı çalmıştır. 11. Hukuk Dairesi de haklı olarak, bagajı çalan kişiyi Türkiye’deki havayolu şirketinin yardımcısı kabul etmiş ve havayolu şirketinin, Varşova Sözleşmesinin 25. maddesi gereğince sınırsız sorumluluğuna hükmetmiştir<sup>829</sup>.

---

<sup>826</sup> Örnekler için bkz. Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 435, Rn. 17-19; Karan, CMR Şerhi, s. 738 vd.

<sup>827</sup> Montreal Sözleşmesi m. 22(5), CIM m. 36 ve 40, Varşova Sözleşmesi m. 25. Ayrıca bkz. Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Art. 36, Rn. 8.

<sup>828</sup> Yazıcıoğlu, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 174.

<sup>829</sup> Yargıtay 11. HD, 26.04.2011, E. 2009/12640 – K. 2011/5061 (Kazancı İçtihat Bankası). Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 19.04.2001, E. 2001/2983 – K. 2001/3333 (Kazancı İçtihat Bankası).

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **SORUMLULUK DAVASI**

#### **I. DAVACI**

Taşımacılık mevzuatında kimlerin fiili taşıyıcıya başvuru hakkına sahip olduğuna dair belirgin bir hüküm yoktur. Bu kişileri belirleyebilmek için, müessesenin amacından hareket etmek gerekir. Fiili taşıyıcı müessesesinin amacı, asıl sözleşme gereğince tazminat hakkı sahiplerinin, taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcıya doğrudan başvurabilmelerini sağlamak olduğu için, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesinde aktif husumet, asıl yük ile ilgililer üzerindedir<sup>830</sup>.

Fiili taşıyıcıya başvuru hakkına sahip asıl yük ile ilgililerden kastedilen, asıl gönderen ile asıl taşıma sözleşmesi gereğince tazminat talep hakkına sahip olup, asıl gönderen sayılan diğer kişilerdir. Söz konusu bu diğer kişilere, asıl gönderen, asıl taşıma sözleşmesindeki konișmento hamili ve tazminat hakkı sahiplerine sigorta tazminatı ödemek suretiyle kanunî halef haline gelen sigortacı dâhildir. Hatta konișmento hamili yükleteni veya tazminat hakkı sahiplerinden tazminat alacağını temlik alanı da bu kapsamda saymak gerekir.

Sonuçta fiili taşıyıcıya başvuru hakkına sahip kişiler şu şekilde ifade edilebilir: Asıl taşıma sözleşmesi bakımından eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimindeki gecikme sebebiyle âkid taşıyıcıya başvuru hakkına sahip olan kişiler, fiili taşıyıcıya da doğrudan başvuru hakkına sahiptir<sup>831</sup>.

#### **II. DAVALI**

Eşyanın zıyaı, hasarı veya tesliminde gecikme sebebiyle zarar gören kimse, tek bir dava ile hem âkid taşıyıcıya, hem fiili taşıyıcıya yönelebilir. Davacının âkid taşıyıcıya başvurması asıl taşıma sözleşmesine, fiili taşıyıcıya yönelmesi ise, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesine dayanır. Bu sebeple pasif husumet, yani davalı sıfatı, sadece fiili taşıyıcıya aittir.

---

<sup>830</sup> Koller, die Anwendbarkeit des Art. 437 HGB, s. 355.

<sup>831</sup> Aynı görüşte bkz. Kienzle, Actual Carrier, s. 253.

Fiili taşıyıcının adamları, böyle bir davada pasif husumet sahibi değildirler. Bu bakımdan, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesine dayanan bir tazminat davasının doğrudan fiili taşıyıcının kendisine açılması icap eder<sup>832</sup>.

Fiili taşıyıcının yurtdışında faaliyet gösteren yabancı bir işletme olmasına uygulamada sıkça rastlanır. Ancak bu türden bir fiili taşıyıcının Türkiye’de işlemlerini yürüten genellikle bir acentesi bulunur. Türk Ticaret Kanununun 105. maddesinde, yabancı ülkede bulunan bir tacirin Türkiye’de yargılanmasına imkân sağlamak amacıyla, tacirin Türkiye’deki acentesine doğrudan dava açılabileceği kabul edilmiştir<sup>833</sup>. Maddeye göre, aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerden doğacak uyuşmazlıklardan dolayı acente, müvekkili adına dava açabileceği gibi, kendisine karşı da aynı sıfatla izafeten dava açılabilir<sup>834</sup>.

Acente, sadece aracılıkta bulunduğu veya müvekkili adına yaptığı sözleşmelerden kaynaklanan davalarda müvekkili temsil eder<sup>835</sup>. Yoksa kanundan veya haksız fiilden doğan bir borcun ifası ile ilgili olarak müvekkili tacire izafeten acentesine başvurulamaz<sup>836</sup>.

---

<sup>832</sup> CIM m. 45(6).

<sup>833</sup> “Yurtdışında yerleşik olan asile izafeten Türkiye’de acenteye dava açılması hakkı, uygulamada bir süre, alınan ilamın acenteye karşı uygulanabileceği şeklinde yorumlanmıştır. Bu uygulama sebebiyle acenteler, temsil ettikleri kişilerin borçlarını ödemek zorunda bırakılmıştır. Oysa, Türkiye’de bir tebligat adresi tesis eden hükmün bu doğrultuda yorumlanması, maddenin amacına aykırıdır. Acente, temsilci sıfatıyla hareket ederken, asilin borcunu üstlenmez veya bu borca kefil olmaz. Bu konuda yaşanan tereddütleri gidermek için üçüncü fıkra kaleme alınmış ve asile izafeten acente aleyhine açılan davada alınan ilamın acentenin malvarlığı aleyhine uygulanamayacağı açıklığa kavuşturulmuştur”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 102.

<sup>834</sup> “Dava, gemi ile taşınan dökme buğdayın manifestoda gösterilen miktardan eksik teslimi nedeniyle ödenen gümrük cezasının tahsili istemine ilişkindir. Davacı vekilinin, 09.05.2001 tarihli dava dilekçesindeki, davalının acente olduğuna ilişkin beyanı, dairemizin 20.04.2004 tarih ve 2003/10210 E. - 2004/4318 K. sayılı yukarıda anılan ilamı, yine davacı vekilinin 01.11.2004 tarihli dilekçesindeki, davanın davalıya donatana izafeten açılmadığına ve doğrudan doğruya açıldığına ilişkin beyanı, 02.11.2004 tarihli oturumdaki, “taşıyanın kim olduğunu bilmiyoruz, bizi ilgilendirmiyor, bize işi veren davalı şirkettir” şeklindeki beyanı ve tüm dosya kapsamı hep birlikte değerlendirildiğinde, davacının davalı acenteye direkt olarak dava açtığı, davalının acente olduğuna dava dilekçesi ile kabul ettiği ve davanın izafeten açılmadığı sonucuna ulaşılabilecektir. Bu durumda, davalının acente olduğu nazara alınarak açılan bu davanın reddine karar vermek gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamıştır”. Yargıtay 11. HD, 09.10.2008, E. 2007/8189 – K. 2008/10913 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>835</sup> Türk, Acenta, s. 1115; Yargıtay 11. HD, 05.03.2002, E. 2001/10256 – K. 2002/1925 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>836</sup> Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 218; Kaya, Şerh, s. 54.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu kanuna dayanmakta ise de, esasında alt taşıma sözleşmesinin ihlalden sorumluluktur. Acentenin mevcut olduğu bir taşıma işinde fiili taşıyıcı, acentesi sayesinde alt taşıma sözleşmesi akdetmiştir. Bu sebeple, alt taşıma sözleşmesinin ihlaline dayanan böyle bir sorumluluk davasını, Türk Ticaret Kanununun 105. maddesi kapsamında kabul etmek gerekir<sup>837</sup>.

Sonuçta iş merkezi yurtdışında bulunan bir fiili taşıyıcının, alt taşıma sözleşmesini akdeden veya bu sözleşme bakımından aracılık yapan Türkiye'deki acentesine, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesine dayanılarak dava açılabilir<sup>838</sup>. Böyle bir davada davalı olarak, fiili taşıyıcıya izafeten Türkiye'deki acentesinin gösterilmesi yeterlidir.

Bunun yanısıra, Türk Ticaret Kanununun 103. maddesi gereğince, Türkiye içinde merkez veya şubesi bulunmayan yabancı bir fiili taşıyıcı ad ve hesabına, Türkiye içinde işlemlerde bulunanlara da fiili taşıyıcıya izafeten dava açılabilir. Ancak bunun için, Türkiye içindeki işlemlerin, alt taşıma sözleşmesiyle ilgisi bulunması icap eder.

<sup>837</sup> 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda, fiili taşıyıcının kendine özgü sorumluluğu müessesesi mevcut değildi. Buna göre, taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcıya, alt vekâlete dair hükümler haricinde, haksız fiil hükümlerine dayanılarak başvurulabilirdi. İşte bu tür bir başvuru Yargıtay 11. Hukuk Dairesi kararına konu olmuş, Daire de haklı olarak, haksız fiile dayanan bir davada, taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcının Türkiye'deki acentesine doğrudan başvurulamayacağına hükmetmiştir (eTTK m. 119/2).

“Mahkemece davaya konu taşımanın Empros Lines tarafından taahhüt edildiği, fiilen ise diğer davalı tarafından gerçekleştirildiği, konişımentonun asıl taşıyan tarafından düzenlenmiş olması sebebiyle alt taşıyan ve adamlarının asıl taşıyanın yardımcısı oldukları, bu kişilerin sözleşmeye aykırı davranışlarından asıl taşıyanın BK'nın 100. maddesi gereğince sorumlu olduğu, alt taşıyanın ise BK'nın 41. maddesi gereğince sorumluluğunun bulunduğu gerekçede açıklanmış olup, esasen mahkemenin bu kabulünde bir yanlışlık bulunmamaktadır. Ancak, mahkemece asıl taşıyanın acentesinin M. Gemi Acenteliği A.Ş. olmadığı gerekçesiyle dava husumetten reddedilmiş ise de, davalılar vekilince verilen cevap dilekçesinde, söz konusu taşımadaki acentenin M. Gemi Acenteliği A.Ş. olduğu kabul edilmiş olup, kaldı ki bu şirketin acente olmadığı anlaşılrsa bile bu durumun temsilcide yanlışlık teşkil etmesi sebebiyle davanın doğru acenteye yöneltilerek hüküm kurulması gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamıştır. Öte yandan, taşımayı fiilen gerçekleştiren şirkete izafeten dava acente olduğu ileri sürülen S. Denizcilik ve Taş. Ltd. Şti.'ne karşı açılmış olup, haksız fiilden doğan sorumluluklarda acenteye husumet yöneltilmeyeceği gerekçesiyle dava reddedilmiş ise de, dava dilekçesinde taşımayı gerçekleştiren asil de davalı olarak yer aldığına göre, davacıdan asile karşı davaya devam etmek isteyip istemediğinin sorularak, devam etme iradesini açıkladığı takdirde asile tebligat yapılması ve sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yanlışlığı değerlendirme ile karar verilmesi doğru olmamış, hükmün bu sebeple de bozulması gerekmiştir”. Yargıtay 11. HD, 14.06.2011, E. 2009/13760 – K. 2011/7189 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>838</sup> Bkz. Aybay, Yargıtay Kararları, s. 218 vd.

Fiili taşıyıcıya izafeten acentesine dava açılabiliriyorsa da, dava sonucunda alınan kararların, acentenin malvarlığından icrası mümkün değildir<sup>839</sup>. Zira izafeten dava açılması halinde, yürütülen hukukî sürecin sonuçları, acente üzerinde değil, müvekkil tacir, yani fiili taşıyıcı üzerinde doğar<sup>840</sup>. Bu husus Türk Ticaret Kanununun 105(3). maddesinde, “*Acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye’de açılacak olan davalar*”<sup>841</sup> sonucunda alınan kararlar, acentelere uygulanamaz” şeklinde ifade olunmuştur.

Bu sebeple, fiili taşıyıcıya izafeten acentesine karşı takip başlatılarak, acenteye ödeme emri gönderilmesi dahi hukuka aykırıdır<sup>842</sup>. Yoksa doktrinde vurgulandığı üzere, acentenin malvarlığından hükmün icrasına müsaade etmek<sup>843</sup>, Türkiye’de taşımacılıkta aracılık faaliyetlerini ve özellikle de gemi acenteliği mesleğini imkânsız bir hale getirir<sup>844</sup>.

### III. ZARARIN İHBARI

#### A. GENEL OLARAK

Taşıma hukukunda, eşyanın zıyayı, hasarı veya tesliminde gecikmenin taşıyıcıya ihbarı (bildirimi) müessesesi (*Notice of loss, damage or delay*) kabul olunmuştur.

<sup>839</sup> Kalpsüz, Acentalara Karşı Dava Açılması ve Takip Yapılması, s. 9; Okutan, Acenta, s. 34.

<sup>840</sup> Üçüncü, Acentenin Temsil Yetkisi, s. 968; Altay, Acente, s. 231 vd.

<sup>841</sup> Burada düşünülmesi gereken, Türk Ticaret Kanununun 105(3). maddesinde davanın neden “Türkiye’de açılan davalar” ile sınırlandırıldığıdır. Şöyle ki, uluslararası anlaşma kapsamında açılacak bir sorumluluk davasında, Türkiye dışında başka âkit ülke mahkemeleri de yetkili olabilir. Maddenin amacı, gerekçesinde vurgulandığı üzere, asile izafeten acente aleyhine açılan davada verilen hükmün, acentenin malvarlığından icra edilemeyeceğini vurgulamaktır. Yoksa madde, Türkiye dışında açılan bir dava neticesi verilen hükmün acentenin malvarlığından icrasının mümkün olduğu şeklinde yorumlanamaz. Sonuçta maddede yer alan “Türkiye’de” ibaresinin anlam karmaşası yaratmakta olmasından bahisle kaldırılması icap eder. Aynı görüşte bkz. Kaya, Acente, s. 58; Kendigelen, İlk Tespitler, s. 106.

<sup>842</sup> Kaya, Acente, s. 57. Aksi yönde bir karar için bkz. Yargıtay 11. HD, 29.06.1989, E. 1989/5582 – K. 1989/3982 (Eriş, TTK V, s. 5393).

<sup>843</sup> Aksi yönde bkz: “TTK’nın 119. maddesi uyarınca acente, aracılıkta bulunduğu veya akdettiği mukavelelerle ilgili her türlü ihtar, ihbar ve protesto gibi hakkı koruyan beyanları müvekkili namına yapmaya ve bunları kabule yetkilidir. Bu gibi mukavelelerden çıkacak ihtilaflardan dolayı acente, müvekkili namına dava açabileceği gibi kendisine karşı da aynı sıfatla dava açılabilir. Takibe konu İstanbul 2. Asliye Ticaret Mahkemesinin 20.09.2005 tarih ve E. 2002/563 - K. 2005/542 sayılı kararında S. W. International Co. Ltd’ye izafeten acente M. Hava Deniz Kargo Tas. ve Turizm İşlt. Ltd. Şti. hakkında bu kurala uygun olarak dava açılmış ve karar alınmıştır. Bu durumda ilamda belirtilen asıl borçlu şirkete karşı takip yapıp icra emri çıkartılabileceği gibi şikayetçi acenteye de asıl borçluya izafeten takip yapıp icra emri çıkartılabilir. Bu durumda şikayetin reddi yerine kabulü isabetsizdir”. Yargıtay 11. HD, 06.11.2008, E. 2008/15858 – K. 2008/19443 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>844</sup> Kalpsüz, Acentalara Karşı Dava Açılması ve Takip Yapılması, s. 11.

İhbardan maksat, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin açık, yeterli ve anlaşılır bir biçimde taşıyıcının bilgisine sunulmasıdır (TTK m. 1185). İhbarın belirtilen şekil ve sürede yapılmamasının sonucu, ispat yükünün tazminat hakkı sahibi zarar gören aleyhine ağırlaşması veya bazı durumlarda taşıyıcıya başvuru hakkının kaybıdır.

İhbar müessesesi, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olan fiili taşıyıcı hakkında da geçerlidir. Bu bakımdan Türk Ticaret Kanununun 889. maddesine göre, eşyanın zıya veya hasarı açıkça görülüyorsa, asıl gönderen veya varsa asıl gönderilen, teslim anına kadar; görülüyorsa teslimden itibaren 7 gün içerisinde zararı fiili taşıyıcıya bildirmelidir. Şayet bildirimde bulunulmazsa, eşya alt sözleşmeye uygun bir şekilde, alt gönderilene teslim edilmiş sayılır. Ancak zarar gören asıl yük ile ilgililer aksini ispat edebilirler. Teslimde gecikme durumunda ise, gecikmenin, teslimden itibaren 21 gün içinde fiili taşıyıcıya bildirimi şarttır. Yoksa asıl yük ile ilgililer, fiili taşıyıcıya başvuru hakkını kaybeder.

Deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1185. maddesine göre, haricen belli olan zıya veya hasarın, en geç eşyanın alt gönderilene teslimi sırasında; belli olmayan zıya veya hasarın ise, teslimden itibaren 3 gün içinde fiili taşıyıcıya ihbarı gerekir. Böyle bir ihbar yapılmamış olduğu takdirde fiili taşıyıcı, eşyayı alt taşıma sözleşmesine uygun bir şekilde teslim etmiş sayılır, ancak asıl yük ile ilgililer aksini ispat edebilirler.

Deniz taşımalarında teslimde gecikme halinde ise, eşyanın tesliminden itibaren 60 gün içerisinde fiili taşıyıcıya ihbarda bulunulmalıdır. Aksi takdirde, teslimde gecikmeye dayanılarak, fiili taşıyıcıya başvurulamaz. Bunun yanısıra eşyanın incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa bildirimde gerek yoktur.

Montreal Sözleşmesinde ihbar, eşyanın zıya veya tahribi durumunda, ispat yükünü ters çeviren; teslimde gecikme ve hasar durumunda ise, başvuru hakkının kaybı sonucunu doğuran bir müessese şeklinde düzenlenmiştir (m. 31/3)<sup>845</sup>. Buna göre, hasarın fark edilmesinden sonra derhal ve en geç teslimden itibaren 14 gün içinde, gecikme durumunda ise, teslimden itibaren 21 gün içinde fiili taşıyıcıya ihbarda

---

<sup>845</sup> Koller, Transportrecht, s. 1724. Bkz. TSHK m. 128.

bulunulmalıdır. Aksi takdirde fiili taşıyıcıya tazminat talebiyle başvurulması mümkün değildir (m. 31/4)<sup>846</sup>.

Montreal Sözleşmesinin Türkçe resmi tercümesinde gecikme durumunda söz konusu olan 21 günlük sürenin, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren başlayacağı ifade edilmiştir. Hâlbuki 21 günlük sürenin başlangıcı, eşyanın teslimi gereken tarih değil, eşyanın fiilen gönderilenin hâkimiyetine sokulduğu ya da kısaca fiilen ona teslim edildiği andır (*cargo have been placed at his or her disposal*)<sup>847</sup>. Bu bakımdan tercüme hatalıdır ve Montreal Sözleşmesinin İngilizce orijinal haline itibar edilmesi gerekir.

Demiryolu taşımalarında CIM'in 47. maddesinde dava hakkı, kural olarak, ihbara değil, nitelikli bir tespite (m. 42) bağlanmıştır. CIM'in 47. maddesinin başlığı, hatalı bir şekilde davanın düşmesi (*Extinction of right action*) şeklinde tercüme edilmiştir<sup>848</sup>. Zira maddede esas olarak davanın düşmesi değil, taşıyıcıya başvuru hakkının kaybı düzenlenmiştir.

CIM'in 47. maddesine göre, açıkça belli olan zıya veya hasar durumunda, eşyanın teslimine kadar; haricen görülmeyen zıya veya hasar durumunda derhal ve en geç eşyanın tesliminden itibaren 7 gün içerisinde, zararın tespiti talep olunmalıdır. Teslimde gecikme durumunda ise, teslimden itibaren 60 gün içerisinde fiili taşıyıcıya karşı tazminat hakkının ileri sürülmesi gerekir. Aksi takdirde hak sahibinin, fiili taşıyıcıya başvurması mümkün değildir (m. 47/1).

Yukarıda görüldüğü üzere taşımacılık mevzuatında ihbar süreleri, bazı hallerde eşyanın teslim edildiği tarihe göre tayin olunmuştur. Fiili taşıyıcının sorumluluğu bakımından dikkate değer husus, eşyanın fiili taşıyıcı tarafından, alt gönderen veya varsa alt gönderilene teslim tarihinin esas alınması gerektiğidir.

---

<sup>846</sup> Varşova Sözleşmesi kapsamındaki bir uyuşmazlıkta, gönderen, taze çiçeklerin Antalya'dan İngiltere'ye havayoluyla taşınması konusunda taşıyıcı ile anlaşmış, taşıyıcı ise, bu taşıma işini bir başka taşıyıcıya bırakmıştır. Taşınan çiçekler teslimde gecikmeye bağlı olarak hasara uğramıştır. Gönderen, zararını, hem asıl hem alt taşıyıcıdan talep etmiş, Mahkeme ise, Varşova Sözleşmesinin 26. maddesinde hükme bağlanmış olan 14 günlük ihbar süresine riayet edilmemiş olduğuna dayanarak, taşıyıcıdan tazminat talep edilemeyeceğine hükmetmiştir. Yargıtay 11. HD, 04.02.2000, E. 1999/9863 – K. 2000/699 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>847</sup> Ayrıca bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, m. 208.

<sup>848</sup> Bkz. 24.12.2005 tarih ve 26033 sayılı mükerrer Resmi Gazete.

## B. İHBARIN ŞEKLİ

Türk Ticaret Kanununun 889. maddesinde teslimden sonraki ihbarın yazılı şekilde yapılmasının şart olduğu; bunun yanı sıra, ihbarın, telekomünikasyon araçları yardımıyla da yapılabileceği hükme bağlanmıştır<sup>849</sup>. Buna göre fiili taşıyıcıya posta yoluyla gönderilen yazılı bir ihbar yanında, faks veya elektronik posta (*email*) yoluyla gönderilen bir ihbar da geçerlidir<sup>850</sup>. İhbara dair beyanın, ayrı bir kâğıda veya taşıma senedi üzerine yazılması da mümkündür.

Söz konusu hükümde “*telekomünikasyon araçları*”ndan nelerin kastedildiği açık değildir. Maddenin gerekçesinde de herhangi bir izahat yoktur. Hükümün mehzazı olan CMR’nin 30. ve Alman Ticaret Kanununun 438. maddesinde de yazılı şekle (*Textform*) işaret olunmuş, başkaca bir iletişim aracından bahsedilmemiştir.

“*Telekomünikasyon*”, haber, yazı, resim, sembol veya her çeşit bilginin tel, radyo, optik vb elektromanyetik sistemlerle iletilmesi, bunların yayımı veya alınmasıdır<sup>851</sup>. Buna göre, internet, telgraf, telefon, faks veya teleks, birer telekomünikasyon aracıdır.

Kanun koyucunun, telekomünikasyon araçları yardımıyla yapılan bildirimden kastettiği, özellikle faks ya da elektronik posta yoluyla yapılan ihbarlardır. Zira uygulamada hak sahipleri genellikle bu yolu tercih etmektedir<sup>852</sup>. Bu tür bildirimler sonradan basılı hale getirilebilir ve kolaylıkla ispat vasıtası olarak kullanılabilir. Esasında önemli olan, ihbarın muhatabı tarafından rahatlıkla okunabilir olmasıdır<sup>853</sup>. Yoksa sözlü bir ihbarın geçerliliği yoktur.

Deniz taşımaları bakımından, Türk Ticaret Kanununun 1185. maddesine göre, ihbar, yazılı şekilde yapılmalıdır<sup>854</sup>. Aksi takdirde geçerli bir ihbardan söz edilemez<sup>855</sup>.

---

<sup>849</sup> HGB § 438.

<sup>850</sup> Karşılaştırma için bkz. CMR m. 30; Karan, CMR Şerhi, s. 782.

<sup>851</sup> Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük ([www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr)).

<sup>852</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 782.

<sup>853</sup> LG Bremen, 11. Zivilkammer, 01.07.2009, 11 O 266/08 (Juris Rechtsportal). Aksi yönde bir karar için bkz. LG Hamburg, 9. Kammer für Handelssachen, 12.02.2009, 409 O 90/08 (Juris Rechtsportal).

<sup>854</sup> 6762 sayılı eTTK m. 1066. Bkz. Okay, Maldaki Zıya ve Hasarın İhbarı, s. 449.

<sup>855</sup> Okay, Maldaki Zıya ve Hasarın İhbarı, s. 449; Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 191.

Montreal Sözleşmesinde de ihbarın yazılı olması gerektiği hükme bağlanmış (m. 31), ancak yazılı şekle aykırılığın yaptırımını belirgin bir biçimde düzenlenmemiştir. Şöyle ki, Montreal Sözleşmesinin 31(4). maddesinde şekle aykırılık halinde değil, sadece maddede belirtilen sürelerle riayet edilmemesi durumunda taşıyıcıya başvurulamayacağı ifade edilmiştir. Bu hususla alakalı olarak doktrinde kabul gören görüş, yazılı şeklin, geçerlilik şartı olduğudur<sup>856</sup>. Görüşün dayanağı ise, Montreal Sözleşmesinin 31(3). maddesindeki “*must be made in writing*” ifadesidir. Nihayetinde Montreal Sözleşmesi bakımından da, örneğin, elektronik posta veya faks yoluyla yapılan ihbarlar geçerli olup, sözlü bir ihbarın geçerliliği bulunmamaktadır.

### C. İHBARIN YAPILACAĞI KİMSE

Sorumluluğun muhatabı fiili taşıyıcı, tazminat talep eden asıl yükü ile ilgililerin, zarar hakkındaki ihbarlarının da esas muhatabıdır. Bu husus, fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcı gibi sorumlu olmasının bir sonucudur.

Eşyanın zıyaı, hasarı veya tesliminde gecikmeye ilişkin ihbarın bizzat fiili taşıyıcıya yapılmasına gerek yoktur. İhbar, fiili taşıyıcıyı temsilen hareket eden kimselere, örneğin eşyanın fiilen taşındığı geminin kaptanına yapılabilir<sup>857</sup>. Fiili taşıyıcının acentesine yapılan bir ihbar da geçerlidir (TTK m. 105).

Fiili taşıyıcının sorumluluğu bakımından, önem arz eden mesele, âkid taşıyıcıya yapılan bir ihbarın fiili taşıyıcının sorumluluğuna etkisidir. Hamburg Kuralları, Türk Ticaret Kanununun denizyoluyla eşya taşımalarına dair hükümleri ve Montreal Sözleşmesinde, âkid taşıyıcıya yapılan ihbarın, fiili taşıyıcıya yapılmış sayılacağı ifade olunmuştur<sup>858</sup>. Buna karşılık Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinde, âkid taşıyıcıya yapılan ihbarın, fiili taşıyıcıya yapılmış sayılacağına dair açık bir hüküm mevcut değildir. Sadece Türk Ticaret Kanununun 889(5) maddesinde, teslim sırasında yapılan ihbarlarda, eşyayı teslim edene yapılan ihbarın yeterli olduğu hükme bağlanmıştır.

<sup>856</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art. 31, Rn. 23-24. Aynı görüşte bkz. Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 31, s. 9; Koller, Transportrecht, s. 1595. Türk Sivil Havacılık Kanununun 128. maddesi bakımından aynı görüşte bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 211.

<sup>857</sup> Okay, Maldaki Zıya ve Hasarın İhbarı, s. 452 vd.

<sup>858</sup> TTK m. 1185(6), Guadalajara Sözleşmesi m. 4, Montreal Sözleşmesi m. 42, Hamburg Kuralları m. 19(6).

Benzer şekilde, Alman Ticaret Kanununda da, hem kara hem de deniz taşımaları bakımından böyle bir hüküm getirilmemiştir (HGB § 438, § 510).

Hak sahibi kişilerin, fiili taşıyıcıya doğrudan başvurabilmeleri için, ona ihbarda bulunmalarının şart koşulması, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesini daraltır. Şöyle ki, zarar gören asıl yük ile ilgili karşısında âkid taşıyıcı bulunur ve bu kimselerin fiili taşıyıcıya erişebilmeleri güçtür. Hatta asıl yük ile ilgililer, özellikle asıl gönderen, eşyanın gerçekte başka bir kimse tarafından taşınmış olduğundan habersiz dahi olabilir. Bunun yanı sıra, deniz taşımalarında, asıl yük ile ilgililerin elinde, âkid taşıyıcı tarafından tanzim edilen konişmento yer alır ve bu konişmentodan fiili taşıyıcının tespiti olanaksızdır.

Bu sebeple âkid taşıyıcıya yapılan bildirimin, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi bakımından da, fiili taşıyıcıya yapılmış gibi kabul edilmesi ve bu yönde açık bir hükmün Türk Ticaret Kanununa eklenmesi uygun düşer. Bununla birlikte, böyle bir düzenleme yapılınca kadar, deniz taşımalarında bildirimle dair Türk Ticaret Kanununun 1185(6). maddesi, Türk Ticaret Kanunu kapsamındaki diğer taşıma işlerine kıyasen uygulanabilir.

#### **IV. DAVA AÇMA SÜRESİ**

##### **A. GENEL OLARAK**

Taşıma hukukunda eşyanın zıyaı, hasarı veya tesliminde gecikmeye dayanılarak taşıyıcıya başvurulabilmesi, bir takım sürelerle tâbi kılınmıştır. Bu sürelerden bazıları hak düşürücü, bazıları zamanaşımı süresi niteliğindedir.

Zamanaşımı, borcu doğrudan sona erdirmeyen, borçluya sadece def'i hakkı veren bir müessesedir. Zamanaşımı süresi geçmiş olsa dahi, alacaklı, borcu, borçluya karşı dava konusu yapabilir. Ancak borçlu, davada zamanaşımı def'ini ileri sürdüğü an, dava reddedilir ve borç, eksik bir borç haline dönüşür<sup>859</sup>.

---

<sup>859</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 1269; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altın, Borçlar Hukuku, s. 829.

Buna karşılık, hak düşürücü süre, borcu ortadan kaldırır<sup>860</sup>. Dolayısıyla, borcun dava konusu yapıldığı bir uyuşmazlıkta, hak düşürücü sürenin geçmiş olup olmadığı hâkim tarafından re'sen nazara alınır. Yoksa zamanaşımında olduğu gibi taraflardan birinin hak düşürücü sürenin geçmiş olduğunu ileri sürmesine gerek yoktur. Bu bakımdan hak düşürücü sürenin ileri sürülmesi, niteliği itibariyle def'i değil, itirazdır<sup>861</sup>.

Türk Ticaret Kanununun 855. maddesinde<sup>862</sup>, Kanunun taşıma işlerine dair dördüncü kitabı kapsamındaki bir eşya taşıma işinden doğan talep haklarının 1 yılda zamanaşımına uğrayacağı hükme bağlanmıştır. Ancak taşıyıcının, kasıtlı veya zararın gerçekleşebileceği bilinciyle işlediği pervasızca davranışına dayanan taleplerde süre, 3 yıldır. Bu süreler, eşyanın gönderilene tesliminden, zıya halinde ise, teslimi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

Deniz taşımaları bakımından Türk Ticaret Kanununun 1188. maddesinde, eşyanın zıyaı, hasarı ile geç tesliminden doğan her türlü tazminatı talep hakkı, 1 yıllık hak düşürücü süreye<sup>863</sup> bağlanmıştır<sup>864</sup>. Bu süreler, eşyanın teslim edildiği tarih; eşya zıyaa uğramışsa, teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

Zarar gören bir kimsenin, taşıyıcıya yönelebilmesi için, anılan 1 yıllık süre içerisinde yargı yoluna başvurmaması gerekir. Yargı yolundan kastedilen, 1188. maddenin gerekçesinde açıklandığı üzere, sadece dava açmak değildir<sup>865</sup>.

<sup>860</sup> Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, Borçlar Hukuku, s. 831.

<sup>861</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 1270.

<sup>862</sup> Bkz. HGB § 439.

<sup>863</sup> Hamburg Kurallarının 20. maddesinde, eşya taşıma sözleşmesinden doğan davaların, eşyanın teslimi veya teslim edilmesi gereken günden itibaren işleyecek 2 yıl içerisinde açılması gerektiği hükme bağlanmıştır. Doktrinde Prof. Dr. Tahir Çağa tarafından yapılan akademik tercümede, yukarıda anılan 20. madde bakımından zamanaşımı ibaresi kullanılmıştır. Buna karşılık doktrinde, 20. maddede anılan sürenin, hak düşürücü süre olduğu (*barring periods*), hatta Lahey/Visby Kurallarındaki taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili sürelerin de aynı nitelikte olduğu haklı olarak ifade edilmiştir. Bkz. Çağa, Hamburg Kuralları, s. 323 vd; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 203-204. Aksi görüş için bkz. Karan, Carrier's Liability, s. 386-387. Ayrıca bkz. Rotterdam Kuralları m. 62.

<sup>864</sup> Yeşilova, Liability of the Carrier, s. 24.

<sup>865</sup> TTK m. 1188 gerekçesi: "6762 sayılı Kanunun 1067. maddesinden, 1968 tarihli Brüksel/Visby Sözleşmesinin 3 üncü maddesinin altıncı ilâ altı-bis fıkraları ile getirilen yenilikler işlenerek alınmıştır. İkinci fıkrada, sürenin başlangıcı bakımından "eşyanın bir kısmının teslimi"nin de belirtilmiş olması, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 20. maddesinin ikinci fıkrasına dayanmaktadır; 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesindeki hükmün bu açıdan tamamlanması mümkün ve gerekli görülmüştür. 6762 sayılı Kanunun 1067. maddesinin uygulanmasında "mahkemeye müracaat" terimi tereddütlere sebep olmuşsa da, Yargıtay'ın istikrarlı içtihatlarıyla, 1924 Sözleşmesindeki hükme uygun olarak bu terimin, mahkemede dava açılması, karşı dava, icra takibi, tahkime müracaat, ceza davasına müdahale

Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda, hak düşürücü süre, mahkemeye müracaata bağlanmış ve bu husus tartışmaları beraberinde getirmiştir<sup>866</sup>. Ancak 6102 sayılı Kanunda mahkemeye müracaat yerine, yargı yolu ifadesi tercih olunarak tartışmalar baştan engellenmiştir<sup>867</sup>.

Hava taşımaları bakımından Montreal Sözleşmesinin 35. maddesine göre, taşıyıcıdan zararın tazminini talep hakkı, hava aracının vardığı tarih, varması gereken tarih ya da taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren işleyecek ve davayı gören mahkemenin hukukuna göre hesaplanacak 2 yıllık hak düşürücü süreye tâbidir (*shall be extinguished*)<sup>868</sup>. Demiryolu taşımaları açısından CIM’de taşıyıcıya başvurulabilmesi ise, 1 yıllık, kast veya pervasızca davranış halinde ise, 2 yıllık zamanaşıma süresine bağlanmıştır (CIM m. 48).

## B. FİİLİ TAŞIYICININ TÂBİ OLDUĞU SÜRE

Fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcının sorumluluk rejimine tâbi kılındığından, yukarıda bahsi geçen zamanaşımı ve hak düşürücü sürelerin, fiili taşıyıcıya açılan davalarda da tatbiki gerekir<sup>869</sup>. Yoksa taşımacılık mevzuatında, fiili taşıyıcı bakımından, dava açma süresine dair özel bir hüküm getirilmemiştir. Buna karşılık, Hamburg Kurallarının hazırlık çalışmalarında, 20. maddede bahsi geçen hak düşürücü sürenin fiili taşıyıcıya karşı açılacak davalarda da geçerli olduğu özel bir hüküm ile vurgulanmış, ancak daha sonra bu hüküm, taslak metinden çıkartılmıştır<sup>870</sup>.

---

gibi Türk hukukunda zamanaşımının kesilmesi için kabul edilmiş bütün yargı yollarını birlikte ifade etmekte olduğu açıklığa kavuşturulmuştur. Kaynak hükmün bu anlamını, Yargıtay’ın yerleşmiş içtihatları doğrultusunda vurgulamak üzere Tasarıda “yargı yoluna başvuru” terimi kullanılmıştır”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 362.

<sup>866</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 206.

<sup>867</sup> “Mahkemece, TTK’nın 1067. maddesinin bir (hak düşürücü süre) getirdiği, bu süre içinde dava açılması gerektiği, icra yoluna başvurmanın bu sürenin geçmesini engellemeyeceği görüşüyle ve bir yıllık süre de geçtiği cihetle davayı reddetmiştir. Olayda en erken teslim tarihi mahkemece 21.12.1979 ve icraya başvurma tarihi de 17.10.1977 ve 10.11.1977 olarak kabul edilmiş olduğuna ve tarihler arasında TTK’nın 1067. maddesinin öngördüğü bir yıllık süre de geçmemiş olduğuna, binnetice davacının tazminat isteme hakkı düşmemiş bulunduğu göre işin esasına girilerek sonucuna göre karar verilmek gerekirken yazılı olduğu şekilde davanın süreden reddedilmiş olması bozmayı gerektirmiştir”. Yargıtay 11. HD, 23.11.1979, E. 1979/5298 – K. 1979/5363 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>868</sup> TSHK m. 126.

<sup>869</sup> Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 205.

<sup>870</sup> Hambur Kuralları Taslak Metin m. 20(4): “The provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this article shall apply correspondingly to any liability of the actual carrier or of any servants or agents of the

Asıl tartışılması gereken mesele, fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcının tâbi olduğu süreleri ileri sürüp süremeyeceğidir. Şöyle ki, asıl ve alt taşıma sözleşmelerinde, farklı teslim süreleri kararlaştırılmış olabilir ve bu sebeple dava açma sürelerin son günü, âkid taşıyıcı için farklı, fiili taşıyıcı için farklı bir tarihe rastlayabilir.

Taşımacılık mevzuatında bu mesele hakkında belirgin bir hüküm yoktur. Meselenin çözümü için, müteselsil sorumluluğa dair genel kuralların, fiili taşıyıcı müessesesinin dayandığı esasların ve özellikle fiili taşıyıcıya bahsedilen âkid taşıyıcıya ait def'ileri ileri sürme imkânının birlikte değerlendirilmesi icap eder.

Türk Borçlar Kanununun 163. maddesinde, “*Müteselsil borçlulardan biri, alacaklıya karşı, ancak onunla kendi arasındaki kişisel ilişkilerden veya müteselsil borcun sebep ya da konusundan doğan def'i ve itirazları ileri sürebilir*” hükmü yer almaktadır. Burada önem arz eden husus, müteselsil borcun sebep ya da konusundan doğan, yani müşterek def'i ve itirazların nelerden ibaret olduğudur.

Müşterek (ortak) def'ilerden anlaşılması gereken, borcun doğmamış ya da sona ermiş olduğuna taalluk eden def'ilerdir<sup>871</sup>. Bu manada, hak düşürücü sürenin geçmiş olduğunun ileri sürülmesi, müşterek bir def'idir. Dolayısıyla fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcı bakımından hak düşürücü sürenin geçmiş olduğunu ileri sürme hakkına sahiptir. Kaldı ki, asıl yükü ilgililerin, âkid taşıyıcıya başvuramadıkları bir durumda, fiili taşıyıcıya başvurabilmeleri düşünülemez.

Esas mesele, zamanaşımı süreleri hakkındadır. Borçlar hukukunda zamanaşımının ileri sürülmesi, şahsi bir def'i olarak, sadece kendisine karşı zamanaşımı süresi dolan müteselsil borçluya tanınan bir hak olarak kabul edilmektedir. Yoksa kendisi hakkında süre henüz dolmamış bir müteselsil borçlunun, diğer bir müteselsil borçluya karşı zamanaşımı süresinin geçmiş olduğunu ileri sürerek borçtan kurtulması mümkün değildir<sup>872</sup>. Bu hususla bağlantılı olarak, fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcıya karşı zamanaşımını süresinin geçmiş olduğunu ileri sürme hakkına sahip olup olmadığı araştırılmalıdır.

---

*carrier or the actual carrier*”. Bkz. Draft Convention on the carriage of goods by sea (A/CN.9/105, annex), Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, 1975, Vol. VI, s. 251.

<sup>871</sup> Akıntürk, Müteselsil Borçluluk, s. 165.

<sup>872</sup> Kırca, Müteselsil Sorumluluk, s. 652-653.

Alman hukukunda, fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcıya karşı alacağın zamanaşımına uğramış olduğunu ileri süremeyeceği savunulmuştur<sup>873</sup>. Görüşün dayanağı, fiili taşıyıcı ile âkid taşıyıcının, müteselsil sorumlu olmalarıdır. Görüşün dayandığı diğer bir esas, kanun koyucunun, fiili taşıyıcının sorumluluğuna fer'i bir nitelik bahşetmemiş olması ve bu sebeple, ileri sürülebilen def'ilerin Alman Medeni Kanununun 425. maddesindekiler ile sınırlı olduğudur. Nitekim anılan 425. maddede, zamanaşımı def'i, hangi birlikte borçlu hakkında söz konusu ise, o birlikte borçlunun, ileri sürebileceği bir imkân olarak kaleme alınmıştır. Buna karşılık, Türk hukukunda böyle bir açık hüküm yoktur.

Türk hukukunda, müteselsil borçlulardan birinin, diğerine karşı zamanaşımı süresinin geçmiş olduğunu dış ilişkide ileri sürüp süremeyeceği hususu tartışmalıdır<sup>874</sup>. Müteselsil borçlulukta, borçluların her birinin borcu, diğerlerinkinden bağımsızdır. Buna karşılık, fiili taşıyıcının sorumluluğu her ne kadar eksik teselsül gibi telakki olunabilirse de, alacaklı konumundaki asıl yükü ile ilgililerin tazminat hakkı, asıl taşıma sözleşmesinden doğmaktadır.

Bunun yanısıra, fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesinin dayandığı esaslardan biri, fiili taşıyıcının, asıl yükü ile ilgililerin âkid taşıyıcıya karşı hak sahibi oldukları ölçüde, sorumlu olmasıdır. Nitekim bu maksatla, Türk Ticaret Kanununun 888(2). maddesinde, fiili taşıyıcıya, taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait “*bütün def'ileri*” ileri sürme hakkı bahşedilmiştir. Sonuçta, zamanaşımı def'i, müşterek bir def'i gibi telakki olunmalı ve fiili taşıyıcının, âkid taşıyıcı bakımından zamanaşımı süresinin geçmiş olduğunu ileri sürebileceği kabul edilmelidir.

Son olarak, âkid taşıyıcıya karşı zamanaşımı kesilince, fiili taşıyıcıya karşı da kesilmiş olur<sup>875</sup>. Zira Türk Borçlar Kanununun 155. maddesinde, “*zamanaşımı müteselsil borçlulardan veya bölünemeyen borcun borçlularından birine karşı kesilince, diğerlerine karşı da kesilmiş olur*” hükmü yer almaktadır<sup>876</sup>.

---

<sup>873</sup> Koller, Transportrecht, s. 546-547; Herber, Münchener Kommentar zum HGB, HGB § 437, Rn. 44.

<sup>874</sup> Akıntürk, Müteselsil Borçluluk, s. 188 vd.

<sup>875</sup> Aksi görüşte bkz. Koller, Transportrecht, s. 54; Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 267.

<sup>876</sup> Bu hükmün isabetsiz olduğu görüşü için bkz. Kırca, Müteselsil Sorumluluk, s. 652-653.

## C. SÜRENİN BAŞLANGICI

Montreal Sözleşmesindeki özel düzenlemeler dışında taşıma hukukunun genelinde, zamanaşımı veya hak düşürücü sürelerin başlangıcı olarak, eşyanın gönderilene teslim edildiği tarih; eşyanın teslim edilememiş olması halinde ise, teslimi gereken tarih kabul olunmuştur. Fiili taşıyıcı bakımından sürenin tayininde, eşyanın, fiili taşıyıcı tarafından, alt gönderene veya varsa alt gönderilene teslimi tarihi esas alınmalıdır. Aynı şekilde, eşyanın teslimi gerektiği tarih, fiili taşıyıcının alt taşıma sözleşmesiyle üstlenmiş olduğu teslim tarihidir<sup>877</sup>. Sonuçta, fiili taşıyıcının tâbi olduğu hak düşürücü süre veya zamanaşımı süresi, asıl değil kendisinin tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesine göre belirlenmelidir<sup>878</sup>.

Montreal Sözleşmesinde ise, hak düşürücü süre, hava aracının vardığı tarih, varması gereken tarih (*the date on which the aircraft ought to have arrived*) ya da taşımanın durdurulduğu ana (*the date on which the carriage stopped*) göre düzenlenmiştir. Aslında bu hüküm, def'i imkanı istisna, fiili taşıyıcının tâbi olduğu sürenin, âkid taşıyıcıya göre hesaplanamayacağını işaret etmektedir. Sonuçta önemli olan fiili taşıyıcının eşyayı taşıırken kullandığı hava aracının vardığı veya varması gereken tarih ve bu araç ile yapılan taşımanın durdurulduğu andır.

## V. GÖREVLİ MAHKEME

### A. GENEL OLARAK

Medeni usul hukukunda görev, belirli bir davaya o bölgede bulunan mahkemelerden hangisi tarafından bakılacağını belirtir<sup>879</sup>. Başka bir deyişle, bir mahkemenin, kendisine arz olunan işin mahiyetine göre, o işi bakmak iktidarına görev denir<sup>880</sup>.

Görev, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununda hükme bağlanmıştır. Kanunun 1. maddesine göre, mahkemelerin görevi kanunla düzenlenir. Ancak kanundan

---

<sup>877</sup> Koller, Transportrecht, s. 546.

<sup>878</sup> Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 265.

<sup>879</sup> Kuru/Arslan/Yılmaz, Medeni Usul Hukuku, s. 121.

<sup>880</sup> Postacıoğlu, Medeni Usul Hukuku, s. 111.

kastedilen sadece Hukuk Muhakemeleri Kanunu değildir. Başka bir kanunda, örneğin Türk Ticaret Kanununda göreve dair özel hükümler yer alabilir<sup>881</sup>.

Hukuk Muhakemeleri Kanununun 2. maddesine göre, dava konusunun değer ve miktarına bakılmaksızın, malvarlığı veya şahıs varlığına ilişkin davalarda, aksine bir düzenleme bulunmadıkça, asliye hukuk mahkemesi görevlidir. Bu sebeple, Türk hukuk yargılamasında genel görevli mahkeme, asliye hukuk mahkemesidir.

## B. TİCARÎ DAVA

Türkiye’de, ticarî uyuşmazlıkların çok olduğu yerlerde, genel görevli asliye hukuk mahkemelerinden bağımsız, asliye ticaret mahkemeleri kurulmuştur. Türk Ticaret Kanununun 5. maddesinde göre, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın, tüm ticarî davaların, asliye ticaret mahkemesinde görüleceği hükme bağlanmıştır.

Ticarî davaları, mutlak ve nisbi olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. Her iki tarafın ticarî işletmesiyle ilgili hususlardan doğan davalar, nisbi ticarî dava; tarafların tacir olup olmadığına bakılmaksızın Türk Ticaret Kanununda düzenlenen hususlardan doğan davalar ile özel kanun hükümleri gereği bu şekilde nitelendirilen davalar, mutlak ticarî dava olarak adlandırılır (TTK m. 4).

Buna göre, Türk Ticaret Kanununun taşıma işleri kitabında fiili taşıyıcının hükme bağlandığı 888. veya denizde eşya taşımaları açısından fiili taşıyıcının düzenlendiği 1191. maddesine dayanılarak açılan bir sorumluluk davası, Kanunun 4. maddesi gereği, mutlak ticarî dava sayılır. Fiili taşıyıcının ya da âkid taşıyıcının veyahut davacının tacir olup olmaması önemli değildir (TTK m. 4/1).

Burada dikkate değer husus, Montreal Sözleşmesi veya CIM kapsamında fiili taşıyıcıya karşı açılmış bir sorumluluk davasının, mutlak ticarî dava sayılıp sayılmayacağıdır. Mutlak ticarî davalar, sadece Türk Ticaret Kanununda yer alan maddelere dayanan davalardan ibaret değildir<sup>882</sup>. Türk Ticaret Kanununun 4. maddesindeki “*bu Kanunda öngörülen hususlar*” ifadesinden kastedilen, Kanundaki

---

<sup>881</sup> TTK m. 4-5.

<sup>882</sup> Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 97-98.

maddeler değil, müesseselerdir<sup>883</sup>. Aksinin kabulü halinde, örneğin CMR kapsamında yer alan İzmir-Prag arasındaki taşıma işinin, asliye hukuk mahkemesi, Türk Ticaret Kanunu kapsamındaki İzmir-İstanbul arası eşya taşımalarının asliye ticaret mahkemesinde görülebileceği gibi garip bir sonuç ortaya çıkar. Sonuçta, ister Türk Ticaret Kanunu, ister Montreal Sözleşmesi, isterse CIM kapsamında olsun, fiili taşıyıcıya karşı açılmış her sorumluluk davası, kural olarak, mutlak ticarî dava sayılır.

## C. ASLİYE TİCARET MAHKEMESİ

### 1. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanununun 5. maddesinde, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın, ticarî davalara bakmakla, asliye ticaret mahkemelerinin görevli olduğu hükme bağlanmıştır. Buna göre, Türk Ticaret Kanunu veya Türkiye'nin tarafı olduğu bir uluslararası anlaşma kapsamında fiili taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasında, kural olarak, asliye ticaret mahkemesi görevlidir.

Bir yerde birden çok asliye ticaret mahkemesi bulunabileceği gibi, asliye ticaret mahkemesinin ayrıca kurulmadığı yerler de mevcuttur. Eğer asliye ticaret mahkemesi kurulmamış bir yerde sorumluluk davası açılacaksa, davanın Hukuk Muhakemeleri Kanununun 2. maddesine göre, o yer asliye hukuk mahkemesinde görülmesi icap eder<sup>884</sup>.

### 2. Deniz Ticaretine Bakmakla Görevli Olanlar

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu döneminde, 5136 sayılı Kanunla<sup>885</sup>, denizcilik ihtisas mahkemelerinin kurulacağı öngörülmüştür. Buna istinaden İstanbul'da

---

<sup>883</sup> Gündoğan, Ticari Usul Hukuku, s. 173-174.

<sup>884</sup> TTK m. 5(4): "Asliye ticaret mahkemesi bulunmayan yargı çevresindeki bir ticari davada görev kuralına dayanılmamış olması, görevsizlik kararı verilmesini gerektirmez; asliye hukuk mahkemesi, davaya devam eder".

<sup>885</sup> 28.04.2004 sayılı ve 25446 sayılı Resmi Gazete. 5136 sayılı Kanuna, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 4. maddesine eklenen son fıkra: "İş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunun olumlu görüşü ile Adalet Bakanlığınca, bu Kanunun Dördüncü Kitabında yer alan deniz ticaretine ilişkin ihtilaflara bakmak ve asliye derecesinde olmak üzere Denizcilik İhtisas Mahkemeleri kurulur. Bu mahkemelerin yargı çevresi Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu tarafından belirlenir". Ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s. 116 vd.

denizcilik ihtisas mahkemeleri kurulmuş ve mahkemeler, 6102 sayılı Kanun dönemine kadar faaliyetlerini yürütmüştür<sup>886</sup>. 6102 sayılı Kanunla bu düzenden vazgeçilmiştir<sup>887</sup>.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 5. maddesinde, birden çok asliye ticaret mahkemesi olan yerlerde ve iş durumu gerekli kıldığı takdirde, HSYK tarafından bu mahkemelerinden biri veya birkaçının münhasıran Türk Ticaret Kanunundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilebileceği ifade edilmiştir<sup>888</sup>. Ayrıca bu hükmün gerekçesinde, böyle bir görevlendirme yapıldığı takdirde, görevlendirilen mahkemenin başka hiçbir ticarî davaya bakmayacağı, münhasıran deniz ticareti ve deniz sigortası ile ilgili davaları göreceği vurgulanmıştır<sup>889</sup>.

<sup>886</sup> “HSYK'nın 20.07.2004 gün 370 sayılı kararı ile İstanbul ilinde Denizcilik İhtisas Mahkemesi kurulup, faaliyete geçtiği anlaşılmaktadır. HSYK'nın 24.03.2005 gün 188 sayılı kararında Denizcilik ihtisas Mahkemesi kurulmayan yerlerde, ticaret mahkemesi bulunması halinde bir ticaret mahkemesi var ise, bu mahkemenin, birden fazla ticaret mahkemesi bulunan yerlerde 1 numaralı ticaret mahkemesinin görevli olacağı hususu karar altına alınmıştır”. Bkz. Yargıtay 20. HD, 27.11.2008, E. 2008/15631 – K. 2008/16857 (Kazancı İçtihat Bankası). Ayrıca bkz. Atamer, Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, s. 28 vd.

<sup>887</sup> TTK m. 5 gerekçesi: “Bu hüküm birçok yönden hatalı idi. İlk olarak, anılan hüküm bir mahkeme ile ilgili olduğu halde, ticarî davalara ilişkin 4 üncü maddeye eklenmişti. İkincisi, söz konusu mahkemelerin “asliye derecesinde” olacakları belirtilerek, ticaret mahkemesi olduklarının belirtilmesinden kaçınılmış, hatta bilinçli ifadeyle bu mahkemelerin ticaret mahkemesi olmayacakları vurgulanmıştı. Denizcilik ihtisas mahkemesine verilen bu konum 6762 sayılı Kanuna ve Tasarıya aykırıdır. Çünkü anılan ihtisas mahkemesi, 6762 sayılı Kanunun Dördüncü Kitabında yer alan deniz ticaretine ilişkin ihtilaflara, yani 6762 sayılı Kanunun 4. maddesinin, birinci fıkrasının (1) numaralı bendine göre mutlak ticarî davalara bakacaktır. 6762 sayılı Kanunun 5. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca, ticarî davaları bir yerde ticaret mahkemesi varsa- ticaret mahkemesi görür. Oysa yeni düzenleme ile mutlak ticarî davaya ticaret mahkemesinin bakamaması gibi 6762 sayılı Kanuna aykırı bir durum çıkmıştır. 6762 sayılı Kanunun 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (1) numaralı bendi ile 5 inci maddesinin ikinci fıkrası hükümleri değiştirilmeden 6762 sayılı Kanunun 4 üncü maddesinin üçüncü fıkrası hükmü korunamaz. Nihayet bu düzenleme, 01/06/2005 tarihinde yürürlüğe girmiş olan 5235 sayılı Kanuna da açıkça aykırıdır. 6762 sayılı Kanunun aksine, “Dördüncü Kitap” yerine “bu Kanundan ve diğer kanunlardan doğan” denilerek söz konusu mahkemenin bakacağı işler alanı amaca uygun olarak genişletilmiştir. Nitekim Limanlar Kanunu, Çevre Kanunu gibi çok sayıda başka kanunda da deniz ticaretine ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır; bu hükümlerden doğan davalara da aynı mahkemelere bakılması mahkemenin gerçek anlamda uzmanlaşmasını sağlayacağı gibi, tek bir olaydan doğan çeşitli uyumsuzlukların (örneğin çatma, deniz kirliliği, enkaz kaldırma, sigorta) farklı mahkemelerde görülmesi gibi amaca aykırı bir sonucu da önlemiş olacaktır”. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 73.

<sup>888</sup> 6103 sayılı Kanun m. 8: “6762 sayılı Kanunun 4. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca kurulmuş bulunan denizcilik ihtisas mahkemesinin görmekte olduğu davalar, Türk Ticaret Kanununun 5. maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesi gereğince, Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesinden itibaren bir ay içinde, Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu tarafından, Türk Ticaret Kanunu ile diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevli kılınacak asliye ticaret mahkemesine devredilir”.

<sup>889</sup> Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 73.

Hâlihazırda HSYK 1. Dairesi tarafından alınan 10.07.2012 tarih ve 1888 sayılı kararlar<sup>890</sup>, Türkiye’de üç mahkeme, Türk Ticaret Kanununun 5(2). maddesi uyarınca Türk Ticaret Kanunundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak üzere görevlendirilmiştir. Bu mahkemeler, İstanbul 51. Asliye Ticaret Mahkemesi (İstanbul 1. Deniz İhtisas Mahkemesi yerine), İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi (İstanbul 2. Deniz İhtisas Mahkemesi yerine) ve İzmir 6. Asliye Ticaret Mahkemesidir<sup>891</sup>. Dolayısıyla Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesine dayanılarak açılacak bir davanın, yetki sınırları dâhilinde, yukarıda anılan mahkemelerde görülmesi icap eder.

#### D. TÜKETİCİ MAHKEMESİ

4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun<sup>892</sup> yerine hazırlanan, 6502 sayılı yeni Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun<sup>893</sup>, 07.11.2013 tarihinde kabul edilmiş ve 28.11.2013 tarihli Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Kanunun 87. maddesinde, yürürlük tarihi olarak, yayımından itibaren 6 ay sonrası, yani 28 Mayıs 2014 günü kararlaştırılmıştır.

6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda taşıma sözleşmesi, açık bir şekilde tüketici işlemi tanımı içinde ifade olunduğu için, asıl yükü ilgililer

<sup>890</sup> “İstanbul 51’inci Asliye Ticaret Mahkemesinin faaliyete geçirilmesine, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 5’inci maddesinin 2’nci bendi gereğince İstanbul 51’inci Asliye Ticaret Mahkemesinin Türk Ticaret Kanunundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak üzere münhasıran görevlendirilmesine, İstanbul 1’inci Deniz İhtisas Mahkemesinde görülmekte olan dava ve işler ile arşiv dosyalarının İstanbul 51’inci Asliye Ticaret Mahkemesine devrine...”, “İstanbul 52’nci Asliye Ticaret Mahkemesinin faaliyete geçirilmesine, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 5’inci maddesinin 2’nci bendi gereğince İstanbul 52’nci Asliye Ticaret Mahkemesinin Türk Ticaret Kanunundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak üzere münhasıran görevlendirilmesine, İstanbul 2’nci Deniz İhtisas Mahkemesinde görülmekte olan dava ve işler ile arşiv dosyalarının İstanbul 52’inci Asliye Ticaret Mahkemesine devrine...”. Bkz. (<http://www.hsyk.gov.tr/duyurular/2012/temmuz/1-bolge-adli-mustemir-yetkiler.pdf>) (01.04.2013).

<sup>891</sup> “1-6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 5’inci maddesinin 2’nci bendi gereğince İzmir 6’ncı Asliye Ticaret Mahkemesinin Türk Ticaret Kanunundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmak üzere münhasıran görevlendirilmesine, İzmir Asliye Ticaret Mahkemelerinde Deniz İhtisas Mahkemesi sıfatıyla görülmekte olan dava ve işler ile arşiv dosyalarının İzmir 6’ncı Asliye Ticaret Mahkemesine devrine, İzmir 6’ncı Asliye Ticaret Mahkemesinde derdest bulunan dosyalara bakılmaya devam edilmesine, bundan sonra 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 5’inci maddesinin 2’nci bendi kapsamında açılan davalar dışında bu mahkemeye tevziden iş verilmemesine...”. Bkz. (<http://www.hsyk.gov.tr/duyurular/2012/temmuz/1-bolge-adli-mustemir-yetkiler.pdf>) (01.04.2013).

<sup>892</sup> 4077 sayılı 23.02.1995 tarihli Kanun. Bkz. 08.03.1995 tarih ve 22221 sayılı Resmi Gazete.

<sup>893</sup> 28.11.2013 tarihli ve 28835 sayılı Resmi Gazete. Gerekçe için bkz. (<http://www.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0787.pdf>) (29.06.2013).

tarafından fiili taşıyıcıya karşı açılmış sorumluluk davasının, asliye ticaret mahkemesi yerine, tüketici mahkemesinde görülüp görülemeyeceğinin araştırılması icap eder.

6502 sayılı Kanunun kapsamı, 2. maddesinde, *“her türlü tüketici işlemi ile tüketiciye yönelik uygulamalar”* şeklinde belirlenmiştir. Tüketici işlemi, Kanunun 3. maddesinde, *“ticarî veya mesleki amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere, her türlü sözleşme ve hukukî işlem”* olarak tanımlanmıştır. Kanunun 73. maddesinde ise, tüketici işlemlerinden doğabilecek uyuşmazlıklarda, tüketici mahkemelerinin görevli olduğu hükme bağlanmıştır.

6502 sayılı Kanunun gerekçesinde, taşıma sözleşmelerine özgü bir izahat bulunmamaktadır. Ancak gerekçede, 4077 sayılı Kanun ile mukayese edildiğinde, yeni bazı tanımların eklendiği ve tüketici işleminin kapsamının genişletildiği vurgulanmıştır. Gerekçede ayrıca, *“tüketici işleminin, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere kurulan her türlü sözleşmeyi ifade eder şeklinde yeniden tanımlandığı ve böylece uygulamada ortaya çıkan ve tüketici sözleşmelerinin kapsamını daraltan yorumların önüne geçileceği”* ifade edilmiştir.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu her ne kadar kanuna dayansa da, alt taşıma sözleşmesinin ihlaline dayanan bir sorumluluktur. Yoksa müessesenin, sırf kanuna dayanması sebebiyle, 6502 sayılı Kanun kapsamına girmeyeceğini söylemek hatalı olur. Kaldı ki, böyle bir yorum neticesi, fiili taşıyıcıya açılan davanın, asliye ticaret mahkemesinde, âkid taşıyıcıya açılan davanın ise, tüketici mahkemesinde görüleceği gibi garip bir sonuç ortaya çıkar. Hâlbuki usul ekonomisi sebebiyle, olması gereken, aynı dava içerisinde, hem âkid taşıyıcıya, hem fiili taşıyıcıya başvurulabilmesidir.

Fiili taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasının, tüketici mahkemesinde görülüp görülemeyeceği bakımından, asıl yükü ilgililer ile fiili taşıyıcı arasında sanki alt taşıma sözleşmesi varmış gibi bir değerlendirme yapılmalıdır. Yoksa 6502 sayılı Kanun bakımından fiili taşıyıcının karşısında yer alan âkid taşıyıcının tüketici sıfatını sorgulamak hata olur. Nitekim âkid taşıyıcı, ücret karşılığında taşımayı üstlenmiş ve alt

taşıma sözleşmesiyle fiili taşıyıcıya bırakmış bir asıl taşıyıcı olduğundan, tüketici sayılması mümkün değildir.

Taşıma sözleşmesinin, 6502 sayılı Kanunun kapsamında sayılabilmesi için, ticarî veya mesleki amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulmuş olması icap eder (m. 2). Gerçek veya tüzel kişi fiili taşıyıcı, taşımayı ücret karşılığında fiilen gerçekleştirmek suretiyle, ticarî veya mesleki amaçlarla hareket etmiş olacağından, esas önem arz eden husus, asıl yükle ilgililerin durumudur.

Bu kapsamda asıl yükle ilgililerin, 6502 sayılı Kanun manasında “*tüketici*” sayılıp sayılamayacağını araştırılması gerekir. 6502 sayılı Kanunda tüketici, “*ticarî veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi*” şeklinde tanımlanmıştır.

Örneğin eşya taşımalarında gönderen konumundaki kişi, bazı hallerde ticarî veya mesleki, bazı hallerde ise, tamamen kişisel amaçlarla hareket etmiş olabilir. Örneğin, bir kişinin, ailesine hediye göndermek maksadıyla, taşıyıcı ile yaptığı taşıma sözleşmesinde, ticarî veya mesleki amacı yoktur. Buna karşılık gerçek kişi tacir, ürettiği gıda maddelerinin müşterisine taşınması hususunda taşıyıcı ile yaptığı sözleşmede, hem ticarî, hem de mesleki bir amaçla hareket etmiştir.

Esas mesele, tüzel kişiler noktasında toplanmaktadır. Zira tüzel kişilerin âdi sahası olmasa da, bazı durumlarda, tüketici sayılarak korunmaları genel olarak kabul görmektedir<sup>894</sup>. Buna karşılık ticaret şirketlerinin tüm işlemlerinin, istisnasız ticarî kabul edilmesi gerektiği de savunulmaktadır<sup>895</sup>.

Sonuçta fiili taşıyıcıdan tazminat talep eden hak sahibi kişinin, tüketici sıfatı sorgulanmalı, tüketici sayılması halinde, fiili taşıyıcının sorumluluğuna dair davanın, tüketici mahkemesinde açılabileceği kabul olunmalıdır. Varılan bu sonuç sayesinde, aynı zamanda tüketici sayılan bir asıl gönderen, sırf fiili taşıyıcıya başvurması sebebiyle, daha ağır bir konuma getirilmemiş olacaktır. Şöyle ki, 6502 sayılı Kanunun 73. maddesinde, tüketici mahkemeleri nezdinde, tüketiciler tarafından açılan davaların, 02.07.1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununda düzenlenen harçlardan muaf olduğu hükme bağlanmıştır.

<sup>894</sup> Battal, Tacirlerin Tüketici Sıfatı, s. 322 vd; Güngör, Tüketicinin Korunması, s. 30 vd.

<sup>895</sup> Zevkliler/Aydoğdu, Tüketicinin Korunması Hukuku, s. 81.

Doktrinde ise, aynı yönde şu görüş dile getirilmiştir:

*“Türk Ticaret Kanununun 4. maddesi uyarınca ticari dava sayılan bir davanın tüketici konumundaki bir kişi tarafından açılması halinde, bu davanın Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanunun 23. maddesi gereğince tüketici mahkemesinde görülmesi gerekir”<sup>896</sup>.*

Buna karşılık Yargıtay’ın 4077 sayılı eski Kanun bakımından görüşü, eşya ve yolcu taşıma sözleşmelerinden ya da daha geniş bir ifadeyle taşıma hukukundan doğan tüm uyuşmazlıkların, asliye ticaret mahkemelerinde görülmesi yönündedir<sup>897</sup>. Ancak 6502 sayılı Kanunda taşıma sözleşmesi ibaresine açıkça yer verilmiş olması sebebiyle, bu görüşün değişmesi kuvvetle muhtemeldir.

Araştırılması gereken meselelerden biri de, asıl yük ile ilgililerin, 6502 sayılı Kanunun, tüketicilere verdiği bazı imkânlarla sahip olup olmadığıdır. Örneğin, 6502 sayılı Kanunun 13. maddesine göre, ayıplı hizmet halinde tüketici, hizmetin yeniden görülmesi, ayıp oranında bedelden indirim veya sözleşmeden dönme haklarına sahiptir.

Bu imkânların taşıma hukukunda uygulanması, taşıyıcının yeknesak rejimine zarar verir. Kaldı ki, esas amaç, taşıma sözleşmesinin tarafı gönderene veya yolcu taşımalarında yolcuya, ayıplı hizmet durumundaki kanunî imkânları bahşetmek değil, bu kişilerin, özellikle harçsız olarak tüketici mahkemelerine başvurabilmelerini sağlamaktır. Ayrıca taşıma hukukunda eşya veya yolcu taşıma sözleşmelerinin tâbi oldukları rejim belirlenirken, gönderenin, yolcunun veya taşıyıcının tacir olup olmaması ya da aynı zamanda tüketici sayılıp sayılmayacağı dikkate alınmamıştır. Nihayetinde iki

<sup>896</sup> Arkan, Ticari İşletme Hukuku, s. 107. Aksi görüş için bkz. Doğanay, Eşya Taşıma Akdinden Dolayı Tazminat, s. 88 ve Doğanay, TTK Şerhi II, s. 2308; Eriş, TTK IV, s. 4550.

<sup>897</sup> “Davacı, davalıdan yurt dışı gidiş dönüş bileti aldığını, yurt dışına uçuşlarında sorun yaşanmadığını, Türkiye’ye dönüş için on-line check-in yaptırmada yaşadıkları sorunlar sebebiyle maddi ve manevi zararlarının olduğunu ileri sürerek 4.426-TL maddi ve 20.000-TL manevi tazminatın yasal faiziyle davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Mahkemece, dosya kapsamına göre 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanunun 23. maddesi uyarınca Tüketici Mahkemesi’nin görevli olduğu gerekçesiyle, dava dilekçesinin reddine, istenmesi halinde dosyanın Ankara Tüketici Mahkemesine gönderilmesine karar verilmiştir. Uyuşmazlık taşıma hukukunu ilgilendirmekte olup, TTK’nın 4. maddesi uyarınca ticari dava niteliğindedir. Bu nitelikteki uyuşmazlığın Tüketici Mahkemesince bakılıp sonuçlandırılması olanağı da yoktur. Mahkemece davaya bakılarak sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı biçimde görevsizlik kararı verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir”. Yargıtay 11. HD, 02.03.2012, E. 2012/2241 – K. 2012/3084 (Kazancı İçtihat Bankası). Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 15.10.1999, E. 1999/5782 – K. 1999/7900 (Kazancı İçtihat Bankası).

tacir arasındaki taşıma sözleşmesi ile iki tüketici arasındaki taşıma sözleşmesi de aynı hükümlere tâbidir.

Bu sebeple, yolcuya, gönderene veya asıl yük ile ilgililere, tüketici sayılmaları halinde tüketici mahkemelerinde dava açma hakkı verilmiş olsa da, dava, taşıyıcının sorumluluğun tâbi olduğu uluslararası anlaşma, Türk Ticaret Kanunu veya Türk Sivil Havacılık Kanununa göre çözümlenmelidir. Kaldı ki bu hükümler, 6502 sayılı Kanundaki imkânlarla nazaran özel hüküm niteliğindedir ve öncelikle uygulanmaları gerekir (*lex specialis derogat legi generali*).

## VI. YETKİLİ MAHKEME

### A. GENEL OLARAK

Mahkemenin görevi kapsamında olan işlerden, kendi yargı çevresine dâhil olanlarına bakabilme iktidarına, yetki denir<sup>898</sup>. Her mahkemenin yargı yetkisi, belli bir coğrafi bir bölge (yargı çevresi) ile sınırlıdır.

Yetkili mahkemenin tayinine dair kurallar, Hukuk Muhakemeleri Kanununun 5. vd maddelerinde düzenlenmiştir. Ancak Hukuk Muhakemeleri Kanunu dışında, başka bir kanunda veya Türkiye'nin tarafı olduğu bir uluslararası anlaşmada, yetkiye dair özel düzenleme getirilmiş olabilir<sup>899</sup>. Böyle bir durumda yetkili mahkemenin tayininde, anılan özel hükümlerin öncelikle tatbiki gerekir<sup>900</sup>.

Hukuk Muhakemeleri Kanununun 6. maddesine göre, genel yetkili mahkeme, davalı gerçek veya tüzel kişinin dava açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesidir. Yerleşim yerinden maksat, gerçek kişiler bakımından, bir kimsenin sürekli kalma niyetiyle oturduğu yer (TMK m. 19); tüzel kişiler bakımından ise, kuruluş belgesinde başka bir hüküm bulunmadıkça işlerin yönetildiği yerdir (TMK m. 51).

Bazı hallerde dava, genel yetkili mahkeme yanında özel yetkili mahkemelerde de ikame olunabilir<sup>901</sup>. Bu şekilde tayin olunan özel yetki kuralları, genel yetkiyi

<sup>898</sup> Postacıoğlu, Medeni Usul Hukuku, s. 148.

<sup>899</sup> Pekcanitez/Atalay/Özekes, Medeni Usul Hukuku, s. 120.

<sup>900</sup> Karan, CMR Şerhi, s. 837-838.

<sup>901</sup> Pekcanitez/Atalay/Özekes, Medeni Usul Hukuku, s. 119.

kaldırmaz, aksine davacıya alternatif bir imkân sunar. Örneğin Hukuk Muhakemeleri Kanununun 10. maddesi gereğince, sözleşmeden doğan davalar, sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde de açılabilir. Ya da bir şubenin işlemlerinden doğan davalarda, genel yetkili mahkeme yanında, o şubenin bulunduğu yer mahkemesi de yetkilidir (HMK m. 14).

Usul hukukunda bazı yetki kuralları, kesin yetki niteliği arz eder. Dolayısıyla kesin yetkili mahkeme dışında başka bir mahkemede ya da genel yetkili mahkemede dava açılması mümkün değildir<sup>902</sup>. Örneğin Hukuk Muhakemelerin Kanununun 12. maddesine göre, taşınmaz üzerindeki aynî hakka ilişkin davalarda, taşınmazın bulunduğu yer mahkemesi, kesin yetkilidir.

## B. ÖZEL YETKİ KURALLARI

### 1. Kara Taşımalarında

Türk Ticaret Kanunun 890. maddesinde, fiili taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasının, âkid taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde de açılabilir. Buna göre, fiili taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasında, eşyanın fiili taşıyıcı tarafından teslim edildiği yer<sup>903</sup>, alt taşıma sözleşmesinde teslim için öngörülen yer<sup>904</sup> veya âkid taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesi yetkilidir.

890. maddenin gerekçesinde, hükmün Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununda<sup>905</sup> öngörülenlere ek olarak yetkili mahkemeleri gösterdiği açıkça ifade edilmiştir. Buna göre davacı, Hukuk Muhakemeleri Kanununun 6. maddesi gereğince, fiili taşıyıcının yerleşim yeri veya işlerinin yönetildiği yer mahkemesinde de dava açabilir.

<sup>902</sup> Kuru/Arslan/Yılmaz, Medeni Usul Hukuku, s. 134.

<sup>903</sup> Ayrıca bkz. Koller, Übernahmeort und Gerichtsstand, s. 152 vd.

<sup>904</sup> “Mersin 1. İcra Müdürlüğü nezdinde yapılan icra takibine yönelik olarak davalı alacaklı tarafından süresi içerisinde borçlunun yerleşim yerinin bulunduğu Kadıköy İcra Dairelerinin yetkili olduğu, taşıma ücreti borcunun tamamının ödendiği belirtilerek yetki ve borcun esasına itirazda bulunulmuştur. Taraflar arasındaki yazılı taşıma sözleşmesinde yetki şartı bulunmadığı gibi, sözleşmenin nerede yapıldığı da anlaşılmamaktadır. Sözleşmenin ifa yeri ise davalı gönderene ait malların taşındığı Bağdat’tır”. Yargıtay 11. HD, 23.02.2006, E. 2004/15102 – K. 2006/1811 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>905</sup> Maddenin hazırlandığı esnada 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu mevcut değildi. Bu bakımdan maddenin gerekçesinde bir önceki 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununa yollama yapılmıştır.

Hukuk Muhakemeleri Kanununun 10. maddesinde, sözleşmeden doğan davaların, sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde de açılabilirliği hükmüne bağlanmıştır. Aslında bu hükmün karşılığı, Türk Ticaret Kanununun 890. maddesinde zaten düzenlenmiştir. Zira eşya taşıma sözleşmelerinde sözleşmenin ifa yeri, eşyanın teslimi için öngörülen yer, yani kararlaştırılan varma yeridir<sup>906</sup>.

Alman hukukunda, taşıma işlerinde yetkili mahkeme (*Gerichtstand bei Beförderungen*), Alman Hukuk Muhakemeleri Kanununun<sup>907</sup> 30. maddesinde<sup>908</sup> tayin edilmiştir. Kanunun 30. maddesi, kara ya da deniz yoluyla yapılan eşya veya yolcu taşımaları bakımından tatbiki mümkün genel bir hükümdür.

Maddeye göre, fiili taşıyıcıya açılacak bir dava, eşyanın teslim olunduğu yer, teslim için kararlaştırılan yer veya âkid taşıyıcının yerleşim yerinde açılabilir. Şöyle ki davacının, genel yetkili mahkemelerde dava açması da mümkündür. Zira bu sonuca, maddenin lafzından rahatlıkla ulaşılabilmektedir (*auch das Gericht zuständig*).

## 2. Deniz Taşımalarında

Hamburg ve Rotterdam Kurallarının askine<sup>909</sup>, Türk Ticaret Kanununun denizyoluyla eşya taşımalarına dair hükümleri arasında, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin davalar bakımından, yetkiye (*jurisdiction*) dair özel bir hüküm mevcut değildir. Bu durumda akla şu soru gelir: Kanunun 1191. maddesine dayanılarak fiili taşıyıcı

<sup>906</sup> Göger, Taşıma Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı, s. 32; Şanlı, Uluslararası Sivil Havacılık Davaları, s. 46.

<sup>907</sup> ZPO-Zivilprozessordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Dezember 2005 (BGBl. I S. 3202; 2006 I S. 431; (2007 I S. 1781), die durch Artikel 22 des Gesetzes vom 26. Juni 2013 (BGBl. I S. 1809) geändert worden ist.

<sup>908</sup> Türk Ticaret Kanununun 890. maddesinin gerekçesinde, hükmün CMR'nin 31. ve Alman Ticaret Kanununun 440. maddesi esas alınarak düzenlendiği ifade edilmiştir. Ancak anılan 440. madde, 2013 yılında yürürlüğe giren Deniz Ticareti Reformu Kanunu ile yürürlükten kaldırılmıştır. Alman Ticaret Kanunundan çıkartılan bu yetki maddesi, Deniz Ticareti Reformu Kanununun 7. maddesi ile Alman Hukuk Muhakemeleri Kanununa 30. madde olarak dâhil edilmiştir. Ayrıca bkz. Ramming, Zum Anwendungsbereich der Vorschrift des § 440, s. 159 vd.

<sup>909</sup> Hamburg Kuralları bakımından davacı, fiili taşıyıcıya karşı ikame edeceği sorumluluk davasını, fiili taşıyıcının iş merkezinin bulunduğu yerde veya yerleşim yerinde; yükleme veya boşaltma limanında; fiili taşıyıcının, taşıma sözleşmesinin yapıldığı yerde işletmesi, şubesi veya acentesi bulunması kaydıyla sözleşmenin yapıldığı yerde de açabilir (m. 21). Aynı şekilde Rotterdam Kuralları bakımından hak sahibi kimse, deniz işleri yüklenicisine karşı, deniz işleri yüklenicisinin yerleşim yeri mahkemesinde, eşyayı teslim veya teslim ettiği yerde ya da üstlendiği borcu ifaya yönelik hizmette bulunduğu yer mahkemesinde dava açma yetkisine sahiptir (m. 68). Bkz. Mankowski, Jurisdiction Clauses und Paramount Clauses, s. 306; Thomas, Rotterdam Rules, s. 188; Sturley, Jurisdiction and Arbitration, s. 970 vd; Tarman, Jurisdiction and Arbitration, s. 280 vd.

aleyhine açılan bir davada yetkili mahkeme, Türk Ticaret Kanununun 890. maddesine göre tayin edilebilir mi? Yoksa doğrudan Hukuk Muhakemeleri Kanununun yetkiye dair genel kuralları mı uygulanmalıdır?

Türk Ticaret Kanununun dördüncü kitabı, taşıma işleri başlığını havidir. Ayrıca Kanunun 852. maddesinde deniz, demir ve havayoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümlerin saklı olduğu denilmek suretiyle, dördüncü kitapta yer alan hükümlerin genel niteliği vurgulanmıştır<sup>910</sup>. Dolayısıyla, denizde eşya taşıma işlerine, Türk Ticaret Kanununun 890. maddesi hükmünün tatbiki mümkündür.

Buna göre, Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesine dayanılarak ikame olunacak fiili taşıyıcıya karşı bir sorumluluk davası, eşyanın fiili taşıyıcı tarafından teslim edildiği veya fiili taşıyıcının tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesinde teslim için kararlaştırılan yerde açılabilir. Bu davanın, âkid taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde açılması da mümkündür. Ek olarak bu dava, Hukuk Muhakemeleri Kanununda öngörülen genel yetkili mahkemelerde, örneğin fiili taşıyıcının işlerinin yönetildiği yerde de ikame olunabilir.

Türk Ticaret Kanununda olduğu gibi Alman hukukunda da, Alman Ticaret Kanununun denizyoluyla eşya taşımalarına dair hükümleri arasında özel bir düzenleme yoktur. Kanun koyucu deniz ticareti reformu ile bu durumu bilinçli olarak yaratmış ve böylece yukarıda anılan Alman Hukuk Muhakemeleri Kanununun 30. maddesinin, deniz taşımalarına da tatbiki amaçlanmıştır.

### **3. Hava Taşımalarında**

Montreal Sözleşmesinde yetkili mahkeme iki maddede düzenlenmiştir. Bunlardan Sözleşmenin 33. maddesinde, taşıyıcıya karşı açılacak davalarda yetki tayin

---

<sup>910</sup> “İşbu Dördüncü Kitabın hazırlanmasında geniş ölçüde yararlanılan, 25.06.1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu, Almanya’da daha önce mevcut olan çok sayıda hukuki düzenlemeyi ilga ederek, tek bir çatı altında toplamıştır. Böylece, Alman hukukunda, “Taşıma İşleri” hakkında bir çerçeve düzenleme ortaya çıkmıştır. Türk hukukunda böyle bir düzenleme 6762 sayılı Kanunun 762 ilâ 767 nci maddelerinde zaten mevcut idi. Ancak, mehz Alman Kanunu doğrultusunda yapılan değişiklik ve düzenlemeler, Tasarının Dördüncü Kitabının özellikle birinci ve ikinci kısımlarını, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri haline dönüştürmüştür”. Bkz. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 292.

olunmuştur. Sözleşmenin 46. maddesinde ise, fiili taşıyıcıya karşı açılacak davalar bakımından ilave yetkili mahkemeler (*additional jurisdiction*) hükme bağlanmıştır.

Sözleşmenin 46. maddesinde yer alan “*an action for damages*” ifadesi Türkçe’ye “*hasarlar için her türlü dava*” şeklinde tercüme edilmiştir<sup>911</sup>. Ancak burada kastedilen sadece hasara dayanan tazminat davaları değildir. Çünkü tazminat davasının dayanağı eşyanın hasarı olabileceği gibi, tahribi, zıyı veya geç teslimi de olabilir. Bu bakımdan 46. ve aynı şekilde 33. maddede bahsi geçen “*hasarlar için davadan*” kastedilen, zararın tazminine dair tüm davalardır.

Montreal Sözleşmesinin 46. maddesinde, fiili taşıyıcıya aleyhine ikame olunacak bir davanın, Sözleşmenin 33. maddesinde düzenlenen mahkemelerde veya fiili taşıyıcının yerleşim yerinde (ya da işyerinin bulunduğu yerde) açılabilceği hükme bağlanmıştır. Buna göre zarar gören bir hak sahibi, Montreal Sözleşmesine göre âkid taşıyıcıya karşı hangi mahkemelerde dava açma yetkisine sahip ise, o mahkemelerde fiili taşıyıcıya karşı da dava açma hakkını haizdir.

Sözleşmenin 33. maddesine göre, taşıyıcıya karşı açılacak davalarda, taşıyıcının yerleşim yeri veya iş merkezinin bulunduğu yer; sözleşmenin kurulmasında aracılık eden işletmesinin (örneğin acente) bulunduğu yer veya varma yeri (*place of destination*) mahkemeleri yetkilidir (*fifth jurisdiction*<sup>912</sup>). Varma yerinden kastedilen, gerçekte uçağın indiği değil, taşıma sözleşmesinde varma yeri olarak kararlaştırılan yerdir<sup>913</sup>. Davacı bu mahkemelerden birinde dava açma konusunda seçimlik bir hakka sahiptir. Ancak Hamburg Kurallarının aksine, tüm bu yerlerin Montreal Sözleşmesine taraf bir ülkenin sınırları içerisinde olması şarttır<sup>914</sup>.

Sonuçta Montreal Sözleşmeni kapsamında fiili taşıyıcıya karşı açılacak bir dava, âkid taşıyıcının yerleşim yeri veya iş merkezinin bulunduğu yerde, asıl taşıma sözleşmenin yapılmasına hizmet eden âkid taşıyıcının işletmesinin bulunduğu yerde veya eşyanın asıl taşıma sözleşmesine göre kararlaştırılan varma yerinde açılabilir.

---

<sup>911</sup> 01.10.2010 tarih ve 27716 sayılı RG. Ayrıca bkz. Aksoy, Taşıma Hukuku Mevzuatı, s. 106.

<sup>912</sup> Ayrıca bkz. Cheng, Montreal Convention II, s. 492-493.

<sup>913</sup> Gienulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 33, Rn. 57; Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art. 33, Rn. 24.

<sup>914</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art. 33, Rn. 16. Varşova Sözleşmesinin 28. maddesi bakımından bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 223.

Bunlara ilave olarak fiili taşıyıcının yerleşim yeri veya iş merkezinin bulunduğu yerde dava açılması da mümkündür (m. 46). Ancak daha önce vurgulandığı üzere, davanın açılacağı yerin, Montreal Sözleşmesine taraf bir ülkenin sınırları içerisinde olması şarttır<sup>915</sup>.

Montreal Sözleşmesinin 46. maddesinde düzenlenmiş olan yetki, kesin yetkidir<sup>916</sup>. Aksinin, zararın doğumuna kadar, doğrudan veya dolaylı olarak kararlaştırılması mümkün değildir. Buna bağlı olarak, yetkili mahkemenin tayininde 19. yüzyılda *common law* ülkeleri tarafından verilen kararlar doğrultusunda ortaya atılmış ve elverişliliğe dayanan *forum non conveniens*<sup>917</sup> doktrininin dahi tatbik kabiliyeti yoktur<sup>918</sup>.

#### 4. Demiryolu Taşımalarında

Demiryolu taşımaları bakımından CIM'in 46. maddesinde, yetkili mahkeme tayin olunmuştur. Maddeye göre, fiili taşıyıcı aleyhine açılacak bir dava, fiili taşıyıcının yerleşim yeri veya iş merkezinin, şubesinin ya da alt taşıma sözleşmesini akdetmiş acentesinin bulunduğu yerde açılabilir. CIM'in 46(1)b maddesi gereği, eşyanın fiili taşıyıcı tarafından teslim edildiği yer ile alt taşıma sözleşmesinde teslimin kararlaştırıldığı yer mahkemelerinde de dava açılması mümkündür. Bu yerlerin, CIM'in tarafı bir ülkenin sınırları içerisinde yer alması gerekmez<sup>919</sup>.

CIM'in 46. maddesinde düzenlenmiş olan yetkinin aksi, sadece yetki sözleşmesi (CIM m. 46/1) ile kararlaştırılabilir<sup>920</sup>. Bu sonuç, CIM'in 46. maddesinin ilk fıkrasında yer alan “*diğer mahkemeler yetkili değildir*”<sup>921</sup> ibaresinden çıkmaktadır.

<sup>915</sup> Giemulla/Schmid, Montrealer Übereinkommen, Art. 46, Rn. 3.

<sup>916</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art. 33, Rn. 14.

<sup>917</sup> Reuschle, Montrealer Übereinkommen Art. 33, Rn. 33. Ayrıca bkz. Karan, Carrier's Liability, s. 70; Şanlı, Uluslararası Sivil Havacılık Davaları, s. 37 vd; Gaskell/Asariotis/Baatz, Bills of Lading, s. 656 vd; Baatz, Maritime Law, s. 35 vd.

<sup>918</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art. 33, Rn. 31-33. Konu ile ilgili olarak Amerikan mahkemesi (US District Court), Hongkong – Tayvan – San Francisco uçuşu bakımından Varşova Sözleşmesi kapsamında açılan davada, *forum non conveniens* doktrini gereği, Kaliforniya mahkemelerinin yetkili olduğu itirazını reddetmiştir. Bkz. Giemulla/Schmid, Ausgewählte Rechtsprechung, s. 166.

<sup>919</sup> Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Art. 46, Rn. 5-6.

<sup>920</sup> Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Art. 46, Rn. 5-6.

<sup>921</sup> CIM m. 46(1)b: “Other courts or tribunals may not be seized”. Ayrıca bkz. CMR m. 31.

## C. YETKİ SÖZLEŞMESİ

### 1. Genel Olarak

1982 tarihli Anayasanın 142. maddesine göre, mahkemelerin yetkileri kanunla düzenlenir. Ancak kamu düzenine ilişkin olmayan yetki hallerinde<sup>922</sup> taraflar, anlaşma ile yetkisiz bir mahkemeyi yetkili kılabilirler<sup>923</sup>. Bu tayin hakkı, modern hukuk sistemlerinde kabul edilen sözleşme özgürlüğü ilkesinin bir sonucudur<sup>924</sup>.

Hukuk Muhakemeleri Kanununun 17. maddesine göre, tacir veya kamu tüzel kişisi olması koşuluyla, tarafların, belli bir dava için kanunen yetkili olmayan mahkemeyi yetkili kılmak için yaptıkları sözleşmeye, yetki sözleşmesi denir. Kanunun 17. maddesinde açıkça ifade edildiği üzere, yetki sözleşmesi yapma hakkı sadece tacirlere ve kamu tüzel kişilerine bırakılmıştır<sup>925</sup>. Ancak bu hak sınırsız değildir. Zira Kanunun 18(1). maddesinde, tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edemeyecekleri konular ile kesin yetki hâllerinde, yetki sözleşmesi yapılamayacağı düzenlenmiştir.

Yetki sözleşmesi, yazılı olması ve yetkili kılınan mahkeme veya mahkemelerin açıkça gösterilmiş olması şartıyla<sup>926</sup>, iki şekilde yapılabilir (HMK m. 18/2)<sup>927</sup>. Taraflar,

<sup>922</sup> “Davacı vekili, müvekkilinin nakliyat sigorta poliçesini düzenlediği ağır iş makinesinin İngiltere’den İzmir’e nakliyesinin davalı tarafından gemi ile yapıldığını, tahliye sırasında makinede hasar belirlendiğini, sigortalıya hasar bedelinin ödendiğini ileri sürerek, 79.121 YTL nin davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, konişmentonun 2. maddesi uyarınca uyuşmazlığın Napoli Mahkemesi’nde görülmesi gerektiğini, mahkemenin yetkisiz olduğunu savunmuştur. Mahkemece, iddia, savunma ve toplanan kanıtlara göre, davaya konu konişmentonun 2/a maddesinde ihtilafların Napoli mahkemesinde çözümleneceği ve hallinde İtalyan hukukunun uygulanacağını kararlaştırıldığı, davada münhasır yetki ve kamu düzeni söz konusu olmadığı, yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda yabancı mahkemenin yetkili kılınabileceği gerekçesiyle, dava dilekçesinin yetki yönünden reddine, yetkili mahkemenin Napoli mahkemeleri olduğuna karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir. Davacı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir”. Yargıtay 11. HD, 14.04.2008, E. 2007/3087 – K. 2008/4981 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>923</sup> Kuru/Arslan/Yılmaz, Medeni Usul Hukuku, s. 154.

<sup>924</sup> Şanlı, Milletlerarası Özel Hukuk, s. 369.

<sup>925</sup> Mülga HUMK’un 22. maddesinde böyle bir şart mevcut değildi. Bkz. Kuru/Arslan/Yılmaz, Medeni Usul Hukuku, s. 159, dn. 103.

<sup>926</sup> “Dava, nakliye ve yükleme giderlerinin kanuni rehin kapsamı içine alınarak davalılardan tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Davaya konu taşımaya ilişkin düzenlenen konişmentonun arka yüzünde yer alan yetkiye ilişkin düzenlemede yetkili mahkemenin taşıyıcının ticari kaydının olduğu yerdeki mahkeme olduğu belirtilmiş ise de, anılan düzenlemede yetkili mahkemenin açıkça gösterilmemiş olması nedeniyle anılan yetki sözleşmesi geçersiz olduğu gibi somut uyuşmazlıkta alacakla birlikte kanuni rehin hakkı tanınması da istenmiş olup, buna ilişkin davanın en çabuk ve en az masrafla görülebileceği yerde açılması gerektiği ve bu yerinde genellikle geminin talep zamanında bulunduğu yer mahkemesi olması karşısında mahkemenin uyuşmazlığa bakmakta yetkilidir”. Yargıtay 11. HD, 15.01.2009, E. 2008/9521 – K. 2009/219 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>927</sup> Postacıoğlu, Medeni Usul Hukuku, s. 160; Üstündağ, Salahiyet Anlaşmaları, s. 317.

uyuşmazlığın dayanağı sözleşmeden bağımsız ayrı bir sözleşme ile yetkili mahkemeyi tayin edebilirler. Ya da mevcut sözleşmeye (özellikle konişmento veya charter partiye) bu sözleşmeden doğacak uyuşmazlıkların belirli bir mahkemede görüleceğine dair şart konulabilir (yetki kaydı, *contractual jurisdiction clauses*).

Yetki sözleşmesi ile bir Türk mahkemesi yetkili kılınmış olabileceği gibi, yabancı bir mahkeme de yetkilendirilmiş olabilir. Nitekim MÖHUK'un 47. maddesine göre taraflar, yer itibariyle yetkinin münhasır yetki esasına göre tayin edilmediği hâllerde, aralarındaki yabancılık unsuru taşıyan ve borç ilişkilerinden doğan uyuşmazlığın yabancı bir devletin mahkemesinde görülmesi konusunda anlaşabilirler.

## 2. Yetki Sözleşmesi Yapılabilmesi

Taşımacılık mevzuatının genelinde, yetki sözleşmesi yapılabileceği doğrudan veya dolaylı olarak öngörülmüştür. Örneğin Türk Ticaret Kanununun 890. maddesinde yer alan “*mahkemesinde de*” ibaresinden, yetki sözleşmesi yapılabileceği anlaşılmaktadır.

Buna karşılık, Montreal Sözleşmesinin 49. maddesinde, zararın gerçekleşmesinden önce yapılan yetkili sözleşmelerinin geçersiz olduğu hükme bağlanmıştır<sup>928</sup>. Dolayısıyla zararın doğumundan sonra yetki sözleşmesi yapılabilir<sup>929</sup>. Demiryolu taşımalarında ise, CIM'in 46. maddesinin ilk cümlesinde, tarafların yetki sözleşmesi yapabileceği açıkça ifade edilmiştir.

Deniz taşımaları bakımından yetkili mahkemeye dair kayıt genellikle konişmentolarda yer alır<sup>930</sup>. Konişmentonun muhtevasını düzenleyen Türk Ticaret Kanununun 1229. maddesinde, yetki kaydından açıkça bahsedilmemiştir. Ancak maddenin (o) bendinde, taraflarca uygun görülen diğer kayıtlar hükme bağlandığı için, bu kapsamda, konişmentoya yetki kaydı konulması mümkündür.

Yetki sözleşmesi nihayetinde bir anlaşma olduğu için, etkileri de sadece tarafları arasındadır. Buna karşılık konişmentoda, yetki kaydı içeren yolculuk charteri

<sup>928</sup> Reuschle, Montreal Convention, Art. 33, Rn. 26.

<sup>929</sup> Ruhwedel, Münchener Kommentar zum HGB, Montrealer Übereinkommen Art. 33, Rn. 15.

<sup>930</sup> Karan, Carrier's Liability, s. 72, dn. 238. Ayrıca bkz. Aybay/Alçiçek (Eronat), Konişmentolara Konan Münhasır Yargı Yetkisine İlişkin Kararlar, DHD, 1999, S. 3-4, s. 146 vd.

sözleşmesine gönderme var ve konişmento devredilirken charter partinin bir sureti de hamile ibraz edilmişse, charter partideki yetki kaydının, konişmento hamiline karşı da ileri sürülebileceği kabul edilmektedir (TTK m. 1237).

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                    |                                                                                                         |                                                |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Particulars above furnished by consignor / consignee                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                    |                                                                                                         |                                                |
| Delivery Agent :<br>Unitex International Forwarding (Guangzhou)<br>Limited Tianjin Branch<br>Tel: 86-22-24109010/9102/9103 ext. 25<br>Fax: 86-22-24109104<br>Attn: Ms. Lucinda / Ms. Lorraine                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Freight amount     | Number of Original<br>BL/MTD (s)<br>3 (THREE)                                                           | Place and date of issue<br>MUSCAT, DTD: 03/04/ |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Freight payable at | For OPTIMUS LOGISTICS (INDIA)<br>مستط ١١٣<br>١/٠٢٩٠٥/٢<br>C.R.No.: 1/02905/3<br>P.O.Box 889<br>P.C. 113 |                                                |
| <p>Taken in charge in apparently good condition herein at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above, unless otherwise stated. The MTO is accordance with the provisions contained in the MTD undertakes to perform or to procure the performance of the multimodal transport from the place at which the goods are taken in charge, to the place designated for delivery and assumes responsibility for such transport.</p> <p>One of the MTD(s) must be surrendered, duly endorsed in exchange for the goods. In witness where of the original MTD all of this tenor and date have signed in the number indicated below one of which being accomplished the other(s) to be void.</p> <p>Subject to the jurisdiction of the courts of Mumbai.</p> |                    | <p>Weight and measurement of container not to be included<br/>(TERMS CONTAINED ON BACK HEREOF)</p>      |                                                |

Şekil 16: Konişmentoya Konan Yetki Kaydı

### 3. Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu Bakımından

Fiili taşıyıcının sorumluluğunda, tazminat hakkı sahibi asıl yük ile ilgililer ile fiili taşıyıcı arasında konişmento ilişkisi de dâhil olmak üzere herhangi bir akdî bir ilişki bulunmaz. Bu bakımdan asıl önem arz eden mesele, asıl taşıma sözleşmesindeki yetki kaydının, fiili taşıyıcıya karşı; alt taşıma sözleşmesindeki yetki kaydının ise, fiili taşıyıcı tarafından asıl yük ile ilgililere karşı ileri sürülüp sürülemeyeceğidir.

Âkid taşıyıcı ile asıl gönderen, asıl taşıma sözleşmesinde, yetkili mahkemeyi tayin etmiş olabilirler. Ya da âkid taşıyıcı tarafından tanzim edilmiş bir konişmentoda yetki kaydı bulunması olasıdır. Bu türden bir kaydın, fiili taşıyıcıya karşı ileri sürülebilmesi mümkün değildir<sup>931</sup>. Hatta mahkemenin bulunduğu yer, fiili taşıyıcının lehine değerlendirilebilen bir yer de olsa, aynı sonuç geçerlidir. Çünkü fiili taşıyıcının sorumluluğuna yer veren hükümlerde, taşıyıcının kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmaların, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiili taşıyıcı hakkında hüküm ifade etmeyeceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla âkid taşıyıcı tarafından tanzim olunan bir konişmentoda kararlaştırılan mahkemede dava açılması halinde, fiili taşıyıcı, yetki

<sup>931</sup> Seyffert, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 274; Seven, Taşıma Hukukunda Gönderilen, s. 262.

itirazında bulunabilir. Kaldı ki, konişmentoda kararlaştırılan bu yerin, fiili taşıyıcının son derece aleyhine bir yer olması, hatta başka ülkede bulunması kuvvetle muhtemeldir.

Diğer bir ihtimalde, fiili taşıyıcı ile âkid taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesinde, yetkili mahkemeyi kararlaştırmış olabilirler. Böyle bir halde ise, fiili taşıyıcı, asıl yükle ilgililer tarafından açılan sorumluluk davasının alt taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan yerde açılması gerektiğini ileri süremez. Nitekim fiili taşıyıcının varlığından dahi sonradan haberdar olan asıl yükle ilgililerin, dava açmadan evvel, alt taşıma sözleşmesindeki yetki kaydına vakıf olmaları neredeyse imkânsızdır. Sonuçta bu yorum, yani asıl ve alt taşıma sözleşmelerinde kararlaştırılan yerlerin yetki itirazına konu yapılamaması, aynı dava ile hem âkid hem de fiili taşıyıcıya başvurulabilmesine de hizmet eder.

## VII. İSPAT YÜKÜ

Türk Medeni Kanununun 6. maddesi gereği taraflardan her biri, hakkını dayandırdığı olguların varlığını ispatla yükümlüdür. Bu genel kuralın yanında Hukuk Muhakemeleri Kanununun 187 vd maddeleri ispat ve delillere ayrılmıştır.

Hukuk Muhakemeleri Kanununun 190. maddesine göre ispat yükü, kanunda özel bir düzenleme bulunmadıkça, iddia edilen vakıya bağlanan hukukî sonuçtan kendi lehine hak çıkaran tarafa aittir. Daha doğru bir ifadeyle, her kim bir normdan kendi lehine sonuç çıkarırsa, o normun uygulanma şartlarını ispatla yükümlüdür.

Buna göre, fiili taşıyıcı aleyhine açılan bir sorumluluk davasında davacı, ilk olarak, tazminat davası açmaya yetkili olduğunu ispat etmelidir (aktif husumet)<sup>932</sup>. Bu kapsamda davacı öncelikle, âkid taşıyıcının üstlendiği taşıma işini konu edinen asıl taşıma sözleşmesini ve kendisinin bu sözleşme sebebiyle tazminat hakkı sahibi olduğunu ispatla yükümlüdür<sup>933</sup>.

---

<sup>932</sup> Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 194; Seven, Yüke Özen Borcu, s. 129.

<sup>933</sup> “Somut olayda davacı vekili, müvekkilinin davalıya taşıma hizmeti verdiğini ve navlun alacağına dair fatura düzenlendiğini, bu faturaların davalının muhasebecisine teslim edildiğini ileri sürerek, iş bu davayı açmış, davalı vekili ise, müvekkilinin davacıya hiçbir borcu bulunmadığını savunarak, gerek iddia edilen akdi ilişkiyi ve gerekse buna dair alacak istemini inkar etmiştir. Bu durumda, öncelikle davacı taşıma ilişkisinin varlığını ispat etmelidir. Davacı bu ispat külfetini yerine getirdiği takdirde ve

Asıl taşıma işinin ortaya konulmasında, âkid taşıyıcı tarafından tanzim edilen taşıma senedinden ve taşıma sözleşmesinin kurulmasına yönelik olarak âkid taşıyıcıyla yapılan elektronik yazışmalardan yararlanılabilir. Deniz ticaretinde ise, en çok âkid taşıyıcı tarafından tanzim edilmiş konişımentodan istifade edilir.

Taşımanın fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmiş olduğu bir denizde eşya taşıma işinde, asıl gönderen veya varsa asıl gönderilenin elinde, âkid taşıyıcı tarafından tanzim edilmiş bir konişımento bulunur. Yoksa fiili taşıyıcı tarafından düzenlenmiş bir konişımento, uygulamada asıl gönderen veya varsa asıl gönderilende bulunmaz.

Türk Ticaret Kanununun 1238. maddesinde, konişımentoyu taşıyıcı sıfatıyla imzalayan veya konişımento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi taşıyıcı olarak kabul olunmuştur (*taşıyıcı konişımentosu*). Buna göre âkid taşıyıcı tarafından kendi ad ve hesabına tanzim edilmiş bir konişımentoya dayanılarak, bir eşya taşıma işinde âkid taşıyıcı sıfatı ortaya konulabilir. Ancak bu karinenin aksinin ispatı mümkündür. Zira konişımentonun ispat aracı olarak karakteristik özelliği, muhtevastaki kayıtların kesin olmayan kanunî karine niteliğinde olmasıdır<sup>934</sup>.

|                                                                                                                               |                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier.<br><b>1 container(s)</b> | Place of Issue of B/L<br><b>Lima, Peru</b> | <small>SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above). Such carriage being always subject to the terms, rights, defenses, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liberties hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liabilities in respect of on-deck stowage (see clause 18) and the carrying vessel (see clause 19). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant. IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and wherever one original Bill of Lading has been surrendered any others shall be void.</small><br><br><small>Signed for the Carrier A.P. Moller - Maersk A/S trading as Maersk Line</small> |
| Number & Sequence of Original B(s)/L<br><b>THREE/3</b>                                                                        | Date of Issue of B/L<br><b>2007-10-11</b>  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Declared Value (see clause 7.3)                                                                                               | Shipped on Board Date<br><b>2007-10-11</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| This transport document has one or more numbered attachments                                                                  |                                            | <small>As Agent(s) for the Carrier<br/>Maersk Peru S.A.</small> ←                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

### Şekil 17: Âkid Taşıyıcı Sıfatının Konişımento ile İspatı

Konişımentoyu tanzim eden, taşımayı kendi ad ve hesabına üstlenmiş olduğu görünümü yaratmamak için, kendisini taşıyıcı sıfatından kurtaran bazı kayıtlar

ancak bundan sonradır ki davalı da ödediğini ispatla mükellef olacaktır". YHGK, 28.03.2012, E. 2011/11-862 – K. 2012/251 (Kazancı İçtihat Bankası).

<sup>934</sup> Debattista, Bill of Lading, s. 652, 656; Çetingil, Konişımento, s. 16; Yeşilova, Konişımentonun İspat Kuvveti, s. 95; Demirkıran, Konişımento İçeriğinden Sorumluluk, s. 24. Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD, 06.05.1999, E. 1998/8975 - K. 1999/3722 (Karar için bkz. DHD, 1999, S. 3-4, s. 136 vd).

kullanabilir. Örneğin konişmento, “*as agent*”, “*on behalf of*” veya “*for*” kayıtları<sup>935</sup> konularak imzalandığı takdirde, donatan (fiili taşıyıcı) konişmentosu husule gelir<sup>936</sup> ve konişmentoyu tanzim eden kimse, kendisini taşıyıcı kabul eden konişmentonun ispat kuvvetini, bu hususla sınırlı olarak ortadan kaldırmış olur<sup>937</sup>. Ancak bu hususun da aksi ispat olunabilir.

Davacının kanunî halef veya alacağı temlik alan bir sigortacı olması da muhtemeldir. Bu durumda sigortacının, asıl taşıma sözleşmesinden evvel sigorta sözleşmesini ve kendisinin sigortalısına tazminat ödeyerek ya da tazminat alacağını temlik alarak sigortalısının haklarına halef olduğunu ortaya koyması gerekir<sup>938</sup> (TTK m. 1472). Aynı şekilde acente tarafından açılmış bir davada, ek olarak acentelik ilişkisinin ispatı icap eder<sup>939</sup>.

Sorumluluk davasında, davacının ispat etmesi gereken diğer önemli bir husus, aleyhine dava açılan kimsenin Türk Ticaret Kanunu veya ilgili uluslararası anlaşma kapsamında bir fiili taşıyıcı olduğudur. Bu doğrultuda davacı, asıl taşıma işini ortaya koyduktan sonra, bu işin âkid taşıyıcı tarafından alt taşıma sözleşmesi ile davalıya bırakıldığını ve taşımanın davalı tarafından kısmen dahi olsa gerçekleştirildiğini ispat etmelidir. Şayet dava, fiili taşıyıcıya izafeten acentesine açılıyorsa, ayrıca acentelik sıfatının da davacı tarafından ispatı gerekir<sup>940</sup>.

<sup>935</sup> Bkz. Cooke/Kimball, Voyage Charters, s. 43; Karan, Carrier’s Liability, s. 176.

<sup>936</sup> Güner Özbek, Konişmento, s. 244.

<sup>937</sup> Bu bakımdan taşıyıcının acentesi tarafından tanzim edilen bir konişmentoda da genellikle buna dair bir kayıt yer alır. Yoksa acentenin kendisinin dahi taşıyıcı sayılması ispat hukukunun bir sonucu olarak mümkündür. Örnek karar için bkz. Yargıtay 11. HD, 20.05.1993, E. 1993/4555 – K. 1993/4061 (Eriş, TTK IV, s. 4555).

<sup>938</sup> Seven, Yüke Özen Borcu, s. 138.

<sup>939</sup> Ayrıca bkz. Türkel, Acenta, s. 1112.

<sup>940</sup> “Dairemizin kökleşmiş içtihatlarıyla da kabul edildiği gibi, TTK’ nın 117. ve 119/2. maddeleri hükümlerine göre, ülkemiz içinde merkez ya da şubesi bulunmayan yabancı ticari işletmeler nam ve hesabına ülke içinde arızı de olsa işlemlerde bulunanlar hakkında dahi, vekil edeni adına dava açılabilmesi olanaklı ise de somut olayda Omsan Uluslararası Nakliyat ve Tic. A.Ş’nin 29.04.1999 tarihli faks yazısı ile hasarı imalatçı Zorel Tekstil Ltd. Şti’ne bildirmenin dışında, taraflar arasındaki sözleşmeye ilişkin hiçbir işlemine rastlanılamaması ve anılan ihbar yazısının da Omsan France S.A.R.L nam ve hesabına arızide olsa yapılmış bir işlem olarak değerlendirilmesinin mümkün bulunmaması karşısında, taşıyıcıya izafeten acentası olduğu kanıtlanamayan Omsan Lojistik A.Ş hakkında izafeten dahi olsa husumet yöneltilemeyeceğinin düşünülmemesi yanlış olmuş ve kararın açıklanan nedenle davalı yararına bozulması gerekmektedir”. Yargıtay 11. HD, 13.12.2006, E. 2006/11-789 – K. 2006/797 (Kazancı İçtihat Bankası).

Sorumluluk şartları, yani eşyanın, fiili taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıya, hasar veya teslimde gecikmeye uğradığı da, davacı tarafından ispat olunmalıdır. Bununla birlikte davacı taraf, zararını ve zarar ile zıya, hasar veya teslimde gecikme arasındaki uygun illiyet bağıını da ispat etmelidir.

Kendisine fiili taşıyıcı sıfatı sebebiye sorumluluk davası açılmış davalının ispat etmesi gereken hususlar, kendisini sorumluluktan kurtaran hallerdir. Bu manada fiili taşıyıcı, yukarıda anılan sorumluluk şartlarından birinin dahi var olmadığını ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir ya da hak düşürücü süre veya zamanaşımı süresinin geçmiş olduğunu ortaya koyabilir.

Bunun dışında fiili taşıyıcı, genel kurtuluş sebebi veya sorumluluktan kurtulma imkânı veren özel halleri her türlü delille ortaya koymak suretiyle de, sorumluluktan kurtulma imkânına sahiptir. Örneğin Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesi bakımından fiili taşıyıcıya yöneltilen bir davada, fiili taşıyıcı, zararın, kendisinin veya adamlarının kusurundan doğmamış olduğu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir. Aynı şekilde Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi kapsamında açılan bir sorumluluk davasında fiili taşıyıcı, zıya, hasar ve gecikmenin, en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmiş olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.

Sorumluluktan kurtulma imkânının mevcut olmadığı bir uyuşmazlıkta, fiili taşıyıcı, sınırlı sorumluluktan yararlanacaktır. Fiili taşıyıcı bu kapsamda, kendi sorumlu olduğu üst sınırın hesaplanmasında yararlanılan hususları ispatla yükümlüdür. Örneğin eşyanın ağırlığı taşıma senedinden anlaşılamıyorsa, ağırlığın, sınırlı sorumluluktan yararlanacak fiili taşıyıcı tarafından ispatı gerekir.

Son olarak, asıl yükle ilgililer, fiili taşıyıcının sınırsız bir şekilde sorumlu olması gerektiğini iddia edebilir. Böyle bir durumda, zarara, fiili taşıyıcının kasıtlı veya pervasızca hareketinin sebep olduğunu ispatla, bundan hak çıkaracak olan asıl yükle ilgililer yükümlüdür.

## VIII. RÜCU HAKKI

Müteselsil sorumlulukta sorumlululardan her biri, alacaklıya karşı zararın tamamından sorumludur. Zarar gören, tüm zararını sorumlulardan sadece birinden dahi talep edebilir. Bu durumda zararı kendi payını aşan bir miktarda karşılayan sorumlu, iç ilişkide diğer müteselsil sorumlulara başvuru hakkına sahip olur. Borçlar hukukunda bu müesseseye, rücu hakkı (*Regress*) denilmektedir<sup>941</sup>.

Genel olarak rücu ilişkisi, zarar ve tazminatın müteselsil sorumlular arasında kesin ve nihai bir şekilde paylaştırılması sorunuyla ilgilidir<sup>942</sup>. İç ilişkide zararın müteselsil sorumlular arasında nasıl paylaştırılacağı, Türk Borçlar Kanununun 62. maddesinde hükme bağlanmıştır. Maddeye göre, paylaştırma işleminde bütün durum ve koşullar, özellikle onlardan her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu göz önünde tutulmalıdır.

Fiili taşıyıcıya yer veren düzenlemelerin bir kısmında, rücutan bahsedilmemiş, bir kısmında ise, fiili taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümlerin, âkid taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki rücu ilişkisini etkilemeyeceği ifade edilmiş, rücuya dair başkaca düzenleme getirilmemiştir<sup>943</sup>. Örneğin Hamburg Kuralları, Türk Ticaret Kanununun 1191. maddesi, Montreal Sözleşmesi ve CIM’de durum böyledir<sup>944</sup>.

Demiryolu taşımalarında CIM’in 5. kısmında, “*rücu hakkı*” (*right of recourse*) başlıklı özel bir madde ihdas edilmiştir (m. 50). Taşıyıcılar arasındaki ilişkiler (*relations between carriers*) başlıklı 5. kısmın uygulama alanı, âkid taşıyıcılar ile ardışık taşıyıcılar arasındaki ilişkilerle sınırlıdır. Yoksa âkid taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki ilişki, bu kısım hükümlerine tâbi değildir<sup>945</sup>. Dolayısıyla âkid taşıyıcı ile fiili taşıyıcı

<sup>941</sup> Akıntürk, Müteselsil Borçluluk, s. 207.

<sup>942</sup> Eren, Borçlar Hukuku, s. 816.

<sup>943</sup> 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu bakımından bkz. Doğanay, Eşya Taşıma Akdinden Dolayı Tazminat, s. 96 vd.

<sup>944</sup> TTK m. 1191(5) ve m. 1247(5), Hamburg Sözleşmesi m. 10(6), Montreal Sözleşmesi m. 48, Çin Deniz Ticareti Kanunu m. 65.

<sup>945</sup> Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Titel V – Vorbemerkung, Rn. 1-3.

arasında rücu hakkına ilişkin problemler, CIM'in 50. maddesi yerine, CIM'in 27(6). maddesi gereği, ulusal hukukun rücu hükümlerine göre çözümlenmelidir<sup>946</sup>.

Buna göre, özel bir rücu düzenlemesi olmaması sebebiyle Montreal Sözleşmesi, CIM ve Türk Ticaret Kanunu açısından rücu müessesesi, ulusal hukuka, dolayısıyla Türk Borçlar Kanununun genel hükümlerine tâbidir.

Fiili taşıyıcıya karşı açılan bir sorumluluk davası neticesi zararı tazmin eden fiili taşıyıcı, ödediği tazminatı, zarara haksız fiiliyle sebebiyet veren yardımcısına rücu edebilir. Nitekim uygulamada zarara, genellikle, fiili taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu bir yardımcısının, örneğin çalışanının haksız fiili sebebiyet verir. Bunun yanı sıra, fiili taşıyıcının, sorumluluk davası neticesi ödediği tazminatı âkid taşıyıcıya ya da zararı tazmin eden âkid taşıyıcının tazminatı, fiili taşıyıcıya rücu etmesi de ihtimal dâhilindedir<sup>947</sup>.

Nihayetinde rücuya dayanan bir davada, kanun gereği müteselsil borçlu sayılan, âkid taşıyıcı ile fiili taşıyıcı ya da fiili taşıyıcı ile yardımcısı arasında zararın paylaştırılmasında, Türk Borçlar Kanununun 62. maddesi tatbik edilmeli ve her birine yüklenebilecek kusurun ağırlığı ve yarattıkları tehlikenin yoğunluğu göz önünde tutulmalıdır. Buna karşılık, sigortacının, sigorta tazminatını ödemek yoluyla asıl yük ile ilgili konuma gelmesi ve sigortalısına ödediği tazminatı fiili taşıyıcıya rücu etmesi, Türk Borçlar Kanununun 62. maddesine tâbi değildir<sup>948</sup>. Zira sigortacı, 62. madde kapsamında müteselsil sorumlulardan sayılmaz.

Rücu hakkı, müteselsil sorumluluğun bir sonucudur. Yoksa rücu hakkının mevcudiyeti, müteselsil sorumlular arasında akdî bir ilişkinin bulunmasına bağlı değildir. Bu bakımdan rücu müessesesiyle, fiili taşıyıcının, alt taşıma sözleşmesi gereğince âkid taşıyıcıya karşı sorumluluğunu karıştırmamak icap eder.

---

<sup>946</sup> Freise, Münchener Kommentar zum HGB, CIM Art. 50, Rn. 8. Ayrıca bkz. Thume, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1077.

<sup>947</sup> Koller, Transportrecht, s. 549; Thume, Haftung des ausführenden Frachtführers, s. 1077.

<sup>948</sup> Buz, Müteselsil Sorumluluk, s. 36.

## SONUÇ

Eşya taşıma sözleşmesi, taşıyıcının eşyayı taşımayı, gönderenin de taşıma ücreti ödemeyi karşılıklı olarak üstlenmeleri ile kurulur. Taşıyıcı, üstlendiği bu taşıma işini bizzat gerçekleştirebileceği gibi, bir alt taşıma sözleşmesi ile alt taşıyıcıya da bırakabilir. Böylelikle eşya, özellikle konteynerin icadı ve taşıma işleri organizatörlerinin ortaya çıkışı ile birlikte, alt taşıyıcılar tarafından taşınmış, alt taşıyıcıların davranışları da eşyanın zıyaı, hasarı veya tesliminde gecikmeye sebebiyet vermiştir.

Eşyanın, alt taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıya, hasar veya teslimde gecikmeye maruz kalması sebebiyle zarar gören asıl yük ile ilgililer, taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcıya sözleşmesel bir talep hakkı yöneltemezler. Zarar gören asıl yük ile ilgililerin alt taşıyıcı karşısında sahip oldukları yegâne imkân, haksız fiil veya alt vekâlete dair genel hükümlerdir. Ancak bahsi geçen genel hükümler, taşımayı gerçekleştiren ve zarara sebebiyet veren alt taşıyıcının doğrudan sorumlu tutulabilmesine yönelik uygun bir çözüm değildir.

Taşımayı gerçekleştiren alt taşıyıcının, asıl yük ile ilgililer karşısında, özel ve yeknesak bir sorumluluk rejimi ile doğrudan sorumlu tutulması, tüm taşıma ilgililerinin lehinedir. Öncelikle böyle bir müessese usul ekonomisine hizmet eder. Şöyle ki, sorumluluk davası neticesi asıl yük ile ilgililerin zararını karşılayan asıl taşıyıcı, bu zararı ikinci bir dava ile zarara sebebiyet veren alt taşıyıcıya rücu edecektir.

Diğer yandan, alt taşıyıcının genel hükümlere göre sorumlu tutulması, hem kusuru ispat yükü bakımından asıl yük ile ilgililerin; hem de savunma imkânları açısından alt taşıyıcının aleyhinedir. Nitekim alt taşıyıcı, taşıma hukukuna özgü sınırlı sorumluluk ve sorumluluktan kurtuluş imkânlarına yer vermeyen genel hükümlere göre sorumlu tutulacak olursa, üstlendiği riski öngöremez ve sorumluluğunu sigortalatamaz.

İşte, özel ve yeknesak bir sorumluluk rejimi ihtiyacı sebebiyle ve nihayetinde taşımayı fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcının, asıl yük ile ilgililer karşısında doğrudan sorumlu tutulabilmesi amacıyla, taşıma hukukunda, “*fiili taşıyıcı*” kavramı ve “*fiili taşıyıcının sorumluluğu*” müessesesi yaratılmıştır.

Fiili taşıyıcı, 1961 yılında Guadalajara Sözleşmesinin kabulüyle, taşıma hukukunda ilk kez hükme bağlanmıştır. Müesseseye, Atina Sözleşmesi, Hamburg Kuralları, ardından CIM ve Montreal Sözleşmesinde yer verilmiştir. 1 Temmuz 2012’de yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanununda da, gerek taşıma işlerine dair genel hükümler, gerek deniz taşımaları bakımından fiili taşıyıcı açıkça düzenlenmiş, böylece müessese, Türk hukuku bakımından önem kazanmıştır.

Fiili taşıyıcı, Hamburg Kuralları ve CIM’de taşımanın üstlenilmesine; Atina Sözleşmesi, Montreal Sözleşmesi ve Türk Ticaret Kanununun dördüncü kitabında ise, taşımanın gerçekleştirilmesine bağlı olarak tanımlanmıştır. Fiili taşıyıcının, taşımanın üstlenilmesine bağlı olarak ifade edilmesindeki amaç, taşımayı gerçekleştirmeyen alt taşıyıcıları fiili taşıyıcı saymak değil, taşımayı kendiliğinden gerçekleştiren üçüncü kişileri, fiili taşıyıcı kavramının dışında tutmaktır. Yoksa taşımayı kısmen dahi olsa gerçekleştirmeyen bir alt taşıyıcının, sırf tanımın lafzı sebebiyle fiili taşıyıcı sayılması yersizdir. Kaldı ki, taşımacılık mevzuatının genelinde fiili taşıyıcının sorumluluğu, kendisi tarafından gerçekleştirilen taşımaya bağlı olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla, sorumlu tutulamayacak bir kişinin, fiili taşıyıcı olarak anılmasına lüzum yoktur.

Buna göre, Türk Ticaret Kanunu da dâhil olmak üzere, tüm ilgili uluslararası anlaşmalar bakımından, taşımanın sadece üstlenilmiş olması, alt taşıyıcının, fiili taşıyıcı sayılması için yeterli olmayıp; fiili taşıyıcı sıfatının kazanımı, taşımanın kısmen dahi olsa gerçekleştirilmesine bağlıdır. Kısaca, kural olarak her fiili taşıyıcı, aslında bir alt taşıyıcıdır; ancak her alt taşıyıcı, fiili taşıyıcı değildir.

Bir kimsenin fiili taşıyıcı sayılabilmesi için, bir alt taşıma sözleşmesiyle asıl taşıyıcıya karşı taşımayı taahhüt etmiş olması gerekir. Buna karşılık, fiili taşıyıcının taşımanın gerçekleştirilmesine bağlı olarak tanımlandığı düzenlemeler bakımından (TTK m. 888) taşımayı kendiliğinden gerçekleştiren üçüncü kişiler de fiili taşıyıcı sayılır. Ancak bu tür taşımalar, istisnaidir.

Bir kimsenin fiili taşıyıcı sayılmasıyla, asıl yükü ile ilgililerin muhatabı olan asıl taşıyıcı, âkid taşıyıcı sıfatını iktisap eder. Fiili taşıyıcı ile âkid taşıyıcı arasında bir alt eşya taşıma sözleşmesi bulunur. Yoksa fiili taşıyıcı müessesesiyle alt taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesine dâhil olmaz, yani asıl gönderenin âkidi konumuna gelmez.

Fiili taşıyıcı müessesesi, ardışık taşıyıcı ile karıştırılmaya son derece müsaittir. Taşıma hukukunda, taşıyıcının eşyayı ve taşıma senedini kendisine bıraktığı sonraki taşıyıcılar, istisnaen kanun gereği, ilk taşıyıcın taşıma borcuna katılmakta ve ardışık taşıyıcı olarak anılmaktadırlar.

Ardışık taşıyıcı, eşyayı ve taşıma senedini kabulle, mevcut tek bir taşıma sözleşmesi çevresine dâhil olur. Böyle bir durumda ilk taşıyıcının âkidi gönderen, doğrudan ardışık taşıyıcıya başvurabilir. Fiili taşıyıcı ise, asıl taşıma sözleşmesinden bağımsız bir alt taşıma sözleşmesinde taşıyıcı konumundadır. Dolayısıyla ardışık taşıyıcı ile fiili taşıyıcı kavramları birbirine benzeyen farklı müesseselerdir.

Hamburg Kurallarının aksine Rotterdam Kurallarında, fiili taşıyıcı yerine deniz işleri yüklenicisi kavramına yer verilmiştir. Rotterdam Kurallarına göre, liman sahasında taşıyıcının geniş anlamda taşıma borcu kapsamında üstlenmiş olduğu bir edimi taşıyıcıya karşı taahhüt eden kişi, deniz işleri yüklenicisi sayılır ve üstlendiği işi fiilen gerçekleştirmese dahi doğrudan sorumlu tutulabilir.

Rotterdam Kuralları kapsamında bir kişinin deniz işleri yüklenici sayılabilmesi için, taşımayı taahhüt etmiş olması, yani taşıyıcı sayılması gerekmez. Ayrıca Kurallarda sorumluluk, üstlenilen işin fiilen gerçekleştirilmesine bağlı tutulmamıştır. Bu nedenle, deniz işleri yüklenicisi, esasında fiili taşıyıcı müessesesinden daha fazlasını ifade etmektedir.

Fiili taşıyıcı, uluslararası anlaşmalar bakımından, Montreal Sözleşmesi (m. 39 vd), Hamburg Kuralları (m. 10) ve CIM’de (m. 27) açıkça hükme bağlanmıştır. Buna karşılık Lahey/Visby Kurallarında belirgin bir düzenleme yoktur. Ulusal mevzuatta ise, Türk Ticaret Kanununun taşıma işlerine dair hükümleri ile deniz ticaretine dair maddeleri arasında fiili taşıyıcıya yer verilmiştir (TTK m. 888, 1191, 1248). Buna karşılık Türk Sivil Havacılık Kanununda açık bir hüküm getirilmemiş, ancak Türkiye’nin tarafı olduğu uluslararası anlaşmalara atıf yapılmak suretiyle, Montreal Sözleşmesinin uygulanabilirliği sağlanmıştır (TSHK m. 106).

Uygulanacak hükümlerin tespitinde, fiili taşıyıcının tarafı olduğu alt taşıma sözleşmesinin değil, asıl taşıma sözleşmesinin dikkate alınması gerekir. Asıl taşıma

sözleşmesinin, fiili taşıyıcıya yer veren uluslararası anlaşma veya ulusal kanun kapsamında olması yeterlidir. Yoksa alt taşıma sözleşmesinin, farklı bir hukukî rejime tâbi olması önem arz etmez. Buna göre, asıl eşya taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu hukukî rejimde fiili taşıyıcıya yer verilip verilmediği araştırılmalı, ardından bu hukukî rejimde tatbiki hüküm bulunmaması halinde uygulanacak hukuk tespit olunmalıdır.

Fiili taşıyıcının hükme bağlandığı Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi genel mahiyette bir hüküm olup, taşımanın yapıldığı ortam fark etmeksizin, şartları dâhilinde, tüm eşya taşıma işlerine uygulanabilir. Dolayısıyla, ulusal demiryolu taşımaları özel bir kanunla hükme bağlanmadığı için, ulusal demiryolu taşımalarında fiili taşıyıcının sorumluluğu, CIM'in 27. maddesine değil, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesine tâbidir. Bunun yanısıra, CMR kapsamındaki bir asıl eşya taşıma sözleşmesine konu taşımayı kısmen dahi olsa fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcı da, uygulanacak hukukun Türk hukuku olarak tespitinin ardından, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi gereğince fiili taşıyıcı sayılabilir.

Buna karşılık, Türk Sivil Havacılık Kanunu kapsamındaki asıl eşya taşımaları, yani ulusal hava taşımaları bakımından, Türk Ticaret Kanununun 888. maddesi yerine, Montreal Sözleşmesinin fiili taşıyıcıya dair hükümleri uygulanmalıdır. Zira Türk Sivil Havacılık Kanununun 106. maddesinde, *“havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır”* hükmü yer almaktadır.

Fiili taşıyıcıya başvuru hakkına sahip olanlar, asıl taşıma sözleşmesi gereğince âkid taşıyıcıya sözleşmesel talep yöneltme hakkına sahip asıl yükle ilgililerdir. Başka bir ifadeyle, *“asıl taşıma sözleşmesi bakımından eşyanın zıyayı, hasarı veya teslimindeki gecikme sebebiyle âkid taşıyıcıya başvuru hakkına sahip olan kişiler, fiili taşıyıcıya da doğrudan başvuru hakkına sahiptir”*. Bu kişilere örnek olarak, asıl gönderen, asıl gönderilen, konişmento hamili veya kanunî halef sigortacı verilebilir.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu, âkid taşıyıcının kanunî sorumluluk rejimi üzerine inşa olunmuştur. Nitekim fiili taşıyıcıya yer veren düzenlemelerde, *“fiili taşıyıcının, gerçekleştirmiş olduğu taşıma bakımından, taşıyıcı gibi sorumlu olduğu”* veya

“*taşıyıcının sorumluluğuna dair tüm hükümlerin gerçekleştirdiği taşıma bakımından fiili taşıyıcı hakkında da geçerli olduğu*” ifade edilmiştir. Esasında bu ifadeler ile vurgulanan, fiili taşıyıcının, asıl taşıma sözleşmesinden değil, asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu rejimin, taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümlerine göre sorumlu olacağıdır. Dolayısıyla, fiili taşıyıcı, asıl yük ile ilgililer karşısında, sanki onların âkidi bir taşıyıcı gibi kanunî sorumluluk rejimi kapsamında sorumlu tutulabilir. Bununla birlikte, fiili taşıyıcı, bu kanunî sorumluluk rejiminin taşıyıcıya bahsettiği savunma vasıtalarını ileri sürme hakkına da sahiptir.

Müessesenin temelinde yatan diğer bir esas, fiili taşıyıcının sorumluluğunun, alt taşıma sözleşmesindeki taahhütlerine göre belirleneceği ve asıl taşıma sözleşmesi ile ağırlaştırılmayacağıdır. Nitekim fiili taşıyıcıya yer veren düzenlemelerin genelinde, kanunî sınırları aşan bir şekilde asıl taşıma sözleşmesinde öngörülen bir yükümlülüğün, açık kabulü hariç, fiili taşıyıcıya karşı ileri sürülemeyeceği hükme bağlanmıştır. Buna göre, asıl taşıma sözleşmesinde kanunî sınırlara nazaran daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılmış olması halinde, fiili taşıyıcı, bu sınıra kadar değil, kanunî sınıra kadar sorumlu tutulabilir.

Fiili taşıyıcının sorumluluğunun dayandığı başka bir esas da, fiili taşıyıcının, asıl yük ile ilgililerin, âkid taşıyıcıya karşı hak sahibi oldukları ölçüde sorumlu tutulabilmesidir. Bu yönde Türk Ticaret Kanununun 888. maddesinde, “*Fiili taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait bütün def’ileri ileri sürebilir*” hükmü getirilmiştir. Dolayısıyla, fiili taşıyıcı, âkid taşıyıcıya ait, sınırlı sorumluluk veya sorumluluktan kurtuluşu konu edilen bir def’iyi ileri sürme hakkına sahiptir.

Fiili taşıyıcının sorumluluğu, en geniş manada, sözleşme dışı bir sorumluluktur. Zira fiili taşıyıcıya başvuru hakkını sahip asıl yük ile ilgililer ile fiili taşıyıcı arasında sözleşmesel bir ilişki yoktur. Bunun yanı sıra, fiili taşıyıcının sorumluluğu, âkid taşıyıcının tâbi olduğu sorumluluk rejimi üzerine inşa olunduğu için, emredici, sınırlı, eşyayı kabule bağlı ve kural olarak ispat yükü ters çevrilmiş kusur sorumluluğu niteliği arz etmektedir.

Taşımacılık mevzuatının genelinde fiili taşıyıcı, gerçekleştirmiş olduğu taşıma bakımından âkid taşıyıcı ile birlikte müteselsil sorumlu kabul edilmiştir. Ancak bu

sorumluluk, klasik bir müteselsil sorumluluk olmayıp, farklılaştırılmış müteselsil sorumluluktur. Zira fiili taşıyıcı, kendisine başvuran asıl yükü ile ilgililere karşı, asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu kanunî rejimin bahsettiği savunma imkânlarını ileri sürme hakkına sahiptir.

Fiili taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için eşyanın, fiili taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıya, hasar veya teslimde gecikmeye maruz kalması yeterli olup, zıya, hasar veya teslimde gecikmeye, fiili taşıyıcının veya yardımcısının davranışının sebebiyet vermiş olması önem arz etmez. Ancak zarara, yardımcısının sebebiyet vermiş olması, fiili taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı bahsedebilir.

Diğer bir açıdan, fiili taşıyıcının sorumluluğu, sınırlı bir sorumludur. Zira taşımacılık mevzuatının genelinde, âkid taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve bunların yardımcıları tarafından ödenecek toplam tazminatın, asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu kanunî rejimdeki taşıyıcının sorumluluk sınırını aşamayacağı hükme bağlanmıştır.

Fiili taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için bazı şartların birlikte bulunması icap eder. Bu şartlar, eşyanın, fiili taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıya, hasar veya tesliminde gecikmeye maruz kalması, zarar ve uygun illiyet bağıdır.

Fiili taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasının, doğrudan fiili taşıyıcıya karşı ikame olunması gerekir. Bunun yanısıra, Türk Ticaret Kanununun 105. maddesi dâhilinde, yurtdışındaki bir fiili taşıyıcıya izafeten, Türkiye'deki acentesine karşı da sorumluluk davası açılması mümkündür. Ancak bunun için, acentenin, alt taşıma sözleşmesini yapmış veya bu sözleşmenin kurulmasına aracılık etmiş olması şarttır.

Fiili taşıyıcının sorumluluğuna dayanan bir dava, müessese Türk Ticaret Kanununda açıkça düzenlenmiş olduğu için, mutlak ticari dava sayılır (TTK m. 4). Bu sebeple davanın, varsa asliye ticaret mahkemesinde, yoksa genel yetkili asliye hukuk mahkemesinde görülmesi icap eder (TTK m. 5).

Bununla birlikte 6502 sayılı yeni Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda taşıma sözleşmesine açıkça yer verilmiştir. Dolayısıyla fiili taşıyıcının sorumluluğuna başvuran hak sahibinin, 6502 sayılı Kanun manasında tüketici sıfatı sorgulanmalı;

tüketici sayıldığı takdirde, sorumluluk davasının, tüketici mahkemesinde açılabileceği kabul olunmalıdır.

Fiili taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasında, tazminat talep eden asıl yükü ile ilgililer (davacı), aktif husumeti, yani asıl taşıma işini ve asıl taşıma sözleşmesi sebebiyle tazminat hakkı sahibi olduklarını ispatla yükümlüdürler. Davacı tarafından ispatı gereken diğer bir husus pasif husumettir. Bu manada davacı taraf, asıl taşıma sözleşmesinin tâbi olduğu hukukî rejimin fiili taşıyıcıya doğrudan başvuru hakkını verdiğini ve taşımayı gerçekleştirirken zarara sebebiyet veren kişinin fiili taşıyıcı sıfatı taşıdığını ortaya koymalıdır. Bunun haricinde, eşyanın, fiili taşıyıcının hâkimiyetinde iken zıya, hasar veya teslimde gecikmeye uğradığı, zarar ve uygun illiyet bağı da, davacı tarafından ispat olunmalıdır.

Davalı konumundaki fiili taşıyıcı, sorumluluk şartlarının birinin dahi var olmadığını ya da sorumluluktan kurtuluş hallerini ortaya koymak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir. Fiili taşıyıcı, sınırlı sorumluluktan yararlanacak olması halinde ise, bu sınırın hesaplanmasına yarayan hususları ispat yükü altındadır.

Sonuçta, gerek Montreal Sözleşmesi ve CIM, gerek 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda kendisine yer verilen fiili taşıyıcı, uygulamada sıklıkla karşılaşılabilecek önemli bir taşıma hukuku müessesesidir. Ne yazık ki, müessese yaklaşık 50 yıllık bir geçmişe sahip olmasına rağmen, Türk hukukuna halen yabancı olup, müesseseye yer veren düzenlemelerden de, konunun esası açık bir şekilde anlaşılamamaktadır. Bu sebeple, fiili taşıyıcının sorumluluğunun hangi maksatla ortaya atıldığı ve hangi esaslar üzerine inşa olunduğu daima dikkate alınmalı, ayrıca müessesenin özünü teşkil eden şu prensip, fiili taşıyıcının sorumluluğunun her noktasında uygulanmalıdır:

*“Asıl yükü ile ilgililer, asıl taşıma sözleşmesinin kendilerine bahşettiği hak ölçüsünde fiili taşıyıcıya başvurabilirler; bununla birlikte fiili taşıyıcı, alt taşıma sözleşmesi ile üstlenmiş olduğu sorumluluğun ötesinde sorumlu kılınamaz”.*

## KAYNAKÇA

### I. ASLÎ KAYNAKLAR

#### A. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

##### 1. Türkiye'nin Tarafı Olduğu

Lahey Kuralları, 1924

Varşova Sözleşmesi, 1929

Lahey Protokolü, 1955

CMR, 1956

CMR Protokolü, 1978

Montreal Sözleşmesi, 1999

COTIF – CIV/CIM, 1999

##### 2. Türkiye'nin Tarafı Olmadığı

Visby Protokolü, 1968

Guadalajara Sözleşmesi, 1961

Atina Sözleşmesi, 1974

Hamburg Kuralları, 1978

Brüksel Protokolü, 1979

Budapeşte Sözleşmesi, 2001

Rotterdam Kuralları, 2008

#### B. KANUNLAR

##### 1. Türkiye

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, TSHK

4721 sayılı Türk Medeni Kanunu, TMK

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, TBK

6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu, HMK

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, TTK

6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun

## **2. Diğer Ülkeler**

Alman Medeni Kanunu, BGB

Alman Ticaret Kanunu, HGB

Alman Hukuk Muhakemeleri Kanunu, ZPO

UK Carriage of Goods by Sea Act 1924, UK COGSA

USA Carriage of Goods by Sea Act 1936, US COGSA

USA Harter Act

İsviçre Borçlar Kanunu, OR

Fransa Taşımacılık Kanunu (Code des Transports), CDT

Çin Deniz Ticareti Kanunu

Norveç Deniz Ticareti Kanunu

Finlandiya Deniz Ticareti Kanunu

## **II. YARDIMCI KAYNAKLAR**

### **A. DOKTRİN\***

Abraham, Hans Jürgen: Das Seerecht, 4. Auflage, Berlin 1974.

Abraham, Hans Jürgen: Luftbeförderungsvertrag, Stuttgart 1955.

Abraham, Hans Jürgen: Das Recht der Luftfahrt, Erster Band, Köln 1960.

Adıgüzel, Burak: “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, İÜHFM, 2013, C. LXXI, S. 2, s. 3 vd.

Akan, Pınar: Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2007.

Akıncı, Ziya: Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara 1999.

Akıntürk, Turgut: Müteselsil Borçluluk, Ankara 1971.

Akipek, Jale: Türk Eşya Hukuku, Birinci Kitap: Zilyetlik ve Tapu Sicili, Ankara 1972.

Akipek, Şebnem: Alt Vekâlet, Ankara 2003.

Akkanat, Halil: Taşeronluk (Alt Müteahhitlik) Sözleşmesi, İstanbul 2000.

Akkanat, Halil: “Taşeronun İş Sahibine Karşı Haksız Fiil Sorumluluğu”, MHB, 1999-2000, s. 2 vd.

Aksoy, Sami: Taşıma Hukuku Mevzuatı, Ankara 2012.

Aksoy, Sami: “Havayolu İşletmelerin Kayıp Bagajdan Doğan Sorumluluğu Hakkında Avrupa Birliği Adalet Divanı Kararı”, Güncel Hukuk Dergisi, Aralık 2011, s. 56 vd.

Akyol, Şener: Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme, İstanbul 1976.

Algantürk Light, Didem: “CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2005, S. 8, s. 149 vd.

Algantürk Light, Didem: “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı ile Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2006, S. 10, s. 123 vd.

Altaş, Hüseyin: Eserin Teslimden Önce Telef Olması, Ankara 2002.

Altay, Sıtkı Anlam: “Acentenin Müvekkilini Davada Temsil Etmesi”, Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan, C. I, Ankara 2010, s. 223 vd.

Amasya, Serap: “1992 tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, Prof. Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 261 vd.

Arkan, Sabih: “CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fillerinden Doğan Sorumluluk”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988, s. 319 vd.

Arkan, Sabih: “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, Prof. Dr. Fadıl Sur’un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 389 vd.

Arkan, Sabih: “Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 1 vd.

Arkan, Sabih: “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, AÜHFD, 1980, C. 37, S. 1-4, s. 313 vd.

Arkan, Sabih: “Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine Bir İnceleme”, AÜHFD, 1988, C. 40, S. 1-4, s. 313 vd.

Arkan, Sabih: Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1982. (Taşıyıcının Sorumluluğu)

Arkan, Sabih: “24.05.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Araçlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, Batider, 1982, C. XXI, S. 3, s. 27 vd.

Arkan, Sabih: “Karma Taşımalarla İlgili Sorunlar”, Jale G. Akipek’e Armağan, Konya 1991, s. 341 vd.

Arkan, Sabih: “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler”, Batider, 1979, C. X, S. 2, s. 397 vd.

Arkan, Sabih: “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler”, Batider, 1983, C. XII, S. 1, s. 13 vd. (Yolcu Taşımaları)

Arkan, Sabih: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987.

Arkan, Sabih: Ticari İşletme Hukuku, 18. Bası, Ankara 2013.

Asariotis, Regina: “Haftungsbegrenzung und deren Durchbrechung im Seehandelrecht: die englische Auffassung”, TranspR, 2004, Heft 4, s. 147 vd.

Atamer, Kerim: “2002 Atina Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, Batider, 2008, C. XXIV, S. 3, s. 103 vd.

Atamer, Kerim/Süzel, Cüneyt: “Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Identity of the Carrier”, Rotterdam Rules (ed. Meltem Deniz Güner-Özbek), İstanbul 2011, s. 155 vd.

Atamer, Kerim: “1924 Brüksel Sözleşmesinin Hükümleri Türk Ticaret Kanununa Aynen Alındı mı?”, Gündüz Aybay’a Armağan, İstanbul 2004, s. 179 vd.

Atamer, Kerim: Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006.

Atamer, Kerim: “Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi”, DHD, 2002, S. 1-4, s. 52 vd.

Atamer, Kerim: “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, DHD, 2011, S. 1-4, s. 241 vd.

Atamer, Kerim: “Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler”, XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2009, s. 165 vd.

Atamer, Yeşim: “Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi”, Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Sempozyumu, Bildiriler Tartışmalar, Ankara 2012, s. 9 vd.

Ateş, Ebru: Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konışmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonunun Türk Hukukuna Etkisi, İstanbul 2008.

Aybay, Gündüz: Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Yargıtay Kararları, İstanbul 2000.

Aybay, Gündüz/Atamer, Kerim: “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, VI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 1989, s. 225 vd.

Aybay, Gündüz/(Eronat) Alçıçek, Arzu: Konışmentolara Konan Münhasır Yargı Yetkisine İlişkin Kararlar, DHD, 1999, S. 3-4, s. 146 vd.

Aydın, Alihan: CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002.

Aydın, Alihan: “6102 Sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu’na Göre Ticari İşletme Kavramı ve Ticari İşletmenin Hukuki İşlemlere Konu Olması”, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Ticari İşletme Hukuku Alanında Getirdiği Yenilikler Sempozyumu, 24-15 Kasım 2011, İstanbul 2012 (Kadir Has Üniversitesi), s. 1 vd.

Aydoğdu, Murat: “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Konu Bakımından Uygulama Alanı”, DEÜHFD, 2011, C. 13, S. 2, s. 1 vd.

Ayiter, Kudret: “Receptum Nautarumun Klasik Hukuktan Sonraki Tekâmülü ve Grenfell II.108 Papyrusü”, AÜHFD, 1955, C. 12, S. 3-4, s. 322 vd.

Baatz, Yvonne and others: Maritime Law, Second Edition, London 2011.

Baatz, Yvonne/Debattista, Charles and others: The Rotterdam Rules, London 2009.

Basedow, Jürgen: Transportvertrag, Tübingen 1987.

Basedow, Jürgen: “Luftbeförderungsvertrag”, ZHR, 1987, s. 258 vd.

Basedow, Jürgen: “Seefrachtfrecht: Die Hamburger Regeln sind in Kraft”, Zeitschrift für Europaisches Privatrecht, 1993, Jahrgang 1, s. 100 vd.

Basedow, Jürgen: “Haftungshöchstsummen im internationalen Lufttransport: Gold von gestern und Grundrechte von heute”, TranspR, 1988, s. 353 vd.

Basedow, Jürgen: Münchener Kommentar zum HGB, Band 7, München 1997.

Battal, Ahmet: “Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Yönünden Tacirlerin Tüketici Sıfatı”, Prof. Dr. Ali Bozer’e Armağan, Ankara 1988, s. 313 vd.

Becker, Dieter: Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht, Berlin 1968.

Belbez, Hikmet: “Nakil Sözleşmeleri ve Nakliyecinin Sorumu”, AÜHFD, 1946, C. 3, S. 2-3, s. 387 vd.

Belbez, Hikmet: “Varşova Anlaşması”, Adliye Ceridesi, 1942, s. 207 vd.

Berlingieri, Francesco: “The History of the Rotterdam Rules”, Rotterdam Rules (ed. Meltem Deniz Güner-Özbek), İstanbul 2011, s. 1 vd.

Berlingieri, Francesco: “A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules”, Marrakesh, 5-6 November 2009.

Berlingieri, Francesco: “A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door”, Uniform Law Review, 2003, Band 1-2, s. 265 vd.

Berlingieri, Francesco/Zunarelli, Stefano: “The Rotterdam Rules: An Attempt to Clarify Certain Corners that Have Emerged”, 5 August 2009.

Bilgili, Fatih: “Yükleme ve Boşaltma İşlerinin Eser Sözleşmesine Konu Olup Olmaması Sorunu-Eser Unsuru Açısından Bir Değerlendirme”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. II, İstanbul 2007, s. 1751 vd.

Birinci Uzun, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2012.

Bogner, Michael: Rechtliche Stellung des Empfängers im Eisenbahnfrachtvertrag nach dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), Erlangen 1957.

Booth, Liz: “Identifying the parties to the claim – the Starsin”, Maritime Risk International, 2003, Vol. 17, No. 8.

Bozabalı, Banu Bozkurt: Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara 2013.

Bozer, Ali: Sigorta Hukuku, Ankara 1981.

Buz, Vedat: “Müteselsil Sorumluluktaki Rücu İlişkisinde Sigortacının Hukuki Konumu”, Batider, 2012, C. XXVIII, S. 3, s. 5 vd.

Can, Mertol: Deniz Taşıyanının Yolcuların Bagajının Zıyaı veya Hasarından Sorumluluğu, Yüksek Lisans Tezi, Ankara 1991.

Can, Mertol: Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Ankara 1998.

Can, Mertol: Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Ankara 2001.

Can, Mertol: Deniz Ticareti Hukuku, C. 1 (Giriş, Gemi, Deniz Hukuku Kişileri), 2. Bası, Ankara 2003.

Can, Mertol: Abonman Sigorta Sözleşmesine Binaen Akdedilen Alt (Bağlı - Tabi) Sigorta Sözleşmelerini Kuran İhbar Bakımından Sigorta Ettirene Muafiyet Getiren Sözleşme Şartlarının Geçerli Olup Olmadığı Meselesi”, Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan, C. I, Ankara 2010, s. 591 vd.

Chambers, Jonathan and others: Shawcross/Beamont: Air Law, London 1991 (Shawcross/Beamont, Last updated to 2006).

Cheng, Bin: “The 1999 Montreal Convention of International Carriage by Air (Part I)”, ZLW, 2000, Heft 3, s. 287 vd.

Cheng, Bin: “The 1999 Montreal Convention of International Carriage by Air (Part II)”, ZLW, 2000, Heft 4, s. 484 vd.

Clarke, Malcolm: International Carriage of Goods by Road (CMR), 5. Edition, London 2009.

Clarke, Malcolm: Contracts of Carriage by Air, London 2002.

Clarke, Malcolm: “Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what will the changes be?”, TranspR, 2003, Heft 11-12, s. 436 vd.

Clarke, Malcolm/Yates, David: Contract of Carriage by Land and Air, Second Edition, London 2008.

CMI, Colloquium on the Hamburg Rules, Vienna 1979.

Conti, Christian: “Code-Sharing and Air Carrier Liability”, Air and Space Law, 2001, Band I, s. 4 vd.

Cooke, Julian/Kimball, John and others: Voyage Charters, Second Edition, London 2001.

Csoklich, Peter: “Anmerkungen zu Art. 34 CMR”, ÖJZ, 2003, s. 41 vd.

Cumalıoğlu, Emre: Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011.

Cumalıoğlu, Emre: “Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiye Belirtmesinin Hukuki Niteliği”, DEÜHFD, 2008, C. 10, S. 2, s. 65 vd.

Czerwenka, Beate: “Das Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnen schifffahrt (CMNI)”, TranspR, 2001, Heft 7/8, s. 277 vd.

Czerwenka, Beate: Münchener Kommentar zum HGB, Band 7, 2. Auflage, München 2009.

Czerwenka, Beate: Die geplante Reform des Seehandelsrechts, Berlin 2011.

Czerwenka, Beate: “The Proposal for a Reform of German Maritime Law”, The Hamburg Lectures on Maritime Affairs 2009 & 2010, Berlin 2012, s. 55 vd.

Çağa, Tahir: “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, V. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 1988, s. 177 vd.

Çağa, Tahir: “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978”, Batider 1979, C. X, S. 2, s. 323 vd. (Hamburg Kuralları)

Çağa, Tahir: Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş-Gemi-Donatan ve Kaptan, 16. Bası, İstanbul 2010.

Çağa, Tahir: Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, İstanbul 1982.

Çağa, Tahir/Kender, Rayegan: Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 10. Bası, İstanbul 2010.

Çelikel, Aysel: Milletlerarası Özel Hukuk, 12. Bası, İstanbul 2012.

Çetingil, Ergon: Konişmentonun Eşyayı Temsil Fonksiyonu, İstanbul (Tarih Tespit Edilememiştir).

Çetingil, Ergon: “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarlar Sorumluluğu”, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 133 vd.

Çetingil, Ergon/Kender, Rayegan/Ünan, Samim/Yazıcıoğlu, Emine: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, DHD, 2006, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayısı, s. 1 vd.

Chami, Esteban Diego: “The Rotterdam Rules from an Argentinean Perspective”, Uniform Law Review, 2009, Vol. XIV, No. 4, s. 847 vd.

Damar, Duygu: “Milletlerarası Taşıma Hukukunda Wilful Misconduct Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi, MHB, 2004, s. 379 vd.

Davis, Mark: Bareboat Charters, Second Edition, London 2005.

Debattista, Charles: “The Bill of Lading as the Contract of Carriage”, Modern Law Review, 1982, Vol. 45, s. 652 vd.

Demirkıran, Murat: Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, İstanbul 2008.

Demirkıran, Murat: “Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarından Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. 1, İstanbul 2007, s. 891 vd.

Dempsey, Paul Stephen/Milde, Michael: International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999, Montreal 2005.

Dempsey, Paul Stephen: "Accidents & Injuries In Air Law: The Clash of The Titans" (<http://www.mcgill.ca/files/iasl/Titans.pdf>).

Demuth, Klaus: "Ausführender Frachtführer auch im CMR-Bereich?", TranspR, 1999, Heft 3, s. 100 vd.

Deniz, İnci: Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982.

Deniz, İnci: "Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu", Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 173 vd.

Deniz, İnci: "Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu, İÜHFM, 1984, C. L, S. 1-2, s. 423 vd. (Taşıyıcının Sorumluluğu)

Dettling-Ott, Regula: Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, Zürich 1993.

Doğanay, İsmail: "Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması", Batider, 1970, C. V, S. 3, s. 432 vd.

Doğanay, İsmail: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. II, 4. Bası, İstanbul 2004.

Doğanay, İsmail: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. III, 4. Bası, İstanbul 2004.

Doğanay, İsmail: "Karada Eşya Taşıma Akdinden Dolayı Tazminata Mahkum Olan Birinci Taşıyıcının Kendi Yerine Geçen Diğer Taşıyıcılar Aleyhine Açacağı Rücu Davasının Zamanaşımı Başlangıcı Acaba Hangi Tarihtir?", Batider, 1973, C. VII, S. 1, s. 87 vd.

Edis, Altan: Die Haftung des Frachtführers nach schweizerischem Oligationen- und türkische Handelsrecht, Bern 1975.

Ehlers, Nikolai: Montrealer Protokolle Nr. 3 und 4, Warschauer Haftungssystem und neuere Rechtsentwicklung, Köln 1985.

Erdem,ERCüment: Sif Satışlar, İstanbul 1999.

Eren, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 12. Bası, İstanbul 2010.

Eren, Fikret: Sorumluluk Hukuku Bakımından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Ankara 1975.

Eriş, G nen: Türk Ticaret Kanunu, C. IV, 2. Bası, Ankara 2010.

Eriş, G nen: Türk Ticaret Kanunu, C. V, 2. Bası, Ankara 2010.

Erişir, Evrim: “Borçlar Kanunu m. 83 F. III ve Türk Borçlar Kanunu M. 99 F. III’e Göre Gerçek Olmayan Yabancı Para Alacağının Aynen Veya Türk Lirası zerinden Tahsili”, DEÜHFD, 2010, C. 12, zel Sayı, s. 873 vd.

Esen, Emre: “Yabancı Mahkeme Lehine Yapılan Yetki Anlaşmasına Dayanan Yetki İtirazının Değerlendirilmesinde Dürüstlük Kuralının Etkisi ve Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 6.3.2009 Tarihli İtihadının Eleştirisi”, MHB, 2011, S. 1, s. 191 vd.

Fischer, Franz: “Der “Güter” Begriff der CMR”, TranspR, 1995, Heft 9, s. 326 vd.

Fischer, Franz: “Ergänzung der CMR durch unvereinheitliches deutsches Recht nach der Transportrechtsreform”, TranspR, 1999, Heft 7/8, s. 261 vd.

Force, Robert: Force, Admiralty and Maritime Law, New Orleans 2004.

Franko, Nisim: Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1992.

Frantziach, Fritz: “Vorschläge der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts zur Haftung für Güterschäden”, TranspR, 2010, Heft 1, s. 8 vd.

Freise, Rainer: “Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999)”, TranspR, 1999, Heft 11/12, s. 417 vd.

Freise, Reiner: Münchener Kommentar zum HGB, Band 7, 2. Auflage, München 2009.

Freise, Rainer: “Neue Entwicklungen im Eisenbahnrecht anlässlich des Inkrafttretens des Übereinkommens COTIF 1999”, TranspR, 2007, Heft 2, s. 45 vd.

Freise, Rainer: “Reform der Reform des Eisenbahntransportrechts in Europa?”, TranspR, 2004, Heft 10, s. 377 vd.

Freise, Rainer: “Gedanken zur Reform des internationalen Eisenbahnverkehrsrecht”, Festschrift für Henning Piper, München 1996, s. 829 vd.

Gaskell, Nicholas/Asariotis, Regina/Baatz, Yvonne: Bills of Lading: Law and Contracts, London 2000.

Gauch, Peter: Der Werkvertrag, 5. Auflage, Zürich 2011.

Gençtürk, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbül 2006.

Gençtürk, Muharrem: “Taşıma Sözleşmelerinin Uluslararası Niteliği ve MÖHUK’a Göre Yabancılık Unsuru Bulunan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanması Gereken Hukuk”, Doç. Dr. Mehmet Somer’in Anısına Armağan, İstanbül 2006, s. 637 vd.

Giemulla, Elmar/Schmid, Ronald: “Die Haftung der Leute des Luftfrachtfhrers”, Festgabe für Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg 1999, s. 257 vd.

Giemulla, Elmar/Schmid, Ronald: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band: Montrealer Übereinkommen, Frankfurt 2011 (36. Aktualisierung).

Giemulla, Elmar/Schmid, Ronald: Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 4: Warschauer Abkommen, Frankfurt 2004 (23. Aktualisierung).

Giemulla, Elmar/Schmid, Ronald: "Ausgewählte Rechtsprechung zum Warschauer Abkommen in den Jahren 1997-1999", ZLW, 2000, Heft 1, s. 3 vd.

Giemulla, Elmar/van Schyndel, Heiko: "Rechtsprobleme des "Code-Sharing", TranspR, 1997, Heft 7/8, s. 253 vd.

Girvin, Stephen: Carriage of Goods by Sea, Second Edition, New York 2011.

Girvin, Stephen: "Contracting Carriers, Himalaya Clauses and Tort In The House Of Lords", Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2003, Part 3, s. 311 vd.

Göğ r, Erdoğan: "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler", Batider, 1980, C. X, S. 3, s. 601 vd.

G   r, Erdoğan: Deniz Hukukundaki Eşya Taşıma Mukavelelerinden Doğan Kanunlar İhtilafı, Ankara 1965.

G kn l, Mazhar Nedim: Hava Hukuku, İstanbul 1951.

Gorton, Lars/Hillenius, Patrick/Ihre, Rolf/Sandev rn, Arne: Shipbroking and Chartering Practice, 6. Edition, London 2004.

Gran, Dieter: "Beweisführung und Einlassungobliegenheit bei qualifiziertem Verschulden des Luftfrachtf hrers nach der Haftungsordnung des Warschauer Abkommens", Festschrift für Henning Piper, München 1996, s. 847 vd.

Gr he, Christian: "Der Transportvertrag als Vertrag zugunsten Dritten", Zeitschrift für Europäisches Privatrecht, 1993, C. 1, s. 141 vd.

Grönfors, Kurt: Air Charter and the Warsaw Convention, Uppsala 1956.

Guldimann, Werner: Internationales Lufttransportrecht, Zürich 1965.

G n y, Barış: Hazırlık  alı maları I ında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Kar ıla tırmalı Olarak, Ankara 2013.

Gündoğan, Burhan: "Ticari Usul Hukuku", AÜHFD, 1956, C. 13, S. 1-2, s. 173 vd.

Güngör, Gülin: Milletlerarası  zel Hukukta Tüketicinin Korunması, Ankara 2000.

Güner  zbek, Meltem Deniz: "Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions" (ed. Meltem Deniz Güner- zbek), İstanbul 2011, s. 107 vd.

Güner Özbek, Meltem Deniz: “Yeni Türk Ticaret Kanununda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 2012, C. 18, S. 3, s. 233 vd.

Gürsoy, Kemal Tahir/Eren, Fikret/Cansel, Erol: Türk Eşya Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1984.

Gürsoy, Kemal Tahir: “Haksız Eylem (Fiil) den Doğan Talep Hakkı ve Bu Hakkın Diğer Talep Haklarıyla Yarışması (Dava Hakkının Telahuku)”, AÜHFD, 1974, C. 31, S. 1-4, s. 149 vd.

Gürten, Kadir: “Receptum Nautarum”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2013, C. 1, S. 1, s. 275 vd.

Haak, Krijin: “Revision der CMR”, TranspR, 2006, Heft 9, s. 325 vd.

Hartmann, Karl: Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln, Bern 1945.

Hatemi, Hüseyin/Serozan, Rona/Arpacı, Abdülkadir: Eşya Hukuku, İstanbul 1991.

Häußer, Markus: Subunternehmer beim Seetransport, Mannheim 2006.

Helm, Johann Georg: Frachtrecht, 2. Auflage, Berlin 1994.

Herber, Rolf: “Haftung beim Ro/Ro Verkehr”, TranspR, 1994, Heft 10, s. 375 vd.

Herber, Rolf: Einem Beitrag von Prof. Herber, Die Konferenz der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See in Hamburg und ihr Ergebnis, Hamburg 1978.

Herber, Rolf: Seehandelsrecht, Berlin 1999.

Herber, Rolf: “Anspruch des Empfängers gegen den Unterfrachtführer aus dem Unterfrachtvertrag”, TranspR, 2008, Heft 6, s. 239 vd.

Herber, Rolf: “Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber den Ladungsbeteiligten des Hauptfrachtvertrages”, TranspR, 2013, Heft 1, s. 1 vd.

Hirsch, Ernest: Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku, Ders Notları, Ankara 1945.

Hübsch, Michael: Haftung des Güterbeförderers und seiner selbständigen und unselbständigen Hilfspersonen für Güterschäden, Hamburg 1997.

Honsell, Heinrich/Vogt, Nedim Peter/Watter, Rolf: Obligationenrecht, Basler Kommanter, 4. Auflage, Zürich 2012.

Ilgın, Sezer: Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıyanın Birbirlerine Karşı Hukuki Durumları, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1993. (Alt Navlun Sözleşmesi)

İlgin, Sezer: “Alt Navlun Sözleşmeleri ve Konuya İlişkin Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, DHD, 1997, C. 2, S. 2-3, s. 39 vd.

İzveren, Adil: Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1975.

İzveren, Adil/Franko, Nisim/Çalık, Ahmet: Deniz Ticaret Hukuku, Ankara 1994.

Jamieson, Andrew: Shipbrokers and the Law, London 1997.

Jessen, Henning: “Die Haftung der Maritime Performing Party nach den Rotterdam Regeln”, Die Rotterdam Regeln (Veranstaltung des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht – Klaus Ramming (Hrsg.), Hamburg 2010, s. 135 vd.

Kalpsüz, Turgut: Deniz Ticareti Hukuku, Birinci Cild Giriş-Gemi, Ankara 1971.

Kalpsüz, Turgut: “Müvekkillerine İzafeten Acentalara Karşı Dava Açılması ve Takip Yapılması”, Batider, 1983, C. XII, S. 1, s. 1 vd.

Kaner, İnci: Hava Hukuku Dersleri, İstanbul 1994.

Kaner, İnci Deniz: “Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar)”, Batider, 1992, C. XXVI, S. 3, s. 1 vd.

Kaner, İnci Deniz: “1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu”, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Ankara 1985, s. 173 vd.

Karadeniz, Özcan: Iustinianus Zamanına Kadar Roma’da İş İlişkileri, Ankara 1976.

Karan, Hakan: Law on International Carriage of Goods, 3. Bası, Ankara 2013.

Karan, Hakan: “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, XVII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2010, s. 219 vd.

Karan, Hakan: “Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules”, JMLC, 2011, Vol. 42, s. 441 vd.

Karan, Hakan: “Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules”, Rotterdam Rules (ed. Meltem Deniz Güner-Özbek), İstanbul 2011, s. 229 vd.

Karan, Hakan: The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions - The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules, London 2005.

Karan, Hakan: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki”, Batider, 2000, C. XX, S. 4, s. 153 vd.

Karan, Hakan: CMR Şerhi, Ankara 2011.

Karan, Hakan: Elektronik Konişmento, Ankara 2004.

Karan, Hakan: “The Rotterdam Rules v. The Hague and Hamburg Rules”, Recent Developments in Maritime Law, Hamburg-İstanbul 2011, s. 107 vd.

Karan, Hakan: “TBMM Adalet Komisyonu’nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi ile Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk”, XXVI. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 2012.

Karayalçın, Yaşar: “İsviçre Hukukunda Müteselsil Sorumluluk Konusunda Tartışmalar ve Yasal Gelişmeler”, Ankara Barosu Dergisi, 2007, S. 4, s. 107 vd.

Kaya, Arslan: “Taşıyıcının Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmede (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II)”, İÜHFM, 1998, C. LVI, S. 1-4 (Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu’na Armağan), s. 239 vd.

Kaya, Arslan: “Acentelik İle İlgili Yenilikler”, Yeni Türk Ticaret Kanununun Ticari İşletme Hukuku Alanında Getirdiği Yenilikler Sempozyumu, İstanbul 2012, s. 53 vd.

Kaya, Arslan: Türk Ticaret Kanunu Şerhi, Birinci Kitap: Ticari İşletme, Yedinci Kısım: Acentelik, İstanbul 2013.

Kehl, Michael: Die Haftung des Unterfrachtführers im Strassengüterverkehr, Münster 2004.

Kender, Rayegan: Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku I, 7. Bası, İstanbul 2001.

Kender, Rayegan: “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 71 vd.

Kender, Rayegan: “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Sorunlar”, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 243 vd.

Kender, Rayegan: “Sigorta Hukukunda Abonman Mukavelesi (Deniz Taşıma Sigortalarında)”, VII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara 1990, s. 139 vd.

Kendigelen, Abuzer/Aydın, Alihan: “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) – Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi”, Prof. Dr. Ömer Teoman’a Armağan, C. I, İstanbul 2002, s. 495 vd.

Kendigelen, Abuzer/Aydın, Alihan: Taşıma Hukuk Mevzuatı, İstanbul 2001.

Kendigelen, Abuzer: Türk Ticaret Kanunu, Değişiklikler-Yenilikler-İlk Tespitler, 2. Bası, İstanbul 2011.

Kılıçoğlu, Ahmet: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Bası, Ankara 2011.

Kılıçoğlu, Ahmet: “Müteahhidin Eseri Şahsen Yapma veya Kendi İradesi Altında Yaptırma Borcu”, AÜHFD, 1975, C. 32, S. 1-4, s. 198 vd.

Kırca, Çiğdem: “Müteselsil Sorumlulukta Borçlar Kanunu Tasarısı ile Getirilen Değişiklikler”, Prof. Dr. Fikret Eren’e Armağan, Ankara 2006, s. 641 vd.

Kırca, İsmail: “Hava Yolu İle Yapılan Eşya Taşımaları Dolayısıyla Düzenlenen Hava Yük Senedinin Hukuki Niteliği ve İspat Fonksiyonu”, Batider, 1990, C. XV, S. 3, s. 89 vd.

Kırman, Ahmet: Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımasında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990.

Kienzle, Jost: Die Haftung des Carriers und des Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln, Hamburg 1993.

Knöfel, Susanne: “Der ausführende Frachtführer im Lichte schuldrechtlicher Institute”, Transport- und Vertriebsrecht 2000, Festgabe für Rolf Herber, Hamburg 2000, s. 98 vd.

Knöfel, Susanne: Die Haftung des Güterbeförderers für Hilfspersonen, Berlin 1995.

Koller, Ingo: Transportrecht, Kommentar zu Spedition Gütertransport und Lagergeschäft, 6. Auflage, München 2000.

Koller, Ingo: “Übernahmeort und Gerichtsstand bei der Einschaltung von Fixkostenspediteuren und Unterfrachtführern”, TranspR, 2000, Heft 4, s. 152 vd.

Koller, Ingo: “Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger”, VersR, 1988, Heft 25, s. 673 vd.

Koller, Ingo: “Vertragliche Direktansprüche gegen schädigende Unterfrachtführer im Strassentransportrecht”, VersR, 1993, Heft 22, s. 920 vd.

Koller, Ingo: “Die Anwendbarkeit des Art. 437 HGB bei internationalen Lufttransporten”, TranspR, 2000, Heft 9, s. 355 vd.

Koller, Ingo: “Die Aktivlegitimation im Recht des internationalen Eisenbahngütertransports”, TranspR, 2006, Heft 9, s. 336 vd.

Koller, Ingo: “Die Vereinbarung des Ausführungsart im Werkvertrags und Transportrecht”, TranspR, 2007, Heft 6, s. 221 vd.

Koller, Ingo: “Die Haftung des Multimodalbeförderers bei bekanntem Schadensort”, VersR, 2000, s. 1187 vd.

Koller, Ingo: “Die Haftung des HGB-Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger”, TranspR, 2009, Heft 6, s. 229 vd.

Koller, Ingo: “Der Unterfrachtführer als Schuldner und Gläubiger”, TranspR, 2009, Heft 11/12, s. 451 vd.

Koller, Ingo: “Wer ist Frachtführer im Sinn des § 437 HGB”, TranspR, 2013, Heft 3, s. 103 vd.

Koschaker, Paul/Ayiter, Kudret: Modern Özel Hukuka Giriş Olarak Roma Özel Hukukunun Ana Hatları, Ankara 1977.

Kummer, Joachim: “Der Goldfranken im Warschauer Abkommen – eine unendliche Geschichte ?”, Festschrift für Henning Piper, München 1996, s. 923 vd.

Kuntalp, Erden: Karışık Muhtevalı Akit, Ankara 1971.

Kunz, Wolfgang: “Das neue Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)”, TranspR, 2005, Heft 9, s. 329 vd.

Kuru, Baki/Arslan, Ramazan/Yılmaz, Ejder: Medeni Usul Hukuku, 22. Bası, Ankara 2011.

Lannan, Kate: “Behind the Numbers: the Limitation on Carrier’s Liability under the Rotterdam Rules”, Uniform Law Review, 2006, Vol. 11, Issue 3, s. 901 vd.

Littger, Michael/Kirsch, Alexander: “Haftung im internationalen Luftverkehr nach dem Montrealer Übereinkommen”, ZLW, 2003, Heft 4, s. 563 vd.

Mankiewicz, Rene: The Liability Regime of the International Air Carrier, London 1981.

Mankowski, Peter: “Himalaya Clause, independent Contractor und Internationales Privatrecht”, TranspR, 1996, Heft 1, s. 10 vd.

Mankowski, Peter: “Jurisdiction Clauses und Paramount Clauses nach dem Inkrafttreten der Hamburg Rules”, TranspR, 1992, Heft 9, s. 301 vd.

Marler, David: “The Treatment, by the Federal Court of Canada, of Demise and Equivalent Identity of Carrier Clauses in Liner Bills of Lading”, Tulane Maritime Law Journal, 2002, Vol. 26, s. 597 vd.

Milde, Michael: International Air Law and ICAO, Utrecht 2008.

Milde, Michael: The Problems of Liabilities in International Carriage by Air (çev. Albert Kafka), Praha 1963.

Mutz, Gerfried: “Die Reform des Internationalen Eisenbahntransportrecht im Lichte der CMR”, Festgabe für Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg 1999, s. 302 vd.

Müller-Rostin, Wolf: “Das neue Warschauer Abkommen im Überblick”, TranspR, 1999, Heft 7/8, s. 291 vd.

Müller-Rostin, Wolf: “Neuregelungen im internationalen Luftfrachtverkehr: Montrealer Protokoll Nr. 4 und Montrealer Übereinkommen”, TranspR, 2000, Heft 6, s. 234 vd.

Müller-Rostin, Wolf: “Die internationale LuftrechtKonferenz von Montreal”, ZLW, 2000, s. 36 vd.

Müller-Rostin, Wolf: “Erfordernis der Novellierung der frachtrechtlichen Vorschriften des Warschauer Abkommens durch eine Ratifikation des Montrealer Protokoll Nr.4”, TranspR, 1994, Heft 9, s. 312 vd.

Müller-Rostin, Wolf: “Ist die Wertdeklaration des Art. 22 Abs. 2 als eine Haftungsbeschränkung anzusehen oder nicht?”, TranspR, 1996, Heft 4, s. 149 vd.

Neumann, Hilmar: “Der Spediteur-Frachtführer als aufeinanderfolgender Frachtführer”, TranspR, 2006, Heft 10, s. 384 vd.

Official Records, United Nations Conference on The Carriage Of Goods By Sea Hamburg, 6-31 March 1978, Documents of the Conference and Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, New York 1981 (Official Records, Hamburg Rules) ([http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/Conference\\_Carriage\\_Goods\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/Conference_Carriage_Goods_e.pdf)).

Oğuzman, Kemal/Seliçi, Özer: Eşya Hukuku, 9. Bası, İstanbul 2002.

Okay, Sami: Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, 2. Bası, İstanbul 1971.

Okay, Sami: Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Hasar Zıya ve Hasarın İhbarı, Ankara 1964.

Okutan, Gül: “Acenta”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 8 vd.

Önder, Salih: “1974 tarihli Atina Konvansiyonu Bağlamında Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan, C. II, Ankara 2010, s. 1537 vd.

Özdemir, Türkay: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006.

Paschke, Marian: Transportrecht, München 2011.

Pekcanitez, Hakan/Atalay, Oğuz/Özekes, Muhammet: Hukuk Muhakemeleri Kanunu Hükümlerine Göre Medeni Usul Hukuku, 10. Bası, Ankara 2011.

Philipson, Trevor and others: Carriage by Air, London 2001.

Postacıoğlu, İlhan: Medeni Usul Hukuku Dersleri, 6. Bası, İstanbul 1975.

Puttfarken, Hans Jürgen: Seehandelsrecht, Heidelberg 1997.

Prüssmann, Heinz/Rabe, Dieter: Seehandelsrecht, 4. Auflage, München 2000.

Rado, Türkan: Roma Hukuku Dersleri, Borçlar Hukuku, İstanbul 1980.

Ramming, Klaus: “Die Haftung des ausführenden Frachtführers nach § 437 HGB”, TranspR, 2000, Heft 7/8, s. 277 vd.

Ramming, Klaus: “Weitere Rechtsfragen zur CMNI-Bedienstete, Beauftragte, ausführender Frachtführer”, TranspR, 2008, Heft 3, s. 107 vd.

Ramming, Klaus: “Zum Anwendungsbereich der Vorschrift des § 440 Abs. 2 HGB über den Gerichtsstand des jeweils anderen Frachtführers”, TranspR, 2001, Heft 4, s. 159 vd.

Ramming, Klaus: “Neues vom ausführenden Frachtführer”, VersR, 2007, Heft 25, s. 1190 vd.

Ramming, Klaus: Multimodaler Transport Hamburger Handbuch, Hamburg 2011.

Reuschle, Fabian: Montrealer Übereinkommen, Berlin 2011.

Riese, Otto: “Die Internationale Luftprivatrechtkonferenz und das Charterabkommen von Guadalajara vom 18 September 1961”, ZLW, 1962, Heft 1, s. 1 vd.

Ruhwedel, Edgar: “Neue Entwicklungen im Lufttransportrecht vor dem Hintergrund des Inkrafttretens des Montrealer Übereinkommens”, TranspR, 2006, Heft 11/12, s. 421 vd.

Ruhwedel, Edgar: “Montrealer Übereinkommen vs. Warschauer System”, TranspR, 2008, Heft 3, s. 89 vd.

Ruhwedel, Edgar: “Das Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 28.5.1999”, TranspR, 2001, Heft 5, s. 189 vd.

Ruhwedel, Edgar: Münchener Kommentar zum HGB, Band 7, 2. Auflage, München 2009.

Ruhwedel, Edgar: Luftbeförderungsvertrag, Frankfurt 1998.

Ruhwedel, Edgar: “Die Türkei und das Montrealer Übereinkommen”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. 1, İstanbul 2007, s. 971 vd.

Schmid, Reinhard: “Neues zu Art. 3 CMR”, TranspR, 2004, Heft 9, s. 351 vd.

Schmid, Ronald: “Das Zusatzabkommen von Guadalajara und seine Bedeutung für das deutsche Reisevertragsrecht”, TranspR, 1994, Heft 11/12, s. 420 vd.

Schmid, Ronald: “Der Flugschein – seine Bedeutung für Fluggast und Luftfrachtführer”, Festschrift für Henning Piper, München 1996, s. 999 vd.

Schmidt-Räntsch, Günther: “Die Ausführung der Luftbeförderung durch einen Dritten”, Festschrift für Otto Riese, Karlsruhe 1964, s. 47 vd.

Schmidt-Räntsch, Günter: “Einige Fragen zur Anwendung des Zusatzabkommen von Guadalajara”, Festschrift für Alex Meyer, Köln 1975, s. 217 vd.

Schröder, Christoph: Multimodale Frachtvertrag nach chinesischem Recht, Berlin 2008.

Schuster, Michael: Haftung der Teil-, Zwischen-, Samt- und Unterfrachtführer im deutschen Gütertransportrecht, Frankfurt 2002.

Seven, Vural: Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003.

Seven, Vural: “Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukukî Temeli”, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. III, Ankara 2009, s. 871 vd.

Seven, Vural: Taşıma Hukukunda Gönderilen, Ankara 2012.

Seyffert, Wiebke: Die Haftung des ausführenden Frachtführers im neuen deutschen Frachtrecht, Hamburg 2000.

Sözer, Bülent: Deniz Ticareti Hukuku I, İstanbul 2013.

Sözer, Bülent: “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, Batider, 1987, C. XIV, S. 2, s. 85 vd.

Sözer, Bülent: “Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları”, Batider, 1977, C. IX, S. 2, s. 407 vd.

Sözer, Bülent: “Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, Batider, 1984, C. XII, S. 4, s. 3 vd.

Sözer, Bülent: Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul 2009.

Sözer, Bülent: “Havayolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, Batider, 2001, C. XXI, S. 1, s. 141 vd.

Spera, Kurt: Internationales Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1986. (CIM 1980)

Steingröver, Wilm: Die Mithaftung des ausführenden Verfrachters im Seerecht - de lege lata und de lege ferenda, Hamburg 2006.

Sturley, Michael: “Jurisdiction and Arbitration under the Rotterdam Rules”, Uniform Law Review, 2009, Vol. XIV, No. 4, s. 945 vd.

Sturley, Michael: “Carriage of Goods by Sea”, JMLC, 2000, Vol. 31, No. 2, s. 241 vd.

Sturley, Michael/Fujita, Tomotaka/van der Ziel, Gertjan: The Rotterdam Rules, London 2010.

Süzel, Cüneyt/Damar, Duygu: “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)”, Batider, 2010, C. XXVI, S. 2, s. 149 vd.

Sweeney, Joseph: “The Prism of COGSA”, JMLC, 1999, Vol. 30, No. 4, s. 543 vd.

Şamlı, Kübra Yetiş: Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 2. Bası, İstanbul 2013.

Şamlı, Kübra Yetiş: “Gencon 1976 ve Gencon 1994 Çarter partilerinde Taşıyanın Sorumluluğu”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. 1, İstanbul 2007, s. 997 vd.

Şamlı, Kübra Yetiş: Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008.

Şanlı, Cemal: “Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, MHB, 1989, C. 9, S. 1, s. 47 vd.

Şanlı, Cemal: Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemenin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, İstanbul 1993.

Şanlı, Cemal: Milletlerarası Özel Hukuk, İstanbul 2013.

Şenocak, Zariye: Borçlunun İfa Yardımcılarının Eylemlerinden Sorumluluğu, Ankara 1995.

Tandoğan, Haluk: Türk Mesuliyet Hukuku, Ankara 1961.

Tandoğan, Haluk: “İstisna Akdi Kavramı, Unsurları ve Benzeri Akitlerden Ayırdedilmesi”, İmran Öktem’e Armağan, Ankara 1970, s. 311 vd.

Tandoğan, Haluk: Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Ankara 1981.

Tandoğan, Haluk: Özel Borç İlişkileri, Cilt II, 2. Bası, Ankara 1982.

Tandoğan, Haluk: Mukayeseli Hukuk Hususiyle Türk-İsviçre ve Alman Hukuku Bakımından Üçüncü Şahsın Zararının Tazmini, Ankara 1963.

Tarman, Zeynep Derya: “Jurisdiction and Arbitration under the Rotterdam Rules”, Rotterdam Rules (ed. Meltem Deniz Güner-Özbek), İstanbul 2011, s. 265 vd.

Tekil, Fahiman: Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul 2001.

Tekil, Fahiman: Deniz Hukukuna Giriş, İstanbul 1986.

Tekil, Fahiman: Çarter Parti ve Konişmento İlişkileri”, Prof. Dr. Nuri Çelik’e Armağan, C. I, İstanbul 2001, s. 781 vd.

Tekinalp, Ünal: “Türk Ticaret Hukukunu Ticari İşletme Bağlamında Yeniden Düşünmek”, Batider, 2008, C. XXIV, S. 3, s. 5 vd.

Tekinay, Selahattin Sulhi/Akman, Sermet/Burcuoğlu, Haluk/Altup, Atilla: Borçlar Hukuku, 5. Bası, İstanbul 1985.

Tester, Rex: Air Cargo Claims, London 1998.

Tetley, William: “Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea”, JMLC, 1983, Vol. 14, No. 4, s. 465 vd. (Waybills I)

Tetley, William: “Waybills: The Modern Contract of Carriage of Goods by Sea”, JMLC, 1984, Vol. 15, No. 1, s. 41 vd. (Waybills II)

Tetley, William: “Case Comment: The House of Lords decision in The Starsin”, JMLC, 2004, Vol. 35, s. 121 vd.

Tetley, William: “Reform of Carriage of Goods – The Uncitral Draft and Senate COGSA 99”, Tulane Maritime Law Journal, 2003, Vol. 28, No. 1, s. 1 vd.

Tiberg, Hugo: “Who is the Hague Rule Carrier”, Six Lectures on the Hague Rules, Göteborg 1967.

Thomas, Rhidian (edt.): The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules, London 2010.

Thume, Karl-Heinz: “Die Haftung des ausführenden Frachtführers nach § 437 HGB”, VersR, 2000, Heft 25, s. 1071 vd.

Thume, Karl-Heinz: “Keine Rechte des Empfängers nach Art. 13 und Art 435 HGB gegen den Unterfrachtführer”, TranspR, 1991, Heft 3, s. 85 vd.

Thume, Karl-Heinz: “Die Haftung des CMR-Frachtführers wegen positiver Vertragsverletzung”, TranspR, 1995, Heft 1, s. 1 vd.

Thume, Karl-Heinz: Kommentar zur CMR, 2. Bası, Frankfurt 2007.

Thume, Karlz-Heinz: “Die Stellung des Empfängers im neuen Frachtrecht”, Festgabe für Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg 1999, s. 153 vd.

Thume, Karl-Heinz: “Vergleich der Haftungsregeln des Warschauer Abkommens mit denen der CMR”, TranspR, 1996, Heft 4, s. 143 vd.

Thume, Karl-Heinz: “Die unbeschränkte Haftung des CMR-Frachtführers”, VersR, 1993, Heft 22, s. 930 vd.

Trappe, Johannes/Gierke, O.: “Aufeinanderfolgende Strassenfrachtführer (Zu Art. 34 ff. CMR)”, TranspR, 1996, Heft 7/8, s. 260 vd.

Tunçomağ, Kenan: Türk Borçlar Hukuku, C. I: Genel Hükümler, 6. Bası, İstanbul 1976.

Tunçomağ, Kenan: Türk Borçlar Hukuku, C. II - Özel Borç İlişkileri, 3. Bası, İstanbul 1977.

Turhan, Turgut: Milletlerarası Sözleşmelerde Yabancı Para Kayıtları, Ankara 1997.

Türkel, Doğuş Taylan: “Müvekkile İzafeten Acenteye Karşı Açılan Davalarda Hukukî Dinlenilme Hakkıyla Bağlantılı Sorunlar”, Haluk Konuralp Anısına Armağan, C. I, Ankara 2009, s. 1105 vd.

Tüzüner, Özlem: "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, 2012, S. 101, s. 169 vd.

Ulaş, Işıl: Uygulamalı Zarar Sigortaları Hukuku, Ankara 2012.

UN, Bills of Lading (TD/B/C.4/IS/6/Rev. 1).

Ülgen, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987.

Ülgen, Hüseyin: Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988.

Ülgen, Hüseyin: “Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler”, İstanbul Barosu Dergisi, 1984, C. 58, S. 10-11-12, s. 614 vd.

Ülgen, Hüseyin: “Türk Sivil Havacılık Kanununun Havayolu ile Taşımalarda Öngördüğü Yeni Düzenleme”, İstBD, 1985, S. 1-2-3, s. 5 vd. (TSHK)

Ülgen, Hüseyin: “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğu Hakkında”, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Ankara 2003, s. 479 vd.

Ülgener, Fehmi: Çarter Sözleşmeleri, C. I: Genel Hükümler - Sefer Çarteri Sözleşmesi, İstanbul 2000.

Ülgener, Fehmi: Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991.

Ülgener, Fehmi: “Alt/Üst Taşıma Sözleşmelerinde Navlun Ödenmesi – Konişmento Düzenlenmesi ile İlgili Bir Mahkeme Kararı: “The Hector”, DHD, 1999, C. 4, S. 1-2, s. 93 vd.

Ülgener, Fehmi: “Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıyanın Taşıtana Karşı Olan Yükümlülükleri”, DHD, 1998, S. 3-4, s. 47 vd.

Ülgener, Fehmi: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi”, İÜHFM, 2007, C. LXV, S. 2, s. 353 vd.

Ülgener, Fehmi: “Navlun Sözleşmeleri Bakımından Ticaret Kanununda Yeni Bir Düzenleme Gereği”, DHD, 1998, S. 1-2, s. 21 vd.

Ünan, Samim: “Bareboat and Time Charters in the New Turkish Code of Commerce”, *Recent Developments in Maritime Law*, Hamburg-İstanbul 2011, s. 25 vd.

Ünan, Samim: “Navlun Sözleşmesinin Akdinde Temsil ile İlgili Bazı Sorunlar”, *DHD*, 1997, S. 4, s. 73 vd.

Üstündağ, Saim: “Medeni Usul Hukukunda Salahiyet Anlaşmaları”, *İÜHFM*, 1961, C. 27, S. 1-4, s. 310 vd.

Van Acker, Michael :” Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer gemäß Art. 34 ff. CMR”, *European Transport Law*, 2001, Vol. 36, No. 5, s. 717 vd.

Van der Ziel, Gertjan: “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, *Uniform Law Review*, 2009, Vol. XIV, No. 4, s. 981 vd.

Von Ziegler, Alexander: “Delay and the Rotterdam Rules”, *Uniform Law Review*, 2009, Vol. XIV, No. 4, s. 997 vd.

Von Ziegler, Alexander: “Main concepts of the new Convention: Its aims, structure and Essentials”, *TranspR*, 2009, Heft 9, s. 346 vd.

Von Ziegler, Alexander: *Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht*, Zürich 2002.

Von Ziegler, Alexander: “The Liability of the Contracting Carrier”, *Texas International Law Journal*, 2009, Vol. 44, Issue 3, s. 329 vd.

Wagner, Gerhard: “Die Haftung des ausführenden Frachtführers nach dem Transportrechtsreformgesetz”, *ZHR*, 1999, 163, s. 679 vd.

Walther, Hannsklaus: *Der Ausführende Luftfrachtführer und seine Haftung nach dem Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem Vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr*, Homburg 1968.

Wilford, Michael/Kimball, John and others: *Time Charters*, Second Edition, London 1982.

Wilson, John: *Carriage of Goods by Sea*, 7. Edition, London 2010.

Yalçınduran, Türker: *Alt İstisna (Taşeronluk) Sözleşmeleri*, Ankara 2000.

Yazıcıoğlu, Emine: *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu*, İstanbul 2000.

Yazıcıoğlu, Emine: “Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, *DHD*, 1997, S. 2-3, s. 79 vd.

Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, MHB, 2002, s. 1040 vd.

Yazıcıoğlu, Emine: “Konflikte zwischen den Haager Regeln und türkischen Handelsgesetzbuch bei der Anwendung bestimmter Regeln”, TranspR, 2003, Heft 7/8, s. 286 vd.

Yeşilova, Ecehan: Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2004.

Yeşilova, Ecehan: Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme, Ankara 2010.

Yeşilova, Ecehan: “Liability of the Carrier for Loss, Damage and Delay According to the New Turkish Commercial Code”, Recent Developments in Maritime Law, Hamburg-İstanbul 2011, s. 17 vd.

Yeşilova, Ecehan: Konişmentonun İspat Kuvveti, İzmir 2006.

Yılmaz, Oğuz: CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, İzmir 2008.

Zapp, Michael: “Ansprüche gegen den ausführenden Frachtführer bei internationalen Lufttransporten”, TranspR, 2000, Heft 6, s. 239 vd.

Zevkliler, Aydın/Aydoğdu, Murat: Tüketicinin Korunması Hukuku, 3. Bası, Ankara 2004.

Zunarelli, Stefano: “The Carrier and The Maritime Performing Party in the Rotterdam Rules”, Uniform Law Review, 2009, Vol. XIV, No. 4, s. 1011 vd.

Zunarelli, Stefano/Schelin, Johan/Von Ziegler, Alexander: The Rotterdam Rules 2008: Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Köln 2010.

\*Metin içerisindeki ilk atıflara bilinçli olarak kısa atıf şeklinde yer verilmiştir

## **B. MAHKEME KARARLARI**

### **1. Türkiye**

YHGK, 01.05.2002, E. 2001/11-392 – K. 2002/346

YHGK, 28.06.2006, E. 2006/11452 – K. 2006/481

YHGK, 13.02.2008, E. 2008/11-52 – K. 2008/119

YHGK, 28.03.2012, E. 2011/11-862 – K. 2012/251

Yargıtay 11. HD, 24.12.1985, E. 1985/7188 – K. 1985/7280

Yargıtay 11. HD, 27.09.1988, E. 1988/2503 – K. 1988/5345

Yargıtay 11. HD, 29.06.1989, E. 1989/5582 – K. 1989/3982

Yargıtay 11. HD, 31.01.1991, E. 1989/5487 – K. 1991/401

Yargıtay 11. HD, 03.05.1991, E. 1991/2880 – K. 1991/2790

Yargıtay 11. HD, 20.05.1993, E. 1993/4555 – K. 1993/4061

Yargıtay 11. HD, 10.10.1997, E. 1997/6225 – K. 1997/6841

Yargıtay 11. HD, 06.05.1999, E. 1998/8975 - K. 1999/3722

Yargıtay 11. HD, 04.02.2000, E. 1999/9504 – K. 2000/2568

Yargıtay 11. HD, 04.02.2000, E. 1999/9863 – K. 2000/699

Yargıtay 11. HD, 18.02.2000, E. 2000/595 – K. 2000/1200

Yargıtay 11. HD, 20.04.2000, E. 2000/2114 – K. 2000/3241

Yargıtay 11. HD, 25.01.2001, E. 2000/8805 – K. 2001/438

Yargıtay 11. HD, 12.02.2001, E. 2000/10203 – K. 2001/1143

Yargıtay 11. HD, 13.03.2001, E. 2000/10641 – K. 2001/1922

Yargıtay 11. HD, 19.04.2001, E. 2001/2893 – K. 2001/3333

Yargıtay 11 HD, 20.09.2001, E. 2001/4537, K. 2001/6968

Yargıtay 11. HD, 12.10.2001, E. 2001/4510 – K. 2001/7653

Yargıtay 11. HD, 12.02.2002, E. 2001/9163 – K. 2002/1142

Yargıtay 11. HD, 05.03.2002, E. 2001/10256 – K. 2002/1925

Yargıtay 11. HD, 11.03.2002, E. 2001/9758 – K. 2002/2205

Yargıtay 11. HD, 12.03.2002, E. 2001/9801 – K. 2002/2229

Yargıtay 11. HD, 11.06.2002, E. 2002/4700 – K. 2002/6005

Yargıtay 11. HD, 08.12.2003, E. 2003/4601 – K. 2003/11484

Yargıtay 11. HD, 12.01.2004, E. 2003/5307 – K. 2004/9

Yargıtay 11. HD, 22.01.2004, E. 2003/6196, K. 2004/567

Yargıtay 11. HD, 03.03.2004, E. 2003/7882 – K. 2004/2231

Yargıtay 11. HD, 14.02.2005, E. 2004/4533 – K. 2005/1189

Yargıtay 11. HD, 22.02.2005, E. 2004/4871 – K. 2005/1554

Yargıtay 11. HD, 31.03.2005, E. 2004/6264 – K. 2005/3047

Yargıtay 11. HD, 05.07.2005, E. 2004/9332 – K. 2005/7233

Yargıtay 11. HD, 20.09.2005, E. 2004/9902 – K. 2005/8363

Yargıtay 11. HD, 16.02.2006, E. 2005/651 – K. 2006/1488

Yargıtay 11. HD, 23.02.2006, E. 2004/15102 – K. 2006/1811

Yargıtay 11. HD, 14.03.2006, E. 2005/12570 – K. 2006/2630

Yargıtay 11. HD, 13.04.2006, E. 2005/1625 – K. 2006/3988

Yargıtay 11. HD, 30.10.2006, E. 2005/9974 – K. 2006/10768

Yargıtay 11. HD, 12.12.2006, E. 2005/12623 – K. 2006/13193

Yargıtay 11. HD, 13.12.2006, E. 2006/11-789 – K. 2006/797

Yargıtay 11. HD, 19.12.2006, E. 2005/10129 – K. 2006/13559

Yargıtay 11. HD, 22.01.2007, E. 2005/13743 – K. 2007/579

Yargıtay 11. HD, 08.02.2007, E. 2005/14067 – K. 2007/1556

Yargıtay 11. HD, 29.05.2007, E. 2006/4947 – K. 2007/8217

Yargıtay 11. HD, 18.10.2007, E. 2006/10163 – K. 2007/13126

Yargıtay 11. HD, 14.04.2008, E. 2007/3087 – K. 2008/4981

Yargıtay 11. HD, 09.10.2008, E. 2007/8189 – K. 2008/10913

Yargıtay 11. HD, 06.11.2008, E. 2008/15858 – K. 2008/19443

Yargıtay 11. HD, 15.01.2009, E. 2008/9521 – K. 2009/219

Yargıtay 11. HD, 02.02.2009, E. 2007/12214 – K. 2009/982

Yargıtay 11. HD, 15.02.2010, E. 2008/10742 – K. 2010/1694

Yargıtay 11. HD, 27.05.2010, E. 2010/434 – K. 2010/5967

Yargıtay 11. HD, 07.03.2011, E. 2009/9382 – K. 2011/2279

Yargıtay 11. HD, 26.04.2011, E. 2009/12640 – K. 2011/5061

Yargıtay 11. HD, 14.06.2011, E. 2009/13760 – K. 2011/7189

Yargıtay 11. HD, 30.06.2011, E. 2011/4166 – K. 2011/4166

Yargıtay 11. HD, 14.07.2011, E. 2009/13531 – K. 2011/8900

Yargıtay 11. HD, 20.09.2012, E. 2010/10362 – K. 2012/13916

Yargıtay 11. HD, 21.09.2012, E. 2011/6920 – K. 2012/14013

Yargıtay 11. HD, 24.06.2013, E. 2012/15105 – K. 2013/13150

## **2. Diğer Ülkeler**

BGH, 1. Zivilsenat, 21.03.2007, I ZR 166/04

BGH 1. Zivilsenat, 15.02.2007, I ZR 40/04

BGH 1. Zivilsenat, 30.10.2008, I ZR 12/06

BGH, 1. Zivilsenat, 18.06.2009, I ZR 140/06

BGH 1. Zivilsenat 18.03.2010, I ZR 181/08

BGH 1. Zivilsenat, 13.06.2012, I ZR 161/10

BGH, 1. Zivilsenat, 13.12.2012, I ZR 236/11

OLG Hamburg, 11.11.1976, 6 U 78/76

OLG Hamburg, 01.03.1979, 6 U 179/78

OLG Hamburg, 25.10.1979, 6 U 76/79

OLG Düsseldorf, 18. Zivilsenat, 29.04.1993, 18 U 265/92

OLG Nürnberg 12. Zivilsenat, 17.04.2002, 12 U 4138/01

OLG Hamburg 6. Zivilsenat, 17.04.2003, 6 U 229/02

OLG Köln 3. Zivilsenat, 10.12.2002, 3 U 56/02

OLG Hamm 18 Zivilsenat, 22.11.2004, 18 U 123/02

OLG Karlsruhe 9. Zivilsenat, 12.05.2005, 9 U 164/04

OLG München, 7. Zivilsenat, 28.11.2007, 7 U 2993/07

LG Köln, 3. Kammer für Handelssachen, 06.05.2008, 83 O 102/07

OLG Zweibrücken, 4. Zivilsenat, 29.01.2009, 4 U 32/08

LG Hamburg, 9. Kammer für Handelssachen, 12.02.2009, 409 O 90/08

LG Bremen, 11. Zivilkammer, 01.07.2009, 11 O 266/08

OLG Hamm, 18. Zivilsenat, 23.11.2009, 18 U 48/09

OLG Stuttgart, 3. Zivilsenat, 17.03.2010, 3 U 120/09

OLG Frankfurt 13. Zivilsenat, 22.11.2010, 13 U 33/09

OLG Karlsruhe 9. Zivilsenat, 24.03.2011, 9 U 81/10

LG Krefeld, 7. Zivilkammer, 09.11.2011, 7=92/10

OLG Wien, 28.03.2012, 5 R 227/11f

OLG Hamburg, 18. Zivilsenat, 23.04.2012, 18 U 236/10, I-18 U 236/10

OLG Sachsen, 15.06.2012, 10 U 47/11

Oberster Gerichtshof Wien, 26.09.2012, 7 Ob 111/12t

LG Düsseldorf, 6. Kammer für Handelssachen, 04.03.2013, 36 O 74/10

Cour de Cassation Paris, 18.03.2008, W 07-11.777

US District Court of New York, 18.10.2001, 96 Civ. 9391

Commercial Court London, 09.10.2002, EWHC 1993

“Adler v. Dickson”

“Western Digital v. British Airways”

“Homburg Houtimport v. Agrosin Private Ltd.” (The Starsin)

“Oravas v. Northwest”

“Lukacs v. United Airlines”

“Morris v. KLM Royal Dutch Airlines”

“Eastern Airlines v. Floyd”

## ÖZET

Modern taşıma hukukunda, taşıyıcının üstlendiği taşıma işini alt taşıyıcıya bırakması ve alt taşıyıcının da, taşımayı gerçekleştirirken eşyanın zıya, hasarı veya tesliminde gecikmeye sebebiyet vermesi sıklıkla görülür. Böyle bir durumda zarar gören asıl yükle ilgililer, akdî sorumluluk hükümlerine dayanarak alt taşıyıcıya başvuramazlar. Zira hak sahibi asıl yükle ilgililer ile alt taşıyıcı arasında akdî bir ilişki bulunmamaktadır. İşte bu ihtiyaç sebebiyle taşıma hukukunda fiili taşıyıcı müessesesi kabul olunmuştur.

Fiili taşıyıcı taşımayı kısmen veya tamamen gerçekleştiren alt taşıyıcı şeklinde tanımlanabilir. Taşımacılık mevzuatının genelinde fiili taşıyıcı, gerçekleştirmiş olduğu taşıma bakımından, asıl yükle ilgililere karşı, taşıyıcı gibi sorumlu kabul olunmuştur. Ayrıca fiili taşıyıcının sorumluluğu, âkid taşıyıcı ile birlikte müteselsildir.

Fiili taşıyıcı, Türkiye'nin tarafı olduğu Montreal Sözleşmesi ve CIM'de, ayrıca 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununda açıkça hükme bağlanmıştır. Fiili taşıyıcı kavramı ve fiili taşıyıcının sorumluluğu müessesesi, Türk taşıma hukuku açısından büyük önem arz etmekte olup, bu sebeple doktora tez konusu olarak seçilmiştir.

## SUMMARY

In modern transport law, the carrier may confide performance of carriage to a subcarrier through subcontract of carriage. The subcarrier may cause loss, damage or delay in delivery of goods. In this case, the cargo interests (under the maincontract of carriage) cannot rely on the provisions of contractual liability to the subcarrier. Since there is no contractual relationship between the cargo interests and the subcarrier. This necessity constitutes the reason for the establishment of the institution of “*actual carrier*” in transport law.

The “*actual carrier*” can be defined as a subcarrier, who actually performs the whole or a part of the carriage. Actual carrier is directly liable for loss, damage or delay for the carriage performed by him to the cargo interests pursuant to the carrier’s legal liability regime. Actual carrier’s liability is joint and several with contractual carrier.

The Institution of “*actual carrier*” is clearly laid down in the new Turkish Commercial Code No. 6102 and also in Montreal Convention and CIM, to which Turkey is a party. The legal concept of actual carrier and specially the liability of actual carrier have a great importance in Turkish transport law. For that reason, was chosen as the subject of this PhD thesis.