

6762 SAYILI TTK VE 6102 SAYILI TTK İLE KARŞILAŞTIRMALI
OLARAK
ULUSLARARASI KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE GÖRE
TAŞIYICININ ZIYA VE/VEYA HASARDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

Esra KARAKAN

108615020

İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI
(EKONOMİ HUKUKU)

Dr. Mete Özgür FALCIOĞLU

2011

6762 SAYILI TTK VE 6102 SAYILI TTK İLE KARŞILAŞTIRMALI
OLARAK
ULUSLARARASI KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE GÖRE
TAŞIYICININ ZIYA VE/VEYA HASARDAN DOĞAN SORUMLULUĞU

THE LIABILITY OF CARRIER FROM LOSS AND/OR DAMAGE
ACCORDING TO INTERNATIONAL MULTIMODAL CONTRACTS
COMPARATIVELY WITH TURKISH COMMERCIAL CODE NO. 6762
AND NEW TURKISH COMMERCIAL CODE NO. 6102

Esra KARAKAN
108615020

Dr. Mete Özgür FALCIOĞLU

:

Doç. Dr. Mehmet Murat İNCEOĞLU

:

Yrd. Doç. Dr. Kerem Cem SANLI

:

Tezin Onaylandığı Tarih

:

Toplam Sayfa Sayısı

: 99

Anahtar Kelimeler (Türkçe)

Anahtar Kelimeler (İngilizce)

1) Karma Taşıma

1) Multimodal Transport

2) Taşıyıcı

2) Carrier

3) Sorumluluk

3) Liability

4) Taşıma Sözleşmesi

4) Transport Contract

5) Zıya ve/veya Hasar

5) Loss and/or Damage

ÖZET

Birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılan karma taşımalar özellikle konteynerlerin yaygın olarak kullanılmaya başlanmasıyla, taşıma hukukunun önemli ve tartışmalı bir alanı haline gelmiştir. Her taşıma türünü düzenleyen farklı anlaşmalar, ülkelerin kendi taşıma hukuku mevzuatları ve konuyu yeknesak hükümlere bağlama amacıyla getirilen düzenlemeler göz önüne alındığında, bir karma taşıma sözleşmesine uygulanacak hükümleri belirlemenin zorluğu açıktır. Karma taşımalar için düzenlenmiş en önemli anlaşmalar halen yürürlüğe girmemiş olan 1980 tarihli Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ve 2009 tarihinde imzaya açılan ve ‘Rotterdam Kuralları’ olarak anılan anlaşmadır. Yürürlüğe girmeyen bu anlaşmaların yanı sıra, birçok ülkeden kabul edilmiş ve yürürlüğe girmiş CMR, CIM, Hamburg Kuralları, Varşova Anlaşması da karma taşıma sözleşmelerini ilgilendirdiği ölçüde çalışmamız kapsamında incelenmiştir.

1 Temmuz 2012 itibarıyla 6762 sayılı TTK’yı ilga edecek 6102 sayılı TTK da, ilk kez ‘Değişik Tür Araçlar İle Taşıma’ başlığı altında bazı hükümler getirmiştir. Bütün bu anlaşmalar ve yeni TTK’nın düzenlemeleri çalışmamız içerisinde incelenmiş, karma taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu ile ilişkili anlaşma ve kanun hükümleri mukayese edilmiş ve taşıyıcının sorumluluğu halinde uygulanacak hükümler ortaya konmaya çalışılmıştır.

ABSTRACT

Multimodal transports carried out by using more than one transport type have become an important and controversial field of transportation law particularly with the widespread use of containers. The difficulty of defining the provisions that will be applied in a transportation contract is obvious when different conventions that arrange all transport types, countries' own transportation law legislations and regulations brought to connect the subject to the uniform provisions were considered. The most essential conventions arranged for the multimodal transports are the 1980 United Nations Convention on International Multimodal Transportation of Goods which hasn't yet enacted and the agreement known as "Rotterdam Rules" which opened for signature in 2009. In addition to these conventions that have not been enacted, CMR, CIM, Hamburg Rules and Warsaw Convention which have been accepted by many countries and enacted have also been examined in the extent of multimodal transport contracts concerned.

TTK no. 6102 which will abolish TTK no. 6762 by 1st July 2012 has also brought some provisions for the first time under the title of "Transportation with Different Kinds of Vehicles". All these conventions and new arrangements of TTK have been examined in our research, the agreement and law provisions in the multimodal transport contracts concerned with the responsibility emerging from the transporter's loss and damage have been compared and the provisions which will be applied in case of the transporter's responsibility have been tried to put forward.

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	i
KISALTMALAR	iv
KAYNAKÇA VE ELEKTRONİK AĞ ADRESLERİ	v

I. GİRİŞ.....	1
---------------	---

BİRİNCİ BÖLÜM

II. KARMA TAŞIMA KAVRAMI.....	5
A- Karma Taşımanın Tanımı	5
B- Karma Taşımanın Unsurları	7
1. Taşımanın Tek Bir Taşıma Sözleşmesi Çerçevesinde Yapılması ve Sorumluluğun Tek Olması.....	8
2. Tüm Taşıma Karşılığı Tek Bir Ücret Ödeme.....	9
3. Taşımanın En Az İki Değişik Türde Araçla Yapılması.....	9
4. Basit Taşımalar İçin Yan Edim Niteliğindeki İşlemlerin Asli Edime Bağlı Hale Gelmesi.....	10
III. KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ	11
A- Rızai Sözleşme Olması	11
B- Üçüncü Şahıs Lehine Sözleşme Olması	12
C- İstisna (Eser) Sözleşmesi – Bağımsız Tür Sözleşme.....	13
D- Değerlendirme.....	14

İKİNCİ BÖLÜM

IV. KARMA TAŞIMAYA İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER	15
A- Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Anlaşması (CMR).....	15
B- Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Anlaşma (COTIF).....	16
C- Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma (Varşova Anlaşması)	18
D- Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Anlaşması (Hamburg Kuralları), Tamamen veya Kısmen Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Sözleşmeler Hakkında Anlaşma (Rotterdam Kuralları) ve Cenevre Konvansiyonu	20
1. Hamburg Kuralları	20
2. Rotterdam Kuralları	22
3. Cenevre Konvansiyonu	24

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

V. SORUMLULUK SİSTEMLERİ.....	27
A- Genel Olarak Uluslararası Sorumluluk Sistemleri	27
B- Network (Şebeke) Sorumluluk Sistemi	27
C- Uniform (Yeknesak) Sorumluluk Sistemi.....	28
D- Strict (Kesin) Sorumluluk Sistemi	29
VI. ULUSLARARASI ANLAŞMALARDA KABUL EDİLEN SORUMLULUK SİSTEMLERİ.....	30
A- CMR.....	30
B- CIM.....	30
C- Varşova Anlaşması.....	31

D-	Hamburg Kuralları	31
E-	Rotterdam Kuralları	32
F-	Cenevre Konvansiyonu	33

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

VII.	KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN KURULUŞU, TARAFLARI VE İLGİLİ KİŞİLER	34
A-	Genel Olarak	34
B-	Sözleşmenin Kuruluşu	35
C-	Sözleşmenin Tarafları ve İlgili Kişiler	35
1.	Taraflar	35
a)	Gönderen	36
b)	Taşıyıcı	37
aa)	Genel Olarak	37
bb)	Uluslararası Anlaşmalarda Taşıyıcı İle İlgili Tanımlamalar	39
aaa)	Akdi Taşıyıcı	40
bbb)	Fiili Taşıyıcı	41
2.	İlgili Kişiler	44
a)	Gönderilen	44
b)	Taşınan Eşya Üzerinde Hak Sahibi Olan Kişiler	45
VIII.	KARMA TAŞIMA BELGESİ	46

BEŞİNCİ BÖLÜM

IX.	TAŞIYICININ ZIYA VE/VEYA HASAR SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI VE SINIRLARI	48
A-	GENEL OLARAK	48
1.	Zıya	49
a)	Tam Zıya	52
b)	Kısmi Zıya	53
2.	Hasar	53
3.	Zıya ve Hasarın Birlikte Bulunması	55
B-	ZIYA VE/VEYA HASARDAN SORUMLU OLUNAN SÜRE	56
1.	Genel Olarak	56
2.	Sorumlu Olunan Sürenin Başlama Zamanı (Teslim Alma)	59
3.	Sorumlu Olunan Sürenin Bitiş Zamanı (Teslim Etme)	60
a)	Gümrüğe Teslim	60
b)	Teslim Engellerinin Varlığı Halinde	61
c)	Taşıma Engellerinin Varlığı Halinde	64
C-	ZIYA VE/VEYA HASAR SORUMLULUĞU	65
1.	Genel Olarak	65
2.	Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	66
D-	SORUMLULUK SINIRLARI VE EŞYANIN DEĞERİ	72
1.	Genel Olarak Zıya ve/veya Hasar Halinde Sorumluluk Sınırları	72
2.	Zıya Halinde Sorumluluk	73
3.	Eşyanın Değeri	76
a)	Genel Olarak	76
b)	Borsa Değeri	78
c)	Piyasa Değeri	78
d)	Eşyanın Objektif Değeri	79
4.	Hasar Halinde Sorumluluk	79
5.	Zıya ve Hasarın Birlikte Bulunması Halinde Sorumluluk	81
E-	SORUMLULUK SINIRLARININ UYGULANMAMASI	81

F-	YARDIMCILARIN FİİLLERİNDEN DOĞAN ZIYA VE/VEYA HASAR	
	SORUMLULUĞU	85
1.	Genel Olarak	85
2.	Yardımcıların Fiillerinden Doğan Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu.....	86
G-	Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğundan Kurtulması	89
X.	SONUÇ.....	95

KISALTMALAR

b.	: bent
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council
BK	: Borçlar Kanunu
Bkz./bkz.	: bakınız
CIM	: Convention Internationale Concernant Le Transport Des Merchandises Par Chemins De Fer
CIV	: Convention Internationale Concernant Le Transport Des Voyageurs Et Des Baggages Par Chemins De Fer
CMI	: Comite Maritime International
CMR	: Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route
COTIF	: Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires
dn.	: dipnot
E.	: esas
E.T.	: erişim tarihi
FIATA	: International Federation of Freight Forwarders Associations
HD	: Hukuk Dairesi
ICC	: International Chamber of Commerce
IMF	: International Monetary Fund
K.	: karar
m.	: madde
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MTO	: Multimodal Transport Operator
No.	: numara
OCTI	: Office Central Des Tranports Internationaux Ferroviaires
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
OTIF	: Organisation Intergouvernementale Pour Les Transports Internationaux Ferroviaires
parag.	: paragraf
R.G.	: Resmi Gazete
Ro-Ro	: Roll on-Roll off
s.	: sayfa
SDR	: Special Drawing Right
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
UN/ECE	: United Nations Economic Commission for Europe
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
vd.	: ve devamı
Vol.	: Volume

KAYNAKÇA VE ELEKTRONİK AĞ ADRESLERİ

Adıgüzel Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, Beta Yayınevi, İstanbul, 2003

Akın Mehmet Zeki, “Uluslararası Taşımacılıkta –Multimodal- Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984 (Multimodal Çalışmalar), s. 36-61

Akıncı Ziya, Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayınları, Ankara, 1999

Arkan Sabih, “CMR Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984 (CMR Üzerinde Bir İnceleme), s. 5-21

Arkan Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987 (Demiryolu)

Arkan Sabih, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984 (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 101-125

Arkan Sabih, Ticari İşletme Hukuku, Bankacılık Enstitüsü Yayınları, 14. Baskı, Ankara, 2010

Arkan Sabih, “Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar –CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme-“, BATİDER, Cilt XIV, Sayı: 2, Aralık, 1987 (CIM ve CMR), s. 27-38

Atabek Reşat, Eşya Taşıma Hukuku, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960

Aydın Alihan, CMR’ ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul, 2006

Canbolat Ayşe Gül, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009

Carr Indira, International Trade Law, Cavendish Publishing, New York, 2010

Clarke Malcolm A., International Carriage of Goods by Road: CMR, LLP, 4th Ed, London, 2003

Çağa Tahir, Kender Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi, Oniki Levha Yayıncılık, 9. Baskı, İstanbul, 2009

Çancı Metin, Erdal Murat, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2009

Çim Halit, Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2006

De Witt Ralph, Multimodal Transport - Carrier Liability and Documentation, LLP, 1st Ed, London, 1995

Değirmenci Kula Nil, “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme” Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Sayı: 2/1, 2010, s. 79-98

Demirsoy Doğan, Uluslararası Karma Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1996

Deniz İnci, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984 (Kombine Taşımalar), s. 173-192

Deniz Kaner İnci, “Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar)”, BATİDER, 1992, Cilt: XVI, Sayı: 3, s. 1-34

Devia Nicolas Martinez, The Multimodal Transport System in the Andean Community, An Analysis From a Legal Perspective, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, University Erasmus of Rotterdam, 2008

Dinar Cem, “Borçlar Kanunu’ndaki Düzenleme Açısından İstisna Sözleşmesi İle Vekâlet Sözleşmesi Arasındaki Kurumsal Farklılıklar”, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: V, Sayı: 1, İstanbul, 2008, s. 45-65

Ekşi Nuray, Uluslararası Ticaret Hukuku, Arıkan Yayıncılık, 2. Bası, İstanbul, 2006

Erdil Engin, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007

Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta Yayınları, 11. Bası, İstanbul, 2009

Faghfour Mahin, “International Regulation of Liability for Multimodal Transport”, WMU Journal of Maritime Affairs, 2006, Vol. 5, No. 1, s. 95-114

Faria Jose Angelo Estrella, “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules”, Texas International Law Journal, Vol. 44:277, 2009, s. 277-319

Fujita Tomotaka, “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, Texas International Law Journal, Vol. 44, Issue 3, 2009 (The Comprehensive Coverage), s. 349- 373

Gençtürk Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006

Girvin Stephen, “Exclusions and Limitation of Liability”, The Journal of International Maritime Law, Vol, 14, Issue: 6, 2008, s. 524-536

Hancock QC Christopher, “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, The Journal of International Maritime Law, 2008/14, s. 484-495

Kaner İnci, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982

Kender Rayegan, Çetingil Ergon, Deniz Ticareti Hukuku Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte Temel Bilgiler, Oniki Levha Yayıncılık, 11. Bası, İstanbul, 2009

Kender Rayegan, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984 (Taşıyanın Sorumluluğu), s. 74-95

Kender Rayegan, “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984 (Sorumluluk ve Sigorta), s. 246-260

Kendigelen Abuzer, Ticaret Hukuku Kürsüsünde 15 Yıl Hukuki Mütalaalar Mahkeme Kararlarıyla Birlikte, Cilt 1, Taşıma ve Sigorta Hukuku, Arıkan Yayıncılık, 1. Bası, İstanbul, 2001

Kendigelen Abuzer, Aydın/Alihan, Taşıma Hukuku Mevzuatı, Beta Yayınları, İstanbul, 2001

Kılıçoğlu Ahmet, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi, 11. Bası, Ankara, 2009

Kılıçoğlu Mustafa, Tazminat Hukuku, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2006

Kuyucu Gülfer, Rotterdam Kuralları’nda Taşıyanın Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010

Nikaki Theodora, “Conflicting Laws in “Wet” Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly)(by Sea)”, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 37, No. 4, Ekim, 2006, s. 521-544

Nomer Ergin, Devletler Hususi Hukuku, Beta Yayınları, İstanbul, 2009

Özdemir Türkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve / veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006

Ping-Fat Sze, Carrier’s Liability Under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules, Kluwer Law International, 2002

Reisoğlu Safa, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta Yayıncılık, 11. Bası, İstanbul, 2010

Seven Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük ve Ziya Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003

Sopacı Birgül, Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2001

Sözer Bülent, “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun Hükümleri İle Karşılaştırmalı Olarak)”, 24-25 Mart 2011, Deniz Hukuku Sempozyumu, Mersin Çağ Üniversitesi (Deniz Hukuku Sempozyumu)

Sözer Bülent, “Türk Sivil Havacılık Kanunu’ nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, BATİDER, 1984, Cilt XII, Sayı: 4 (TSHK), s. 3-86

Sözer Bülent, “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler (Kara Yolu, Deniz Yolu, Hava Yolu İle Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme)”, BATİDER, 1987, Cilt: XIV, Sayı: 2 (Taşıma Sözleşmesi), s. 85-163

Sözer Bülent, “Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi”, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: III, Sayı:1, İstanbul, 2006 (Havayolu İle Yük Taşıma), s. 185-373

Sturley Michael, “Transport Law for the Twenty-first Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, The Journal of International Maritime Law, Vol: 14, yıl: 2008 (Transport Law), s. 461-483

Sturley Michael, “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States”, Texas Law Journal, Vol. 44:427, 2009 (Rotterdam Rules), s. 427-455

Tüzün Necat, Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Ankara, 1981

Ulfbeck Vibe, “Multimodal Transports in the United States and Europe – Global or Regional Liability Rules?”, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 34, Issue 1 , 2009, s. 37-90

Ülgen Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987

Ülgen Hüseyin, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 1988 (Uluslararası Taşımacılık)

Ünan Saim, “Türk Ticaret Kanununun Yürürlük ve Uygulanması Hakkında Kanun Taslağının Deniz Ticareti, Taşıma ve Sigorta Hukukuna İlişkin Hükümleri Üzerine Bazı Düşünceler”, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2008/2, s. 109-126

Wilson John F., Carriage of Goods by Sea, Longman, Edinburgh, 2001

Yazıcıoğlu Emine, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby İle Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayınları, İstanbul, 2000

Yeşilova Ecehan, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.), Yetkin Yayınları, Ankara, 2004

Yetiş Şamlı Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, Oniki Levha Yayınları, İstanbul, 2008

Yılmaz Oğuz, CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2008
Zeyneloğlu/Ahmet, Taşıma Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993

ELEKTRONİK AĞ ADRESLERİ

Francesco Berlingieri, A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules, http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf, E.T. : 01.05.2011

Rennard Dunster, The Quest For a Uniform Multimodal Regime: Persevere, Abandon or Start Again?, http://lawspace2.lib.uct.ac.za/dspace/bitstream/2165/248/1/DunsterR_2005.pdf, E. T. : 11.03.2011

Tim Schommer, International Multimodal Transport Some Thoughts With Regard to the “Scope of Application”, “Liability of Carrier” and “Other Conventions” in the UNICITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods (wholly or partly) (by sea), University of Cape Town Lawspace (South Africa) <http://lawspace.law.uct.ac.za:8080/dspace/handle/2165/59>, E.T: 23.12.2010

Tomotaka Fujita, Performing Parties and Himalaya Protection, Colloquium on the Rotterdam Rules September 21, 2009. <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Tomotaka%20Fujita%2022%20OKT29.pdf>, E. T.: 14.04.2011 (Himalaya Protection)

Uffe Lind Rasmussen, Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules, IRU Seminar on the Rotterdam Rules, Cenevre, 3 Kasım 2010, http://www.iru.org/cms-filesystem-action?file=Events_2010_RR/Rasmussen.pdf, E. T.: 08.03.2011

6102 sayılı TTK madde gerekçeleri: <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri-dorduncu-kitap-tasima-islerimadde-850-930/>, E. T.: 03.05.2011

Cenevre Konvansiyonu’na taraf devletler: <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/status/UNConventionMTofGoods,1980.pdf>, E. T.: 23.12.2010

CMI Yearbook 2000 <http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>, E. T. : 05.01.2011

Hamburg Kurallarına’na taraf devletler: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html, E. T. : 23.02.2011

IMF ÖÇH bilgileri: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>, E. T. : 11.05.2011

Rotterdam Kuralları’nın tam metni: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf, E. T: 23.02.2011

Rotterdam Kuralları’na taraf devletler: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html, E. T: 23.02.2011

Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası ÖÇH bilgileri: <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.html>, E. T. : 11.05.2011

UN/ECE’ nin kombine taşımalar ve bu alanla ilgili diğer kavramların açıklandığı raporu: “Terminology on Combined Transport” <http://www.unece.org/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf>, s. 4, E. T: 14.01.2011

UNCTAD Sekreterliği Raporu, Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument, UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf, (The Feasibility), E. T. : 07.01.2011

UNCTAD Sekreterliği Raporu: <http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/pdfs/GovEn.pdf>, E.T: 29.12.2010.

Varşova Anlaşması’na taraf devletler: <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>, E. T. : 20.02.2011

I. GİRİŞ

Karma taşıma, “Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu” nda yer alan tanıma göre; eşyanın tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, en az iki farklı taşıma aracıyla taşınmasıdır¹. Bu tanımdan hareketle karma taşımaya, deniz yoluyla taşınan bir eşyanın varna limanında gemiden alınıp tırlara yüklenerek kara yoluyla teslim yerine ulaştırılması örnek olarak verilebilir. Karma taşımalar ile taşımının gelişmesi ve yaygınlaşması konteyner taşımacılığıyla yakından ilgilidir. Bu sebeple, bu noktada konteyner taşımacılığına kısaca değinmenin faydalı olacağı kanaatindeyiz.

Konteynerler 1960’lı yıllardan itibaren özellikle uluslararası taşımalarda yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır². Konteyner, bazı temel noktalar aynı olmakla birlikte, farklı kuruluşlarca bir takım farklı unsurlar eklenerek tanımlanmıştır. Bir görüşe göre konteyner bir veya çeşitli taşıma prosedürleri içinde teslim, yükleme, boşaltma gibi işlemler esnasında yüklerin içinde bulunduğu, bir taşıma aracından diğerine aktarılabilen ve bu araçlardan bağımsız, ebat ve donanım bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma sandıklarındır³.

¹ 24.05.1980 tarihli Konvansiyonun orjinal ismi: “United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods”. Konvansiyonun İngilizce metninin tamamı için Bkz. **Nuray Ekşi**, Uluslararası Ticaret Hukuku, İstanbul, 2006, 2. Bası, s. 693. Konvansiyona taraf devletler için bkz. <http://r0.unctad.org/ttl/docs-legal/unc-cml/status/UNCConventionMTofGoods,1980.pdf>, E. T.: 23.12.2010. Konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiştir.

² Dünya genelinde limanlarda yer alan konteyner hareketi sayısı 1965 yılından 2000 yılına kadar 0’dan 225,3 milyona ulaşmıştır. 2010 yılı için bu sayı 500 milyondan fazladır. Bu oran yıllık %9 oranında bir artış olduğunu göstermektedir. Bkz. UNCTAD <http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/pdfs/GovEn.pdf>, E.T: 29.12.2010.

³ **İnci Kaner**, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1982, s. 3. Yazarın dn. 4’ te aktardığı diğer tanıma göre konteyner, defalarca kullanılabilmek üzere devamlılık özelliğine ve sağlamlığına sahip, yüklerin açılıp kapanmadan bir veya birkaç araçta taşınmasını kolaylaştıracak şekilde inşa edilmiş, kolay doldurulup boşaltılacak şekilde yapılmış en azından 1 m3 kapasiteye sahip taşıma cihazıdır.

Konteynerlerin sağladıkları bazı avantajlar bulunmaktadır⁴. Bu avantajlar; kargo kapasitesini arttırması, yükün alınması ve depolanmasında sağladığı kolaylıklar, yükleme, istif ve boşaltmanın kolayca ve hızla yapılabilmesi, sürastarya süresini kısaltması, konteynerin yapısı dolayısıyla içinde taşınan eşyayı koruyucu bir işlevinin olması ve eşyanın güvenle taşınabilmesi, ambalaj masraflarından tasarruf sağlanması olarak sıralanabilir⁵.

Konteynerlerin sağladıkları avantajların yanı sıra bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Özellikle hukuki alanda konteynerlerden kaynaklanan en önemli dezavantaj, yükün zıya ve hasara uğraması durumunda, zıya ve hasarın nerede meydana geldiğini belirlemenin güçlüğü, taşıyıcının sorumluluğu, ispat hukuku ve sigorta hukuku bakımından ortaya çıkması muhtemel problemlerdir. Taşıma süresince birden fazla ve farklı taşıma araçları kullanıldığı ve her bir taşıma türü için kendine özgü farklı sorumluluk rejimleri olduğundan, taşımanın hangi aşamasında zıya ve hasarın meydana geldiği belirlense dahi, her bir taşıma safhasının kendine özgü unsurları ve bunlara uygulanacak sorumluluk rejimlerinin farklılığı dikkate alınırca, bu unsurlara ve sözleşmenin kendisine hangi hükümlerin uygulanması gerektiği sorunuyla karşılaşılacaktır⁶.

Taşıma hukuku alanında, birbirinden farklı konuları düzenleyen çeşitli uluslararası anlaşmalar mevcuttur. Çalışmamız bu uluslararası anlaşmaların, karma taşımayı ilgilendiren kısımları, halen yürürlükte olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunumuz⁷ ve yakın tarihte bu kanunu ilga ederek yürürlüğe girecek olan 6102

⁴**Tim Schommer**, International Multimodal Transport Some Thoughts With Regard to the “Scope of Application”, “Liability of Carrier” and “Other Conventions” in the UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods (wholly or partly) (by sea), University of Cape Town Lawspace (South Africa) <http://lawspace.law.uct.ac.za:8080/dspace/handle/2165/59>, s. 1, 2, E.T: 23.12.2010.

⁵ **Schommer**, s. 2; **Kaner**, s. 21 vd. Konteyner taşımacılığında önce yükleme ve boşaltma süresi üç gün olan bir yük, konteynerler kullanılmaya başlandıktan sonra sekiz saat içinde yüklenebilir ve boşaltılabilir hale gelmiştir. Bkz. **Jose Angelo Estrella Faria**, “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules”, Texas International Law Journal, Vol. 44:277, 2009, s. 290.

⁶ **Birgül Sopacı**, Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna İlişkin Problemler, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2001, s. 3.

⁷ R. G. Tarihi: 09.07.1956, sayı: 9353.

sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nun⁸ ilgili hükümleri mukayese edilerek ve incelenerek hazırlanmıştır. Çalışmamızın konusu, uluslararası karma taşıma sözleşmelerine göre taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğunun incelenmesidir⁹.

Çalışmamız beş bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümünde karma taşıma kavramı üzerinde durulmuş, karma taşımanın tanımı ve unsurları açıklanmaya çalışılmıştır. Karma taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği de yine bu bölümde ele alınmıştır.

İkinci bölümde, uluslararası eşya taşıma anlaşmalarının uygulanma şartları ve özellikle karma taşımayı ilgilendiren hükümleri hakkında bilgi verilmiştir.

Üçüncü bölümde, taşıyıcının sorumluluğu bakımından kabul edilen sorumluluk sistemleri incelenmiş ve uluslararası anlaşmalar bakımından kabul edilen sistemler üzerinde durulmuştur.

Dördüncü bölümde, karma taşıma sözleşmelerinin kuruluşu açıklanmış, sözleşmenin tarafları ve uluslararası anlaşmalarda taşıyıcı ile ilgili tanımlamalar hakkında açıklamalar yapılmıştır. Karma taşıma sözleşmesinin diğer ilgili kişileri ve karma taşıma belgesi de bu bölümde ele alınmıştır.

Nihayet beşinci bölümde, taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğunun kapsamı ve sınırları açıklanmaya çalışılmıştır. Bu bölümde zıya ve hasar kavramları üzerinde durulmuş, taşıyıcının sorumlu olduğu süre, bu sürenin başlama ve bitiş zamanları, bazı engellerin varlığı halinde taşıyıcının sorumluluğu incelenmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, bu sorumluluğun sınırları, sorumluluk sınırlarının uygulanmaması, taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden doğan zıya ve/veya hasar sorumluluğu da bu bölümde incelenen konulardır.

⁸ R. G. Tarihi: 14.02.2011, sayı: 27846. Kanun'un yürürlük tarihi 1 Temmuz 2012'dir.

⁹ Cenevre Konvansiyonu'nun 1. bölümü 1/1. maddesinde "multimodal taşıma operatörü" ifadesi kullanılmıştır. Deniz yoluyla yapılan eşya taşımalarında ise "taşıyan" kelimesi tercih edilmektedir. Ancak 1 Temmuz 2012'de yürürlüğe girecek olan Türk Ticaret Kanunu Değişik Tür Araçlar İle Taşıma kısmında "taşıyıcı" ifadesini kullandığından dolayı çalışmamızın devamında bu ifadeyi kullanmanın daha yerinde olacağı kanaatindeyiz.

Çalışmamız uluslararası karma taşıma sözleşmelerine göre taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğunun bu şekilde incelenmesinden sonra sonuç bölümü ile sona erdirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

II. KARMA TAŞIMA KAVRAMI

A- Karma Taşımanın Tanımı

Eşyanın birden fazla araçla farklı taşıma türleriyle taşınması, doktrinde farklı terimlerle tanımlanmıştır. Örneğin Ülgen¹⁰, “karma taşıma” terimini tercih ederken, Sopacı¹¹ “multimodal taşıma”, Zeyneloğlu¹² “kombine taşıma”, Değirmenci Kula¹³ “çoklu taşıma”, Yazıcıoğlu¹⁴ “çok türlü taşıma”, Akın¹⁵ ise “çok modlu taşıma” terimini kullanmayı uygun bulmuştur. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ise m. 902’de “değişik tür araçlar ile taşıma” terimini kullanmıştır. Bu tür taşımaları “karma taşıma”

¹⁰ **Hüseyin Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 1988, s. 89 (yazar karma taşıma yanında “kombine taşıma” terimini de parantez içinde yazarak aynı anlama geldiğini ifade etmiştir, bkz. s. 95). Aynı görüşte bkz. **Türkay Özdemir**, “Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve / veya Hasar Sorumluluğu), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 98, **Sabih Arkan**, “CMR Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 10, dn. 17.

¹¹ **Sopacı**, s. 12. Aynı görüşte bkz. **Muharrem Gençtürk**, “Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk), Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 87.

¹² **Ahmet Zeyneloğlu**, Taşıma Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993, s. 141. Aynı görüşte bkz. **Kübra Yetiş Şamlı**, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2008, 1. Bası, s. 18, dn. 72. Deniz, taşıma safhalarından en az birinin deniz yoluyla yapılması koşuluyla taşımanın kombine taşıma olarak nitelendirilebileceğini belirtmiştir. Bkz. **İnci Deniz**, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 175.

¹³ **Nil Değirmenci Kula**, “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme” Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Sayı: 2/1, 2010, s. 83.

¹⁴ **Emine Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby İle Karşılaştırmalı Olarak, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 35.

¹⁵ **Mehmet Zeki Akın**, “Uluslararası Taşımacılıkta –Multimodal- Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 41. Yazarın çok modlu taşıma terimi yanında parantez içinde “kombine” terimini kullanması Ülgen tarafından, bunların birbirinden farklı iki kavram olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir, bkz. “Tartışmalar” s. 62.

olarak niteleyen görüşe uyararak biz de çalışmamızda “karma taşıma” terimini kullanmanın daha uygun olacağı kanaatindeyiz.

Karma taşıma, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansınının 24 Mayıs 1980 tarihli Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’ nun (Cenevre Konvansiyonu) 1. maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre karma taşıma, taşıyıcı tarafından eşyanın tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde bir ülkede teslim alındığı yerden, bir başka ülkedeki teslim yerine, en az iki farklı taşıma modeliyle taşınmasıdır.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu (TTK) 902. maddesinde karma taşımayı, taşıyıcının eşyayı tek bir taşıma sözleşmesi altında, en az iki farklı taşıma aracıyla taşıma yükümlülüğü altına girdiği taşımalar olarak tanımlamıştır¹⁶.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UN/ECE), karma taşımayı iki veya daha fazla taşıma türüyle taşıma olarak tanımlamıştır¹⁷.

Devia’ya göre karma taşıma, eşya sahibinin taşıyıcı ile anlaşarak, eşyanın tek bir taşıma sözleşmesi ve tek bir taşıma senedi altında taşınması sürecidir. Taşıyıcı, sorumluluğu eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen süre boyunca üstlenir¹⁸. Çancı/Erdal karma taşımayı, birden farklı taşıma aracıyla, birden çok taşıma türü kullanılması suretiyle yapılan taşımalar olarak tanımlamaktadır¹⁹. Schommer ise, eşyanın bir sözleşme ve bir taşıma senedi altında, bir veya daha fazla taşıma türüyle taşınması ve taşıyıcının taşımının tamamından, bütün süre boyunca

¹⁶ **Değirmenci Kula**, s. 93. Kanun “karma taşıma” terimi yerine “değişik tür araçlar ile taşıma” terimini kullanmıştır.

¹⁷ UN/ECE’ nin kombine taşımalar ve bu alanla ilgili diğer kavramların açıklandığı “Terminology on Combined Transport” belgesinde yer alan bu tanım için Bkz. TRANS/WP.24/2000/1, <http://www.unece.org/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf>, s. 4, E. T: 14.01.2011.

¹⁸ **Nicolas Martinez Devia**, The Multimodal Transport System in the Andean Community, An Analysis From a Legal Perspective, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, University Erasmus of Rotterdam, 2008, s. 6.

¹⁹ **Metin Çancı/Murat Erdal**, Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2009, s. 316.

eşyanın onun kontrolünde olup olmadığına bakılmaksızın sorumlu olduğu taşıma türü olarak tanımlamıştır²⁰.

Sopacı, karma taşımanın, bazı yan edimlerle beraber, eşyanın tek bir taşıma taahhüdü çerçevesinde, değişik tür taşıma araçlarıyla son alıcıya kadar teslim edildiği taşıma türü olduğu görüşündedir²¹. Wilson'a göre, karma taşıma, taşıyıcı ve gönderen arasında imzalanan bir multimodal taşıma sözleşmesiyle, eşyanın alındığı yerden teslim yerine birden fazla taşıma türü kullanılarak taşınmasıdır²². De Wit'e göre, karma taşıma, taşıyıcının eşyayı gönderenden teslim aldığı andan, gönderilene teslim ettiği ana kadar yani bütün taşıma boyunca sorumluluk yüklendiği taşıma türüdür. Taşıyıcının bu süreç boyunca taşımanın bir kısmını bizzat kendisinin yapması veya hiç yapmaması da mümkündür²³.

Bütün bu tanımlar ve tanımlar arasındaki paralellik gözönünde bulundurulduğunda, karma taşıma ile taşımanın, tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, eşyanın iki veya daha fazla taşıma türü kullanılarak, teslim alındığı yerden teslim edileceği yere taşınması ve taşımanın tümünden taşıyıcının sorumlu olduğu taşıma türü olduğu anlaşılmaktadır. Kanımızca taşımanın bizzat taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi şart değildir. Belirleyici bir başka nokta ise basit taşımalar için yan edim niteliğinde olan bazı işlemlerin asli edime bağlı hale gelmesidir.

B- Karma Taşımanın Unsurları

Karma taşımanın yukarıda yapılan tanımıyla, unsurları da ortaya çıkmış olmaktadır. Karma taşıma sözleşmesinin tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde

²⁰ Schommer, s. 5.

²¹ Sopacı, s. 17.

²² John F. Wilson, Carriage of Goods by Sea, Longman, 4th Ed, Edinburgh, 2001, s. 248.

²³ Ralph De Witt, Multimodal Transport - Carrier Liability and Documentation, LLP, 1st Ed, London, 1995, s. 3. Aksi görüş için Bkz. Sopacı, s. 18. Yazara göre taşıyıcı taşımanın belli bir kısmını bizzat gerçekleştirir, diğer kısımlar için de taşımayı temin etmeyi taahhüt ederse bu taşıma karma taşıma değil, gerçek olmayan direkt taşıma sözleşmesidir.

yapılması ve sorumluluğun tek olması, taşıyıcıya taşıma edimini ifa etmesi karşılığında tüm taşıma karşılığı tek bir ücret ödenmesi, söz konusu taşımanın en az iki değişik türde araçla yapılması ve basit taşımalar için yan edim niteliğindeki işlemlerin karma taşımalarda asli edime bağlı hale gelmesi karma taşımanın unsurlarıdır.

1. Taşımanın Tek Bir Taşıma Sözleşmesi Çerçevesinde Yapılması ve Sorumluluğun Tek Olması

Karma taşımalarda eşya en az iki farklı taşıma aracıyla taşınmasına rağmen, taşıma işi tek bir taşıma sözleşmesi altında yapılır. Gönderen ve taşıyıcı arasında imzalanan sözleşmeyle gönderen bir ücret ödeme yükümlülüğü altına girerken taşıyıcı da bazı yan edimlerle birlikte eşyanın eksiksiz ve sağlam bir şekilde varna yerine ulaştırılması taahhüdü altına girer. Taşıyıcının taşıma işini başka fiili taşıyıcılar vasıtasıyla yapması da mümkündür. Bu durum taşıma taahhüdünün birden fazla olduğunu göstermez, çünkü ifa bu durumda da tek bir sözleşmeye dayanılarak yerine getirilmektedir. Bütün taşıma safhaları için tek bir taşıma sözleşmesinin yapılması sorumluluğun da tek olması sonucunu doğurur²⁴.

Bu durum, sözleşmenin diğer tarafı olan gönderen ve 3. şahıslar açısından, taşıma süresince meydana gelebilecek her türlü hasar, zıya veya herhangi bir gecikme durumunda tek bir sorumlu bulunması ve onunla muhattap olunmasını sağlaması açısından önemli bir fayda sağlamaktadır²⁵. Özellikle konteynerli taşımalarda bazı durumlarda hasar veya zıyanın taşımanın hangi safhasında meydana geldiğinin tespit edilmesinin güçlüğü göz önünde bulundurulduğunda bu konunun önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Taşıyıcı tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde tek sorumlu olarak bu taşıma edimini yerine getirme borcu altına girdiğinden, her şekilde sözleşmenin tarafı kendisi olduğu için, bu sözleşmeye dayanarak sorumlu tutulması mümkün

²⁴ Sopacı, s.17.

²⁵ Sopacı, s.19.

olacak, böylelikle zarara uğrayan taraf ayrıca sorumlu aramak zorunda kalmayacaktır²⁶. Karma taşıma sözleşmeleri bu yanıyla da, bu şahıslara çok önemli bir koruma sağlamaktadır.

2. Tüm Taşıma Karşılığı Tek Bir Ücret Ödeme

Taşıma sözleşmesi, taşıyıcının taşıma yükümlülüğünü yerine getirmesi karşılığında bir ücrete hak kazandığı sözleşmelerdir (6762 sayılı TTK m. 762)²⁷. Karma taşıma sözleşmeleri, taşıyıcının eşyayı taşıma borcu altına girdiği, gönderenin ise bunun karşılığı olarak taşıyıcıya belli bir miktar taşıma ücreti ödeme yükümlülüğü yüklendiği, yani her iki tarafın da karşılıklı olarak yerine getirmesi gereken edimlerin olduğu tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdir²⁸. Tüm taşıma karşılığı tek bir ücret ödenmesi, taşımanın tek bir sözleşme altında yapılmasının doğal sonucudur.

3. Taşımanın En Az İki Değişik Türde Araçla Yapılması

Bir karma taşımadan bahsedebilmek için, eşyanın tek bir taşıma safhası içerisinde taşındığı basit taşıma sözleşmelerinin aksine, en az iki farklı tür araçla taşınması gerekmektedir²⁹. Karma taşıma sözleşmesinin diğer tür taşıma sözleşmelerinden ayrılmasını sağlayan önemli farklardan biri, taşıma boyunca çeşitli tür araçların kullanılarak taşıyıcının edimini bu şekilde yerine getirmesidir³⁰.

²⁶ Schommer, s. 6.

²⁷ Aynı yönde düzenleme için bkz. 6102 sayılı yeni TTK m. 850/2.

²⁸ Sopacı, s. 20.

²⁹ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 87.

³⁰ Sözer, karma taşımayı tanımlarken kullanılan araçlardan değil, taşımanın yapıldığı ortamdan yola çıkmak gerektiğini ifade etmiştir. Buna göre karma taşıma, eşyanın kısmen karayoluyla, kısmen deniz yoluyla, kısmen de havayoluyla taşınmasıdır. Yoksa, kısmen gemiyle, kısmen trenle, kısmen uçakla taşınması demek değildir. Yazarın bu görüşüne katılmakla beraber, pratik bakımdan karma taşımayı eşyanın değişik tür araçlarla taşınması olarak tanımlamanın yanlış bir yaklaşım olmadığı kanaatindeyiz. Bkz. **Bülent Sözer**, “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Türk Ticaret

4. Basit Taşımalar İçin Yan Edim Niteliğindeki İşlemlerin Asli Edime Bağlı Hale Gelmesi

Asli edim sözleşmenin tipini belirleyen, borç ilişkisinin esasını oluşturan edimlerdir. Yan edim ise, asli edime eklenmiş olan, asli edime göre tali ve tabi bir nitelik taşıyan ancak sözleşmenin karakteristiğini oluşturmayan edimlerdir³¹. Yan edimler sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturmayan edimlerdir ancak aynen asli edimler gibi ayrıca talep ve dava konusu olabilirler³². Karma taşıma sözleşmelerinde de asli edim yani sözleşmeye niteliğini veren edim, eşyanın taşınmasıdır. Ancak basit bir taşıma sözleşmesinde depolama, gümrük, aktarma gibi işlemler sadece ayrıca kararlaştırılarak yerine getirilebilecek bazı edimler iken, karma taşıma sözleşmesinde bunlar asli edimle beraber yan edim olarak, ayrıca kararlaştırılmasa dahi taşıma taahhüdünün bir parçası haline gelirler³³. Bunun yanında işlemlerin sözleşmede açıkça taşıyıcı dışında başka bir kimsenin sorumluluğuna bırakılması, taşıma sözleşmesinin karma taşıma sözleşmesi olduğu gerçeğini değiştirmez.

Kanunu'nun Hükümleri İle Karşılaştırmalı Olarak)", 24-25 Mart 2011, Deniz Hukuku Sempozyumu, Mersin Çağ Üniversitesi, s. 3

³¹ **Fikret Eren**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2009, Beta Yayıncılık, 11. Bası, s. 32, 33.

³² **Ahmet Kılıçoğlu**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009, 11. Bası, s. 21.

³³ **Sopacı**, s. 23.

III. KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

A- Rızai Sözleşme Olması

6762 sayılı TTK m. 768’de taşıma senedi düzenlenmemiş olsa dahi, tarafların muvafakatleri ve eşyanın alıcıya teslimi ile taşıma sözleşmesinin kurulacağını belirterek, sözleşmenin hukuki niteliğiyle ilgili tartışmalar yaratmıştır³⁴. Bu noktadan yola çıkarak karma taşıma sözleşmesinin aynı bir sözleşme olduğu, eşyanın taşınmak üzere taşıyıcıya teslimiyle sözleşmenin kurulduğu yönünde görüş bildiren yazarlara karşılık³⁵, tarafların birbirine uygun ve karşılıklı irade beyanları ile sözleşmenin kurulmuş sayılması gerektiği yönünde görüş bildiren yazarlar da mevcuttur³⁶. 6102 sayılı yeni TTK m. 856/2’de taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile sözleşmenin tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla kurulacağını belirtmiştir. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına yönelik karine sayılmış, sözleşmenin kurulmuş olmasının bir şartı olarak görülmemiştir. Bu düzenlemeyle yeni Kanun bu tartışmalara son vermiş, eski Kanundan bu yönden ayrılarak eşya taşıma sözleşmesinin rızai nitelikte bir sözleşme olduğunu açıkça düzenlemiştir³⁷. 6102 sayılı yeni TTK m. 902’de Taşıma İşleri Kitabının Birinci ve İkinci Kısım

³⁴ **Ayşe Gül Canbolat**, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Turhan Kitabevi, Ankara, 2009, s. 31.

³⁵ **Hüseyin Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, İstanbul, 1987, s. 56, **Sabih Arkan**, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, s. 61, **Necat Tüzün**, Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları, Ankara, 1981, s. 36, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 10, **Eren**, s. 200.

³⁶ **Canbolat**, s. 32, **Bülent Sözer**, “Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi”, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: III, Sayı:1, İstanbul, 2006, s. 204, **Sopacı**, s. 24.

³⁷ Eşyaların Karayolundan Uluslar arası Nakliyatı İçin Mukavele Anlaşması (CMR) m. 4/2’ de de aynı yönde düzenleme mevcuttur. 19.05.1956 tarihli anlaşmanın orjinal ismi, “Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route” dir. Orjinal İngilizce ve Fransızca metinleri, ayrıca resmi ve serbest çevirileri için bkz. **Alihan Aydın**, CMR’ ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Arıkan Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 153 vd. Ayrıca resmi çeviriyle ilgili eleştiriler için bkz. s. 3.

hükümlerinin değişik tür araçlar ile taşıma yani karma taşıma sözleşmelerine de uygulanacağını düzenlemesi sebebiyle, taşıma sözleşmesinin niteliğiyle ilgili bu düzenleme karma taşıma sözleşmesinin niteliğini de belirtmekte, sonuç olarak karma taşıma sözleşmesinin de rızai nitelikte bir sözleşme olduğunun kabul edilmesi gerekmektedir. Sözleşmenin yapılması ve eşyanın teslimi arasındaki sürede hukuki sorumluluğa ilişkin doğabilecek sakıncaların tartışmaya yer vermeyecek şekilde bir kanun hükmüyle giderilmiş olması kanaatimizce isabetli olmuştur.

Borçlar Kanunumuzdaki şekil serbestisi ilkesi bu sözleşmeler için de geçerlidir ve kanunumuzda bu konuda özel bir şekil şartı öngörülmemiştir³⁸. Ancak navlun sözleşmelerinin yazılı şekilde yapılması teamül haline gelmiştir³⁹.

B- Üçüncü Şahıs Lehine Sözleşme Olması

Karma taşıma sözleşmesinin tarafları, gönderen ve taşıyıcıdır. Ancak taşımanın bitiminde eşyayı teslim alacak taraf olan gönderilene 6762 sayılı TTK m. 791 ile taşıyıcıya karşı bazı taleplerde bulunabilme hakkı tanınmıştır⁴⁰. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme olduğu görüşü ortaya çıkmıştır⁴¹. Karma taşıma sözleşmeleri de basit taşıma sözleşmeleri gibi, taşıyıcı ve gönderen arasında yapılan ancak taşıyıcının gönderilen lehine ifa edeceği bir edim barındıran sözleşmelerdir. Sözleşmeler ilke olarak taraflarını etkiler ve bağlar ancak üçüncü kişi lehine sözleşmelerde lehine sözleşme yapılan kişinin de sözleşmenin ifasında yararı vardır. Gönderen ve taşıyıcı arasında yapılan karma taşıma sözleşmesinde lehine sözleşme yapılan ve sözleşme konusu eşyayı taşınmak üzere taşıyıcıya teslim edildiği

³⁸ 818 sayılı Borçlar Kanunu m. 11, R. G. Tarihi: 08.05.1926, sayı: 366. Aynı yönde bkz. 6098 sayılı yeni Borçlar Kanunu m. 12, R. G. Tarihi: 04.02.2011, sayı: 27836.

³⁹ **Zeyneloğlu**, s. 32. Navlun sözleşmelerinin şekliyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Tahir Çağa/Rayegan Kender**, Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi, 9. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2009, s. 13 vd.

⁴⁰ Aynı yönde bkz. 6102 sayılı TTK m. 871/1.

⁴¹ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 19. Tam üçüncü kişi lehine sözleşme olduğu görüşü için bkz. **Sopacı**, s. 25, **Sözer**, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 263.

hali ile teslim almaya yetkili olan gönderilen, kanunun hükmünün kendisine tanıdığı bu hakka dayanarak taşıyıcıya karşı doğrudan bir talep hakkına sahiptir⁴².

C- İstisna (Eser) Sözleşmesi – Bağımsız Tür Sözleşme

İstisna sözleşmesi 818 sayılı Borçlar Kanunu (BK) m. 355’de tanımlanmıştır. Buna göre yüklenici bir eser meydana getirmeyi, iş sahibi de bunun karşılığında ücret ödemeyi taahhüt eder⁴³. Doktrinde bazı yazarlar taşıma sözleşmesinin, hukuki niteliği açısından, istisna sözleşmesi olduğunu söylemişlerdir⁴⁴. Sözleşmede taşıyıcının, eşyayı bir yerden alıp başka bir yere teslim etme taahhüdü, yani bir sonuç temini olduğu gerekçesiyle bu görüş ileri sürülmüştür⁴⁵. Ancak karşıt görüşteki yazarlar ise taşıma sözleşmesinde eşyanın nakli sözkonusu iken, istisna sözleşmesinde yüklenicinin bir ‘şey’ imal etmek, bir eser meydana getirmek gibi bir edimi olduğu düşüncesine dayanarak bu görüşü reddetmişlerdir⁴⁶.

Taşıma sözleşmesi 6762 sayılı TTK’ nın 762. ve 815. maddeleri arasında bağımsız bir sözleşme türü olarak düzenlenmiştir⁴⁷. Kanunun ayrıca bir tür olarak gördüğü ve bu yönde hükümler düzenlediği bir konuda, bu tür sözleşmeleri başka sözleşmelere benzetmeye çalışmak bazı yazarlarca eleştirilmiştir⁴⁸. Taşıma sözleşmesi de, bu sebeple kanunda düzenlenen tipik bir sözleşme olarak nitelendirilmiştir⁴⁹.

⁴² **Eren**, s. 197, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 19.

⁴³ Aynı yönde bkz. 6098 sayılı BK m. 470.

⁴⁴ **Sözer**, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 263, **Çağa/ Kender**, s. 12.

⁴⁵ İstisna sözleşmesi sonunda meydana getirilecek ‘eser’ in maddi bir varlık olmak zorunda olmadığı, dolayısıyla taşıma sözleşmesinin istisna sözleşmesi olduğu görüşü için bkz. **Cem Dinar**, “Borçlar Kanunu’ndaki Düzenleme Açısından İstisna Sözleşmesi İle Vekalet Sözleşmesi Arasındaki Kurumsal Farklılıklar”, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: V, Sayı: 1, İstanbul, 2008, s. 46.

⁴⁶ **Tüzün**, s. 34, **Zeyneloğlu**, s. 31.

⁴⁷ 6102 sayılı TTK m. 850 - m. 931.

⁴⁸ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 19. Yazar eşya taşıma sözleşmelerine ancak tamamlayıcı olmak kaydıyla istisna sözleşmesi hükümlerinin uygulanabileceğini ifade etmiştir.

⁴⁹ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 20, **Reşat Atabek**, Eşya Taşıma Hukuku, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul, 1960, s. 34, **Tüzün**, s. 36, **Zeyneloğlu**, s.31. Karma taşıma sözleşmesinin *sui generis* bir sözleşme olduğu hakkındaki görüş için bkz. **Theodora Nikaki**, “Conflicting Laws in “Wet”

D- Değerlendirme

Hukukumuzda taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği çokça tartışılmış ancak, karma taşıma sözleşmeleriyle ilgili net bir görüş ortaya konulmamıştır⁵⁰. Ancak 1 Temmuz 2012’de yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Kitabın Dördüncü Kısımında “Değişik Tür Araçlar İle Taşıma” başlığı altında karma taşımalara uygulanacak yeni hükümler getirmiş, aynı kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin de bu taşımalara uygulanacağını belirtmiştir (m.902). Dolayısıyla kanun koyucu getirdiği bu yeni düzenlemeyle karma taşıma sözleşmesini diğer sözleşme türlerinden ayrı bir sözleşme olarak nitelemiş ve bu yöndeki tartışmalara son vermiştir. Zira kanunun özel olarak düzenlediği bir sözleşme türünü başka sözleşmelere benzetmeye çalışmanın zorlama bir yorum olacağı açıktır. Bu bakımdan 6102 sayılı yeni Ticaret Kanunumuzun da düzenlemesine paralel olarak, biz de karma taşıma sözleşmesinin, tipik bir sözleşme türü olan taşıma sözleşmesinin alt görünümü olduğu, dolayısıyla karma taşıma sözleşmelerinin de tipik sözleşmeler olduğu kanaatindeyiz.

Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods (Wholly or Partly)(by Sea)”, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 37, No. 4, Ekim, 2006, s. 523, dn. 17.
⁵⁰ **Sopacı**, s. 28.

İKİNCİ BÖLÜM

IV. KARMA TAŞIMAYA İLİŞKİN ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

A- Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Anlaşması (CMR)

CMR' nin 1. maddesine göre bu anlaşma ücret karşılığı yapılan ve eşyanın taşıt ile karadan taşındığı, taşımanın CMR'ye en az birinin taraf olduğu iki ülke arasında yapıldığı eşya taşıma sözleşmelerine uygulanır⁵¹. Konteynerler ise taşıma aracı sayılmadıklarından dolayı, konteynerin taşıttan alınarak başka bir araca yüklenerak taşınması, taşımaya CMR hükümlerinin uygulanmasını gerektirmez⁵².

Anlaşmanın 2. maddesi karma taşımalar bakımından önemli bir düzenlemedir. Buna göre, eşyanın yüklendiği araçla birlikte taşınması ve taşımanın bir bölümünün demiryolu, havayolu, deniz veya iç su yolunda gerçekleşmesi durumunda taşımanın tamamına CMR uygulanacaktır⁵³.

Bu düzenlemenin amacı, eşyanın herhangi zıya ve/veya hasara uğraması halinde taşımanın bütününden sorumlu olan, taşıma sözleşmesinin tarafı taşıyıcıyı

⁵¹ Türkiye, yürürlükte olan bu anlaşmaya, ek 1978 tarihli ek protokol de dahil olmak üzere, 3939 sayılı ve 07.12.1993 tarihli kanunla (R. G. Tarihi: 14.12.1993, sayı: 21788) katılmıştır. Katılma yönündeki 94/6322 sayılı Bakanlar kurulu kararı, 04.01.1995 tarihli 22161 sayılı Resmi Gazetede Türkçe tercümesiyle birlikte yayınlanmıştır. Katılma belgelerinin Haziran 1995 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne teslim edilmesinden sonra, anlaşmanın 43. maddesi gereği 90 günlük süre sonunda; 30.10.1995 tarihinde anlaşma Türkiye bakımından resmen yürürlüğe girmiştir. Bkz. **Doğan Demirsoy**, Uluslararası Karma Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1996, s. 5.

⁵² **Arkan**, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 11, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 96.

⁵³ **Demirsoy**, s. 5. Taşıma aracının taşıdığı eşyalar birlikte bir başka araca yüklendiği taşıma teknikleri *Ro-Ro (Roll-on/Roll-off)* ve *Huckepack* taşımalardır. *Huckepack* taşımalar üzerinde yük bulunan taşıma araçlarının demiryolunda taşınmasıdır. *Ro-Ro* taşımalar ise *Huckepack* taşımacılığı gibidir, ancak burada üzerinde yük bulunan araç gemiye bindirilmektedir. Bkz. **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 85, 86.

bundan sorumlu tutabilmek, gönderen ve gönderileni zararın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğini ve o kısımdan sorumlu taşıyıcıyı araştırmak yükünden kurtarmaktır⁵⁴. Ancak CMR m. 2/1'e göre taşıyıcı hasar, zıya ya da gecikmenin kendi fiil veya ihmalden değil de diğer taşımalar sırasında gerçekleşen bazı olaylar nedeniyle meydana geldiğini ispatlayabilirse, CMR'ye göre değil, adeta zararın meydana geldiği kısmın taşıyıcısı ve gönderen arasında bir sözleşme varmış gibi, varsayılan bu sözleşmenin tabi olacağı hukukun emredici düzenlemelerine göre sorumlu olur. Söz edilen bu emredici düzenlemelerin nasıl belirleneceği ise anlaşmada belirtilmemiştir. Eşyanın zarar gördüğü bu kısım tek bir ülkede gerçekleştirildiyse o ülkenin hukuku, birden fazla ülkede gerçekleştirildiyse diğer şartların da varlığı halinde ilgili uluslararası anlaşma hükümlerinin uygulanması gerekmektedir⁵⁵. Eğer böyle bir düzenleme mevcut değilse taşıyıcının sorumluluğu yine CMR hükümleri ile belirlenir.

CMR bu şekilde, karma taşımalarda taşıyıcıyı, zararın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine bakmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu tutmaktadır.

B- Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Anlaşma (COTIF)⁵⁶

COTIF, yeknesak kurallar içeren, demiryoluyla yapılan uluslararası taşımalara uygulanan bir anlaşmadır. COTIF' in uygulanabilmesi için taşımanın m. 9/parag. 2'ye göre Merkez Ofis tarafından tutulan listeye kaydedilmiş hatlar üzerinden yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla kural olarak bir demiryolu taşımasına

⁵⁴ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 97.

⁵⁵ **Arkan**, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 11, **Demirsoy**, s. 7.

⁵⁶ 09.05.1980 tarihli anlaşmanın orjinal ismi, "Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires"dir. 21.03.1985 tarihli ve 3172 sayılı Kanunla onaylanması uygun görülen ekli anlaşma, 01.01.1985 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, Bakanlar Kurulunca 08.05.1985 tarihinde onaylanması kararlaştırılmıştır; R. G. Tarihi: 01.06.1985, sayı: 18771. 1989 ve 1990 yıllarındaki revizyonların da ekleriyle beraber 07.12.1993 tarihli 3938 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunmuştur. R. G. Tarihi: 14.12.1993, sayı: 21788. Bkz. **Eksi**, s. 513, dn. 7.

COTIF’ in uygulanabilmesi için, COTIF’in B ekini oluşturan “09.05.1980 Tarihli Demiryolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi İle İlgili Birleşik Hükümler (CIM)’e göre taşımanın yapıldığı hattın anlaşmaya taraf iki devlet arasında yapılmasının yanında, Merkez Ofis listesine kayıtlı olması şartı aranmaktadır⁵⁷. Listeye ayrıca havayolu, deniz yolu ve iç su yolu hatları da kaydedilebilmektedir (m.2/parag. 2)⁵⁸. Kaydedilecek hatlar, taraf devletin isteğine bağlı olarak belirlenir⁵⁹. Listeye kaydedilen demiryolu hatları dışındaki bu hatlar üzerinde yapılan taşımalar da, o taşımanın türüne göre getirilen bazı özel düzenlemeler dışında, CIM’ de düzenlenmiş hükümlere tabidir. Sorumlulukla ilgili durumlarda, mutlaka CIM uygulanacaktır (m.3/parag. 3).

Demiryolu – deniz yolu taşımalarında bu kurala bir istisna getirilmiştir. Buna göre taraf devlet deniz yollarını Merkez Ofis listesine kaydettirdiği sırada CIM m. 48’de sayılan sorumluluktan kurtulma nedenlerinden de faydalanmak istediğini belirterek, bu nedenleri de listeye kaydettirebilir. Böylelikle taşıyıcı CIM m. 36’daki sorumluluktan kurtulma halleri dışında m. 48’de belirtilen deniz taşımalarına ait sorumluluktan kurtulma nedenlerinden de faydalanır⁶⁰.

CIM konusu eşya olan taşımalara uygulanmaktadır. Cenaze, canlı hayvan m. 5’e göre koşullu olarak kabul edilirken, m. 6 taşınması yasak eşyanın ve posta idaresine ait eşyanın taşınmasını hiçbir şekilde kabul etmemektedir. Taşıma, taraf devletler arasındaki, Merkez Ofise bildirilen hatlarda yapılmalıdır. Aksi halde, anlaşmaya taraf devletler arasında yapılan bir taşıma sözleşmesi olsa dahi, eğer taşımanın yapıldığı hat kayıtlı bir hat değilse, taşıma sözleşmesine CIM uygulanmaz.

⁵⁷ 1980 tarihli revizyonla COTIF çerçevesinde OTIF (Uluslararası Demiryolu Taşımaları Hükümetler Arası Örgüt) adlı bir örgüt kurulmuştur. Bu örgütün Uluslararası Demiryolu Merkez Ofisi (OCTI), CIM ve CIV’ e tabi taşımaların yapılacağı hatların listesini tutmaktadır (m. 9/parag. 2/e).

⁵⁸ Anlaşmanın Fransızca orijinalinde esasen havayolu değil karayolu denmektedir. Zira havayoluyla yapılacak taşıma genellikle asli niteliktedir, demiryolu taşımasının başta veya sonda tali nitelikte bir kısımdır. Ayrıca Varşova Anlaşması’ nın karma taşımalarda havayoluyla yapılan kısmı mutlak olarak kendi kapsamında tuttuğu, 1975 tarihli CIM m. 2/2’ de havayolunun yer almadığı, bütün bu sebepler dolayısıyla geçerli olan Fransızca metine uygun olarak havayolu yerine karayolu anlaşılması gerektiği hakkında bkz. **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 97, dn. 7.

⁵⁹ **Sopacı**, s. 95.

⁶⁰ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 98.

C- Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma (Varşova Anlaşması)⁶¹

Varşova Anlaşması çeşitli defalar farklı şartlar ve gelişmeler dikkate alınarak düzenlenen uluslararası konferanslarla değişikliğe uğramıştır. Bu değişikliklerin en önemlisi anlaşmayı genel yapısı itibarıyla değiştiren 12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Tadil Eden Protokol (La Haye Protokolü) ile yapılmıştır. Bundan sonra anlaşma Varşova – La Haye Sistemi olarak anılmıştır⁶².

Anlaşmanın bir taşıma sözleşmesine uygulanabilmesinin şartları 1. maddesinde belirtilmiştir. Hüküm uyarınca, ücret karşılığında bir hava taşıma aracıyla yapılan uluslararası nitelikte bir taşıma sözleşmesi olmalı, taşımanın konusunu eşya, yolcu ya da bagaj oluşturmalıdır. Taşımanın hangi durumlarda uluslararası sayılacağı yine aynı maddede açıklanmış, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan hareket ve varış yerlerinin anlaşmaya taraf olan iki ayrı ülkede olması şartı aranmıştır. Ancak hareket ve varış yerinin aynı ülkenin sınırlarında kalmasıyla birlikte, taraflarca üye olan ya da olmayan bir ülke toprağında durma yeri veya ara iniş yeri kararlaştırılmış ise, bu halde de taşıma uluslararası taşıma sayılacaktır⁶³. Ancak durma yeri veya ara iniş yerinin sözleşmede kararlaştırılmış olması gerekmektedir⁶⁴.

⁶¹ Anlaşmanın orjinal adı; "Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air". Varşova Anlaşması 12.10.1929 tarihinde imzalanmış ve onaylayan devletler arasında 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. R. G. Tarihi: 03.12.1977, sayı: 16128. Anlaşmanın tam metni için bkz. **Canbolat**, s. 125. Anlaşmaya taraf devletler için bkz. <http://www.icao.int/icao/en/leb/mtl99.pdf>, E. T.: 20.02.2011.

⁶² La Haye Protokolü sonrasında, Varşova Anlaşması üzerinde başka tadilatlar da gerçekleştirilmiştir. Bunlar 1961 Guadalajara Ek Sözleşmesi, 1966 Montreal Intercarrier Agreement, 1995 Kuala Lumpur Intercarrier Agreement, 1996 Implementation Agreement, 1998 4 Numaralı Montreal Protokolü ve 1999 Montreal Konvansiyonu. Geniş bilgi için bkz. **Sözer**, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 215 vd.

⁶³ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 19.

⁶⁴ Sözleşmede kararlaştırılmasına rağmen, bu yolun izlenmemesi taşımanın uluslararası olmadığını göstermez, burada sadece borcun gereği gibi ifa edilmemesi veya kötü ifa edilmesinden taşıyıcıyı sorumlu tutma imkânı ortaya çıkar. Bkz. **Demirsoy**, s.14.

Anlaşma ücret konusunda da bir istisna getirmiştir. Buna göre, bir hava taşıma işletmesi tarafından uçakla yapılan ücretsiz taşımalara da bu anlaşma hükümleri uygulanacaktır (m. 1). Önemli olan taşımanın bir taşıma işletmesi tarafından gerçekleştirilmesidir⁶⁵. Dolayısıyla Anlaşma, taşımayı yapanın bir ticari işletme olmasını aramaktadır⁶⁶.

Karma taşımalar, anlaşmanın “Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler” başlığı altında, m. 31’ de düzenlenmiştir. Buna göre, taşımanın bir kısmının havayolu bir kısmının başka herhangi bir yolla yapılması halinde, Anlaşma taşımanın sadece havayoluyla yapılan kısmına uygulanacaktır⁶⁷. Burada tabii ki ön şart, m. 1 anlamında bir taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır. Anlaşma bu hükümle karma taşımalarda havayolu kısmına kendi hükümlerinin uygulanacağını açıkça belirtmiştir (m.31/1). Ancak taraflar eğer taşıma sözleşmesinin tamamına Varşova Anlaşması’nın uygulanmasını istemeleri halinde, taşıma sözleşmesine bu yönde bir madde koyarak bunu sağlayabileceklerdir.

Varşova Anlaşması’nın 18/3. maddesi yine karma taşımaları ilgilendiren bir maddedir. Hükme göre, havayoluyla taşıma süresi nehir, deniz veya karayoluyla bir hava alanı dışında yapılan herhangi başka bir taşımayı içine almayacaktır. Bunun yanında böyle bir taşıma taşımanın asıl kısmını oluşturan havayolu taşımasını gerçekleştirebilmek için, yükleme, teslim ve aktarma işlemlerini yerine getirmek üzere nehir, deniz veya karayoluyla yapılan taşımalar da bir karma taşıma oluşturur ve taşımanın tamamına Anlaşma hükümleri uygulanır⁶⁸. Ancak bir zararın meydana geldiği durumlarda aksi ispatlanmadıkça zararın havayolu taşıması sırasında meydana geldiği kabul edilecektir⁶⁹. Yükleme, teslim, aktarma gibi işlemlerin taşıma

⁶⁵ **Demirsoy**, s. 14 ve dn. 49.

⁶⁶ Ticari işletme, gelir sağlamak amacıyla devamlı faaliyet gösteren ve bu faaliyetleri esnaf faaliyeti düzeyini aşan işletmelerdir. Daha geniş bilgi için bkz. **Sabih Arkan**, Ticari İşletme Hukuku, Bankacılık Enstitüsü Yayınları, 14. Baskı, Ankara, 2010, s. 19 vd.

⁶⁷ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 98.

⁶⁸ **Sopacı**, s. 105. Varşova Anlaşması’nın bu düzenlemesine karşılık Cenevre Konvansiyonu, tek bir araç kullanılarak gerçekleştirilen taşımalarda, yükleme, teslim gibi işlemlerin başka araçlarla gerçekleştirilmesini karma taşıma olarak görmemiştir.

⁶⁹ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 98.

sözleşmesinin asıl edimi olan taşıma edimini ifa etmek üzere gerçekleştirilen yardım faaliyetleri olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Ancak havayolu taşıması dışındaki bu taşımaların uzun mesafeler üzerinde gerçekleştirilmesi durumunda bunlara kendi tabi oldukları hükümlerin uygulanabileceği ifade edilmiştir⁷⁰.

D- Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Anlaşması (Hamburg Kuralları)⁷¹, Tamamen veya Kısmen Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Sözleşmeler Hakkında Anlaşma (Rotterdam Kuralları)⁷² ve Cenevre Konvansiyonu⁷³

1. Hamburg Kuralları

Türkiye, 1978 tarihli Hamburg Kuralları'na taraf olmamıştır. Buna rağmen sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde, tarafların taşıma sözleşmesinde Hamburg Kuralları'nın veya Hamburg Kuralları'nı iç hukuk kuralı haline getirmiş başka bir

⁷⁰ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 99. Yazarın “uzun mesafe”den kastettiğinin ne olduğu açık değildir. Dolayısıyla hangi mesafenin uzun, hangi mesafenin kısa olduğunun değerlendirilmesi için objektif bir kıstas ortaya konamadığından, “uzun mesafe” ölçüsünün bu noktada amaca hizmet etmeyeceği kanaatindeyiz.

⁷¹ Anlaşmanın orjinal adı; “The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea”. Anlaşmanın İngilizce metni için bkz. **Abuzer Kendigelen/Alihan Aydın**, Taşıma Hukuku Mevzuatı, Beta Yayınları, İstanbul, 2001, s. 791, **Wilson**, s. 367. Anlaşma 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Anlaşmaya taraf devletler için bkz. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html, E. T.: 23.02.2001.

⁷² Anlaşmanın orjinal adı; “United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”. Anlaşma 23.09.2009 tarihinde Rotterdam, Hollanda’ da imzaya açılmıştır. m. 94’ e göre 20. devletin onay, kabul, tasdik ya da katılım belgesinin Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine teslim edilmesinden bir yıl sonraki ayın ilk günü yürürlüğe girecektir. Bugün itibarıyla 23 devlet Anlaşmayı imzalamış, sadece İspanya onay belgesini Birleşmiş Milletler Sekreterliğine teslim etmiştir. Türkiye henüz anlaşmayı imzalamamıştır. Taraf devletler için bkz. http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html E. T: 23.02.2011. Anlaşmanın İngilizce metni için bkz. http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/09-85608_Ebook.pdf E. T: 23.02.2011.

⁷³ Bkz. dn. 1.

ülkenin hukukunun uygulanmasını açıkça kararlaştırdıkları durumlarda MÖHUK⁷⁴ m.24 gereği Türk Mahkemesi, önüne gelen uyuşmazlıkta Hamburg Kurallarını uygulamak zorunda kalacaktır⁷⁵. Tarafların bu şekilde uygulanacak hukuku seçmedikleri hallerde de Hamburg Kuralları'nın uygulanması mümkündür. Bu taktirde Hamburg Kuralları, kanunlar ihtilafı kuralları gereği uygulama alanı bulacaktır⁷⁶.

Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için taşıma sözleşmesinin deniz yoluyla taşımaya ilişkin ücretli bir taşıma olması ve sözleşmenin iki ayrı ülke arasında gerçekleştirilecek olması gerekmektedir. Ülkelerden birinin Anlaşmaya taraf olması yeterlidir⁷⁷. Bunun yanında sözleşmenin taraflarının uygulanacak hukuk olarak Hamburg Kuralları'nı seçmesi, yükleme-boşaltma limanlarından birinin ya da konişmento veya sözleşmenin yapıldığı yerin taraf devlette olması da Anlaşma'nın o taşıma sözleşmesine uygulanması sonucunu doğurur⁷⁸. Anlaşma sadece eşya taşımalarına uygulanacaktır. Canlı hayvan ve güverte taşımaları da yine Anlaşma kapsamında sayılmıştır⁷⁹.

Karma taşımalar bakımından Hamburg Kuralları da bazı düzenlemeler getirmiştir. Anlaşma m. 1/6'da navlun sözleşmesini tanımlarken, deniz taşımasıyla beraber başka tür bir taşımayı da içeren sözleşmelerde, sözleşmenin sadece deniz kısmına Hamburg Kuralları'nın uygulanacağı belirtilmiştir. Karma taşıma sözleşmesinin deniz kısmına Anlaşma'nın hükümlerinin uygulanabilmesi için, bu kısmın Anlaşma'nın aradığı uluslararası niteliğe sahip olması gerekmektedir⁸⁰.

⁷⁴ 27.11.2007 tarihli 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun. R. G: 12.12.2007, sayı: 26728. Kanun'un uygulama alanı, yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk, Türk mahkemelerinin milletlerarası alanda yetkisi, yabancı kararların tanınması ve tenfizine ilişkin hükümlerdir (m. 1/1).

⁷⁵ Yazıcıoğlu, s. 62

⁷⁶ Kanunlar ihtilafı konusunda geniş bilgi için bkz. Ergin Nomer, Devletler Hususi Hukuku, İstanbul, 2009, s. 318 vd.

⁷⁷ Indira Carr, International Trade Law, Cavendish Publishing, New York, 2010, s. 289.

⁷⁸ Demirsoy, s. 18.

⁷⁹ Wilson, s. 218.

⁸⁰ Yazıcıoğlu, s. 35. Yazar taşımanın deniz kısmına Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için haklı olarak zararın meydana geldiği yerin bilinmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Bkz. s. 35, dn. 106.

Anlaşmayla karma taşımalar için getirilen diğer düzenleme ise 2. maddedir. Buna göre, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinde taşımanın belirli bir kısmının sözleşmedeki taşıyıcıdan (akdi taşıyıcı) başka ve ismen belirlenmiş bir kişi tarafından yapılacağı açıkça belirlenmiş ise, eşyanın bu kişinin himayesi altındayken herhangi bir zıya ve/veya hasara uğraması durumunda bundan akdi taşıyıcının değil, eşyanın himayesinde olduğu taşıyıcının (fili taşıyıcı) sorumlu olacağı yönünde sözleşmeye bir hüküm konulabilecektir. Ancak bu durum dışında taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması ya da ortadan kaldırılması mümkün değildir⁸¹.

2. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları, uluslararası taşıma alanında yeknesak bir düzen oluşturmak ve kendisinden önce kabul edilmiş anlaşmalardan daha geniş bir alanı kapsamak suretiyle taşıma hukukunun yeni ihtiyaçlarına cevap verebilmek amacıyla düzenlenmiş bir anlaşmadır⁸². Anlaşma, taşımanın kısmen ya da tamamen deniz yoluyla gerçekleştirildiği uluslararası taşımalar bakımından uygulanacak olan bir deniz-artı (*maritime plus*) anlaşmadır. Doktrinde deniz-artı olarak nitelendirilmesinin sebebi deniz ayağı olmayan bir taşımaya Anlaşma uygulanamamasıdır. Kapsama alanına, hem limandan limana yapılan deniz taşımaları, hem de deniz ayağı olan karma taşımalar girmektedir^{83, 84}. Bu yönüyle karma taşımaları doğrudan ilgilendiren ancak daha dar bir uygulama alanına sahiptir.

⁸¹ **Demirsoy**, s. 19.

⁸² **Michael Sturley**, “Transport Law for the Twenty-first Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, *The Journal of International Maritime Law*, Vol: 14/2008, s. 479.

⁸³ **Uffe Lind Rasmussen**, “Multimodal Aspects of the Rotterdam Rules”, IRU Seminar on the Rotterdam Rules, Cenevre, 3 Kasım 2010, http://www.iru.org/cms-filessystem-action?file=Events_2010_RR/Rasmussen.pdf, E. T.: 08.03.2011.

⁸⁴ Anlaşmanın bizim de katıldığımız kapıdan kapıya taşımaları kapsadığı yönündeki görüş için bkz. **Tomotaka Fujita**, “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, *Texas International Law Journal*, Vol. 44, Issue 3, 2009, s. 350. Anlaşmanın limandan limana (port to port) taşımaları mı, kapıdan kapıya (door to door) taşımaları mı kapsadığı hakkındaki ayrıntılı tartışma için bkz. **Mahin Faghfouri**, “International Regulation of

Anlaşmanın 5. maddesi hangi taşımalara uygulanacağını açıklamaktadır. Buna göre, eşyanın teslim ve teslim yerleri veya aynı taşımaya ait yükleme ve boşaltma limanlarının farklı ülkelerde bulunması halinde taşımaya Rotterdam Kuralları uygulanacaktır. Kuralların uygulanacağı diğer haller ise eşyanın teslim yeri, yükleme yeri, teslim edildiği yer veya boşaltıldığı limanın herhangi birinin Anlaşmaya taraf devletlerden birinin sınırları içerisinde bulunduğu hallerdir.

Anlaşma, 26. maddesinde diğer anlaşmalarla ilişkisine açıklık getirmiştir. Maddeye göre, uluslararası bir taşımada, taşımanın deniz ayağından önceki veya sonraki aşamasında bir zıya, hasar veya gecikme meydana gelirse, maddede aranan şartların varlığı halinde, taşımanın bu kısımlarına Rotterdam Kuralları'nın değil ilgili uluslararası anlaşmanın emredici hükümlerinin uygulanmasına öncelik verilecektir⁸⁵. Ancak bu hükmün karma taşımalara uygulanabileceği konusunda bazı çekincelerin olması muhtemeldir. Zira m. 26/a'da zıya, hasar veya gecikme taşımanın deniz safhasından önceki veya sonraki safhada meydana gelmesi durumunda, Rotterdam Kuralları dışında ilgili anlaşmanın uygulanabilmesi için aranan bir başka şart da, bu safhaların bağımsız bir sözleşmeye tabi olmasıdır. Daha önce incelediğimiz gibi, karma taşıma sözleşmesi, tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde eşyanın birden fazla tür taşıma aracıyla taşınmasıdır. Burada ise başka bir anlaşmanın uygulanabilmesi için taşımanın o safhasının bağımsız bir sözleşme altında gerçekleştirilmesi aranmıştır. Dolayısıyla burada bizim incelediğimiz anlamda bir karma taşıma sözleşmesinden bahsedilmemektedir.

Buna göre taşımanın tamamının tek bir sözleşme çerçevesinde yapılması ve örneğin deniz ayağından önce gerçekleştirilen kara taşımada bir zarar meydana gelmesi halinde CMR hükümleri değil, Rotterdam Kuralları uygulanacaktır⁸⁶.

Liability for Multimodal Transport”, WMU Journal of Maritime Affairs, 2006, Vol. 5, No. 1, s. 105. Bu konudaki uzun tartışmalardan sonra UNCTAD Çalışma Grubu, Anlaşmanın deniz ayağı olan her çeşit karma taşımaya uygulanması gerektiği sonucuna varmış ve tartışmalara son noktayı koymuştur.

⁸⁵ **Gülfer Kuyucu**, Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010, s. 22.

⁸⁶ **Kuyucu**, s. 24

Zarar yerinin bilinmemesi durumunda da yine Rotterdam Kuralları'nın uygulanması gerekmektedir⁸⁷.

Anlaşmaların ihtilafı konusunda UNCITRAL Sekreterliği iki rapor hazırlamış ve bu konu Çalışma Grubunun onbirinci, onikinci, onsekizinci, ondokuzuncu, yirminci ve yirmibirinci oturumlarında görüşülmüştür. Bütün bu oturumlar sonunda, 26. maddeye ek olarak 82. maddenin düzenlenmesine karar verilmiştir⁸⁸. Buna göre Rottardam Kuralları, taşıyıcının zıya ve/veya hasar sebebiyle sorumluluğuna ilişkin, sözleşmenin her aşamasına uygulanabilen havayoluyla yük taşınmasına ilişkin her türlü anlaşma, gemiye yüklenmiş bir kara taşıma aracına da uygulanabilen eşyanın karayoluyla taşınmasına ilişkin her türlü anlaşma, demiryoluna ek olarak deniz yolu aşamasında da uygulanabilen demiryolu taşınmasına ilişkin her türlü anlaşma, aktarma yapılmaksızın iç sular ve deniz taşımacılığına ortak uygulanabilen yüklerin iç sularda taşınmasına ilişkin her türlü anlaşmanın uygulanmasını etkilemez⁸⁹. Bu durumlarda şartları taşıyan diğer anlaşmalar uygulanır. Dolayısıyla Anlaşma, şartları taşıması halinde, kara, hava ve deniz ve demir yolu taşımalarında ilgili alanı düzenleyen uluslararası emredici kurallara öncelik tanımış olmaktadır.

3. Cenevre Konvansiyonu

Cenevre Konvansiyonu, 24 Mayıs 1980 tarihinde 83 devletin katıldığı bir konferansta oy birliğiyle kabul edilmiş ve taraf devletlerin imzasına açılmıştır⁹⁰. Ancak Konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiştir. Bunun sebeplerini iki grupta toplamak mümkündür; politik faktörler (en başta bazı devletlerin network sorumluluk sistemi dolayısıyla uyuşmazlıklara uygulanacak anlaşmanın belirlenmesinin zorluğunu ileri sürmeleri, diğer bazı devletlerinse hâlihazırda uygulanan anlaşmaların

⁸⁷ Christopher Hancock QC, "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", The Journal of International Maritime Law, 2008/14, s. 490.

⁸⁸ Hancock QC, s. 492.

⁸⁹ Kuyucu, s. 27.

⁹⁰ Özdemir, s. 83.

güvenliğini bırakmak istememeleri) ve Konvansiyonun özensiz ve yetersiz bir şekilde hazırlandığına ilişkin gerekçeler (özellikle taşıyıcının hakları ve yükümlülükleri konusunda belirsizlik olduğu görüşü)^{91, 92}.

Cenevre Konvansiyonu'nun uygulama alanı 2. maddesinde, iki ülke arasındaki tüm karma taşıma sözleşmeleri olarak belirlenmiştir⁹³. Konvansiyon'un uygulanması için konusu eşya olan uluslararası nitelikte ücret karşılığı yapılan bir karma taşımanın söz konusu olması gerekmektedir. Konvansiyon'un uygulanması için taşıma sözleşmesinin taraflarından birinin Konvansiyona taraf ülke olması yeterlidir.

Konvansiyon'un uygulanmayacağı durumlar ise şunlardır:

i) Bir basit taşıma sözleşmesi çerçevesinde, sözleşmenin ifası için teslim alma ve teslim etme amacıyla yapılan taşımalar, farklı türde bir araçla yapılmış olsa dahi Konvansiyon'un uygulanma sahasına girmez (m. 1/1)⁹⁴. Zira bu taşımalar, sözleşmenin asıl edimi olan taşıma işlemini ifa edebilmek amacıyla gerçekleştirilen taşımalardır.

ii) CMR m. 2 ve CIM m. 2 kapsamına giren taşımalar Konvansiyon'un uygulanma alanının dışında tutulmuştur (m.30/4)⁹⁵.

⁹¹ **Rennard Dunster**, "The Quest For a Uniform Multimodal Regime: Persevere, Abandon or Start Again?", Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, http://lawspace2.lib.uct.ac.za/dspace/bitstream/2165/248/1/DunsterR_2005.pdf, s. 29, 30, E. T.: 11.03.2011.

⁹² Bahsedilen bir başka neden de, Konvansiyon'un Hamburg Kuralları'yla çok fazla ortak noktası olması (taşıyıcının sorumluluğu, sorumluluk sınırları ve yeknesak –uniform- sorumluluk sistemi) ve Hamburg Kuralları'nın da büyük denizci devletler tarafından onaylanmamış olması. Bkz. UNCTAD Sekreterliği Raporu, "Multimodal Transport: The Feasibility of an International Legal Instrument", UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1, http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20031_en.pdf, s. 12, E. T. : 07.01.2011.

⁹³ **De Wit**, s. 170.

⁹⁴ **Gençtürk**, s. 81.

⁹⁵ Bkz. İkinci Bölüm başlık A- CMR ve B- COTIF'de yapılan açıklamalar.

iii) Konvansiyon'a taraf olan ve olmayan iki devlet arasında yapılacak taşımaya ve bu taşımayı gerçekleştiren karma taşıma sözleşmesine, kanunlar ihtilafı kuralları gereği yine Konvansiyon uygulanması mümkündür. Ancak örneğin taraf devlet mahkemesinde açılacak bir davada, mahkeme Cenevre Konvansiyonu'nun değil, her iki devletin de taraf olduğu başka bir anlaşmanın uygulanmasına karar verebilir. Bu halde örneğin her iki taraf da CMR'ye kabul etmiş ülkeler ise mahkeme CMR'nin söz konusu uyuşmazlığa uygulanmasına karar verebilir. Taraf olmayan devlet mahkemesi ise kanunlar ihtilafı kurallarına göre uyuşmazlığı çözebilir. Kanunlar ihtilafı kurallarının uygulanması durumunda 5718 sayılı MÖHUK m. 24 gereği bir Türk mahkemesi Konvansiyonu uygulamak durumunda kalabilir⁹⁶.

⁹⁶ Demirsoy, s. 25.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

V. SORUMLULUK SİSTEMLERİ

A- Genel Olarak Uluslararası Sorumluluk Sistemleri

Uluslararası taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi için bazı sorumluluk sistemleri öngörülmüştür. Anlaşmalar da bu sistemlerden biri veya birkaçı kabul edilerek hazırlanmaktadır. Sorumluluğun ortaya çıkışı, niteliği, süresi, sorumluluktan kurtulma süresi ve sorumluluğun gerçekleşmesi konuları tartışmaların odak noktası olmuş ve bu tartışmalar sonucunda üç temel sorumluluk sistemi ortaya çıkmıştır⁹⁷.

Bahsedilen üç temel sorumluluk sistemi ise: Network (şebeke) sorumluluk sistemi, uniform (yeknesak) sorumluluk sistemi ve strict (kesin) sorumluluk sistemleridir⁹⁸.

B- Network (Şebeke) Sorumluluk Sistemi

Bu sisteme göre, taşımanın yapıldığı sırada bir zarar meydana gelmesi durumunda, zararın ortaya çıktığı o taşıma safhasına uygulanacak bir uluslararası anlaşma olması durumunda bu anlaşma ya da zararın meydana geldiği yer hukuku uygulanacaktır⁹⁹. Örneğin New York'tan Rotterdam'a deniz yoluyla, Rotterdam'dan Paris'e karayoluyla yapılan bir karma taşımada, taşımanın deniz yolu ayağında ortaya çıkan bir zarara deniz yolu taşımasına ilişkin uluslararası konvansiyon kuralları,

⁹⁷ Demirsoy, s. 47.

⁹⁸ Akın, s. 49.

⁹⁹ Devia, s. 9.

karayolunda ortaya çıkan bir zararda ise karayolu taşımasına ilişkin uluslararası konvansiyon uygulanacaktır¹⁰⁰.

Akdi taşıyıcı açısından bu sistemin avantajı akdi taşıyıcının sorumluluğunun fiili taşıyıcının sorumluluğunu aşmamasıdır. Böylece herhangi bir rücu durumunda sorumluluğun belirlenmesi sorunu sözleşmelerin bu şekilde uyumlu hale getirilmesiyle basitleştirilmiş olmaktadır¹⁰¹. Zira bu sistemde akdi taşıyıcı, sorumlu tutulduğu tutar kadar fiili taşıyıcıya rücu edebilmektedir. Örneğin kara+deniz yoluyla yapılan bir karma taşımada, taşımanın deniz ayağında bir zarar meydana gelmesi durumunda taşıyıcı taşımanın bu kısmı için emredici olan Anlaşma hükümlerine göre sorumlu olacak ve bu zarar için fiili taşıyıcıya rücu edebilecektir.

Sistemin bazı dezavantajları da vardır. Taşıyıcı bakımından zararın meydana geldiği yerin saptanamadığı durumlarda sorumluluğun öngörülememesi ve uygulanacak hükümlerin belirlenememesi, uyumsuzluğa uygulanacak uluslararası bir anlaşmanın olmadığı durumları kapsamaması en önemli dezavantajlardır. Sistem zarar yerinin veya gecikmenin meydana geldiği yerin belirlenemediği durumlar için herhangi bir çözüm getirememekte ve bu konularda yetersiz kaldığı gerekçesiyle eleştirilmektedir¹⁰².

C- Uniform (Yeknesak) Sorumluluk Sistemi

Bu sisteme göre, taşıyıcı, zararın meydana geldiği yerin neresi olduğuna bakılmaksızın sorumlu tutulur¹⁰³. Taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar ortaya çıkacak herhangi bir zıya, hasar veya gecikme durumunda taşımanın türüne ya da taşıyıcının taşımayı bizzat gerçekleştirip gerçekleştirmediğine bakılmaksızın sorumluluğu hep aynıdır.

¹⁰⁰ Vibe Ulfbeck, “Multimodal Transports in the United States and Europe – Global or Regional Liability Rules?”, Tulane Maritime Law Journal, Vol. 34, Issue 1, 2009, s. 46.

¹⁰¹ Ulfbeck, s. 46.

¹⁰² Devia, s. 9.

¹⁰³ Akın, s. 52.

Sistemin en önemli avantajı, taşıyıcının zarar durumunda uygulanacak kuralı öngörebilmesidir. Ancak örneğin kara+deniz yoluyla yapılan bir karma taşımada zararın taşımanın deniz kısmında mı yoksa kara kısmında mı gerçekleştiğine bakılmaksızın taşıyıcı aynı miktarla sorumlu olacaktır. Bu durum aslında daha düşük bir miktarla sorumlu olması gerekirken taşıyıcıyı daha yüksek miktarlarla sorumlu olmak durumunda bırakabilmektedir. Dolayısıyla sistemin en önemli dezavantajı, akdi taşıyıcının fiili taşıyıcı kullandığı ve uniform sorumluluk sistemine göre sorumlu olduğu durumlarda, fiili taşıyıcının zararın meydana geldiği kısım veya yer hukukuna göre sorumlu tutulabileceği ve böylelikle taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarının alt taşıyıcıdan rücu yoluyla alabileceği miktardan fazla olabilme ihtimalidir¹⁰⁴.

D- Strict (Kesin) Sorumluluk Sistemi

Bu sistem getirdiği katı düzenleme dolayısıyla pek kullanılmamaktadır. Buna göre taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için tek şart zararın ortaya çıkmasıdır. Zarar meydana geldiği takdirde taşıyıcı mutlak sorumluluğu yüzünden, zararın hangi taşıma türünde olduğuna bakmadan ve hiç bir limitle sınırlı olmadan zararı karşılamak durumundadır. Sistem, uniform sorumluluk sistemine benziyor gibi görünse de, hiç bir kurtuluş kanıtı¹⁰⁵ öngörmediğinden, bu yönüyle ondan ayrılmaktadır¹⁰⁶.

¹⁰⁴ Devia, s. 9.

¹⁰⁵ Kurtuluş kanıtı, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesinin bir yoludur. Buna göre taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için, gerekli bütün özen, dikkat ve gözetimi gösterdiğini ispat etmeli veya böyle bir dikkat ve özen göstermiş olsa dahi zararın meydana geleceğini ispat etmelidir. Bkz. Eren, s. 598.

¹⁰⁶ Demirsoy, s. 50.

VI. ULUSLARARASI ANLAŞMALARDA KABUL EDİLEN SORUMLULUK SİSTEMLERİ

A- CMR

CMR m. 2'ye göre eşyanın yüklendiği araçla birlikte taşınması ve taşımanın bir bölümünün demiryolu, havayolu, deniz veya iç su yolunda gerçekleşmesi durumunda taşımanın tamamına CMR'nin uygulanacak olması, kabul edilen sorumluluk sisteminin bu tür taşımalar bakımından uniform sorumluluk sistemi olduğunu göstermektedir¹⁰⁷. Buna göre taşıyıcının hasar, zıya ya da gecikmenin kendi fiil ve ihmalden değil de, diğer tür araçla yapılan taşımalar sırasında gerçekleşmiş olaylar nedeniyle meydana geldiğini ispatlaması durumunda, kendisinin CMR'ye göre değil, o taşıma türünü düzenleyen emredici kurallara göre sorumlu olması, anlaşmanın bu hallerde network sorumluluk sistemini kabul ettiğinin göstermektedir¹⁰⁸. Çünkü artık CMR'ye göre taşıyıcının iddiasını ispat etmesi halinde, o taşıma türünü düzenleyen emredici kurallara göre sorumlu olacaktır. Daha önce belirtildiği gibi, o taşıma türüne uygulanacak emredici bir düzenlemenin olmaması halinde, taşıyıcı yine CMR'ye göre sorumlu tutulacak ve böylelikle uniform sorumluluk sistemine dönmüş olacaktır¹⁰⁹.

B- CIM

CIM m. 2 uygulama alanını diğer taşıma safhalarına da yaymaktadır ve aslında bu yaklaşım CMR m. 2'den daha geniştir¹¹⁰. Zira CIM' e göre Merkez Ofise bildirilen hatlarda yapılmak şartıyla karayolu, deniz yolu ve iç su yolu taşımalarına da

¹⁰⁷ De Wit, s. 102.

¹⁰⁸ Ulfbeck, s. 49, dn. 40.

¹⁰⁹ Demirsoy, s.51.

¹¹⁰ Schommer, s. 19.

CIM hükümleri uygulanacaktır. Bu şartla taşıma sözleşmesinin tamamına CIM'in uygulanacak olması, Anlaşma'nın uniform sorumluluk sistemini benimsediğini göstermektedir¹¹¹.

C- Varşova Anlaşması

Varşova Anlaşması network sorumluluk sistemini kabul etmiştir¹¹². Karma taşımaları düzenleyen 31. madde, Anlaşma'nın taşıma sözleşmesinin sadece havayolu kısmına uygulanacağını belirtmiş, ancak havayolu taşımasını gerçekleştirmek üzere yükleme, teslim ve aktarma işlemlerinin nehir, deniz veya karayoluyla yapılması halinde de yine Anlaşma'nın taşımanın tümüne uygulanacağını ifade etmiştir (m.18/3). Bu şekliyle her ne kadar Anlaşma'nın uniform sorumluluk sistemini kabul etmiş olacağı ihtimali düşünülse de, kanaatimizce asıl edim olan havayolu taşımasını gerçekleştirmek üzere yapılan yükleme, teslim, aktarma gibi işlemler taşımayı havayolu taşıması olmaktan çıkarmamakta, sorumluluk sistemi network sorumluluk sistemi olarak kalmaktadır.

D- Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 1/6'da, taşıma sözleşmesinin yalnızca deniz kısmına Anlaşma hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir. Bu hükümden de anlaşılacağı üzere Anlaşma network sorumluluk sistemini benimsemiştir. Hamburg Kuralları bu yönüyle Varşova Anlaşması'nın 31. maddesindeki düzenlemeye benzemektedir¹¹³. Zira Varşova Anlaşması da Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi kapsama alanını sadece kendisine ait kısım yani havayolu olarak belirlemiştir.

¹¹¹ Demirsoy, s. 53.

¹¹² Ulfbeck, s. 49, dn. 40.

¹¹³ Demirsoy, s. 56.

E- Rotterdam Kuralları

Daha önce de belirttiğimiz gibi Rotterdam Kuralları eşyanın teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar taşıyıcının sorumlu tutulacağı esasını benimsemiş bir deniz-artı anlaşmadır. Taşıyıcı kendi kusurundan ya da fiillerinden sorumlu olduğu bir kişinin kusurundan kaynaklanan zararlardan, geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından¹¹⁴ ve gerekli özenin gösterilmemesi dolayısıyla doğan zararlardan sorumludur.

UNCITRAL Çalışma Grubu, network ve uniform sorumluluk sistemleri üzerinde yapılan uzun tartışmalardan sonra, sınırlı bir network sisteminin kabul edilmesi yönünde karar almıştır¹¹⁵. Anlaşmanın sisteme getirdiği iki sınırlama 26. ve 82. maddelerde düzenlenmiştir. Daha önce de belirttiğimiz gibi¹¹⁶, m. 26 zıya, hasar veya gecikmenin taşımının deniz safhasından önce ve sonraki safhalarında meydana gelmesi durumunda, o safhanın ayrı bir sözleşmeye ile gerçekleştirilmesi ve bu sözleşmenin başka bir emredici konvansiyona tabi olması durumunda Rotterdam Kuralları'nın uygulanmayacağı yönünde bir düzenleme getirmiştir. Diğer bir sınırlama ise 82. maddede bahsedilen şartların varlığı halinde yine Rotterdam Kuralları'nın değil, ilgili uluslararası anlaşmanın uygulanacağı hükmüdür. Zıya

¹¹⁴ Denize elverişlilik taşıyıcının asli yükümlülüklerinden biridir. Taşıyıcı gemisini denize elverişli halde tutmak zorundadır. Bkz. **Çağa/Kender**, s. 17. Geminin denize elverişli olması demek, "Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek" olması demektir (6102 sayılı TTK m. 932/1, aynı yönde 6762 sayılı TTK m. 817/1). Geminin yola elverişli olması, Anlaşma'nın 14/c maddesinde geminin personeli ve yakıtını sağlamak ve teçhiz etmek yükümlülüğüyle açıklanmıştır. 6102 sayılı TTK m. 932/2' ye göre yola elverişlilik "Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunması" demektir (aynı yönde 6762 sayılı TTK m. 817/2). Anlaşma yüke elverişliliği ise m. 14/c' de, geminin ambarlarının, konteynerlerinin ve diğer kısımlarının yükü sağlam olarak teslim almak, taşımak ve teslim etmek için güvenli olması demektir. 6102 sayılı TTK m. 932/3 bu kavramı "Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olmak" olarak açıklamaktadır. Yüke elverişlilik kavramı 6762 sayılı TTK' da yer almamıştır.

¹¹⁵ **Hancock QC**, s. 490. Ayrıca söz konusu tartışmalar için bkz. CMI Yearbook 2000 <http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>, s. 119 vd., E. T. : 05.01.2011.

¹¹⁶ Bkz. İkinci Bölüm, başlık '2. Rotterdam Kuralları'.

ve/veya hasarın meydana geldiği yerin bilinmemesi halinde Rotterdam Kuralları uygulanacaktır.

F- Cenevre Konvansiyonu

Cenevre Konvansiyonu sorumluluk sistemi bakımından diğer anlaşmalardan daha farklı bir yol izlemiştir. Konvansiyon taşıyıcının sorumluluğu yönünden uniform sorumluluk sistemini kabul ederken, tazminat miktarının belirlenmesi konusunda zararın meydana geldiği yerin tespit edilip edilmemesine göre çözüm getirmiş ve network sorumluluk sistemini kabul etmiştir¹¹⁷. Kısaca, zararın meydana geldiği yerin belirlenemediği hallerde uniform sorumluluk sisteminde olduğu gibi, taşıyıcının sorumluluğu esas alınacak, zararın meydana geldiği yer belirlenebilirse sorumluluk sınırları, network sorumluluk sisteminde olduğu gibi taşımanın o safhasına uygulanacak olan uluslararası anlaşmaların emredici hükümlerine göre belirlenecektir.

¹¹⁷ Bu sistem kimi yazarlarca '*modified uniform liability system*' olarak adlandırılmaktadır. Bkz. **Devia**, s. 11, **Schommer**, s. 27. Sistemin avantajları ve dezavantajları ile ilgili bilgi için bkz. **Schommer**, s. 27 vd.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

VII. KARMA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN KURULUŞU, TARAFLARI VE İLGİLİ KİŞİLER

A- Genel Olarak

Genel olarak sözleşme, tarafların bir hak veya hukuki ilişki kurma, değiştirme ya da ortadan kaldırmaya, yani bir hukuki sonuç yaratmaya yönelik birbirine uygun irade beyanlarından oluşan iki veya daha fazla tarafı olan hukuki işlemdir¹¹⁸. Diğer bir deyişle, bir sözleşmenin varlığından bahsedebilmek için, tarafların birbirine uygun, karşılıklı irade beyanlarının olması gerekmektedir.

Taşıma sözleşmesinin unsurları ise 6762 sayılı TTK m. 762’de taşıyıcının tanımından hareketle belirlenebilmektedir. Buna göre taşıma sözleşmesi taşıyıcının bir ücret karşılığında eşya ve yolcu taşıma işini üstlendiği sözleşmelerdir¹¹⁹. 6102 sayılı yeni TTK m. 850’de taşıyıcıyı Dördüncü Kitapta, Taşıma İşleri Başlığı altında Birinci Kısımda tanımlamış, taşıyıcının taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birden üstlenen kişi olduğunu belirtmiştir. Maddenin 2. fıkrasında taşıyıcının ve gönderenin/yolcunun edimleri düzenlenmiştir. Bu iki fıkrayı birlikte ele alırsak taşıma sözleşmesini taşıyıcının eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı, bunun karşılığında eşya taşımada gönderenin, yolcu taşımada yolcunun taşıyıcıya ücret ödeme yükümlülüğü altına girdiği sözleşmeler olarak tanımlamamız mümkündür.

Yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı TTK, ilk kez karma taşımaya ilişkin hükümler getirmiş, aynı kitabın Dördüncü Kısımında “Değişik Tür Araçlar ile Taşıma” başlığı altında karma taşımayı düzenlemiştir. Buna göre karma taşıma

¹¹⁸ Eren, s. 203.

¹¹⁹ Zeyneloğlu, s. 29.

sözleşmesi taraflardan birinin değişik tür araçlarla eşya ve/veya yolcu taşıma edimini üstlendiği, diğer tarafın ise bunun karşılığında ücret ödemeyi taahhüt ettiği yönünde, birbirine uygun karşılıklı irade beyanları ile kurulan sözleşmelerdir.

B- Sözleşmenin Kuruluşu

Taşıma sözleşmesinin rızai bir sözleşme olduğu daha önce belirtilmişti¹²⁰. Sözleşme rızai bir sözleşme olduğundan, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulmuş olmaktadır. Hazırlar arasında önerinin hemen ardından kabul beyanında bulunulduğu anda sözleşme kurulmuş olur. Hazır olmayanlar arasında ise kabul beyanı öneride bulunan tarafın hâkimiyet alanına girdiği anda sözleşme kurulmuş kabul edilmektedir. Açık bir kabule ihtiyaç olmayan hallerde, sözleşmenin hükümlerinin, icabın karşı tarafa vardığı anda doğacağı düzenlenmiştir (818 sayılı BK m. 10, 6098 sayılı BK m. 11). Sözleşme, hazır olmayanlar arasında, kabul haberi icapta bulunan tarafa vardığı anda kurulmuş olmakta, hüküm ve sonuçlarını ise geçmişe etkili olarak icabın gönderilme anından itibaren meydana getirmektedir¹²¹.

C- Sözleşmenin Tarafları ve İlgili Kişiler

1. Taraflar

Taşıma sözleşmesi tanımından da anlaşılacağı üzere, karşılıklı ve birbirine uygun iki irade beyanı gerektirdiğinden iki taraflı bir sözleşmedir. Konusu eşya olan taşıma sözleşmesinin taraflarından biri 6762 sayılı TTK m. 762, 6102 sayılı TTK m. 850'ye göre taşıyıcı, diğeri de 6762 sayılı TTK m. 768, 6102 sayılı TTK m. 856'ya göre gönderendir¹²².

¹²⁰ Bkz. İkinci Bölüm, başlık 'A- Rızai Sözleşme Olması'.

¹²¹ Eren, s. 236.

¹²² Zeyneloğlu, s.35.

a) Gönderen

Gönderen, taşıma sözleşmesinin tarafı olarak, taşıyıcı ile sözleşme akdeden ve karşılığında taşıyıcıya ücret ödeme yükümlülüğü altına giren kimsedir¹²³. Yük sahibi karma taşıma sözleşmesini bizzat yapabileceği gibi, bir temsilci aracılığıyla da sözleşme düzenleyebilir. Sözleşmenin temsilci aracılığıyla yapılması halinde gönderen temsilci değil, adına hareket edilen kişidir.

Gönderenin belirlenmesinde o kişinin eşyanın üzerinde mülkiyet veya bir başka aynı ya da şahsi hak sahibi olması aranmamakta, eşyanın zilyetliğinde bulunduğu herhangi bir kişinin, eşyayı bir yerden başka bir yere taşımak amacıyla karma taşıma sözleşmesine taraf olması yeterli bulunmaktadır¹²⁴. Özellikle bir temsilcinin kendi adına ancak temsil ettiği müvekkili hesabına bir karma taşıma sözleşmesine taraf olduğu hallerde, temsilcinin eşyanın sahibi olmadığı açıktır. Bu durumda eşyanın sahibi sözleşmeye taraf olmayan, üçüncü bir kişi olan müvekkildir¹²⁵.

¹²³ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 69. Deniz yoluyla yapılan eşya taşıma sözleşmelerinde ‘gönderen’ yerine ‘taşıtan’ kelimesi kullanılmaktadır (Eski Ticaret Kanunu m. 1016 vd. Yeni Ticaret Kanunu m. 1208 vd). Türk Sivil Havacılık Kanunu (Kanun No: 2920, R. G. Tarihi: 19.10.1083, sayı: 18196), ‘yükleten’, Karayolları Trafik Kanunu (Kanun No: 2918, R. G. Tarihi: 18.10.1983, sayı: 18195) ise ‘gönderen’ kelimelerini tercih etmiştir. Bkz. **Sözer**, s. 209.

¹²⁴ **Sözer**, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 210. Kanaatimizce burada zilyetlikten anlaşılması gereken, gönderenin karma taşıma sözleşmesini yaptığı sırada eşyayı fiilen elinde bulundurması değil, eşyanın kendisinin hâkimiyetinde olmasıdır. Bir başkası adına taşıma sözleşmesi akdeden kişi bu anlamda zilyet olmayıp, gönderenin temsilcisi konumundadır.

¹²⁵ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70.

b) Taşıyıcı¹²⁶

aa) Genel Olarak

Yürürlükte olan 6762 sayılı TTK m. 762'ye göre taşıyıcı ücret karşılığında yolcu ve eşya taşıma işini üstlenen kimsedir. 6102 sayılı yeni TTK da bu tanımdan ayrılmamış, m.850'de taşıyıcıyı, taşıma sözleşmesiyle ücret karşılığı eşya ve/veya yolcu taşıyan kişi olarak tanımlamıştır. Taşıyıcının taşıma işini taahhüt etmeyip, aracılıkta bulunarak, bir başkasına taşıtmayı taahhüt etmesi komisyonculuk olarak tanımlanmıştır¹²⁷.

Taşıma işi yapmak üzere kurulan müesseseler 6762 sayılı TTK m. 12/1 b.10'da ticarethane, yani ticari işletme sayılmış, m. 14/1 hükmüyle de bir ticari işletmeyi kısmen dahi olsa kendi adına işleten kişiler tacir sayılarak, taşıyıcının tacir olduğunu açıkça düzenlenmiştir. 6102 sayılı yeni TTK eski kanunun Birinci Kitabındaki bu hükümleri kaldırmış ancak, Taşıma İşleri başlıklı Dördüncü Kitabın 850/3. maddesinde taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğunu belirterek eski kanunun düzenlemesini korumuştur. Dolayısıyla taşıyıcı bizim düzenlememize göre tacir sıfatına sahiptir. Bunun sonucu olarak da taşıma işinin bir ticari işletme faaliyeti yani meslek olarak yapılması gerekmektedir. Eşya ve yolcu taşıma işini arzi olarak üstlenen kimseler için de, 6762 sayılı TTK m. 763 bu Kitap hükümleri uygulanır derken, 6102 sayılı TTK m. 851 “uygun düştükleri ölçüde” uygulanır diyerek eski kanunun katı düzenlemesine bir nebze esneklik kazandırmıştır.

Doktrinde söz konusu düzenlemeyle taşıyıcının taşıma işini meslek edinmiş bir kimse olması gerektiği yönünde görüşler mevcuttur¹²⁸. Aksi görüşteki yazarlar ise, taşıyıcı sıfatına sahip olmak için taşıyıcının bu faaliyetini ticari işletme organizasyonu

¹²⁶ Bkz. yukarıda dn. 9'daki açıklamalar.

¹²⁷ **Gençtürk**, s. 25.

¹²⁸ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s.60, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 8, **Zeyneloğlu**, s. 76, **Malcolm A. Clarke**, International Carriage of Goods by Road: CMR, LLP, 4th Ed, London, 2003, s. 18.

içinde gerçekleştirmesinin şart olmadığını savunmaktadır¹²⁹. Uluslararası Anlaşmaların uygulanabilmesi için taşıyıcının taşıma işini meslek olarak edinmesi şartı da aranmamıştır¹³⁰. CMR için, taşıyıcının bu işi meslek olarak yapan bir kimse olması şartı (*commercial carrier*) aranması konusunda getirilmiş bir teklif de reddedilmiştir¹³¹.

Taşıyıcı, karma taşıma sırasında kullanacağı araçların maliki olmak ya da sorumlu tutulabilmesi için ifayı bizzat gerçekleştirmek zorunda değildir¹³². Taşıyıcı, edimini ifa ederken birçok kimseleri kullanmak zorunda kalabileceği gibi (6762 sayılı TTK m. 782 ve aynı yönde 6102 sayılı TTK m. 879), taahhüt ettiği taşımayı başka taşıyıcılara da yaptırabilir (6762 sayılı TTK m. 784 ve aynı yönde 6102 sayılı TTK m. 888)¹³³. Taşıyıcı taşıma işi sırasında yardımcı kişiler kullansa veya taşıma işini başkasına yaptırsa dahi, sorumluluğu devam eder (6762 sayılı TTK m. 782, 783 ve aynı yönde 6102 sayılı TTK m. 879, 887, 888)¹³⁴.

Taşıyıcı, taşıma işini üstlendikten sonra, bunu kısmen veya tamamen başka taşıyıcılara devretmesi halinde, (akdi/asıl/üst) eğer kendisi de taşımanın bir sahasını gerçekleştirmişse hem kendi fiillerinden, hem de diğer (fili/alt/ara) taşıyıcıların fiillerinden sorumludur. Fiili taşıyıcılar asıl taşıma sözleşmesinin tarafı olmadıklarından ve akdi taşıyıcı tarafından taşımanın kendisine bırakıldığı kişiler olduklarından dolayı, kural olarak kendi kısımlarıyla, akdi taşıyıcıya karşı sorumluyken¹³⁵, 6102 sayılı TTK' ya göre fiili taşıyıcılar artık akdi taşıyıcı gibi ve

¹²⁹ **Vural Seven**, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük ve Zıya Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003, s. 88, **Gençtürk**, s. 26.

¹³⁰ **Gençtürk**, s. 26.

¹³¹ **Clarke**, s. 18, dn. 148.

¹³² **Gençtürk**, s. 26, **Clarke**, s. 19, **Zeyneloğlu**, s. 250.

¹³³ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 12.

¹³⁴ **Ecehan Yeşilova**, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.), Yetkin Yayınları, Ankara, 2004, s. 80.

¹³⁵ **Gençtürk**, s. 27, **Bülent Sözer**, “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler (Karayolu, Deniz Yolu, Havayolu İle Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme)”, BATİDER, 1987, Cilt: XIV, Sayı: 2, s. 92 vd.

akdi taşıyıcı ile birlikte hak sahiplerine karşı müteselsil olarak sorumludurlar (m. 888/1-3).

bb) Uluslararası Anlaşmalarda Taşıyıcı İle İlgili Tanımlamalar

CMR taşıyıcı kavramını doğrudan tanımlamamakla beraber, çeşitli hükümlerinden, taşıyıcıdan kastedilenin kim olduğu anlaşılmaktadır. M. 34 ve m. 17'ye bakıldığından taşıyıcının taşıma sözleşmesine taraf olan¹³⁶ ve sorumluluğu eşyayı teslim aldığı anda başlayıp, teslim ettiği an sona eren kişi olduğu kabul edilebilir. CIM de, CMR gibi taşıyıcı için doğrudan bir tanım getirmemiştir. Taşıyıcının gönderenle birlikte taşıma sözleşmesine taraf olan kişi olduğu m. 35'den anlaşılmaktadır¹³⁷.

Varşova Anlaşması açık bir taşıyıcı tanımına yer vermemekle beraber, yalnızca sözleşmenin tarafı olan kişi ve kuruluşlara “taşıyıcı” diyerek, akdi taşıyıcı kavramını kabul etmiş, taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi ve kuruluşları taşıyıcı olarak görmemiştir. Ancak daha sonra Guadalajara Ek Sözleşmesi¹³⁸ ile fiili taşıyıcının da sorumluluk bakımından taşıma sözleşmesinin tarafı olabileceği kabul edilmiştir¹³⁹.

¹³⁶ Gençtürk, s. 32.

¹³⁷ CMR m. 34, CIM m. 35 ve Varşova Anlaşması m. 1/3, 30 maddeleri ayrıca “müteakip taşıyıcı” (*successive carrier*) kavramlarına yer vermiştir. Müteakip taşıma, taşıma işinin birden çok taşıyıcı tarafından ifa edildiği, taşımanın zaman ve mekân itibarıyla birbirinin peşi sıra gerçekleştirildiği taşımalardır. Birden fazla taşıma aynı edimin ifasını gerçekleştirmeye yöneliktir. Müteakip taşımadan bahsedebilmek için tek bir taşıma sözleşmesinin olması gerekirken, CMR ayrıca bu taşıma sözleşmesine bağlı olarak düzenlenmiş tek bir taşıma senedi bulunması şartını aramaktadır. Müteakip taşımanın karma taşımadan farkı, taşımanın aynı tip taşıma safhalarından meydana geliyor oluşudur (iki demiryolu veya iki karayolu gibi). Bkz. Deniz, *Kombine Taşımalar*, s. 174, Canbolat, s. 26, 27, Oğuz Yılmaz, *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma*, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2008, s. 12 vd. İnci Deniz Kaner, “Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar)”, *BATİDER*, 1992, Cilt: XVI, Sayı: 3, s. 2 vd.

¹³⁸ Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir.

¹³⁹ Canbolat, s. 22,23, Gençtürk, s. 32.

Hamburg Kuralları da akdi taşıyıcı (*contracting carrier*) ile birlikte fiili taşıyıcıya da (*actual carrier*) yer vermiştir¹⁴⁰.

Rotterdam Kuralları m.18’de akdi taşıyıcı yanında “icra eden” (*non-maritime performing party*) ve “denizde icra eden” (*maritime performing party*) kavramlarına yer vermiştir (m. 1/6, 7)¹⁴¹.

Cenevre Konvansiyonu taşıyıcı yerine karma taşıma operatörü (*multimodal transport operator*) kavramını kullanmıştır. Konvansiyon’un 1. maddesinde karma taşıma operatörünün (MTO), karma taşıma sözleşmesini bizzat kendi adına ya da onu temsil eden bir başkası aracılığıyla yapan ve gönderenin ya da karma taşıma işine katılan herhangi bir taşıyıcının temsilcisi ya da acentesi olarak değil bizzat kendi hesabına sözleşmenin yerine getirilmesinden doğan sorumluluğu üstlenen kişi olarak tanımlandığı görülmektedir. Dolayısıyla Konvansiyon akdi taşıyıcıdan bahsetmiştir.

aaa) Akdi Taşıyıcı

Akdi taşıyıcı, taşıma sözleşmesi akdeden veya adına taşıma sözleşmesi akdedilen kişidir. Taşıyıcı bu sözleşmeyle taşıma işini üstlenmektedir ve sözleşmenin diğer tarafı olan gönderene karşı sorumluluk altına girmektedir. Taşıyıcıyı belirlemek için, taşıma sözleşmesinde, eşyayı taşıma taahhüdünde bulunan kişinin kim olduğuna bakmak yeterlidir, bu kişinin donatan, gemi işletme müteahhidi ya da çarterer olmasının bir önemi yoktur¹⁴². Taşıyıcının sözleşmesinin ifasını gerçekleştirebilmek için başka taşıyıcılar (fiili taşıyıcı) ya da yardımcıları kullanması, akdi taşıyıcı sıfatını etkilemez. Zira sözleşmenin tarafı hala kendisidir.

¹⁴⁰ **Sze Ping-Fat**, *Carrier’s Liability Under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, Kluwer Law International, 2002, s. 27 .

¹⁴¹ **Kuyucu**, s. 5, 6.

¹⁴² **Gençtürk**, s. 28, **Yazıcıoğlu**, s. 38, **Canbolat**, s. 60, **Ülgen**, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 61.

bbb) Fiili Taşıyıcı

Fiili taşıyıcı, özellikle karma taşımalar bakımından çok önemli bir yere sahiptir. Zira tek bir taşıma sözleşmesi altında birden fazla taşıma aracıyla yapılacak olan bir taşımada akdi taşıyıcının, işin bir kısmını veya tamamını başkalarına devretmesi oldukça muhtemeldir¹⁴³. Bu hallerde, sözleşmenin tarafı olmayan, ancak edimin ifasında sorumluluğu olan fiili taşıyıcıdan bahsedilir. Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının ifa yardımcısı konumundadır¹⁴⁴.

Hamburg Kurallarında fiili taşıyıcı, taşıma işinin, taşıyıcı tarafından kısmen veya tamamen kendisine bırakıldığı her kişi ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen diğer bütün kişiler olarak tanımlanmıştır¹⁴⁵.

Varşova Anlaşması, yukarıda da belirttiğimiz gibi, fiili taşıyıcıya yer vermemekteydi, ancak daha sonra Guadalajara Ek Sözleşmesi ile fiili taşıyıcı, taşımanın tamamını ya da bir bölümünü, akdi taşıyıcının verdiği yetkiye dayanarak ifa eden ve akdi taşıyıcıdan başka biri olan taşıyıcı olarak tanımlanmıştır¹⁴⁶.

Fiili taşıyıcı da, bir taşıma sözleşmesi gereği edimini ifa etmektedir. Ancak sözleşmenin diğer tarafı gönderen değil, akdi taşıyıcı, müteakip taşıyıcı ya da fiili taşıyıcıdır. Akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı arasındaki temel fark da budur. Fiili taşıyıcının yaptığı sözleşmenin hukuki geçerliliği önemli değildir, sözleşmenin kısmen ya da tamamen akdi taşıyıcının gönderene karşı yükümlülük altına girdiği taşımaya ilişkin olması gerekmektedir. Sözleşmenin türü de aynı şekilde önemli değildir. Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının adamı ya da görevlisi değildir. Çünkü akdi taşıyıcı ile aralarında bir hizmet ilişkisi bulunmamaktadır. Akdi taşıyıcının adamları ya da görevlileri ile fiili taşıyıcı arasındaki fark, fiili taşıyıcının yükleme, istif,

¹⁴³ Taşıyıcının edimini bizzat ifa etmesinde, gönderenin menfaatinin bulunduğu haller saklıdır. Bkz. 818 sayılı BK m.67 ve aynı yönde 6098 sayılı BK m. 83.

¹⁴⁴ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 63.

¹⁴⁵ **Yazıcıoğlu**, s. 44.

¹⁴⁶ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 63, **Canbolat**, s. 23.

boşaltma gibi işlemlerle değil, taşımanın tamamı veya bir kısmından sorumlu olmasıdır¹⁴⁷.

Hamburg Kuralları'na göre akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcının kusurundan sorumludur. Ancak akdi taşıyıcının bu sorumluluğu için, fiili taşıyıcının görevi ifa vesilesiyle bir zarara sebep olması gerekmektedir¹⁴⁸.

Varşova Anlaşması'na göre, m. 17'deki sorumluluk hükümlerinin uygulanması halinde, zarar gören yolcu ya da gönderenin karşısında fiili taşıyıcı ve akdi taşıyıcı müteselsilen sorumludur¹⁴⁹.

CMR'ye göre gönderenle taşıma sözleşmesi yapmış olan akdi taşıyıcının, sözleşmenin bir kısmını veya tamamını fiili taşıyıcılar vasıtasıyla yerine getirmek üzere onlara devretmesi halinde, fiili taşıyıcılar akdi taşıyıcıya karşı sorumludurlar. Gönderenin fiili taşıyıcılara karşı herhangi bir başvuru hakkı bulunmamaktadır¹⁵⁰.

Rotterdam Kuralları diğer geleneksel uluslararası anlaşmalarda yer alan fiili taşıyıcı (*actual carrier*) yerine yeni bir kavram yaratmış, “icra eden” ve “denizde icra eden” kavramlarına yer vermiştir. Bu kavramlar eski ve yeni Ticaret Kanunlarımızda da yer almamaktadır. “İcra eden” ile kast edilen taşıyıcının bir taşıma sözleşmesi altında yerine getirmesi gereken sorumluluklarını doğrudan ya da dolaylı olarak taşıyıcının talimatları, kontrolü veya gözetimi altında yerine getiren kişilerdir. Bu kişiler taşıyıcı değil terminal operatörü, yükün istifisi ya da boşaltılmasıyla görevli kişiler ya da ardiyecilerdir. Taşımanın karayolu ayağını ifa eden tır şoförlerini dahi bu kapsama almak mümkündür. Hamburg Kuralları'nda geçen fiili taşıyıcı ile karşılaştırıldığında, icra eden daha geniş bir kapsama alanına sahiptir¹⁵¹. Bu kişilerin fiillerinden dolayı taşıyıcı sorumludur¹⁵².

¹⁴⁷ Yazıcıoğlu, s. 45, 46.

¹⁴⁸ Yazıcıoğlu, s. 179.

¹⁴⁹ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 64.

¹⁵⁰ Yılmaz, s. 11. Yazar, aynı zamanda, taşıma sözleşmesi 3. kişi yararına sözleşme olduğu için, gönderenin fiili taşıyıcıya başvurma hakkı bulunduğu görüşündedir.

¹⁵¹ Fujita, The Comprehensive Coverage, s. 366 vd.

¹⁵² Kuyucu, s. 120.

“Denizde icra eden” ise, taşıyıcının yükümlülüğünü, geminin yükleme limanını terketmesinden boşaltma limanına ulaşmasına kadar geçen sürede ifa eden kişiler olarak ifade etmek mümkündür. Rotterdam Kuralları’ na göre taşıyıcı bakımından öngörülmüş olan sorumluluk, denizde icra eden bakımından da getirilmiştir, ancak bu durum denizde icra edene aynı zamanda taşıyıcıya tanınan haklardan yararlanma imkânı tanımaktadır. Bu hallerde, taşıyıcı haricindeki kişiler bakımından, taşıyıcıya tanınan hakların ve savunma imkanlarının tanınması durumuna uygulamada “Himalaya Klozu” denmektedir¹⁵³. Bu durumda kaptan ya da gemi adamlarını da denizde icra eden olarak kabul edip etmemek konusunda çeşitli tartışmalar mevcuttur. Çünkü eğer bu kişiler denizde icra eden sayılırlarsa, Anlaşma kapsamında dava edilme tehlikesiyle karşı karşıya kalacaklardır. Böylelikle denizde icra edenler de sorumluluk bakımından kendi aralarında ikiye ayrılmış olmaktadır.

Denizde icra edenin ortaya çıkabilecek herhangi bir zarardan sorumlu tutulabilmesi için ve aynı zamanda taşıyıcıya tanınan korumadan yararlanabilmesi için m. 19’daki iki şartın gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu şartlar gerçekleştiği takdirde taşıyıcı ve denizde icra eden arasındaki anlaşmada Himalaya Klozunun yer almasına gerek kalmadan, denizde icra eden taşıyıcının sahip olduğu haklara sahip olacaktır, zira Anlaşma her denizde icra eden taraf için kendiliğinden bu korumayı sağlamaktadır¹⁵⁴.

¹⁵³ “Himalaya Klozu” terimi İngiltere’de bir davada, Himalaya isimli bir gemiyle yapılan taşımada, taraflar arasındaki sözleşmede söz konusu korumayı sağlayan bir hüküm bulunmasından ileri gelmektedir. **Tomotaka Fujita**, “Performing Parties and Himalaya Protection”, Colloquium on the Rotterdam Rules, September 21, 2009.

<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Tomotaka%20Fujita%2022%20KT29.pdf>, s. 4, E. T.: 14.04.2011.

¹⁵⁴ **Michael Sturley**, “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States”, Texas Law Journal, Vol. 44: 427, 2009, s. 449.

2. İlgili Kişiler

Eşya taşıma sözleşmeleri, sözleşmenin tarafları olan gönderen ve taşıyıcı yanında bazı başka kişileri de ilgilendirmektedir. Bu kişiler öncelikle sözleşmenin yararına yapıldığı 3. kişi olan gönderilen ve eşya üzerinde hak sahibi olan kişilerdir.

a) Gönderilen

Gönderilen, varma yerinde eşyayı teslim almaya yetkili olan kişidir. Gönderilenin kim olduğu taşıma sözleşmesine ve eğer varsa taşıma senedine bakılarak belirlenir¹⁵⁵. Taşıyıcının taşımak üzere teslim aldığı eşyayı sahiplenmesi söz konusu olmadığından ve taşıyıcı taşıdığı eşyayı teslim aldığı hali ile teslim etmek durumunda olduğundan eşyayı teslim alacak gönderilenin varlığı, taşıma sözleşmesi için zorunlu bir unsur haline gelmektedir¹⁵⁶. Daha önce de belirttiğimiz gibi taşıma sözleşmesi gönderilen yararına yapılan bir sözleşme olduğu için, ifayı talep hakkı ve taşıma sözleşmesinden doğan alacak hakları gönderilene aittir. Gönderilen eşyanın kendisine teslim edildiği andan veya teslimi gereken andan itibaren gönderenin sahip olduğu bütün hak ve yetkilere sahip olur¹⁵⁷. Gönderilenin taşıyıcıya karşı olan yükümlülükleri ancak eşyayı teslim aldıktan sonra başlar. Sürastarya ücretleri, navlun teferruatından olan bütün masraflar, ardiye ya da diğer bütün sair masraflar aksi sözleşmede kararlaştırılmış olmadıkça gönderilene aittir (6762 sayılı TTK m. 792, 1069, 6102 sayılı TTK m. 871)¹⁵⁸. Ancak gönderilen sözleşmenin tarafı olmadığı için, taşıyıcı özellikle ücret alacağını taşıma sözleşmesinde aksine hüküm

¹⁵⁵ Çağa/Kender, s. 5.

¹⁵⁶ Sözer, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 212.

¹⁵⁷ Zeyneloğlu, s. 35.

¹⁵⁸ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 70, Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 13, Çağa/Kender, s. 6.

bulunmadıkça, gönderilenden isteyemez¹⁵⁹. Teslimden sonra sözleşme ifa edilmiş olmakta ve taşıyıcının borcu sona ermektedir.

b) Taşınan Eşya Üzerinde Hak Sahibi Olan Kişiler

Taşınan eşyanın üzerinde hak sahibi olan kişiler, gönderen veya gönderilen konumunda iseler, gönderen ya da gönderilenin sahip olduğu hak ve yetkileri kullanırlar. Ancak eğer böyle bir durum yoksa, bu kişilerin taşıma sözleşmesi çerçevesinde herhangi bir hak talep etmeleri düşünülemez. Bu kişiler şartlarını taşıması koşuluyla yalnızca genel hükümler aracılığıyla taşıyıcıya karşı bazı haklarını ileri sürebilirler (818 sayılı BK m. 397/1, 32/3, 6098 sayılı BK m. 513/1, 40/3)¹⁶⁰.

¹⁵⁹ Sözer, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 213.

¹⁶⁰ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 71, 72.

VIII. KARMA TAŞIMA BELGESİ

Karma taşıma sözleşmesinde sözleşmenin tekliği, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yerden, teslim edileceği varna yerine kadar tek bir taşıma belgesinin varlığını zorunlu kılmaktadır. Zira her taşıma türü için ayrı bir belge hazırlanması¹⁶¹, her birinden doğan hakların takip edilmesi, tasnif edilmeleri ve saklanmaları zaman ve maliyet kaybına yol açmaktadır. Dolayısıyla birden fazla taşınma safhasını tek bir senette birleştirmek gerekmektedir. Cenevre Konvansiyonu tüm taşımanın Karma Taşıma Belgesi (*Multimodal Transport Document*) altında yapılacağını düzenlemiştir. Taşıyıcının fiili taşıyıcılar vasıtasıyla taşıma işini gerçekleştirmesi halinde her bir taşıma safhasını gerçekleştiren fiili taşıyıcı ile o taşıma türüne göre gereken belge akdi taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasında düzenlenecektir. Bu belgeler, gönderene hiçbir hak sağlamazlar¹⁶². Cenevre Konvansiyonu m. 5' e göre karma taşıma belgesine gönderenin arzusuna göre ciro edilebilir veya edilemez nitelik verilebilmektedir. Konvansiyonda taşıma senedi bir ispat belgesi olarak düzenlenmektedir, taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez¹⁶³.

Ancak Cenevre Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmemiş olması ve karma taşımalarda yeknesaklığın sağlanamaması, uygulamada bazı çözümler üretilmeye çalışılmasına sebep olmuştur. Bu amaçla bazı mesleki birlikler ve kuruluşlar çeşitli örnek sözleşme girişimlerinde bulunmuşlardır. İlk olarak FIATA, kara+deniz taşımaları için “*combined transport bill of lading*” adı verilen bir karma taşıma belgesi düzenlemiştir. Bu belge bir deniz konişmentosu olmayıp, karma taşımalar için kullanılması öngörülen bir kıymetli evraktır. BIMCO tarafından düzenlenen COMBICONBILL ise bütün taşıma türlerini kapsamaktadır. ICC de karma taşımalar için bir taşıma belgesi düzenlenmesi için bazı kurallar sevk etmiştir. Taraflar

¹⁶¹ CMR m. 4'te taşıma senedi, CIM m. 12' de hamule senedi, Varşova Anlaşması m. 5'te hava yük senedi, Hamburg Kuralları m. 14'te konişmento, Rotterdam Kuralları'nda taşıma belgesi, Cenevre Konvansiyonu ise m. 5'te karma taşıma belgesini, taşıma belgesi olarak öngörmektedir.

¹⁶² De Wit, s. 234.

¹⁶³ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 95, 96, 108, Sözer, Deniz Hukuku Sempozyumu, s. 10.

aralarındaki sözleşmeye hüküm koyarak ICC kuralları çerçevesinde taşıma belgesinin geçerliliği yönünde karar alabilirler¹⁶⁴.

¹⁶⁴ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 100

BEŞİNCİ BÖLÜM

IX. TAŞIYICININ ZIYA VE/VEYA HASAR SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI VE SINIRLARI

A- GENEL OLARAK

Uluslararası karma taşımalar ile ilgili en çok tartışma yaratan alan taşıyıcının sorumluluğu konusudur. Birden fazla, birbirinden farklı safhalardan oluşan ve farklı türde taşıma araçlarıyla gerçekleştirilen karma taşımalarda, taşımayı tek bir sözleşme altında, ancak zaman zaman bir kısmını ya da tamamını fiili taşıyıcılar eliyle gerçekleştiren akdi taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu bu bölümde incelenecektir. Akdi sorumluluk doğuran diğer haller ve haksız fiilden doğan zarar ve talepler incelememiz dışında kalacaktır.

Taşıyıcının sorumluluğu, gönderenle aralarında düzenledikleri taşıma sözleşmesinde dayandığından, sözleşmesel bir sorumluluktur. Taşıyıcı, taşımak üzere teslim aldığı eşyayı, sözleşmede gösterilen yerde ve zamanda, teslim aldığı haliyle teslim etmek zorundadır. Bu sorumluluk aynı zamanda taşıyıcıya eşyayı her türlü zıya ve/veya hasardan koruma görevini de yüklemektedir¹⁶⁵. Eşyayı koruma yükümlüğünü yerine getiremeyen taşıyıcının sorumluluğu uluslararası anlaşmalarda ya da kanunlarda farklı düzenlemelere tabi tutulmuştur. Biz çalışmamızda uluslararası karma taşımalar bakımından düzenlemeler getiren anlaşmaları inceleyeceğiz ve mevzuatımız hükümlerine de yeri geldikçe değineceğiz.

¹⁶⁵ Arkan, Demiryolu, s. 91.

1. Zıya

Taşıma hukuku bakımından zıya, taşıyıcının teslim aldığı eşyayı, hak sahibi olan kişiye teslim etme iktidarından yoksun bulunması halidir¹⁶⁶. Eşyanın kısmen ya da tamamen teslim edilememesi veya teslim edilecek eşyanın teslim alındığı halinden nitelik olarak farklılaşmış olması, miktar bakımından azalması ya da tamamen yok olması halleri, zıya halleri olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁶⁷.

Eşyanın yandığı, çalındığı, kaybolduğu, yetkili makamlarca el konulduğu, ekonomik değerinin tamamen kaybolduğu, yanlışlıkla sözleşme gereği teslim edilmesi gereken kişiden başka bir kişiye teslim edildiği ya da yanlışlıkla ara limanda boşaltıldığı hallerde zıyadan bahsedilir. Cam yükünün kırılması, şekerin ıslanması gibi eşyanın ekonomik değerini ortadan kaldıran hasarlar da uygulamada zıya sayılmaktadır¹⁶⁸.

Eşyanın zıyaa uğraması halinde edimin ifası kısmen ya da tamamen imkânsız hale gelmektedir. Bu imkânsızlık, sözleşmenin kurulmasından sonra ortaya çıkan imkânsızlık hali, yani edimin yerine getirilmesinin mümkün olmaması durumudur. Eğer taşıyıcının edimin ifa edilememesinde bir kusuru varsa “kusurlu imkânsızlık”, taşıyıcının mücbir sebep¹⁶⁹ veya kaza gibi bir sebeple edimini ifa edemediği hallerde

¹⁶⁶ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 179, **Atabek**, s. 186-187, **Arkan**, Demiryolu, s. 91, **Canbolat**, s. 65 vd., **Seven**, s. 82, **Aydın**, s. 49. **Aydın**, zıyanın tanımının diğer yazarların aksine taşıyıcıdan hareketle değil, eşyadan hareketle yapılması gerektiği görüşünü belirtmiş, zıya halini “eşyanın hukuki veya fiili bir durum değişikliğine uğraması” olarak ifade etmiştir. Bkz. dn. 56. Zıyanın eşyanın yok olması yolundaki tanımı için bkz. **Zeyneloğlu**, s. 247. **Zeyneloğlu**'nun bu tanımı zıya hallerini belirtmede yetersiz kaldığı gerekçesiyle haklı olarak eleştirilmiştir.

¹⁶⁷ **Özdemir**, s. 95.

¹⁶⁸ **Yazıcıoğlu**, s. 74, **Çağa/Kender**, s. 140, **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 179, **Rayegan Kender**, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 81.

¹⁶⁹ Mücbir sebep, doktrinde iki teoriyle açıklanmaktadır. Sübjektif teoriye göre, beklenmeyen bir halin mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi için, mümkün olan azami özen gösterilse bile borçtan sorumlu olan kişinin bunu önlemesi mümkün olmamalıdır. Objektif teori ise, mücbir sebebi gerçekleşme tarzı ve yoğunluğu açısından olayların olağan akışına göre beklenilmesi mümkün umulmayan durumları aşan, sorumluluğun işletme ve faaliyet alanı dışından kaynaklanan olaylar olarak tanımlanmaktadır. Mücbir sebep baskın görüşe göre umulmayan halden farklıdır çünkü umulmayan hale göre daha büyük

de “kusursuz imkânsızlık” söz konusudur¹⁷⁰. Ortaya çıkan imkânsızlık hali, fiili veya hukuki de olabilir¹⁷¹.

Gönderilene belli bir süre boyunca teslim edilmemiş eşya için zıya hükümlerine başvurulabilir. Ancak eşyanın geçici bir süre teslim edilememesi durumunda, eşyanın zıyaa uğradığı söylenemez. Zira eşyanın geç teslimiyle zıya halini birbirinden ayırmak gerekir¹⁷². Eşyanın “geçici bir süre” teslim edilememesi zıya olarak değerlendirilmese de, belli bir süreden sonra artık eşyanın teslim edilmesinin gönderilen açısından bir önemi kalmadığı hallerde ya da gönderileni eşyayı belirsiz bir süre boyunca beklemekten korumak ve eşyanın geç tesliminin zıya halinden ayrılabilmesi için kanunlarda ve uluslararası anlaşmalarda çeşitli hükümler düzenlenmiştir¹⁷³.

Cenevre Konvansiyonu 16. maddesinde, tarafların sözleşmede belirlediği teslim tarihinden itibaren 90 gün içinde eşyanın teslim edilememesi halinde eşyanın zayi olduğunu düzenlemektedir.

CMR m. 20/1’e göre sözleşmede kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesinden itibaren 30 gün içinde, sözleşmede bir süre kararlaştırılmamışsa, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren 60 gün içinde eşyanın teslim edilmemesi halinin, eşyanın zıyaa uğradığına kesin kanıt oluşturacağını düzenlemiştir.

CIM m. 39 da CMR ile benzer bir hüküm getirmiş, eşyanın belirli bir süre gönderilene teslim edilmemesinin zıyaa uğradığı yönünde karine teşkil edeceğini

bir şiddet ve mutlak bir yoğunluk gerektirir. Her somut olayda mücbir sebebin ne olduğu ayrıca değerlendirilmek gerekir. Bkz. **Eren**, s. 518 vd.

¹⁷⁰ **Eren**, s. 994 vd., Edimin ifası sözleşmenin yapılmasından önce imkansızsa, sözleşme hükümsüzdür. Bkz. **Safa Reisoğlu**, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta Yayıncılık, 11. Bası, İstanbul, 2010, s. 334 vd.

¹⁷¹ **Eren**, s. 995. Fiili imkânsızlıkta edim konusu şey yok olmaz, ancak ifası, fiili ve pratik nedenlerle çok güç ya da imkânsız olabilir. Hukuki imkânsızlıkta ise, edim konusu şey mevcut olmakla birlikte, edimin yerine getirilmesi emredici bir hukuk kuralıyla yasaklanmıştır.

¹⁷² **Sabih Arkan**, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 106.

¹⁷³ **Zeyneloğlu**, s. 248, **Demirsoy**, s. 66.

düzenlemiştir. 39/1. maddeye göre teslim tarihinden itibaren 30 gün içinde gönderilene teslim edilmemişse, artık zıya iddiası kabul edilebilir. Bu durumda artık gönderilenin başkaca bir kanıt getirmesine gerek yoktur¹⁷⁴.

Varşova Anlaşması m. 13/3'de eşyanın teslim edileceği yere varması gereken tarihten itibaren 7 gün içinde teslim edilememesi halinde eşyanın zayı olmuş sayılacağı düzenlenmiştir¹⁷⁵. 7 günlük süre geçtikten sonra eşya yok olmuş sayılacak, artık gönderilen, taşıyıcıya karşı taşıma sözleşmesinden doğan haklarını ileri sürebilecektir¹⁷⁶.

Hamburg Kuralları m. 5/2'de gecikme kavramı düzenlenmiş, sözleşmede belirtilen teslim tarihinde, eğer böyle bir tarih belirlenmemişse olayın özelliklerine göre makul sürede eşyanın gönderilene teslim edilmemesi halinde gecikmeden bahsedileceği belirtilmiştir. Makul sürenin belirlenmesinde somut olayın şartları göz önünde bulundurulacaktır. Kararlaştırılan teslim tarihinde ya da makul sürede teslim edilmeyen eşya, bu tarihten itibaren 60 gün içerisinde hak sahibine teslim edilebilir. Bu 60 günlük sürenin de aşılması halinde artık zıyadan bahsedilebilir¹⁷⁷.

Rotterdam Kuralları zıya ve/veya hasarla ilgili bir tanım sevk etmemiş, eşyanın kararlaştırılan yer ve zamanda teslim edilmemesini gecikme hali olarak nitelendirmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunun temeli ise m. 17'de düzenlenmiştir¹⁷⁸.

6762 sayılı TTK m. 779'da taşıma süresiyle ilgili bir hükme yer verilmiş, taşıma süresinin sözleşme veya ticari teamülle belirleneceği, bunların yokluğu halinde ise somut olayın şartlarına göre uygun bir süre içinde teslim edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Buna göre, eşyanın sözleşmede belirtilen sürede ya da halin icabının gerektirdiği sürede teslim edilmemesi zıya hali olarak nitelenebilir¹⁷⁹.

¹⁷⁴ Arkan, Demiryolu, s. 92.

¹⁷⁵ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu m. 114/3 hükmü de aynı yöndedir.

¹⁷⁶ Bülent Sözer, "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", BATİDER, 1984, Cilt XII, Sayı: 4, s. 32.

¹⁷⁷ Yetiş Şamlı, s. 125.

¹⁷⁸ Kuyucu, s. 72 vd.

¹⁷⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 118.

6102 sayılı TTK ise süreyle ilgili m. 873'te benzer bir hüküm düzenlemiş ancak zıyayla ilgili önemli bir yenilik getirmiştir. Zıya karinesi başlıklı 874. maddeye göre, eşya, taşıma süresinden itibaren 20 gün içerisinde teslim edilmezse, hak sahibi tarafından eşyanın zayi olduğu gözüyle bakılabileceği, sınır ötesi taşımalarda ise bu sürenin 30 gün olacağı belirtilmiştir. Maddenin 3. fıkrasında göre zıya dolayısıyla hak sahibi tazminata hak kazanmış ise, eşyanın bulunduğu haberini aldıktan itibaren 30 gün içinde, giderler ve tazminat geri ödenerek eşyanın kendisine teslimini isteyebilir. Kanun böylelikle, zıya halini, eski kanunun aksine daha ayrıntılı düzenlemiş ve karine ifadesini açıkça kullanarak, kanaatimizce isabetli bir düzenleme getirmiştir.

a) Tam Zıya

Eşyanın kısmen ya da tamamen teslim edilememesi veya teslim edilecek eşyanın teslim alındığı halinden nitelik olarak farklılaşmış olması, miktar bakımından azalması ya da tamamen yok olması durumunda eşyanın zıyaa uğramış kabul edileceğini daha önce belirtmiştik. Tam zıya ise, teslim alınan eşyanın hiçbir kısmının hak sahibine teslim edilemediği hallerdir¹⁸⁰. Eşyanın çok küçük bir parçasının veya içindeki akaryakıtın zayi olduğu bir varilin sahibine teslim edilmesi durumunda kısmi zıyadan bahsedileceği fikri mevcut olsa da, ticari hiçbir değeri olmayan ambalajın veya parçanın hak sahibine teslimi kısmi zıya değil, tam zıya olarak nitelendirilmelidir¹⁸¹.

Tam zıyayla ilgili doktrinde bir başka tartışma ise antika bir yemek takımı veya bir pul koleksiyonunda olduğu gibi bir bütünlük arz eden eşyalar ile ilgilidir. Bu gibi eşyalarda, eşyanın bir bölümünün zıyaa uğraması halinde, eşyanın geri kalan kısmının önemli derecede ekonomik kayba uğrayacağı ortadadır. Böyle bir durumda eşyanın tümünün hasara uğramış sayılması gerektiği görüşüne karşılık¹⁸², hasardan

¹⁸⁰ Clarke, s. 170.

¹⁸¹ Atabek, s. 188, Aydın, s. 52.

¹⁸² Aydın, s. 53.

değil tam ziyadan bahsedileceği görüşü ileri sürülmüştür¹⁸³. Eşyanın hasara uğradığı görüşünün gerekçesi hak sahibine, eşyanın geri kalanının teslim edileceği, anlamsız olsun ya da olmasın teslim edilen bir parça olduğudur. Ancak örneğin bir satranç takımı gibi, eşyanın bir kısmının kaybinın, geri kalanı da kullanılmayacak hale getirdiği yüklerde hasardan değil tam ziyadan bahsetmenin daha isabetli olacağı kanaatindeyiz.

b) Kısmi Zıya

Bazı durumlarda eşyanın tamamen değil, kısmen ziyaa uğraması mümkündür. Burada edimin konusu kısmen imkânsız olmuştur. Kısmi zıya, eşyanın taşıyıcı tarafından gönderilenden teslim alındığı zamandan, hak sahibine teslim edildiği zamana kadar miktarında, ağırlığında veya hacminde bir eksilme olması durumudur¹⁸⁴. Ancak eşyanın niteliğinde bir değişiklik olması halinde kısmi ziyadan değil, hasardan bahsetmek gerekecektir¹⁸⁵. Eşyanın kısmen teslim edildiği bu gibi hallerde, teslim edilen kısmın ticari bir değer taşınması gerektiği konusuna yukarıda değinilmişti¹⁸⁶. Hasar, eşyanın durumu ya da içinde bulunduğu şartlar ile ilgilidir, kısmi zıya ise belirttiğimiz gibi eşyanın hacmi, miktarı ya da ağırlığıyla ilgilidir¹⁸⁷. Kısmi ziyadan CMR' nin 17/1 ve m. 17/4 d. maddelerinde de söz edilmektedir.

2. Hasar

Hasar, taşıyıcının taşımak üzere teslim aldığı eşyada meydana gelen ve eşyanın değerinin düşmesi sonucunu doğuran her türlü maddi kötüleşmeyi ifade

¹⁸³ **Clarke**, s. 172, **Burak Adıgüzel**, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2003, s. 64 vd.

¹⁸⁴ **Clarke**, s. 169.

¹⁸⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 106.

¹⁸⁶ Bkz. Beşinci Bölüm, başlık 'a) Tam Zıya'daki açıklamalar.

¹⁸⁷ **Clarke**, s. 169.

eder¹⁸⁸. Taşıyıcı bu halde eşyayı tam ve sağlam teslim etme borcunu gereği gibi yerine getirmediğinden sorumlu tutulmaktadır. Taşınan eşyanın kırılması, paslanması, ıslanması, üzerine yabancı bir kokunun sinmesi, çürümesi, kirlenmesi halleri eşyada maddi bir değer kaybına sebep olacağından hasardan bahsedilir. Ancak ıslanma, koku alma gibi bir durumda, geçici bir kötüleşme söz konusu ise, hasarın varlığı kabul edilemez, hasar ancak devamlı bir değer azalması durumunda kabul edilebilir¹⁸⁹.

Bazı durumlarda taşınan eşyanın eski haline getirilebilir bir şekilde zarar görmüş olması da yine hasarın varlığına sebep olabilir. Örneğin bir kumaş yükünün taşınması sırasında kumaşların ıslanması ve kirlenmesi durumunda temizlemekle yükün eski hale getirilebilmesi mümkündür. Ancak taşıyıcı yine de hak sahibinin eşyayı temizletmek için ödediği bedel dolayısıyla, olayda bir zıya hali olmadığından, hasar gerekçesiyle sorumlu tutulabilir¹⁹⁰.

Eşyanın fiziki durumunda veya iç yapısında değişiklik yaratmayan başka maddi değer kayıplarında hasardan söz edilemez. Örneğin eşyanın teslim edileceği yerdeki borsa fiyatının düşmesi, mevsimin geçmesi gibi eşyanın maddi değerini düşüren durumlar hasar olarak nitelenemez¹⁹¹. Eşyanın fiili olarak değer kaybetmediği, ancak değerinin çeşitli şekillerde hafiflediği durumlarda da hasardan söz etmek mümkündür¹⁹².

¹⁸⁸ **Arkan**, Demiryolu, s. 93, **Aydın**, s. 54, **Zeyneloğlu**, s. 248. CMR' nin İngilizce metninde 'hasar' tanımlanmamış, ancak Fransızca metinde bir eşyaya verilen fiziki hasar ya da zarar anlamını ifade eden '*avaire*' kelimesi kullanılmıştır. CMR m. 17/1' e göre hasar, eşyanın değerini azaltan fiziki durumundaki değişikliktir. Bkz. **Clarke**, s. 173.

¹⁸⁹ **Çağa/Kender**, s. 140, **Arkan**, Demiryolu, s. 93, **Aydın**, s. 54.

¹⁹⁰ **Aydın**, s. 55.

¹⁹¹ **Seven**, s. 86.

¹⁹² İtalya' dan Almanya' ya yapılan bir karayolu taşıması ile ilgili bir uyuşmazlıkta, donmuş fasulye yükünün bir kısmının eridiği ortaya çıkmış, fasulyelerin tamamen yenilebilir olmasına rağmen, planlandığı şekilde perakende satışı için küçük paketlere konulamayacağı anlaşılmıştır. CMR m. 32 hasar, tam zıya ve diğer durumlar için birbirinden farklı zamanaşımı süreleri öngördüğünden, mahkeme sürenin başlangıç tarihini belirlemek zorunda kalmıştır. CMR 'de hasarın tanımı yapılmamasına rağmen, m. 17/4' de mutlak hasar hallerinin belirtildiği de mahkemece göz önüne alınmıştır. Bilirkişi, fasulyelerin tüketiminde bir sakınca olmayacağını, bakteriyolojik durumu, tadı veya kokusuyla ilgili bir itiraz ileri sürülemeyeceğini ifade etmiştir. Buna rağmen mahkeme, fasulyelerin artık daha kısıtlı bir pazarda satılabileceği ve teslim alındığı halden daha az değerli olduğu gerekçesiyle hasara uğradığına karar vermiştir. Danimarka mahkemesince verilen başka bir kararda, rengi değişmiş, tüketilebilir ancak artık tam fiyatıyla satılamayacak hindi yükünün de hasara uğradığı

Eşyanın ziyada olduğu gibi, hasar durumunda da kısmen ya da tamamen hasar görmesi mümkündür. Ancak, eşyanın bir kısmının hasar gördüğü durumlarda, kalan kısım da artık kullanılamıyorsa, kısmi hasardan bahsetmek anlamsızdır, bu durumda eşyanın tamamen hasara uğradığı kabul edilmelidir¹⁹³.

Doktrinde hasar ve tam ziya hallerinin zaman zaman karıştırılabileceği ifade edilmiş, hak sahibine eşyanın hiçbir parçasının teslim edilemediği haller tam ziya olarak düşünüldüğü takdirde bu yönde bir tartışmaya gerek olmayacağı fikri ileri sürülmüştür¹⁹⁴. Ancak daha önce de belirttiğimiz gibi, satranç takımı gibi bir eşyanın tek bir parçasının hasara uğradığı durumda, eşyanın tamamının, her ne kadar geri kalanı hak sahibine teslim edilse de, ziyaa uğradığını kabul etmek lazımdır. Dolayısıyla eşyanın bir kısmının hak sahibine teslim edilmiş olması tek başına bir kriter olmamalıdır. Bu şekilde genel bir fikir ileri sürmektense, ortaya çıkan her somut olay için ayrı bir değerlendirme yapmanın daha yerinde olacağı kanaatindeyiz.

3. Ziya ve Hasarın Birlikte Bulunması

Ziya ve hasarın birlikte bulunması hali, misli eşya taşımalarında veya tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde birden çok parça eşyanın taşınması sırasında ortaya çıkabilir. Örneğin 100 adet konteyner yükünden 20 adedinin ara limanlardan birinde çalındığı, 30 adedinin maddi kötüleşmeye sebep olan bir yangına maruz kaldığı, geri

belirtilmiştir. Bu kararlarda her iki mahkeme, hasarı, eşyanın iç yapısı veya dış yapısındaki bozulmalar sonucu eşyanın değerinin düşmesi olarak ifade etmiştir. Yazara göre eşyada herhangi bir fiziksel bozulma olmaması hali hasar olarak nitelendirilemez ancak bir pazar kaybı gibi eşyanın değerini düşüren halleri hasar halinden ayırmak taşıyıcının CMR' ye göre sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuracağından, bu halleri de hasar kapsamına alarak taşıyıcıyı sorumlu tutmak gereklidir. Aksi takdirde fiziksel bir hasar olmadan, sadece eşyanın pazardaki değerinin düşmesi durumunda taşıyıcı CMR bakımından sorumlu tutulamayacaktır. Dolayısıyla bu kararlarda mahkemeler taşıyıcıyı sadece eşyada meydana gelen fiziki zararlardan değil, eşyanın değerini düşüren her türlü olaydan sorumlu tutmuşlardır. Kanımızca da mahkemelerin bu değer azalmasından taşıyıcıyı sorumlu tutması, bu gibi eşyanın değer kaybına uğradığı hallerde taşıyıcıyı sorumlu tutabilmek bakımından isabetli olmuştur. Bkz. **Clarke**, s. 174, dn. 98.

¹⁹³ **Yazıcıoğlu**, s. 77, **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 181, **Adıgüzel**, s. 67.

¹⁹⁴ **Aydın**, s. 56.

kalan 50 adedinin ise sağlam bir şekilde gönderilene teslim edildiği bir taşımada, zıya ve hasarın birlikte bulunduğu kabul edilir. Bu durumda zıyaa uğrayan kısım açısından zıya hükümlerinin, hasara uğrayan kısım açısından ise hasar hükümlerinin uygulanması gerekecektir. Dolayısıyla, taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarının belirlenmesi, zıya ve hasardan kaynaklanan sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumluluğunu sınırlandıran haller, zıya uğrayan kısımlar için zıya, hasara uğrayan kısımlar için ise hasar hükümleri çerçevesinde değerlendirilecektir. Eşyanın tam zıyaa uğradığı hallerde ise hasardan bahsetmek mümkün değildir¹⁹⁵.

B- ZİYA VE/VEYA HASARDAN SORUMLU OLUNAN SÜRE

1. Genel Olarak

Taşıyıcı, eşyayı taşımak üzere teslim aldığı andan, teslim ettiği ana kadar, eşyaya gelebilecek herhangi bir zıya ve/veya hasardan sorumludur (6102 sayılı TTK m. 875/1, 6762 sayılı TTK m. 781). Bu durum taşıyıcının yüke özen borcunun bir sonucudur¹⁹⁶. Taşıyıcının sorumlu olduğu sürenin belirlenmesi, zıya ve/veya hasarın ortaya çıktığı anda sorumluluğun kime ait olduğunun bilinmesi açısından büyük bir önem arz etmektedir.

Taşıyıcının eşyada meydana gelen zıya ve/veya hasardan dolayı sorumlu tutulabilmesi için, zararın mutlaka teslim alınma ve teslim edilme tarihleri arasında meydana gelmesi gerekmektedir. Zıya ve/veya hasara sebep olan olay, taşıma süresince gerçekleştiği ancak zararın daha sonra yani eşyanın hak sahibine tesliminden sonra ortaya çıktığı durumlarda taşıyıcı yine sorumlu tutulabilecektir¹⁹⁷.

Karma taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının yükleme, istif, boşaltma gibi yan edimleri de ifa ettiği göz önüne alınırsa, taşıyıcının sorumluluğunun eşyayı yükleme

¹⁹⁵ Özdemir, s. 103.

¹⁹⁶ Seven, s. 67, Aydın, s. 34 vd., Özdemir, s. 105, Arkan, Demiryolu, s. 93.

¹⁹⁷ Aydın, s. 35.

işlemlerine başlamak için teslim aldığı tarih ve gönderilene teslim etmek için boşaltma işlemlerini bitirdiği tarih arasında geçerli olduğu açıktır. Ancak taşıma sözleşmesinde bu işlemlerin gönderen/gönderilen tarafından yapılacağı açıkça belirtildiği haller saklıdır. Bu durumda taşıyıcı eşyanın kendisinin kontrol ve gözetimi altında bulunduğu süre boyunca uğradığı zararlardan sorumludur.

CMR m. 17/1'e göre taşıyıcı eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyanın uğradığı ziya ve/veya hasardan sorumludur. Bu süre, taşıma sözleşmesinde gösterilen süreden daha kısa olabilir. Zira sözleşmenin imzalanması ve eşyanın teslim alındığı tarihler birbirinden farklı olabilir. Bu durumda eşyanın taşıyıcının kontrolüne geçtiği, yani zilyetliğini devraldığı tarih sorumluluğun başlangıcı olmalıdır. Yükleme, boşaltma gibi yan edimlerin de taşıyıcının sorumluluğunda olması durumunda, bu işlemler sırasında eşyanın bir ziya ve/veya hasara uğraması halinde taşıyıcı yine CMR hükümlerine göre sorumlu tutulacaktır¹⁹⁸.

CIM kapsamında ise taşıyıcının sorumluluğu, eşyanın taşınmaya kabul edildiği tarihte başlar, hak sahibine teslim edildiği tarihte de sona erer (m. 36/1). Eşyanın taşınmak üzere kabul edildiği tarih, eşyanın tarafların anlaşmasıyla taşıyıcının hâkimiyet alanına sokulduğu tarihtir. Eşyanın taşıyıcıya tesliminden sonra, taşınmasından vazgeçilirse, taşıyıcının kusurlu olup olmamasına göre akdin ifasının engellenmesi söz konusu olabilir ve bu durumda sözleşmeye aykırılık halleri aranabilir¹⁹⁹. Anlaşma, yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında ortaya çıkan zararlarda ise taşıma sözleşmesine atıf yapmış, sözleşmede yükleme ve boşaltma işleminin borçlusunu olan tarafın bu sırada meydana gelecek zararlardan sorumlu olacağını belirtmiştir²⁰⁰.

Varşova Anlaşması'na göre, taşıyıcı eşyaya gelen zararlardan, havayolu taşıma süresi boyunca sorumludur. Bu süre, bagaj ya da eşyanın bir hava alanında,

¹⁹⁸ **Clarke**, s. 167.

¹⁹⁹ **Özdemir**, s. 107.

²⁰⁰ **Arkan**, Demiryolu, s. 93 vd.

uçakta veya hava alanı dışında bir yere inilmesi durumunda bu yerde, taşıyıcının koruma ve kontrolü altında bulunduğu süredir²⁰¹.

Hamburg Kuralları'na göre, taşıyıcı, eşyanın kendisinin bakım ve gözetimi altında bulunduğu süre boyunca, uğradığı bütün zararlardan sorumludur. Eşya, taşıyıcı tarafından teslim alındığı ve hak sahibine teslim edildiği ana kadar taşıyıcının bakım ve gözetimi altında sayılmaktadır (m. 4/1-2)²⁰².

Rotterdam Kuralları m. 12/1, taşıyıcının sorumluluk süresini eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar olarak belirlemiştir. Anlaşma, kapıdan kapıya taşıma prensibini benimsemiş olmasına rağmen limandan limana (*port to port*) gibi geleneksel taşımalar için de bir engel bulunmamaktadır. 12/3. madde, teslim alma ve teslim etme işlemleri için yer ve zamanı belirleme bakımından taraflara açık bir serbestlik tanımaktadır. Bu konudaki tek kısıtlama, sürenin ilk yükleme işleminden sonra başlayamayacağı ve son boşaltma işleminden önce bitemeyeceği yönündedir²⁰³.

Cenevre Konvansiyonu, Hamburg Kuralları'na benzer şekilde, taşıyıcının eşyaları teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar, bakım ve gözetimi altında bulundurduğu süre boyunca sorumlu olacağını düzenlemiştir. Eşyanın hangi durumlarda taşıyıcının bakım ve gözetimi altında sayılacağı ise m. 14/2'de düzenlenmiştir. Buna göre, eşyanın gönderen veya onun adına hareket eden bir kişiden veya eşyanın teslim alındığı yerdeki yetkili makamdan ya da üçüncü bir kişiden teslim alınması anından, gönderilene veya onun adına hareket eden bir kişiye

²⁰¹ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 175, **Sözer**, TSHK, s. 40-41.

²⁰² **Yazıcıoğlu**, s. 86.

²⁰³ Bu hükümlerle tarafların taşıyıcı bakımından vinç altından vinç altına (*tackle to tackle*) taşımalarından daha kısa bir sorumluluk süresi belirlemelerinin önüne geçilmiştir. Yani taşıyıcı, yükleme anından boşaltma anına kadar geçen süreden daha kısa bir süre boyunca sorumlu tutulamaz. Ancak anılan hüküm, tarafları karma taşıma sözleşmesi yapmak konusunda zorlamamaktadır. Bu bakımdan taraflar geleneksel bir limandan limana (*port to port*) taşıma sözleşmesi yapmak konusunda kesinlikle serbest bırakılmışlardır. Sözleşmeye FIO ve FIOS klozları eklenmesi ve bunun sonucu olarak yükleme ve boşaltmanın (FIOS klozunda istif de dâhil edilir) taşıyıcı tarafından ifa edilmeyeceği durumlarda Anlaşmanın 12. maddesine aykırılık oluşacağı, çünkü Anlaşmada öngörülen süreden daha kısa bir sorumluluk süresinin belirlenmiş olacağı açıktır. Ancak Anlaşma m.13/2 ile bu yan edimlerin taşıyıcı dışındaki kişiler tarafından yerine getirilmesine izin vererek FIO ve FIOS klozlarının önünü açmıştır. Bkz. **Fujita**, The Comprehensive Coverage, s. 354 vd. FIO ve FIOS ile ilgili bilgi için bkz. **Rayegan Kender/Ergon Çetingil**, Deniz Ticareti Hukuku Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte Temel Bilgiler, Oniki Levha Yayıncılık, 11. Baskı, İstanbul, 2009, s. 116.

veya eşyanın teslim edildiği yerdeki yetkili makama ya da üçüncü bir kişiye teslim edildiği ana kadar, eşya taşıyıcının bakım ve gözetiminde kabul edilir²⁰⁴.

2. Sorumlu Olunan Sürenin Başlama Zamanı (Teslim Alma)

Taşıyıcının sorumlu olduğu süre eşyayı taşımak üzere teslim almasıyla başlar. Teslim alma, taşıyıcının eşyayı kabulü ve eşya üzerinde vasıtalı ya da vasitasız zilyet olmasıdır²⁰⁵. Taşıyıcıda eşyayı teslim alma, gönderende ise eşyayı teslim etme iradesinin bulunması gerekir. Dolayısıyla, örneğin gönderenin taşıyıcıyı bilgilendirmeden, taşımak istediği eşyayı taşıyıcının deposuna bırakması halinde, taşıyıcıda teslim alma iradesi bulunmadığından, teslimin varlığını kabul etmek mümkün değildir. Taşıyıcının da eşyayı taşıma amacıyla değil, başka bir amaçla teslim alması durumunda veya gönderenden habersiz eşyayı muhafazası altına alıp taşınması durumlarında da yine teslimden söz edilemez.

Eşyanın teslim alındığı ve yüklendiği tarihlerin de aynı olması şart değildir. Yüklemenin kimin sorumluluğunda olduğu bu noktada önem kazanmaktadır. Eğer yükleme gönderenin sorumluluğundaysa, taşıyıcının bakım ve gözetim sorumluluğu yükleme işlemi bittikten sonra başlayacaktır. Taşıyıcı yükleme işini de üstlendiyse, eşyanın yüklenmek üzere kendisine teslim edildiği an sorumluluğu da başlayacaktır²⁰⁶.

Taşınacak eşya, birden fazla parçadan veya partiden oluşuyorsa, taşıyıcının sorumluluğu her bir parça veya parti için onun teslim alındığı anda başlar²⁰⁷.

²⁰⁴ Demirsoy, s. 71.

²⁰⁵ Sadece COTIF/CIM taşıma sözleşmesinin aynı nitelikte bir sözleşme olduğunu ifade etmiş ve sözleşmenin kurulabilmesi için dahi eşyanın teslimini şart koşturmuştur. Diğer Anlaşmalar ise teslimi sözleşmenin kurulabilmesi için değil, taşıyıcının bakım ve gözetim yükümlülüğünün başlaması için bir şart olarak kabul etmişlerdir. Çağa/Kender, s. 61, Özdemir, s. 108, Arkan, Demiryolu, s. 91.

²⁰⁶ Aydın, s. 36 vd.

²⁰⁷ Seven, s. 69.

3. Sorumlu Olunan Sürenin Bitiş Zamanı (Teslim Etme)

Taşıyıcının eşyadan sorumlu olduğu süre, eşyanın sözleşmede kararlaştırılan varna yerinde gönderilene teslimi ile son bulur. Teslim iki taraflı bir zilyetliğin nakli işlemi olduğu için, taşıyıcının eşyayı gönderilene teslim etmesi zilyetliğin nakli anlamına da gelmektedir. Gönderilen yükü kendisi teslim alabileceği gibi, kendisinin yetkilendirdiği bir başka kişi aracılığıyla da alabilir. Eğer taraflar arasında taşıma sözleşmesinden başka bir ardiye sözleşmesi de yapılmışsa, taşıyıcı ardiye safhasından da sorumludur²⁰⁸. Eşyanın gönderilene teslim zamanı, boşaltmanın kimin tarafından yapılacağına göre değişmektedir. Zira boşaltma işlemi sözleşmenin bir yan edimi olarak taşıyıcı tarafından üstlenilmişse, taşıyıcı boşaltmayı bitirdikten sonra eşyayı teslim etmiş sayılır. Ancak bu işlem, taşıyıcının değil, gönderilenin gerçekleştirilmesi gereken bir işlem ise, eşya gönderilenin hâkimiyet alanına girdiği anda teslim gerçekleşmiş ve taşıyıcının sorumlu olduğu süre sona ermiş demektir²⁰⁹.

Eşyanın gönderilene teslim edilmesi açısından da, eşyayı teslim alanın gönderilenin kendisi olması gerekmez. Gönderilenin adına hareket eden diğer kişilerin de eşyayı teslim almaları halinde taşıyıcının sorumluluğu sona erer²¹⁰.

Birden çok parça veya partiden oluşan eşyalarda, her bir parça veya partinin gönderilenin hâkimiyet alanına girmesiyle, o parça veya parti açısından teslim gerçekleşmiş olur²¹¹.

a) Gümrüğe Teslim

Eşyanın gümrüğe teslimiyle ilgili CMR' de özel bir madde düzenlenmemiştir. Özdemir, tarafların eşyanın gümrüğe teslimi yönünde açıkça anlaşmış olmadıkları

²⁰⁸ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 171.

²⁰⁹ **Arkan**, Demiryolu, s. 95.

²¹⁰ **Demirsoy**, s. 76.

²¹¹ **Yazıcıoğlu**, s. 93.

veya ticari örf ve âdet ile teamülün bu yönde olmadığı durumlarda CMR ve Varşova Anlaşması çerçevesinde eşyanın gümrüğe teslim edilemeyeceğini ifade etmiştir²¹². CIM ise m. 28/2 çerçevesinde varış yeri mevzuatının izin vermesi hainde buna olanak tanımıştır. Hamburg Kuralları ve Cenevre Konvansiyonu ise varma yerindeki hukuk gereği eşyanın gümrüğe ya da başka bir yetkili otoriteye teslim edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sona erdiğini kabul etmiştir. Rotterdam Kuralları da m. 12/2.b hükmüyle gümrüğe teslim bakımından Hamburg Kuralları ve Cenevre Konvansiyonu'na paralel bir düzenleme getirmiştir.

Ülgen, bu konuda tarafların arasındaki sözleşmeye üstünlük tanınması gerektiği görüşündedir²¹³. Kender, eşyanın hak sahibine teslim edilene kadar taşıyıcının sorumluluğunun devam edeceğini belirtmiş, taşıyıcının eşyayı gümrüğe teslim etmekle sorumluluğunun sona ermeyeceğini ifade etmiştir²¹⁴. Aydın ise, halin icabından veya ticari örf ve adet ve teamülden bir sonuç elde edilemediği takdirde eşyanın, gönderilenin gümrükten alabilmesi için gerekli koşulların sağlanması halinde, gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasının mümkün olması gerektiğini ileri sürmüştür²¹⁵. Kanaatimizce öncelikle taraflar arasındaki sözleşmeye üstünlük tanınması gerekmektedir. Sözleşmede bu hale uygulanabilecek bir hüküm olmaması halinde Aydın'ın görüşü isabetli bir çözüm getirmektedir.

b) Teslim Engellerinin Varlığı Halinde

Teslim engeli, taşıyıcının eşyayı teslim etme isteği ve iradesi olmasına karşılık, elinde olmayan nedenler yüzünden eşyayı teslim alma hakkına sahip

²¹² Özdemir, s. 118.

²¹³ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 174.

²¹⁴ Rayegan Kender, "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 253.

²¹⁵ Aydın, s. 43.

kimselere ulaştıramaması olarak tanımlanmaktadır²¹⁶. Eşyanın varma yerine ulaşmasına rağmen hak sahibine teslim edilememesine sebep olan her türlü olay teslim engeli olarak kabul edilir²¹⁷.

Gönderilenin bulunamaması, gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması, taşıma bedeli konusunda uyuşmazlık çıkması, yetkili makamın eşyanın gönderilene teslimine izin vermemesi teslim engellerine örnektir²¹⁸.

CMR m. 15 ve 16'da da bu konuyla ilgili düzenlemeler getirilmiştir. Bu maddeler uyarınca, taşıyıcının bir teslim engeliyle karşılaşması durumunda, bir seçenek taşıyıcının bu durumu gönderene bildirip ondan talimat almasıdır. Eğer teslim engeli, gönderilenin eşyayı teslim almak istememesi ise, gönderen, CMR senedinin ilk nüshasını ibraz etmeden eşya üzerinde tasarrufta bulunma hakkına sahip olur. Teslim engeli, gönderilenin eşyayı teslim almak istememesinden başka bir engel ise, bu durumda gönderen talimat vermek için, CMR senedinin ilk nüshasını ibraz etmek zorundadır. Taşıyıcı eğer gönderenden talimat alma seçeneğini değil, doğrudan eşyayı boşaltma hakkını kullanırsa da taşıyıcının sorumluluğu sona erer. Bu işlemden sonra taşıyıcı eşyayı bizzat koruma altına almayı tercih ederse hak sahibi ile arasında vedia sözleşmesi kurulmuş olur. Taşıyıcı eşyayı, eşya üzerinde tasarruf hakkı olan kişi adına bir başkasına teslim ederse, bu kişi ile tasarruf hakkı sahibi arasında üçüncü kişi yararına bir vedia sözleşmesi kurulmuş olur. Teslim engelleri ile karşılaşan taşıyıcı şartların varlığı halinde eşyayı satma hakkına da sahiptir²¹⁹.

CIM m. 28/2'ye göre ise taşıyıcı bir teslim engeliyle karşılaşması halinde durumu gönderene bildirmek ve ondan talimat beklemek zorundadır (m. 34/1). Gönderenin taşıyıcıya talimat verebilmesi için, hamule senedinin ikinci nüshasını ibraz etmesi gerekmektedir. Gönderilenin teslimden kaçındığı hallerde gönderen açısından bu zorunluluk yoktur. Gönderilenin teslimden kaçınması ve gönderilen ya da gönderenin gerekli talimatı vermemesi halinde eşyanın varış yeri mevzuatı gereği,

²¹⁶ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 41, **Aydın**, s. 43.

²¹⁷ **Arkan**, Demiryolu, s. 150.

²¹⁸ **Özdemir**, s. 119.

²¹⁹ **Aydın**, s. 43 vd.

taşıyıcıya ait depolara konulması, eşyanın bir komisyoncuya ya da ardiyeye bırakılması da gönderilene teslim yerine geçer²²⁰.

Taşıyıcının eşyayı gönderilenin emrine hazır tutmasına rağmen gönderilen teslimden kaçınırsa, Cenevre Konvansiyonu'na göre taşıyıcı bu halde eşyayı teslim etmiş sayılır ve sorumluluktan kurtulur (m. 14/2.b). Konvansiyon, önce sözleşmeye, burada hüküm yoksa teslim yerindeki ifa engelleri konusundaki düzenlemeye, burada da hüküm olmaması halinde teslim yeri ticari örf adet kurallarına göre hareket edileceğini belirtmiştir²²¹.

Hamburg Kuralları'nda da Cenevre Konvansiyonu'na paralel bir düzenleme getirilmiş, gönderilenin eşyayı teslim almaması halinde taşıyıcının eşyayı sözleşme hükümleri, boşaltma yeri kanunları ya da boşaltma yeri ticari teamüllerine uygun olarak gönderilenin emrine hazır bulundurmasıyla teslim işlemi gerçekleştirilmiş sayılacağı ifade edilmiştir (m. 4/2.b/2). Eşyanın boşaltma limanı kanunlarına göre teslimi zorunlu olan makam veya üçüncü kişiye teslim edildiği anda da yine taşıyıcının sorumluluğu sona erer (m. 4/2.b/3)²²².

Varşova Anlaşması'nda gönderilenin teslimden kaçınması hali ile ilgili açık bir düzenleme olmamakla birlikte, eşyanın taşıyıcının fiili egemenlik alanına girmesiyle, taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim aldığı kabul edildiğinden, gönderilene teslimde de aynı şekilde eşyanın taşıyıcının egemenlik alanından çıkıp, gönderilenin egemenlik alanına girmesiyle teslimin gerçekleşmiş olacağının kabulü, kanaatimizce isabetli olacaktır²²³.

Rotterdam Kuralları da konuyla ilgili özel bir hüküm sevk etmemiş, eşyanın teslim yerindeki mevzuata göre yetkili bir makama veya üçüncü bir kişiye teslim edilmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceğini düzenlemiştir²²⁴. Bu durumda eşyanın taşıyıcının hâkimiyet alanından çıkmış olacağı dikkate alınır,

²²⁰ Arkan, Demiryolu, s. 97 vd., s. 150 vd.

²²¹ Demirsoy, s. 76.

²²² Yazıcıoğlu, s. 93.

²²³ Sözer, Taşıma Sözleşmesi, s. 110.

²²⁴ Maddede sözü geçen üçüncü kişiler kavramı bir görüşe göre, liman yetkilileri veya benzer makam yetkilileridir. Bkz. Kuyucu, s. 45.

gönderilen teslimden kaçınsa dahi eşyanın maddede sözü geçen kişilere teslimi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceğini kabul etmek yerinde bir yaklaşım olacaktır.

6762 sayılı TTK teslim engellerine m. 790'da değinmiştir. Buna göre bir teslim engelinin varlığı halinde taşıyıcı durumu gönderene bildirip ondan talimat bekleyecek, gönderen talimat vermez ya da icrası imkânsız bir talimat verirse taşıyıcı, eşyanın yediemine teslimi için eşyanın varış yeri mahkemesine başvurabilir. Ayrıca taşıyıcı şartları var ise, eşyayı satma hakkında sahiptir.

6102 sayılı yeni TTK, bu konuda CMR'ye paralel bir yol izlemiş, teslim ve taşıma engelleri için ayrı bir hüküm tesis etmiştir. Kanunun 869. maddesine göre teslim engelinin varlığı halinde taşıyıcı m. 868'e göre tasarruf hakkına sahip olan kişinin talimatları doğrultusunda hareket edecektir. Madde ayrıca tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedi ibrazına bağlı tutulmuş olsa da, teslim engeli halinde buna gerek olmadığını belirtmiştir. Taşıyıcı eğer uygun bir süre içinde talimatları alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin yararına en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlü tutulmuştur.

c) **Taşıma Engellerinin Varlığı Halinde**

Taşıma engeli, taraflar arasında taşıma sözleşmesi yapıldıktan sonra, eşya henüz sözleşmede belirtilen varma yerine ulaşmadan, taşımanın imkânsız hale getiren bir durumun ortaya çıkmasıdır²²⁵.

CMR' ye göre taşıyıcı taşıma engelinin varlığı halinde m. 14 ve 16'ya göre hareket edecektir. CMR m. 14'e göre taşıyıcı bu durumda tasarruf hakkı sahibinden talimat isteyecektir. Taşıyıcı uygun sürede talimat alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin

²²⁵ Arkan, Demiryolu, s. 145, Aydın, s. 47.

menfaatine en uygun olduğunu düşündüğü şekilde hareket etmek zorundadır²²⁶. 16. maddede ise taşıyıcıya eşyayı boşaltma hakkı tanımaktadır.

CIM, bir taşıma engeliyle karşılaşılması halinde, taşıyıcının hak sahiplerinin faydalarını gözeterek, taşımaya başka bir yoldan devam etme ya da hak sahibinden talimat alma konusunda taşıyıcıya seçimlik haklar tanımıştır (m. 33/1). Taşıyıcı hiç ya da yerine getirilebilir bir talimat alamazsa, taşımanın durduğu yer mevzuatına göre hareket eder²²⁷. Taşıyıcının böyle bir durumla karşılaşması ve hak sahibinden talimat alamaması halinde, onun en yararına olacak şekilde hareket etmesi de kanaatimizce amaca uygun bir çözüm olacaktır.

C- ZIYA VE/VEYA HASAR SORUMLULUĞU

1. Genel Olarak

Bütün borç ilişkilerinde borcun yanında bir de sorumluluk unsurunun varlığı zorunludur, zira sorumluluk borcun yaptırımıdır²²⁸. Sorumluluk kavramının en temel anlamı, bir kişinin bir başkasına verdiği zararı giderme yükümlülüğüdür. Özellikle sözleşmelerde taraflar sözleşmenin kurulmasıyla, sözleşme ile bağlı olurlar ve yükümlülüklerine uymak zorundadırlar. Tarafların yükümlülüklerini yerine getirmemeleri, örneğin ifa etmeme, kusurlu ifa, kötü ifa durumlarında zararın varlığı ile birlikte sorumluluk da meydana gelir²²⁹. Bu hallerde borca aykırılıktan bahsetmek mümkündür.

Karma taşıma sözleşmesinin tarafları olan taşıyıcı ve gönderen arasında temeli sözleşme olan bir borç ilişkisi kurulmuştur. Taraflardan herhangi birinin temeli sözleşme olan bu borç ilişkisine aykırı davranmaları halinde bundan doğan zararları

²²⁶ Bu maddeler ile 6102 sayılı yeni TTK m. 869 düzenlemesi paraleldir.

²²⁷ **Arkan**, Demiryolu, s. 151 vd. Taşıyıcının diğer konvansiyonlar açısından da benzer şekilde hareket etmesi gerektiği görüşü için bkz. **Özdemir**, s. 122.

²²⁸ **Eren**, s. 78 vd.

²²⁹ **Mustafa Kılıçoğlu**, Tazminat Hukuku, Legal Yayıncılık, İstanbul, 2006, s. 3.

tazmin etmeleri gerekmektedir²³⁰. Taşıyıcının taşıma borcuna aykırılıktan dolayı sorumluluğunun doğması için bazı koşulların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu koşullar borca aykırı bir eylemin varlığı, bu eylem sonucunda bir zarar meydana gelmesi ve meydana gelen zarar ile eylem arasında nedensellik bağı bulunması olarak sıralanmaktadır. Borca aykırılığın sadece bir eylemde bulunularak gerçekleştirilmesi aranmamaktadır, eylemsizlik yani ihmal de bu kapsamda borca aykırı eylem olarak kabul edilmektedir²³¹.

2. Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Taşıma hukuku alanında yapılan uluslararası anlaşmalarda ve mevzuatımızda genel olarak taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden olmak üzere, üç temel sorumluluk hali düzenlenmiştir. Taşıyıcı ayrıca, bu temel sorumluluk halleri dışında sözleşmenin kötü ifasından kaynaklanan diğer zararlardan da sorumludur²³².

Taşıyıcının zıya ve/veya hasar sorumluluğu, eşyayı koruma borcunun bir sonucudur. Taşıma sözleşmesinde taşıyıcıya yüklenen asli yükümlülük, teslim aldığı eşyayı bir yerden bir yere götürürken, taşıma işinin devamı süresince kontrolü ve gözetimi altında bulunan eşyayı korumasıdır²³³. Taşıyıcının bu özen borcunun ihlali, sözleşmeden doğan bir sorumluluktur²³⁴. Bu sorumluluğun meydana gelmesinin bazı şartları vardır²³⁵;

²³⁰ “Sözleşmeye aykırılık” ve “borca aykırılık” kavramları birbirinden ayrı kavramlardır. “Sözleşmeye aykırılık” teşkil eden bütün haller aynı zamanda “borca aykırılık” olarak kabul edilebilir, ancak “borca aykırılık”tan bahsedilen her durum için aksini söylemek mümkün değildir. Bu durumda “borca aykırılık” kavramını, “sözleşmeye aykırılık” kavramının üst kavramı olarak kabul etmek gerekmektedir. Bkz. **Ahmet Kılıçoğlu**, s. 475 vd.

²³¹ **Ahmet Kılıçoğlu**, s. 479 vd.

²³² **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 102.

²³³ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 103.

²³⁴ **Seven**, s. 49.

²³⁵ **Çağa/Kender**, s. 135 vd.

- Taşıyıcı yüke özen gösterme yükümlülüğünü ihlal etmiş, gereği gibi yerine getirmemiş olmalıdır.
- Taşıyıcının yüke özen borcunun ihlal edilmesinde kusuru olmalıdır. Bu ihlal, kasten veya ihmâl yoluyla gerçekleşmiş olabilir.
- Taşıyıcının özen yükümlülüğünü ihlal etmesi sonucunda eşyanın bir zıya ve/veya hasara uğramış olması gerekmektedir.
- Zararın, zıya ve/veya hasar yüzünden meydana gelmiş olması, yani taşıyıcının sözleşmeyi ihlal ettiği hareketiyle zarar arasında nedensellik bağının bulunması gerekmektedir.

818 sayılı BK m. 96 ve aynı yönde 6098 sayılı yeni BK m.112'e göre "borç hiç veya gereği gibi ifa edilmezse borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür." Her iki Borçlar Kanunumuz da borçlunun, yani taşıma sözleşmesinde taşıyıcının kusursuzluğunu ispat etmedikçe meydana gelen zarardan sorumlu olacağını düzenleyerek, kusur sorumluluğu ilkesini benimsemiştir.

6762 sayılı TTK m. 781/2'ye göre eşyanın zıya ve/veya hasara uğraması halinde taşıyıcının sorumluluğu, bir kusur sorumluluğudur. Taşıyıcının kusurunun varlığı karine olarak kabul edilmiştir²³⁶. Taşıyıcı bu karinenin aksini, yani meydana gelen zıya ve/veya hasarın kendi kusurundan kaynaklanmayan bir sebeple meydana geldiğini ispatlarsa sorumluluktan kurtulur. TTK bu hükümle taşıyıcıya kusuru olmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulma imkânı tanımıştır²³⁷.

Yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı yeni TTK m. 876/1, "Zıya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur." hükmü ile bu sorumluluğu biraz ağırlaştırmıştır. Basiretli bir taşıyıcının

²³⁶ **Abuzer Kendigelen**, Ticaret Hukuku Kürsüsünde 15 Yıl Hukuki Mütalaalar Mahkeme Kararlarıyla Birlikte, Cilt 1, Taşıma ve Sigorta Hukuku, Arıkan Yayıncılık, 1. Bası, İstanbul, 2001, s. 210.

²³⁷ **Atabek**, s. 205, **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 45, **Aydın**, s. 31.

göstermesi gereken özen, TTK m. 876 açısından yeterli değildir, artık taşıyıcı en üst düzeyde özen göstermiş ve gereken tüm tedbirleri almış olmak zorundadır²³⁸. Dolayısıyla yeni TTK hükmüne göre, 6762 sayılı TTK’ da olduğu gibi taşıyıcının kusursuzluğunu ispatı sorumluluktan kurtulması için yeterli değildir. Kanunla getirilen bu düzenlemenin ana kuralı zıya ve/veya hasarın kaçınılmaz ve beklenmedik bir olay sonucunda meydana gelmesidir. Taşıyıcı, tedbirli bir taşıyıcının gösterebileceği bütün özeni göstermiş olsa dahi, zıya ve/veya hasar yine de meydana gelecekse ve taşıyıcı bu durumu kanıtlayabilirse sorumluluktan kurtulur²³⁹. Zararın meydana gelme sebebinin mücbir sebepten daha geniş bir kavram olduğu, TTK m. 877’de²⁴⁰ yer alan “Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.” hükmünün de bir anlamı kalmayacağı, çünkü bu halde mücbir sebebin dışarıdan gelme özelliğinin eksik olduğu ifade edilmiştir²⁴¹. Bizim de katıldığımız bu görüşe göre, taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluktur, çünkü burada taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için ispat etmesi gereken zararın ortaya çıkmasında kusurunun bulunmaması değil, TTK m. 876 ve m. 878’de²⁴² düzenlenen durumlardan birinin varlığıdır²⁴³. Doktrindeki diğer görüşler ise bu durumun ispat yükü ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğu anlamına geldiği²⁴⁴, ve özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu yönündedir²⁴⁵.

²³⁸ **Arkan**, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 14, dn. 32, **Clarke**, s. 176. Aynı yönde CMR m. 17/2.

²³⁹ 6102 sayılı TTK’nın madde gerekçesi, taşıyıcının kendisinden beklenen “tedbirli taşıyıcı özeni” ni bu şekilde açıklamaktadır. Bkz. <http://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri-dorduncu-kitap-tasima-islerimadde-850-930/> E. T.: 03.05.2011.

²⁴⁰ Aynı yönde CMR m. 17/3.

²⁴¹ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 56, **Aydın**, s. 32, **Yetiş Şamlı**, s. 16, **Arkan**, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 14. **Arkan**, Demiryolu, s. 101. TTK m. 877, CMR m. 17/3 esas alınarak düzenlenmiştir. Madde gerekçesine göre, taşıyıcı TTK m. 863’te yer alan işletme güvenliği ilkesi gereği tüm gerekli ve önemli önlemleri almakla yükümlüdür. Taşımayı güvenli taşımaya elverişli bir araçla gerçekleştirmek de bu çerçevede taşıyıcının yükümlülüğü olarak düzenlemiştir.

²⁴² Aynı yönde CMR m. 17/4.

²⁴³ **Arkan**, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 16, **Yetiş Şamlı**, s. 17, **Gençtürk**, s. 111, **Engin Erdil**, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, s. 148, **Arkan**, Demiryolu, s. 102.

²⁴⁴ **Ziya Akıncı**, Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin Yayınları, Ankara, 1999, s. 87. **Aydın**, **Akıncı**’nın bu görüşüne Borçlar Hukuku’nun genel ilkelerini dayanak göstererek

Taşıyıcının sorumluluğunun özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğuna ilişkin görüş ise buradaki sorumluluğun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğu fikrine karşı çıkmaktadır. Buna göre taşıyıcı temel olarak kusurlu kabul edilmektedir ve kusursuzluğunu ispat edebilmesi için kendisine iki temel hususa dayanma imkânı tanınmaktadır. Bunlardan birincisi olayın kaçınılamayacak bir olay olması ve kaçınmadığı bu olayın sonuçlarını da engelleyemediğini ispat etmesidir. Dolayısıyla buradaki sorumluluk kusur sorumluluğudur çünkü taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için en yüksek özeni göstermesi gerekmektedir. Bu da sorumluluğun kusursuz sorumluluk değil, özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluk olduğunu göstermektedir²⁴⁶. Bu görüşe göre taşıyıcının kusursuz olarak sorumlu olduğu tek hal, m. 877'dir²⁴⁷.

CMR m. 17 taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemiş, m. 17/2, “kendi kusurundan veya taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylardan kaynaklanmışsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur” hükmünü getirmiştir. M. 17/2, 3, 4 hükümleri birlikte değerlendirildiğinde CMR kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğu görüşünü paylaştığımızı belirtmiştik. Dolayısıyla aynı tartışmalara burada da değinmeye lüzum olmadığı kanaatindeyiz²⁴⁸.

karşı çıkmıştır. **Aydın**, haklı olarak BK m. 96'ya göre borçlunun kusurunun varlığının karine olduğunu, dolayısıyla ispat yükünün tersine çevrilmediğini ifade etmiştir.

²⁴⁵ Esasen söz konusu tartışmalar taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen CMR m. 17/2 için yapılmıştır. Ancak 6102 sayılı yeni Ticaret Kanunumuz taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen m. 876'nın kaynaklarını CMR m. 17/2-4 ve Alman Ticaret Kanunu parag. 426 olarak göstermiştir (bkz. 6102 sayılı TTK'nın madde gerekçeleri). Dolayısıyla CMR için yapılan bu tartışmaların ona tamamen paralel olarak düzenlemiş 6102 sayılı TTK m. 876 ve CMR m. 17/3 kaynak gösterilerek getirilmiş m. 877 için de yapılacağı kanaatindeyiz.

²⁴⁶ **Aydın**, s. 33, **Özdemir**, s. 155, **Halit Çim**, Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2006, s. 32.

²⁴⁷ **Yetiş Şamlı**, s. 18.

²⁴⁸ Zira söz konusu tartışmaların aslında CMR m. 17 de düzenlenen taşıyıcının sorumluluğu konusunda yapıldığını, aynı düzenlemeyi benimseyen yeni Ticaret Kanunumuzun 876, 877 ve 878. maddeleri dolayısıyla aynı tartışmaların söz konusu olabileceği düşüncesi sebebiyle, bu tartışmaları Ticaret Kanunumuz çerçevesinde ortaya koyduğumuzu belirtmiştik.

CIM açısından taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluktur ve en önemli sorumluluktan kurtulma nedeni, CMR’de olduğu gibi m. 36/2’de düzenlenen taşıyıcının engelleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olayın varlığıdır²⁴⁹.

Varşova Anlaşması m. 18’e göre eşya taşımaları bakımından, eşyanın zıya ve/veya hasara uğraması halinde taşıyıcı kusursuz sorumludur. Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin ve adamlarının meydana gelen zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldıklarını veya tedbir alma imkânının bulunmadığını ispatlaması gerekmektedir (m. 20). Burada bir mücbir sebebin varlığı arandığı için taşıma sözleşmesi ve zarar arasındaki nedensellik bağı kesilmektedir²⁵⁰. Bizim de katıldığımız bu görüşe göre, taşıyıcının alması gereken gerekli tedbirler, objektif olarak zarara sebebiyet veren olayı engelleyebilecek nitelikteki tedbirlerdir. Taşıyıcı veya adamlarının bu tedbirleri alma imkânının bulunmadığının ispatlanmasında da objektif bir unsurun kanıtlanması söz konusudur. Bu imkânsızlık nedensellik bağına kestiğinden dolayı Anlaşma’nın öngördüğü sorumluluk, özen borcuna dayalı, sınırsız sorumluluktur²⁵¹.

Bir diğer görüşe göre ise taşıyıcının sorumluluğu özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur. Taşıyıcı, taşıma borcunu yerine getirirken herhangi bir borçludan beklenecek mutad dikkat ve özeni göstermekle yetinemez, özel bir ihtimam ve titizlik göstermek zorundadır. Taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilmek için meydana gelen olayda, zararı engellemek için dikkatli ve basiretli bir taşıyıcıdan beklenecek bütün önlemleri almış olduğunu ispat etmelidir²⁵². Taşıyıcının eşya üzerindeki sorumluluğu m. 18/2’de belirtilen süre boyunca devam

²⁴⁹ Arkan, Demiryolu, s. 99.

²⁵⁰ Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 53, 54, Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 157, Özdemir, s. 127, Gençtürk, s. 118, Yetiş Şamlı, s. 61 -63.

²⁵¹ Yetiş Şamlı, s. 63, Yazıcıoğlu, s. 69.

²⁵² Sözer, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 320-323, Canbolat, s. 50, Sözer, Taşıma Sözleşmesi, s. 104, Sözer, TSHK, s. 7.

etmektedir ve bu süre sadece fiili hava taşımasını değil, eşyanın taşıyıcının koruması altında olduğu bütün süreyi kapsamaktadır²⁵³.

Hamburg Kuralları taşıyıcının kusurlu sorumluluğunu kabul etmiştir ancak kusurun varlığı karine olarak kabul edilmiştir (m.5). Taşıyıcı, eşyanın zıya ve/veya hasara uğraması halinde ortaya çıkan zarardan dolayı, özen yükümlülüğünü ihlal ettiği gerekçesiyle sorumludur. Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulmasının tek yolu, kendisinden beklenen bütün makul tedbirleri almış olduğunu, buna rağmen zarara sebep olan olayı ve sonuçlarını önleyemediğini, bu tedbirlerin alınması ya da alınmamasında ne kendisinin ne de adamlarının kusurlu olduğunu ispat etmesidir. Bu hali ispatlayamayan taşıyıcı, zarardan sorumludur²⁵⁴.

Rotterdam Kuralları, m. 17'de taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili hükümler sevk edilmiştir. Anlaşma esasen taşıyıcının kusursuz olduğu yönünde bir karine kabul etmiş ve ispat yükünü tersine çevirmiştir. Buna göre talep sahibinin, eşyanın gördüğü zarardan taşıyıcının sorumlu olduğunu, bu zararın eşya taşıyıcının sorumluluğu altındayken gerçekleştiğini ispat etmesi lazımdır. Bunun üzerine taşıyıcı, kendisinin veya icra eden taraflardan birinin zıya ve/veya hasara kısmen veya tamamen katkısı olmadığını ispat etmelidir. Taşıyıcının bir diğer imkânı zarara sebep olan olayın m. 17/3'te gösterilen sorumluluk istisnalarının²⁵⁵ kapsamında yer aldığını ispatlamasıdır. Bu noktadan sonra ispat yükü yine talep sahibine geçecek, talep sahibi de zıya ve/veya hasara taşıyıcı ya da fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlarının yol

²⁵³ Özdemir, s. 127, 128.

²⁵⁴ Yazıcıoğlu, s. 70, 71, Gençtürk, s. 121, 122, Yetiş Şamlı, s. 129.

²⁵⁵ Bu istisnalar, zararın gönderene isnat edilebileceği ya da eşyanın kendisinden kaynaklandığı, mücbir sebep, makul dikkat ve özene rağmen gözden kaçan gizli ayıplar, deniz ve diğer suların tehlike ve kazaları, savaş, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, isyan ve dâhili karışıklıklar, karantina, hükümetlerin ve kamu idarelerinin almış olduğu seferden men, tutuklama ve el koymaya ilişkin engelleme ve müdahaleler, grev, lokavt, işin durdurulması ve iş hayatının diğer engelleri, gemideki yangın, gönderen veya yük sahibin hareketlerinden sorumlu olduğu diğer şahısların kusur veya ihmalleri, taşıyıcı ya da onun adına yapılmadığı takdirde, malların ambalaj ya da markalanmasındaki yetersizlik ve hatalar, denizde can kurtarma ya da buna teşebbüs, denizde mal kurtarma ya da buna teşebbüse ilişkin alınan makul önlemler, gönderen ya da gönderilen tarafından yükleme, elden geçirme ve istifleme, boşaltma faaliyetleri, çevre zararlarının önlenmesi için alınan makul önlemler ya da bu konudaki teşebbüsler, taşıyıcının m. 15 ve 16'daki yetkileri çerçevesindeki fiilleri. Rotterdam Kuralları'ndaki bu istisnalar Hamburg Kuralları'ndan daha geniştir. Bkz. **Kuyucu**, 73 vd.

açtığı ya da taşıyıcının gemiyi denize elverişli tutma yükümlülüğünü ihlal etmesinin yol açtığını ispat etmelidir. Bu iddiaların aksini ispatlayan taşıyıcı artık sorumluluktan kurtulacaktır²⁵⁶.

Cenevre Konvansiyonu'nda taşıyıcının kusurlu olduğu karinesi ile birlikte kusur sorumluluğu rejimi benimsenmiştir²⁵⁷. Taşıyıcı Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, kendisinden beklenen makul tedbirleri almak ve basiretli bir taşıyıcıdan beklenen tüm özeni göstermek zorundadır. Taşıyıcı zarara sebep olan olay ve sonuçlarını önlemek için makul düzeydeki tedbirleri aldığı ispatlarsa sorumluluktan kurtulur²⁵⁸.

D- SORUMLULUK SINIRLARI VE EŞYANIN DEĞERİ

1. Genel Olarak Zıya ve/veya Hasar Halinde Sorumluluk Sınırları

Taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğu, taşıma işini gerçekleştirirken yüke özen borcunu gereği gibi yerine getirmemiş olmasının bir sonucudur. Bu durumda zarar gören hak sahibini korumak ve zararını tazmin etmek üzere uluslararası anlaşmalarda ve milli hukuklarda taşıyıcının, hak sahibinin uğradığı zararı tazmin etmesi ve hakkaniyetin sağlanması için bazı hükümler düzenlenmiştir. Taşıyıcının eşyanın zıya ve/veya hasara uğraması durumunda ödeyeceği tazminatın miktarı da bu hükümlerle sınırlandırılmıştır. Ancak bu sınırlamaların istisnalarının da olduğu kuşkusuzdur²⁵⁹.

²⁵⁶ **Faria**, s. 314, 315, **Francesco Berlingieri**, "A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules", http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf, s. 8, E. T. : 05.01.2011.

²⁵⁷ UNCTAD Sekreterliği Raporu, The Feasibility, s. 20, 21.

²⁵⁸ **Gençtürk**, s. 120, **Özdemir**, s. 128.

²⁵⁹ **Aydın**, s. 112.

2. Zıya Halinde Sorumluluk

Taşıyıcının eşyanın zıyaa uğraması halinde ödeyeceği tazminatın belirlenmesine ilişkin ilkeler CMR m. 23'te düzenlenmiştir. Ödenecek tazminat, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır (m. 23/1). Diğer sınırlama ise, bu hesaplama sonunda taşıyıcının sorumlu olacağı miktarın, hiçbir zaman eşyanın brüt²⁶⁰ ağırlığının kilogram başına 8,33 hesap birimi özel çekme hakkı (SDR/ÖÇH) ile çarpılması sonucunda elde edilen rakamdan fazla olmaması gereğidir²⁶¹. Tazminat değeri, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ve zamandaki değerine göre belirlendiğinden, taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan ücret alacağı, gümrük vergisi, eşyanın taşınması nedeniyle yapılan diğer masrafları da, gönderen/gönderilene iade etmesi gerekmektedir ve bunlar için bir üst sınır ön görülmemiştir. Bu masraflar ve hesaplanan tazminat toplanacak ve taşıyıcının sorumlu olduğu miktar ortaya çıkacaktır²⁶².

CIM m. 40 da CMR ile paralel bir düzenleme getirmiştir. CIM'de de, tazminatın hesaplanmasında esas alınacak değer, eşyanın taşınması için taşıyıcıya teslim edildiği yerdeki ve tarihteki değeridir. Taşıyıcının ücreti, vergiler ve masraflar açısından da CMR ile aynı hüküm burada da geçerlidir. Ancak CIM' de zayi olan

²⁶⁰ Brüt ağırlık, eşyanın kapları, ambalajı ve diğer eşya ile taşınan parçalarının da hesaplamada dikkate alınması halidir.

²⁶¹ **Aydın**, s. 112, **Arkan**, CMR Üzerinde Bir İnceleme, s. 20. Türkçeye özel çekme hakkı (ÖÇH) olarak çevrilen Special Drawing Right (SDR) IMF tarafından 1969 yılında sabit kur rejimini desteklemek amacıyla kurulmuştur. ÖÇH üye ülkelere IMF kotalarıyla orantılı olarak tahsis edilir. ÖÇH aynı zamanda IMF'nin ve diğer bazı uluslararası kuruluşların hesap birimi olarak kullanılmaktadır. ÖÇH'nin değeri, başlıca uluslararası para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmektedir. Bu sepet günümüzde Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşmaktadır. ÖÇH'nin Amerikan Doları cinsinden değeri IMF'nin web sitesinde günlük olarak yayınlanmaktadır. Bkz. <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/tur/sdrt.pdf>. E. T.: 11.05.2011. Ayrıca Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın internet sitesinde de ÖÇH değerlerini günlük olarak öğrenmek mümkündür. Bkz. <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.html>. E. T.: 11.05.2011.

²⁶² **Sabih Arkan**, Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar –CIM ve CMR Açısından Bir İnceleme-, BATİDER, Cilt XIV, Sayı: 2, Aralık, 1987, s. 27, 30.

ağırlığın kilogramı başına ödenecek tazminatın üst sınırını 17 ÖÇH olarak belirlenmiştir²⁶³.

Varşova Anlaşması'nda, CMR'de olduğu gibi zıya halinde, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yerdeki zaman ve değerine göre tazminatın hesaplanacağı yönünde bir düzenleme getirilmemiştir. Buna ilişkin çeşitli görüşler mevcuttur. İlk görüşe göre, Anlaşma'da böyle bir boşluk bırakılarak, tazminatın hesaplanması yöntemi milli hukuklara bırakılmıştır²⁶⁴. İkinci görüş ise, Varşova Anlaşması'nda eşyanın değerinin tazminatın sınırını teşkil edeceği yönünde bir düzenleme bulunmaması dolayısıyla taşıyıcı m. 22/2' de belirlenen sınırlar dâhilinde gerçek zararı ödeyecektir²⁶⁵. Taşıyıcının sorumluluğunun miktarının Anlaşma'nın belirlediği üst sınır çerçevesinde ve milli hukuklarda öngörülen yöntemlerle hesaplanması, kanımızca en isabetli ve amaca uygun yöntemdir.

Hamburg Kuralları'nda taşıyıcının ödeyeceği tazminatın nasıl hesaplanacağına ilişkin bir kurala yer verilmemiştir. Bundan dolayı taşıyıcı, eşyanın zayi olması durumunda, hak sahibinin bu durum yüzünden maruz kaldığı bütün zararları, azami sorumluluk sınırları içinde kalmak şartıyla, ödemek durumundadır. Anlaşma'ya göre, taşıyıcının zıya ve/veya hasarından doğan sorumluluğunun üst sınırı koli veya parça başına 835 ÖÇH veya zayi olan eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 2,5 ÖÇH 'dir. Sorumluluğun üst sınırı, bu tutarların yüksek olanıdır²⁶⁶.

Rotterdam Kuralları, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarını m. 59'da düzenlemiştir. Taşıyıcının yükümlülüklerini ihlal etmesinden dolayı ortaya çıkan sorumluluğu sınırlandırılmaktadır. Anlaşma, taşıyıcının yükümlülüğünün ihlalinden

²⁶³ Özdemir, s. 135, Arkan, Demiryolu, s. 174.

²⁶⁴ Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 180, dn. 63, Özdemir, s. 139.

²⁶⁵ Sözer, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 337 vd., Şamlı, s. 80, Canbolat, s. 82 vd., Yazıcıoğlu, s. 147, dn. 405. Bu sınır bagaj ve eşya taşımalarında kilogram başına 250 Frank'tır. Miktarın nasıl hesaplanacağı ile ilgili bilgi için bkz. Sözer, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 337. Varşova Anlaşması m. 22, TSHK m. 124'ün düzenlemesi dolayısıyla bizim için emredici niteliktedir. Dolayısıyla yurt içinde yapılan taşımalarda da Anlaşma'nın bu üst sınırı taşıyıcının zararı tazmin mükellefiyeti bakımından bağlayıcıdır. Bkz. Sözer, TSHK, s. 47, 48.

²⁶⁶ Yetiş Şamlı, s. 141, Yazıcıoğlu, s. 150 vd.

kaynaklanan ancak eşyayla bağlantılı olmayan zararlar bakımından da sorumluluğunu sınırlamaktadır²⁶⁷. Taşıyıcının sorumluluğu, koli, paket veya taşıma için kullanılan birim başına 875 ÖÇH ile sınırlandırılmaktadır²⁶⁸. Diğer sınırlama ise tazminatın, eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 3 ÖÇH olarak hesaplanmasıdır. Taşıyıcı ve gönderen arasında daha yüksek bir tutar kararlaştırılmadıkça, bu iki hesaplama yönteminden yüksek olanı taşıyıcının sorumluluğunun sınırıdır²⁶⁹.

Cenevre Konvansiyonu da taşıyıcı için ikili bir sınırlama getirmiştir. Taşıyıcının zarardan dolayı sorumluluğu, paket başına 920 ÖÇH veya kilogram başına 2.75 ÖÇH'dir. Anlaşma'ya göre, taşımının bir bölümü denizde ya da iç sularda gerçekleştirilmiyorsa, tazminat miktarı zıya ve/veya hasara uğrayan eşyanın kilogramı başına 8.33 ÖÇH'yi aşamaz²⁷⁰.

6762 sayılı TTK'ya göre, taşıyıcının zıyadan kaynaklanan sorumluluğu, taşıma senedindeki değere, böyle bir değer belirtilmemiş ancak taşıyıcıya bildirilmiş ve onun tarafından kabul edilmişse bu değere göre belirlenir. Eğer böyle bir durum söz konusu değilse, taşınan eşyanın gönderilene teslim edileceği yerdeki aynı cins ve vasıftaki eşyanın değerine göre belirlenir. Ancak taşıyıcının sorumluluğunun eşyanın piyasa değerine göre hesaplandığı hallerde, eşyanın zıyaa uğraması dolayısıyla ödenmemiş olan gümrük vergisi, taşıma ücreti ve diğer masraflar bu tazminattan düşülür (m. 785).

6102 sayılı yeni TTK taşıyıcının sorumluluğu halinde tazminatta esas alınacak değeri m. 880/1' de düzenlemiştir²⁷¹. Buna göre, taşıyıcının eşyanın tamamen veya kısmen zıyaa uğraması dolayısıyla ödeyeceği tazminatın hesaplanmasında, eşyanın

²⁶⁷ **Stephen Girvin**, "Exclusions and Limitation of Liability, The Journal of International Maritime Law", Vol, 14, Issue: 6, 2008, s. 532.

²⁶⁸ Anlaşmanın hazırlanması sırasında koli ya da parça ibaresi karışıklığa yol açabileceği için, "taşıma için kullanılan birim" ifadesi getirilmiştir. Ancak bunun önceki duruma göre bir netlik sağlamayacağı, mahkemelerin kendi yorumlarını oluşturacakları gerekçesiyle bu durum eleştirilmiştir. Bkz. **Girvin**, s. 533.

²⁶⁹ **Kuyucu**, s. 133.

²⁷⁰ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 104.

²⁷¹ Maddenin kaynağı CMR m. 23- 27'dir. Kanun'un gerekçesinde bu hükmün emredici nitelikte olmadığı, tarafların tazminatın belirlenmesinde başka değerleri esas alabileceği ya da bunun belirlenmesini üçüncü kişilere bırakabilecekleri ifade edilmiştir.

taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamanki değerinin esas alınacağı belirlenmiştir. Eşyanın tamamının zıyaı halinde ise, taşıyıcının sorumluluk sınırı m. 882'ye göre eşyanın net olmayan ağırlığının (brüt ağırlığının) kilogramı başına 8.33 ÖÇH'dir²⁷². Ayrıca eğer zararın belirlenmesi için bazı zorunlu masraflar yapılmışsa, taşıyıcı m. 881 uyarınca bu masraflardan da sorumludur²⁷³. Yeni Kanunda 6762 sayılı eski TTK'nın aksine bu şekilde bir sınırlı sorumluluk öngörülmüştür. Yeni Kanun'un getirdiği sorumluluk sınırları ile ilgili önemli bir başka konu ise 6103 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun²⁷⁴ tarafından düzenlenmiştir. Şöyle ki, genel kural gereği, eski kanun zamanında yapılmış taşıma sözleşmeleri için eski kanun uygulanır. Ancak yeni kanun yürürlüğe girdikten sonra gerçekleşen zıya, hasar ve gecikme hallerinden dolayı taşıyıcının sorumluluğunun sınırları yeni kanuna göre belirlenecektir. Dolayısıyla taşıma sözleşmesi eski kanun zamanında yapılmış olsa dahi, bu sözleşmeden dolayı yeni kanun yürürlüğe girdikten sonra bir zarar doğması halinde taşıyıcı 6102 sayılı yeni TTK hükümleri çerçevesinde zararı tazmin etmek zorunda kalacaktır²⁷⁵.

3. Eşyanın Değeri

a) Genel Olarak

Eşyanın değeri konusunda CMR ve CIM benzer düzenlemeler getirmiştir. CMR m. 23/2 ve CIM m. 40/1'e göre, taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim aldığı

²⁷² Maddenin kaynağı CMR m. 23/3,5,7'dir. Bkz. Kanun'un madde gerekçesi.

²⁷³ Zararın meydana geldiği yere, miktarın belirlenmesi için bilirkişi götürülmesi, tartma, ölçme vb. için yapılacak masraflar bu kapsamdadır. Bkz. Kanun'un madde gerekçesi .

²⁷⁴ R. G. Tarihi: 14.02.2011, sayı: 27846.

²⁷⁵ **Saim Ünan**, "Türk Ticaret Kanununun Yürürlük ve Uygulanması Hakkında Kanun Taslağının Deniz Ticareti, Taşıma ve Sigorta Hukukuna İlişkin Hükümleri Üzerine Bazı Düşünceler", Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2008/2, s. 121.

yerin borsa fiyatına, eğer böyle bir borsa fiyatı yoksa piyasa fiyatına, bu da yoksa herkesçe kabul gören ve objektif olarak belirlenen değerine göre hesaplanacaktır²⁷⁶.

Varşova Anlaşması'nın, sorumluluğun hesaplanması için eşyanın değerine ilgili herhangi bir düzenleme getirmediğini belirtmiştik. Ancak burada 6762 sayılı TTK m. 785 ve 786 hükümlerinin uygulanarak, taşıma senedindeki değere, böyle bir değer belirtilmemiş ancak taşıyıcıya bildirilmiş ve onun tarafından kabul edilmişse bu değere, eğer böyle bir durum söz konusu değilse, taşınan eşyanın gönderilene teslim edileceği yerdeki aynı cins ve vasıftaki eşyanın değerine göre belirlenmesi gerekir²⁷⁷. Yeni TTK'nın yürürlüğe girmesinden sonra ise Varşova Anlaşması kapsamında tazminatın hesaplanması, TTK'nın öngördüğü ve CMR'ye paralel olan yöntemle yapılacaktır. Yani, eşyanın tamamen veya kısmen ziyaa uğraması halinde tazminatın hesaplanmasında, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamanki değeri esas alınacaktır (m.880).

Hamburg Kuralları'nda da Varşova Anlaşması'nda olduğu gibi tazminatın hesaplanmasında esas alınacak bir değer öngörülmemiş, bir üst sınır belirlenmiştir. Rotterdam Kuralları ve Cenevre Konvansiyonu'nda da Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, eşyanın değerinin ne şekilde hesaplanacağına ilişkin herhangi bir hüküm getirilmemiş, sadece paket, parça ya da kilogram başına sınırlamalar getirilmiş ve yüksek olan miktarın sorumluluğun üst sınırı olacağı söylenmiştir. Bu konuda Anlaşmaların ayrıca bir düzenleme getirmemiş olmalarına rağmen, eşyanın gönderilene teslim yerindeki değerinin esas alınmasının hukuki menfaate daha uygun olacağı görüşüne katılmaktayız²⁷⁸.

²⁷⁶ Özdemir, s. 139.

²⁷⁷ Özdemir, s. 140.

²⁷⁸ Özdemir, s. 140.

b) Borsa Değeri

Borsa değeri, genellikle maden, tarım ürünleri gibi, misli eşyalarda söz konusudur ve CMR ve CIM açısından borsa değerinin esas alınabilmesi için eşyanın gönderenden teslim alındığı yerde bir borsanın bulunması şart değildir. Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı yerdeki işlemler başka bir yerde bulunan borsa değerleri esas alınarak yapılıyorsa, eşyanın yine de bir borsa değeri var demektir. Eşyanın borsada işlem gören bir eşya olması durumunda, artık borsa değerini esas almak gerekmektedir²⁷⁹. Taşıyıcının sorumluluğunun eşyanın gönderilene teslim edildiği yerdeki değerine göre belirlenmesini düzenleyen Anlaşmalar açısından ise, bu yer borsa değerinin esas alınması gerekecektir²⁸⁰.

c) Piyasa Değeri

Bir eşyanın piyasa değeri, kendisiyle aynı tür ve nitelikteki eşyanın belirli bir yerde yapılan alış-satış işlemleri sonucu ulaştığı ortalama değerdir²⁸¹. CMR ve CIM için tazminatın hesaplanmasında söz konusu eşyanın borsa değeri yok ise, hesaplama artık piyasa değerine göre yapılacaktır²⁸². Eşyanın satış sözleşmesinde, faturada ya da taşıma senedinde belirtilen değeri, piyasa değerinin belirlenebilmesi bakımından önemli bir ölçüdür. Ancak doğal olarak bu değer gerçeği yansıtmaması halinde tazminatın hesaplanmasında esas alınması mümkündür²⁸³. CMR ve CIM'e göre, vergi ve diğer masraflar, eşyanın değerinin hesaplanmasında bu hesaba dâhil edilmez²⁸⁴.

²⁷⁹ Arkan, Demiryolu, s. 173, Aydın, s. 113, Erdil, s. 282.

²⁸⁰ Özdemir, s. 142.

²⁸¹ Arkan, CIM ve CMR, s. 28.

²⁸² Özdemir, s. 142.

²⁸³ Clarke, s. 270, 271. Yargıtay da bir kararında aynı ifadelerle yer vermiştir; "...eşyanın değerinin tespitinde eşyanın gönderen/gönderilen için ifade ettiği değer bir önemi yoktur. Eşyanın gönderen ile gönderilen arasında belirlenmiş, örneğin faturaya geçirilmiş değeri, eşyanın piyasa değerinin belirlenmesinde önemli bir emare teşkil eder. Ancak, gönderen ve gönderilenin belirlemiş oldukları söz konusu değer, eşyanın değeri hakkında kesin bir kanıt niteliği taşımadığından ve CMR' nin 23/2'nci maddesinde tazminatın hesabında eşyanın fatura değeri değil, piyasa değeri ölçü kabul

Varşova Anlaşması, Hamburg Kuralları, Rotterdam Kuralları, Cenevre Konvansiyonu bakımından ise, eşyanın değeri hesaplanırken, masraflar da bu hesaba dâhil edilecek, ayrıca talep edilmeyecektir²⁸⁵.

6102 sayılı yeni TTK da, m. 880/3'te tazminatın hesaplanmasında eşyanın piyasa değerinin esas alınacağını belirtmektedir. Bu değer bilinmiyorsa eşyanın cari fiyatı, yani tedarik değeri esas alınacaktır²⁸⁶.

d) Eşyanın Objektif Değeri

Eşyanın objektif değeri, aynı tür ve nitelikteki eşyanın herkes için söz konusu olan ve borsa ve piyasa değerinin belirlenmemesi durumunda, tazminatın hesaplanmasında esas alınacak değeridir²⁸⁷. Eşyanın kendisi için ifade ettiği subjektif değer tazminat hesabında göz önünde tutulmasını isteyen gönderen CMR m. 26'ya göre bu değeri taşıma senedinde belirtmek durumundadır. Bu tür taşımalar çok sık rastlanmayan taşımalar ve konusu genellikle sanat eserleri, antikalar ya da eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yerde piyasası olmayan ve bunu sonucu olarak kendisine bir değer yüklenemeyen eşyalardır²⁸⁸.

4. Hasar Halinde Sorumluluk

CMR' ye göre eşyanın hasara uğraması halinde, taşıyıcının sorumlu olacağı tazminat miktarı, eşyanın kaybettiği değer miktarına bağlıdır. Hasar halinde sorumluluk miktarını düzenleyen m. 25, miktarın hesaplanması konusunda m. 23/1, 2

edildiğinden, faturada yer alan değer gerçekte değeri yansıttığı ölçüde tazminat hesabının belirlenmesinde göz önüne alınabileceği açıktır." (Yargıtay 11. HD., T. 22.11.2005, E. 2004/12377, K. 2005/11330), **Erdil**, s. 287, 288'den naklen.

²⁸⁴ **Aydın**, s. 115.

²⁸⁵ **Özdemir**, s. 144.

²⁸⁶ Bkz. Kanun'un gerekçesi.

²⁸⁷ **Arkan**, Demiryolu, s. 174.

²⁸⁸ **Özdemir**, s. 144. Yazar, ülkemiz bakımından piyasası olmayan bu tür eşyalara salyangoz, kurbağa, bazı cins böcekler ve domuz gibi ekonomik değeri bulunmayan yükleri örnek vermiştir. Bkz. dn. 253.

ve 4'e atıf yapmıştır. Buna göre eşyanın hasara uğraması halinde de tazminat miktarını hesaplamak için yine, eşyanın zıyaa uğradığı zaman izlenmesi gereken yol izlenecektir. Dolayısıyla öncelikle taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim aldığı yerdeki borsa fiyatı, bu saptanamıyorsa piyasa fiyatı, bunun da saptanamaması haline aynı cins ve kalitedeki malların objektif değerine göre değer hesaplaması yapılmalıdır. Daha sonra eşyanın bu değeriyle, hasarlı halindeki değerleri karşılaştırılacak, taşıyıcı aradaki farkı tazminat olarak hak sahibine ödeyecektir. Ayrıca eşyanın bir kısmının hasara uğraması geri kalan kısmının da değerini etkiliyorsa eşyanın tamamen hasara uğradığı kabul edilmektedir²⁸⁹.

CIM m. 42/2'de hasar halinde taşıyıcının ödeyeceği tazminatı eşyanın kaybettiği değer miktarıyla sınırlamıştır. Tazminatın miktarı ise, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerinin, hak sahibine teslim edileceği yerde belirlenen değer kaybı yüzdesi ile çarpımı sonucunda hesaplanacağını hükme bağlamıştır. Hasar nedeniyle taşıyıcının ödeyeceği tazminat, m. 40/2'de gösterilen sınırı, yani 17 ÖÇH'yi geçemez²⁹⁰.

Varşova Konvansiyonu, Hamburg Kuralları, Rotterdam Kuralları ve Cenevre Konvansiyonu bakımından zıya ve hasara ilişkin tazminatın miktarı ve hesaplanması aynı maddelerde düzenlendiğinden, zıyaa ilişkin açıklamalarımız hasar konusunda da geçerlidir²⁹¹.

Yürürlükten kaldırılacak olan 6762 sayılı TTK, zıya ve hasar durumlarında taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat konusu aynı maddede düzenlendiğinden, burada daha önce yaptığımız zıya ile ilgili açıklamalara atıf yapmakla yetiniyoruz²⁹².

Yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı TTK, hasar halinde ödenecek tazminat hesaplanırken, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamanki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki farkın belirlenip, taşıyıcının aradaki farkı tazmin edeceğini düzenlemiştir. Aynı hükme göre, zararı azaltmak ve gidermek için

²⁸⁹ Aydın, s. 130.

²⁹⁰ Arkan, Demiryolu, s. 178.

²⁹¹ Bkz. Beşinci Bölüm, başlık '2. Zıya Halinde Sorumluluk'daki açıklamalar.

²⁹² Bkz. Beşinci Bölüm, başlık '2. Zıya Halinde Sorumluluk'daki açıklamalar.

yapılacak harcamaların, belirlenecek değer farkını karşıladığı karine olarak kabul edilecektir. Bu hüküm, hasarlı eşyanın tamir masraflarının, eşyanın hasara uğraması halinde değer kaybının belirlenmesi için karine oluşturacağını söyleyen CMR hükmü esas alınarak düzenlemiştir²⁹³.

5. Zıya ve Hasarın Birlikte Bulunması Halinde Sorumluluk

Eşyanın taşınma sırasında kısmen zıya kısmen hasara uğradığı durumlarda, zararın hesaplanması için zıya ve hasar hükümlerine birlikte bakılması gerekmektedir. Eşyanın ziyaa uğradığı kısım için zıya hükümleri göz önüne alınarak bir hesaplama yapılmalıdır. Aynı şekilde, hasara uğrayan kısım için de hasar hükümleri uygulanıp tazminat miktarı hesaplandıktan sonra, her iki miktar toplanarak taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarı ortaya çıkarılmalıdır²⁹⁴.

E- SORUMLULUK SINIRLARININ UYGULANMAMASI

Taşıyıcının sorumluluğu, uluslararası anlaşmalarda ve mevzuatımızda kural olarak sınırlıdır. Taşıyıcının taşıma sözleşmesi dolayısıyla üstlendiği taşıma edimini gerçekleştirirken meydana gelen bir zıya ve/veya hasar halinde, belirli durumlarda sorumluluk sınırları uygulanmaz, yani taşıyıcı zarardan dolayı sınırsız sorumlu olur. Bu hallerin neler olduğu uluslararası anlaşmalarda düzenlenmiştir. Anlaşmalarda hüküm bulunmayan bir halde ise, genel hükümlere başvurmak gerekecektir. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırsız olduğu haller genel itibariyle kasti, pervasızca hareketi ve kasta eşdeğer görülen kusurunun söz konusu olduğu hallerdir²⁹⁵.

CMR’de taşıyıcının sınırsız sorumlu olduğu hal, m. 29’da düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcı, kasten veya davaya bakan hâkimin hukukuna göre kasta eşdeğer

²⁹³ Aydın, s. 129.

²⁹⁴ Özdemir, s. 145.

²⁹⁵ Gençtürk, s. 234.

bir kusuru sebebiyle zıya ve/veya hasara sebep olmuşsa, kendisi için sorumluluğu sınırlayan ya da ortadan kaldıran hükümler uygulanmaz. Taşıyıcı m. 3 uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kasıt ya da kasta eşdeğer hareketleriyle zarara sebep olmaları durumunda da, aynı yaptırıma maruz kalacaktır²⁹⁶.

CIM m. 44/1'e göre taşıyıcının kastı veya ağır kusuru sonucu eşyanın zıya ve/veya hasara uğramasına sebep olduğu hallerde hak sahibinin zararını tam olarak tazmin edilecektir²⁹⁷. Ağır kusur halinde ortaya çıkacak bu zarar nedeniyle ödenecek tazminat eşyanın kilogramı başına 34 ÖÇH'yi aşamaz. Taşıyıcının ağır kusurlu olduğunu ispat etmek, hak sahibine düşmektedir²⁹⁸.

Varşova Anlaşması'nda iki halde taşıyıcı sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmektedir. Bu hallerden ilki; taşıyıcının hava yük senedi düzenlenmemiş bir eşyayı taşımak üzere kabul etmesi ya da eşyanın hava yük senediyle taşındığı durumlarda, senette bazı hususların yer almamasıdır. Taşıyıcının sınırsız sorumlu olduğu diğer hal ise, eşyanın zıya ve/veya hasara uğramasının taşıyıcının kasıt veya kasta eşdeğer davranışı sonucu meydana gelmiş olmasıdır (m. 9)²⁹⁹.

Hamburg Kuralları m. 8/1'e göre, zıya ve/veya hasara, taşıyıcının böyle bir zararın meydana gelmesi kastıyla ya da muhtemelen böyle bir zararın ortaya çıkacağını bilerek pervasızca bir hareketiyle veya ihmaliyle sebep olması durumunda

²⁹⁶ "Kasta eşdeğer kusur" kavramı oldukça tartışmalıdır. Doktrinde ağırlıklı görüş bu kavramla anlatılmak istenenin ağır ihmal olduğu yönündedir. Hukukumuz bakımından kasta eşdeğer kusur kavramına TSHK'da rastlamaktayız. TSHK m. 126'ya göre taşıyıcı ve adamlarının zarar doğması ihtimalini bilerek, dikkatsizce yaptıkları bir hareket sonucunda bir zarara sebep olmaları halinde, kasta eşdeğer kusurlarından bahsedilir. Bkz. **Sözer**, TSHK, s. 53, **Yetiş Şamlı**, s. 42. Ağır ihmal ise, aynı şartlar altında bulunan makul her insanın alması gereken en basit tedbiri bile almaması halidir. Bkz. **Eren**, s. 540.

²⁹⁷ **Arkan**, Demiryolu, s. 185. Ağır kusur kavramı, sonucun doğma ihtimalinin ön görülebilmesi olarak açıklanmıştır. Bkz. **Özdemir**, s. 177.

²⁹⁸ **Arkan**, Demiryolu, s. 186.

²⁹⁹ Hava yük senedinin hiç veya gereği gibi düzenlenmemiş olması, sözleşmenin geçersizliği sonucunu doğurmaz. Hava yük senedinde ortaya çıkan her eksiklik taşıyıcının sorumluluğunun sınırsız olması anlamına gelmemektedir. Hava yük senedinde bulunması gereken hususlar için bkz. **Yetiş Şamlı**, s. 88, 89.

taşıyıcı sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır³⁰⁰. Taşıyıcının adamlarının bu tip fiilleri ile bir zarara sebep olmaları halinde ise, taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı devam edecektir³⁰¹. Böylelikle taşıyıcının sorumluluğunun sınırsız olduğu haller büyük ölçüde daraltılmıştır. Zira taşıyıcının taşıma işini bizzat değil adamları vasıtasıyla gerçekleştireceği şüphesizdir. Hal böyleyken, adamlarının kasıt veya pervasızca hareketleri sonucunda sebep olduğu zararlardan taşıyıcının sınırlı sorumlu olması, hakkaniyete pek uygun düşmemektedir.

Sorumluluk sınırlarının kaldırılması ile ilgili bu genel düzenlemenin yanı sıra iki durumda daha taşıyıcının sorumluluğu sınırsızdır. Taşıyıcı ve gönderen arasında düzenlenen ve eşya ile ilgili kayıtların herhangi bir ihtirazi kayıt konmadan konişmentoya yazılması sebebiyle ortaya çıkabilecek zararların eşyayı gönderen tarafından karşılanacağı yönünde bir garanti mektubu veya anlaşma, gönderilen ve konişmentoyu devralan diğer şahıslar bakımından geçersizdir. Böyle bir ihtirazi kaydın varlığı ve bu kaydın bu kişileri aldatmak amacıyla konmuş olması durumunda, zarar meydana geldiği takdirde taşıyıcı bu zarardan dolayı sınırsız olarak sorumludur. İkinci özel durum ise, eşyanın güvertede taşınması ve sapma ile ilgilidir³⁰². Taşıyıcı sözleşmede eşyanın ambarda taşınacağını kararlaştırılmış olmasına veya eşyanın güvertede taşınması ticari teamül ya da meri kanunlarca öngörülmesine rağmen eşyayı güvertede taşırsa veya rotadan saparsa, bundan kaynaklanan zararlardan dolayı sınırsız sorumludur³⁰³.

Rotterdam Kuralları'nda taşıyıcının sorumluluk sınırları m. 61 ile kaldırılmaktadır. Madde uyarınca, talep sahibi zararın meydana gelmesine, taşıyıcının kasten ya da zararın oluşabileceğini bilerek pervasızca hareketinin sebep olduğunu ispatlarsa, taşıyıcı m. 59'da ve varsa aralarındaki taşıma sözleşmesinde kendisine

³⁰⁰ Yazıcıoğlu, s. 170.

³⁰¹ Yetiş Şamlı, s. 150.

³⁰² Taşıyıcı sözleşmede kararlaştırılmış rotayı izleyerek eşyayı varma yerine ulaştırmalıdır. Sözleşmede rota kararlaştırılmadıysa taşıyıcı en elverişli yolu izlemek zorundadır. Sözleşmede belirtilmiş ya da en elverişli rotadan ayrılma "sapma" olarak nitelendirilmektedir ve kural olarak sözleşmeye aykırı bir harekettir. Bkz. Çağa/Kender, s. 55.

³⁰³ Yetiş Şamlı, s. 150, 151.

tanınan sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmektedir. Bu hallerde sorumluluk sınırları taşıyıcının sorumlu olduğu diğer icra eden taraflar, kaptan, gemi adamları ya da taşıyıcı adına çalışan kimselerin bakımından da ortadan kalkmaktadır. Ancak taşıyıcı açısından önemli olan sorumluluk sınırlarının kaldırılabilmesi için kendisini şahsi bir kusur ya da ihmalinin olması gerekmektedir. Taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu kişiler dolayısıyla taşıyıcı, böyle bir yaptırıma tabi tutulmamıştır³⁰⁴.

Cenevre Konvansiyonu m. 21 de benzer bir düzenleme getirmektedir. Buna göre taşıyıcının zararın meydana gelmesinde kastı ya da zararın meydana gelebileceğini bilerek pervasızca hareketi olması durumunda, sınırlı sorumluluktan yararlanamayacaktır. Taşıyıcının taşıma sözleşmesini gerçekleştirmek üzere çalıştırdığı, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkına sahip adamlarının kasıt ya da zararın meydana gelebileceğini bilerek pervasızca hareketleri sonucunda zarara sebep olmaları halinde sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı yine ortadan kalkacaktır.

Taşıyıcının ağır kusur ve hilesinden 6762 sayılı TTK m. 786/3'de bahsedilmiş, Kanun bu hallerde taşıyıcıyı tam tazminat ödemek zorunda bırakmıştır. Buna göre zararın miktarı ne olursa olsun, eğer ağır kusur veya hile söz konusu ise, taşıyıcı hak sahibinin zararının tamamını karşılamak durumundadır. 6102 sayılı yeni TTK ise taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını CMR m. 29 ve Alman Ticaret Kanunu parag. 435'i kaynak alarak 886. maddede düzenlemiştir. Taşıyıcı, zarara kasten ya da pervasızca bir davranışıyla, böyle bir zararın meydana çıkabileceği ihtimalini bilerek, bir fiili veya ihmali sonucunda sebep olursa sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder³⁰⁵.

³⁰⁴ Örneğin, patlayıcı madde yükünün taşınması sırasında gemide sigara içen bir gemi adamı yüzünden zarar meydana gelmesi halinde, üst düzey yönetim sigara içildiği takdirde zarar ortaya çıkabileceğini bilmesine rağmen, sigara içmeyi yasaklamadığı için sorumludur. Hükme göre, bu durumda taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı ortadan kalkmaz. Bkz. **Sturley**, Rotterdam Rules, s. 444.

³⁰⁵ Madde gerekçesinde, “gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” etmek ibaresi ve “pervasızca ve zararın muhtemelen gerçekleşebileceği bilinciyle hareket” birlikte, yani tek bir kavram olarak değerlendirilmiş ve kasta eşit bir kusur olarak yorumlanmıştır. Bkz. Kanun'un madde gerekçesi.

F- YARDIMCILARIN FİİLLERİNDEN DOĞAN ZIYA VE/VEYA HASAR SORUMLULUĞU

1. Genel Olarak

Gönderenle yaptığı karma taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıma edimini ifa eden taşıyıcı, bu ifa sırasında birçok yardımcı şahıs kullanmak durumunda kalmaktadır. Taşıma işinin niteliği, gerektirdiği özen ve uzmanlık dolayısıyla taşıyıcının yardımcı şahısları olmadan tek başına yükümlülüğünü yerine getirmesi imkânsızdır. İşte bu sebeplerden, uluslararası anlaşmalarda ve milli hukuklarda yardımcı şahısların taşıma işini gerçekleştirirken ziya ve/veya hasara sebep olmaları durumunda, ortaya çıkan sorumlulukla ilgili çeşitli düzenlemeler yapılmıştır.

Borçlunun yardımcı şahısların fiillerinden kaynaklanan sorumluluğu, 818 sayılı BK m. 100 ve 6098 sayılı BK m. 116’da düzenlenmiştir. Buna göre borcun ifası için yardımcı şahıs kullanan borçlu, hem bu ifa, hem de borç ilişkisinden doğan hakkın kullanılması sırasında alacaklıya verilen zararlardan sorumludur. BK’ya göre yardımcı şahıs, “borçlunun birlikte yaşadığı kişiler ya da yanında çalışanlar”dır. Borçlunun yardımcı şahıslarının fiillerinden dolayı sorumlu olabilmesi için Kanun’un aradığı genel şartlar; bir zararın meydana gelmesi, zarar ve yardımcı şahsın fiili arasında bir nedensellik bağı bulunması ve zarar verme olgusunun hukuka aykırı olmasıdır. Aranan özel şartlar ise; çalıştıranla yardımcı kişi arasında bir çalışma yani bağımlılık ilişkisi, zararın yardımcı şahsın işi gördüğü sırada hukuka aykırı bir davranışıyla meydana gelmesi ve adam çalıştıranın yani borçlunun kurtuluş kanıtı getirememiş olmasıdır³⁰⁶. Kanunumuza göre bu şartların varlığı halinde adam çalıştıran yardımcı şahıslarının fiilleriyle verdikleri zararlardan dolayı sorumludur.

³⁰⁶ Eren, s. 576 vd.

2. Yardımcıların Fiillerinden Doğan Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu

CMR m. 3'e göre, taşıyıcı çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin görevleri sırasındaki hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır³⁰⁷. Dolayısıyla taşıyıcının, yardımcılarının sebep oldukları zararlardan sorumlu olabilmesi için öncelikle hem çalıştırdığı kişilerin hem de diğer kişilerin hizmetlerinden, taşıma edimini ifa etmesi sırasında yararlanmış olması gerekmektedir. Diğer şart ise, taşıyıcının bu kişilerin fiillerinden sorumlu olması için, bu kişilerin görevleri kapsamında bir zarara sebep olmuş olmalarıdır. Bu şartların mevcudiyeti halinde, taşıyıcı, CMR hükümlerine göre zarardan sorumlu tutulabilecektir³⁰⁸.

CIM'e göre taşıyıcı hizmetlilerinin ve taşıma işinin ifa edilmesinde kullandığı diğer kişilerin hareketlerinden ve ihmallerinden sorumludur (m. 50/1)³⁰⁹. Ancak CIM'in CMR'den farkı, CIM kapsamında yapılan bir taşımada, taşıyıcının bir hizmetlisinin zarara sebep olması durumunda, taşıyıcının bu zarardan sorumlu olması için hizmetlinin mutlaka taşımayla ilgili bir görev yapıyor olması gerekmektedir. Oysa CMR bakımından bu kişinin taşımanın ifası ile ilgili bir işte çalışıyor olması gerekiyordu³¹⁰.

³⁰⁷ **Yeşilova**'ya göre "Görevleri sırasında" yönündeki resmi tercüme ifadesi yanlıştır. Anlaşmanın orjinal metninde "...within the scope of their employment" ifadesi kullanılmaktadır. Dolayısıyla yazarın "görevleri kapsamında" ifadesinin kullanılmasının daha isabetli olacağı ve bunun taşıyıcının sorumluluk alanını genişleteceği yönündeki görüşüne katılıyoruz. Bkz. **Yeşilova**, s. 82.

³⁰⁸ Yardımcı şahısların verdikleri zarar ve görevleri arasında bir nedensellik bağı bulunmalıdır. Yardımcılar kendilerine verilen görev dışına çıkarak bir zarara sebep olurlarsa, sorumluluk m. 3 kapsamında değerlendirilmeyecektir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu milli hukuk bağlamında ele alınmalıdır. Bkz. **Yeşilova**, s. 84.

³⁰⁹ Taşıyıcının bu kişilerin fiillerinden ve ihmallerinden doğan sorumluluğu ancak önlenemez ve sonuçlarına engel olunamaz bir olayın varlığı halinde ortadan kalkacaktır. Dolayısıyla taşıyıcının kusurunun arandığı bütün hallerde yardımcıların da kusurlarının aranması gerekmektedir. Bkz. **Arkan**, Demiryolu, s. 163. Bu görüşün CMR'ye de uygulanabileceği kanaatindeyiz.

³¹⁰ **Yeşilova**, s. 84, **Arkan**, Demiryolu, s. 162.

Varşova Konvansiyonu, CMR m. 3 kadar açık bir ifadeyle olmasa da taşıyıcının adamlarının fiillerinden sorumlu olduğunu ifade etmektedir. 20/1. maddeye göre taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri aldıklarını ya da kendisi veya adamlarının bu tedbirleri alma imkânları olmadığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulmaktadır. Taşıyıcı, kendisinin hizmetinde olup olmadıklarına bakılmaksızın, taşıma işiyle görevlendirdiği bütün adamlarının fiillerinden sorumlu olacaktır. Taşıyıcı adamlarının kişisel kusurlarından ise, Anlaşmada bu yönde hüküm bulunmadığından dolayı, milli hukuk hükümlerine göre sorumlu olacaktır³¹¹.

Hamburg Kuralları taşıyıcının yardımcılarının kusurlarından doğan sorumluluğunu iki ayrı hükümle düzenlemiştir. Anlaşma'nın 5/1. maddesine göre taşıyıcı eşyanın korunması ve zamanında teslim edilmesi yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmediği takdirde sadece kendi kusurundan değil adamları ve görevlilerinin kusurlarından da sorumludur. Taşıyıcı ayrıca, taşımanın icrasını kısmen veya tamamen bıraktığı fiili taşıyıcı ve onun adamlarının hareketleriyle sebep oldukları zararlardan da sorumludur. Taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için bu kişilerin zarara sebep olan fiillerini, taşıma ediminin ifası sırasında gerçekleştirmiş olmaları şartı aranmaktadır³¹².

Rotterdam Kuralları, taşıyıcı ve onun hareketlerinden sorumlu olduğu kişileri m. 18'de düzenlemiştir. Taşıyıcı, Anlaşma'nın kendisine yüklediği yükümlülükleri ifa ederken, her türlü icra eden, kaptan ve diğer gemi personeli, taşıyıcı ya da icra edenin yardımcıları, taşıyıcının doğrudan ya da dolaylı olarak görevlendirdiği ya da kontrolünde veya gözetiminde bulunması şartıyla taşıyıcının taşıma sözleşmesinden

³¹¹ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 206 vd., **Yetiş Şamlı**, s. 60.

³¹² **Yazıcıoğlu**, s. 114 vd. Yardımcı şahısların kişisel kusurlarıyla verdikleri zararlar sebebiyle taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için zarar ve görev arasında dolaylı da olsa bir bağlantı olması gerektiğini belirtmiş ve bunun taşıyıcının sorumluluğunun çerçevesi olduğunu ifade etmiştir. Aksi görüşe göre ise, bu hükmü taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıracak derecede geniş yorumlamak hatalıdır, zira böyle bir sınır konulmak istenseydi Anlaşma' da açık bir hüküm bulunurdu. Bkz. **Yetiş Şamlı**, s. 127. Biz de ikinci görüşün yerinde olduğu ve Anlaşma'da açık bir hüküm bulunmadığı için taşıyıcının bu halde milli hukuk hükümlerine göre sorumlu tutulması gerektiği kanaatindeyiz.

kaynaklanan yükümlülüklerini ifa eden ya da bunu taahhüt eden diğer her türlü şahsın fiillerinden sorumludur³¹³. Hükümde “her türlü icra eden” ifadesi kullanıldığı için, taşıyıcının sorumluluğu taşımanın hem kara ayağını hem de deniz ayağını kapsamaktadır³¹⁴. Anlaşma özellikle denizde icra eden tarafı, taşıyıcı gibi sorumlu tutmaktadır. Örneğin liman dâhilinde eşyayı taşıyan bir forklift operatörü denizde icra eden kapsamına alınabilmektedir. Ancak taşımanın kara ayağında bir zarar meydana gelmesi durumunda, taşımanın kara ayağını gerçekleştiren kişiler bakımından taşıyıcının sorumluluğu Rotterdam Kuralları çerçevesinde değil, ilgili uluslararası anlaşmanın (örneğin kara taşıması ise CMR) emredici hükümlerine göre belirlenecektir³¹⁵.

Cenevre Konvansiyonu, hizmetlilerinin, görevlilerinin ve taşıma işini gerçekleştirmek için hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin fiilleri ya da ihmalleri sonucu zıya ve/veya hasara sebep olmaları durumunda, taşıyıcıyı bu zıya ve/veya hasardan sorumlu tutmaktadır. Taşıyıcı bu fiil veya ihmal, kendi fiili veya ihmaliymiş gibi sorumlu tutulmaktadır (m.15). Ancak taşıyıcının bu zarardan sorumlu olabilmesi için hizmetli ve görevlilerin kendi görevleri çerçevesinde hareket etmiş olmaları gerekmektedir. Yani görev ve zarar arasında doğrudan ya da dolaylı bir bağlantı bulunmalıdır³¹⁶.

6762 sayılı TTK taşıyıcının yardımcılarının kusurlarının taşıyıcının kusuru hükmünde olduğunu belirtmektedir (m. 782). Ancak Kanun “maiyetinde çalışanlar” ve “kullandığı kimseler” olmak üzere yardımcılarını iki kategoriye ayırmıştır. Yeşilova, taşıyıcının maiyetinde çalışanlar bakımından, bu kişiler görev alanları dışında bir hareketleri sonucunda zarara sebep olurlarsa, taşıyıcının bu zararlardan dahi sorumlu olduğu görüşündedir. Yazar diğer kişiler bakımından ise daha farklı bir görüş ortaya koymuş, bu kişilerin sadece görevlerini yerine getirirken verdikleri zararlardan dolayı taşıyıcının sorumlu olacağını ifade etmiştir. Kanun taşıyıcının

³¹³ “İcra eden” kavramı için bkz. Dördüncü Bölüm, başlık ‘bbb. Fiili Taşıyıcı’ daki açıklamalar.

³¹⁴ **Fujita**, The Comprehensive Coverage, s. 367.

³¹⁵ **Fujita**, Himalaya Protection, s. 3, 4.

³¹⁶ **Ülgen**, Uluslararası Taşımacılık, s. 104.

maiyetinde çalışan kimseler bakımından bir iş bölümü şartı aramadığı için, bu kişilerin görev alanı dışında verdikleri zararlardan taşıyıcı sorumlu tutulur. Ancak taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirmek üzere hizmetlerinden yararlandığı kişiler bakımından böyle bir iş bölümü şartı mevcuttur. Zira bu kimseler sırf taşıma işini gerçekleştirmek üzere çalışmaktadırlar ve bu kişilerin görev alanları dışında verdikleri zararlardan taşıyıcıyı m. 782 çerçevesinde sorumlu tutmak mümkün değildir³¹⁷.

Yardımcıların kusuru, 6102 sayılı yeni TTK m. 879'da düzenlenmiştir. Buna göre taşıyıcı kendi adamlarının ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirme sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu tutulmaktadır. Yeni Kanun da, eski Kanun'daki ayrımı korumuştur. Dolayısıyla bir önceki paragraftaki açıklamalarımıza atıf yapmakla yetiniyoruz.

G- Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğundan Kurtulması

Taşıma sözleşmelerinde kural olarak taşıyıcı, eşyayı taşımak üzere teslim aldığı andan hak sahibine teslim ettiği ana kadar, eşyanın uğradığı zararlardan dolayı sorumludur. Ancak çeşitli uluslararası taşıma anlaşmaları ve milli hukuklarda taşıyıcının bazı hallerde bu sorumluluktan kurtulmasına imkân verilmiştir.

CMR bakımından taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu haller, CMR m. 17/2'de genel sebepler ve m. 17/4'de özel sebepler olmak üzere iki ayrı fıkrafta belirtilmiştir³¹⁸.

³¹⁷Yeşilova, s. 81. Bu durumda taşıyıcı 818 sayılı BK m. 41, 6098 sayılı BK m. 49 çerçevesinde haksız fiil hükümlerine göre sorumlu tutulmalıdır. Bkz. Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 208.

³¹⁸CMR ve CIM bakımından karma taşımalar için deniz taşımalarına ilişkin uluslararası anlaşmalara uyum sağlamak amacıyla bazı ek sorumluluktan kurtulma halleri düzenlenmiştir. Geminin sevk ve idaresine ilişkin gemi adamlarının fiil ve kusurları, gösterilen tüm özene rağmen sonradan geminin denize, yola ve yüke elverişsiz hale gelmesi, taşıyıcının ve gemi adamlarının kusuru olmaksızın meydana gelen yangın, denizde can ve mal kurtarmaya ilişkin hareketler, gönderenin hamule senedinde

Genel sebepler; talep sahibinin kusuru³¹⁹, talep sahibi tarafından verilen talimat, eşyanın kendi kusuru ve taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylardır. Talep sahibinin kusurlu olduğu haller maddede düzenlenmiş diğer kurtuluş halleri kapsamına girmiyorsa bu fıkra kapsamına alınabilir. Örneğin gümrük belgelerindeki eksiklik veya usulsüzlük, yanlış paketleme, eşya hakkında taşıyıcının yeterince bilgilendirilmemesi gibi haller talep sahibinin kusurlu olduğu ve taşıyıcının bu kusur ve zarar arasındaki nedensellik bağına ispatlamasıyla sorumluluktan kurtulduğu hallerdir. Taşıyıcı ayrıca kendisinin hiçbir kusuru olmaksızın, talep sahibinin verdiği bir talimat sebebiyle eşyanın zarara uğraması halinde bu zarardan sorumlu değildir. Taşınan eşyanın kendisiyle aynı nitelikteki diğer eşyalarla kıyaslanınca bir eksikliği veya bir kusuru olması, bu kusurun da bir zarara sebep olması halinde taşıyıcı yine sorumluluktan kurtulacaktır³²⁰. Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olayın varlığı halinde de sorumluluğu söz konusu değildir. Doktrinde bu halde bahsedilen şartın mücbir sebepten daha geniş bir kapsama alanı olduğu yönünde görüşler mevcuttur. Zira mücbir sebep taşıyıcının, taşıyıcının edimini ifa etmesini kesin bir şekilde engelleyen harici olaylardır. Ancak CMR'nin, taşıyıcıyı araçtaki eksikliklerden dolayı zarar meydana gelmesi halinde sorumlu tutan hükmü göz önüne alınırsa, buradaki şartın mücbir sebepten daha geniş bir şart olduğu anlaşılacaktır³²¹.

onayı olması şartıyla vagonun güvertede taşınması ek sorumluluktan kurtulma halleridir. Bu haller, mevcut sorumluluktan kurtulma hallerini geçersiz kılmamaktadır. Bkz. **Özdemir**, s. 283.

³¹⁹ **Aydın**'a göre talep sahibi, CMR'nin İngilizce metnindeki "*claimant*" ifadesinin, Fransızca metnindeki karşılığı olan ve "hak sahibi" anlamına gelen "*l'ayant droit*" ifadesi sebebiyle aktif dava ehliyeti bulunan gönderen ve gönderileni ifade etmektedir. Bkz. s. 59.

³²⁰ Örneğin su geçirmez bir korumayla taşınması gereken bir eşya bu şekilde taşınmaz, ıslanır ve ziyaa uğrarsa bu durumda taşıyıcı sorumludur. Ancak otomobil taşınması sırasında otomobillerin elektrik sistemindeki arıza sebebiyle yangın çıktığı halde taşıyıcı zarardan sorumlu değildir. Bkz. **Aydın**, s. 66, **Clarke**, s. 202.

³²¹ **Arkan**, Demiryolu, s. 101, **Aydın**, s. 70. Örneğin hırsızlık olaylarının sıkça yaşandığı Moskova ve Milan' da taşıyıcı hırsızlık sebebiyle eşyanın ziyaa uğraması halinde, CMR m. 17/2'ye göre kendini savunamaz. Bkz. **Clarke**, s. 212.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı özel sebepler ise, taşımanın açık araçla yapılması³²², eşyanın ambalajsız ya da yetersiz ambalajla taşıyıcıya teslim edilmiş olması, yükleme, istif ya da boşaltmanın gönderen/gönderilen tarafından yapılmış olması³²³, eşyanın doğal niteliği³²⁴, işaret ve numaraların yetersiz ve hatalı olması, canlı hayvan nakli³²⁵ olarak sayılmıştır.

CIM'de de taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu genel ve özel sebepler sayılmıştır. Taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı bir olayın meydana gelmesi, hak sahibinin kusuru, hak sahibi tarafından verilen talimat ve eşyanın kendi kusuru genel sebeplerdir. Eşyanın açık vagonla taşınması, eşyanın ambalajsız veya yeterli olmayan bir ambalaj içinde taşıyıcıya teslim edilmesi, yükleme/boşaltmanın gönderen/gönderilen tarafından yapılmış olması, gümrük formalitelerinin ve diğer idari işlemlerin gönderen/gönderilence yapılması, eşyanın doğal niteliği, canlı hayvan nakli, taşınması yasak ya da koşula bağlı olan eşyanın taşıyıcıya teslim edilmesi ve refakatçi tayin edilmesi özel sorumluluktan kurtulma sebepleridir³²⁶.

³²² Taşıyıcının bu gerekçeyle sorumluluktan kurtulabilmesi için, taşıma sözleşmesinde bu konuda açık bir hüküm bulunması ve bu hükmün taşıma senedine geçirilmesi gerekmektedir. Taşıma senedindeki kaydın zorunlu olmadığı, taşıma senedinin yokluğunun dahi taşıma sözleşmesinin varlığını etkilemediği ve dolayısıyla buradaki şartın geçerlilik değil bir ispat şartı olduğu yönünde doktrinde haklı bir görüş ileri sürülmüştür. Bkz. **Aydın**, s. 74.

³²³ Taşıyıcının, yükleme, istif ve boşaltma aşamalarında meydana gelen ancak daha sonra ortaya çıkan veya yükleme ve istif sebebiyle taşınma sırasında meydana gelen zararlarda, sorumluluktan bu hükme dayanarak kurtulabilecektir. Bkz. **Aydın**, s. 80.

³²⁴ Madde metninden de anlaşıldığı gibi, kırılabilen, paslanabilen, çürüyebilen, kuruyabilen veya haşerat sebebiyle fire verebilen bir eşyanın taşınması sırasında, bu hallerde zarar meydana gelirse taşıyıcı sorumlu olmayacaktır. Ancak bu durumda elbette ki taşıyıcı gerekli tedbirleri almış olmalı, zarar buna rağmen meydana gelmiş olmalıdır.

³²⁵ Taşıyıcının bu halde sorumluluktan kurtulabilmesi için gerekli tüm tedbirleri almış ve talimatlara uymuş olması gerekmektedir.

³²⁶ Taşınması yasak ya da koşula bağlı olan eşyanın taşınması halinde taşıyıcı, bilgilendirilmediği için gerekli tedbirleri alamaz ve eşya zarara uğrarsa sorumlu olmayacaktır. Kurallar ve taşıma sözleşmesi gereği refakatçi gözetiminde yapılan taşımalarda, refakatçinin bir kusuru ya da ihmali sonucunda zarar meydana gelmesi halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Örneğin canlı hayvan taşınması CIM m. 5/1.b gereği refakatçi gözetiminde taşınmalıdır. Refakatçinin hayvanlara su vermeyi unutmaması ve bir kısım hayvanın telef olması halinde taşıyıcı bu zarardan sorumlu tutulamaz. Bkz. **Arkan**, Demiryolu, s. 116, 117.

Varşova Anlaşması m. 20'ye göre taşıyıcı, kendisi ve adamlarının eşyanın zarara uğramaması için gereken bütün tedbirleri aldıklarını ya da bu tedbirleri alma olanaklarının bulunmadığını ispatlaması halinde, zarardan sorumlu olmayacaktır. Dolayısıyla eğer taşıyıcı, zararı önlemek için basiretli bir taşıyıcıdan beklenen bütün özeni göstermiş, buna rağmen zarar meydana gelmiş ise artık sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Zararın tedbir alma olanağının olmadığı bir halde meydana gelmesi ise mücbir sebep anlamına gelmektedir. Taşıyıcı mücbir sebebin varlığını ve zararın bundan kaynaklandığını kanıtlarsa sorumluluktan kurtulur³²⁷. Anlaşma kapsamında diğer sorumluluktan kurtulma halleri ise müterafik kusur, belirli sürelerde hasar ihbarında bulunulmaması, belirli sürede dava açılmaması ve sözleşmeye sorumsuzluk kaydının konması halleridir. Zarar görenin, zararın meydana gelmesine sebep olması ya da zararın artmasında kusurunun bulunması halinde müterafik kusurdan bahsedilecek ve taşıyıcı bu durumu ispatlaması halinde kendi kanunlarına göre kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır³²⁸. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması zarar görenin kusuru oranında olacaktır. Bagaj veya yükün hasara uğraması halinde, hasarın öğrenilmesinden itibaren 14 gün içerisinde taşıyıcıya ihbarda bulunulmaması halinde taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır (m. 26). Zarar halinde taşıyıcıya, 2 yıl içinde dava açılmaması halinde taşıyıcının sorumluluğu sona erecektir. Bu süre varış tarihi veya uçağın varması gereken tarih ya da taşımanın durduğu tarihte başlayacaktır³²⁹. Ayrıca eşya taşıma sözleşmelerinde, taşınan eşyanın niteliği, özrü veya gizli ayıbının bulunması halinde taşıyıcının sorumsuz olacağına dair taşıma sözleşmesine hüküm koymak mümkündür. Bu halde zarar meydana gelirse taşıyıcı bundan sorumlu tutulamaz³³⁰.

Hamburg Kuralları m. 5/1 ve Cenevre Konvansiyonu m. 16/1'e göre taşıyıcı zıya ve/veya hasara sebep olan olay ve sonuçlarını alınması makul ve gerekli bütün

³²⁷ **Ülgen**, Hava Taşıma Sözleşmesi, s. 185 vd.

³²⁸ 818 sayılı BK m. 44, 6098 sayılı BK m. 52 çerçevesinde zarar görenin kusuru ve ihmalinin zararı ortaya çıkarmada veya mevcut zararı ağırlaştırmada etkisi olması halinde, taşıyıcının sorumluluğunun tamamen ya da kısmen ortadan kalkması mümkündür.

³²⁹ **Canbolat**, s. 109 vd.

³³⁰ **Sözer**, Havayolu İle Yük Taşıma, s. 362.

tedbirlerin kendisi, adamları veya görevlileri tarafından alındığını kanıtlaması halinde sorumluluktan kurtulacaktır³³¹.

Rotterdam Kuralları'na göre taşıyıcı eşyanın zıya ve/veya hasara uğraması halinde, zararın kendi kusurundan, ya da fiillerinden sorumlu olduğu şahısların kusurundan kaynaklanmadığını ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulacaktır (m. 17/2). Taşıyıcının sorumluluğunun diğer istisnaları m. 17/3'te sayılmıştır. Mücbir sebep, deniz tehlikeleri, savaş, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, isyan ve dâhili karışıklıklar, karantina halleri, taşıyıcı ve fiillerinden sorunlu olduğu şahıslara kusur isnat edilemeyecek olan seferden men, tutuklama ve el koyma kararları, grev, lokavt, işin durdurulması halleri, yangın ve makul itinaya rağmen gözden kaçan ayıp halleri taşıyıcının sorumluluğunun istisnalarının ilk grubunu oluşturmaktadırlar. Zararın gönderene yüklenebildiği veya taşınan eşyanın mahiyetinden kaynaklanan haller ile taşıyıcının acil durumlarda alacağı tedbirler sonucu meydana gelen zıya ve/veya hasarlar da taşıyıcının sorumluluğunun istisnalarını teşkil etmektedirler³³².

6762 sayılı TTK m. 781'e göre taşıyıcı zararın ortaya çıkmasında kusuru olmadığını, zararın eşyanın kendisinde bulunan eksiklik ve ayıplardan veya niteliğinden ve kötü ambalajlanmasından, gönderen ya da gönderilenin bir eyleminden ya da talimatından dolayı meydana geldiğini kanıtlaması halinde sorumluluktan kurtulacaktır. Bu haller dışında mücbir sebebin varlığı da taşıyıcının sorumsuzluğu sonucunu doğuracaktır³³³.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerine ilişkin 6102 sayılı yeni TTK, 6762 sayılı TTK'ya göre daha ayrıntılı bir düzenleme getirmektedir. Alman Ticaret Kanunu parag. 451d kaynak alınarak hazırlanan maddeye göre, değerli eşya, belge

³³¹ Taşıyıcı eşyayı taşıdığı süre boyunca eşyaya ve taşıta yönelik gerekli özeni gösterme yükümlülüğündedir. Anlaşmalar bu anlamda, teknik kusur ve ticari kusur ayrımını ortadan kaldırmışlardır. Özen yükümlülüğünün tüm süreye yayılmış olması, CMR, CIM ve Varşova Anlaşması ile paraleldir. Bkz. **Özdemir**, s. 255. Bir görüşe göre burada mücbir sebepten daha dar bir koruma alanı sağlanmaktadır. Zira mücbir sebepte bir öngörülemezlik ve önlenemezlik söz konusudur. Dolayısıyla daha azı için tanınan bu hak, doğal olarak mücbir sebep için de tanınmış sayılmalıdır. **Demirsoy**, s. 107.

³³² **Kuyucu**, s. 78.

³³³ **Atabek**, s. 210

veya kıymetli evrak taşımalarında, gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama ve etiketleme, yükleme, boşaltma, taşıyıcının bilgilendirme ve uyarılarına rağmen gönderenin talimatları sonucunda oluşan hasarlarda, canlı hayvan ve bitki naklinde, taşınan eşyanın doğal yapısı veya ayıplı olması neticesinde oluşan zararlarda taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır. Ancak bunun için taşıyıcının, gereken tüm önlemleri almış ve verilen talimatlara uymuş olması gerekmektedir. Taşıyıcının kendisini sorumluluktan kurtaran hallerden bir veya birkaçının gerçekleştiğini ispatlaması yeterli değildir. Ayrıca gerekli bütün tedbirleri ve önlemleri almış, talimatlara uymuş olmasına rağmen zararın gerçekleştiğini de ispat etmesi gerekmektedir.

X. SONUÇ

Karma taşımalar, taşıma hukukunun tartışmalı alanlarından biridir. Her bir taşıma alanı için farklı uluslararası düzenlemeler ve iç hukuk kuralları sevk edildiğinden birden fazla taşıma safhasını ve dolayısıyla farklı taşıma türlerini içine alan bir sözleşmenin yeknesak kurallara bağlanması oldukça sıkıntılı bir süreçtir. Bu alanda en göze çarpan çalışma 1980 tarihli Eşyanın Uluslararası Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Cenevre Konvansiyonu) olmuştur. Ancak Konvansiyon yeterli sayıda katılımı sağlayamadığı için yürürlüğe girmemiştir ve girecek gibi gözükmemektedir. Karma taşımalar bakımından ikinci en önemli çalışma ise, Tamamen veya Kısmen Deniz Yolu İle Gerçekleştirilen Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Sözleşmeler Hakkında Anlaşma'dır. Kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılan Anlaşma, şu an için sadece İspanya tarafından onaylanmış ve kabul edilmiştir. Doktrinde deniz-artı olarak nitelenen Anlaşma, deniz ayağı bulunan karma taşımalara uygulanacağından Cenevre Konvansiyonu'na göre daha kısıtlı bir uygulama alanına sahiptir. Bu anlaşmalar dışında karayolu taşımaları için düzenlenen CMR' de, demiryolu taşımaları için düzenlenen CIM' de, havayolu taşımaları için düzenlenen Varşova Anlaşması'nda ve deniz yolu taşımaları için düzenlenen Hamburg Kuralları'nda karma taşımaya ilişkin hükümler düzenlenmiştir. Dolayısıyla karma taşıma sözleşmelerine uygulanacak hükümlerin yeknesaklaştırılması çabaları henüz bir sonuç vermemiştir.

Şu an yürürlükte olan 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda karma taşımalara ilişkin özel hükümler yer almamıştır. Ancak 1 Temmuz 2012'de yürürlüğe girecek olan 6102 sayılı yeni Kanun bu alandaki ihtiyaçları görmezden gelmemiş, Değişik Tür Araçlar İle Taşıma başlığı altında yeni bir kısımla karma taşımaya uygulanacak özel hükümler düzenlemiştir.

Karma taşımalar, tanımını hakkında dahi görüş birliğine varılamamış bir konudur. Ancak kanaatimizce karma taşıma tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, eşyanın iki veya daha fazla taşıma türü kullanılarak, teslim alındığı yerden teslim

edileceği yere taşınması ve taşımanın tümünden taşıyıcının sorumlu olduğu taşıma türüdür. Dolayısıyla karma taşımanın unsurları, taşımanın tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde yapılması ve taşıyıcının sorumluluğunun tek olması, tek taşıma sözleşmesi karşılığında taşıyıcıya tek bir ücret ödenmesi, taşımanın en az iki değişik türde araçla yapılması ve basit taşımalar için yan edim niteliğinde olan yükleme, istif, boşaltma gibi edimlerin sözleşmede aksi açıkça kararlaştırılmamışsa asli edime bağlı hale gelmesidir. Karma taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği doktrinde pek tartışılmamıştır ancak taşıma sözleşmesi ile ilgili çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Karma taşıma sözleşmesi, taşıma sözleşmesinin bir alt türü olduğundan, taşıma sözleşmesi ile ilgili ileri sürülen bu görüşler kanaatimizce karma taşıma sözleşmeleri için de ileri sürülebilir. Bu bakımdan karma taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği, taşıma sözleşmesine paralel olarak, rızai, üçüncü şahıs lehine ve bağımsız bir sözleşme türü olan taşıma sözleşmesinin bir alt türü olan bir sözleşme olarak açıklanabilir.

CMR, m. 2/1'deki şartların gerçekleşmesi halinde tüm taşımaya CMR hükümlerinin uygulanacağını düzenlemiştir. CIM de benzer bir düzenleme getirmiş, Merkez Ofis'te kayıtlı karayolu, iç su yolu veya deniz yolu hatlarında yapılan taşımalara da CIM'in uygulanacağını belirtmiştir. Bu iki anlaşma bu hükümlerle, şartların sağlanması halinde taşımanın tamamını içine almaktadır. Hamburg Kuralları ve Varşova Anlaşması ise sadece kendilerinin alanlarına giren kısımları kapsamakta, CMR ve COTIF gibi diğer alanları da içine alan bir rejim benimsememektedir. Rotterdam Kuralları ise, daha önce belirttiğimiz gibi, deniz ayağı olan karma taşımaları düzenlemek üzere hazırlanmıştır. Karma taşımalar tek bir taşıma sözleşmesine dayanılarak yapılan taşımalar olduğundan, Anlaşma'nın 26. maddesinde ayrı bir sözleşme yapılmış olması şartıyla zararın meydana geldiği kısmı düzenleyen uluslararası anlaşmanın emredici hükümlerinin geçerli olması çalışmamız kapsamında bir hukuki durum değildir. Dolayısıyla tek bir sözleşme çerçevesinde yapılan taşımalar için şartların varlığı halinde ilgili uluslararası anlaşma değil, Rotterdam Kuralları hükümleri uygulanacaktır. Cenevre Konvansiyonu ise yine

karma taşımalar için hazırlanan bir Anlaşma olmakla birlikte ihtilaf halinde hangi anlaşmanın uygulanacağını belirlemek üzere çeşitli hükümler sevk etmiştir (m. 1 ve 30). Anlaşmaların ihtilafı konusu, kanaatimizce, her somut olayda ayrıca incelenmesi gereken bir konudur. Zira çeşitli kombinasyonlara göre farklı senaryolar üretmek ve ilgili uluslararası sözleşmelerin hükümleri incelenerek, uygulanacak hukuk konusunda farklı sonuçlara ulaşmak mümkündür.

Taşıma hukuku için hükümler getiren uluslararası anlaşmalar çeşitli sorumluluk sistemleri üzerine inşa edilmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi ve ispat yükünün hangi tarafa ait olduğu soruları, sorumluluk sistemleri çerçevesinde cevaplanmaktadır. Bu alanda en bilinen iki sistem, network sorumluluk sistemi ve uniform sorumluluk sistemidir. Uluslararası anlaşmalar bu iki sistemi bir arada da kullanabilmektedir. Rotterdam Kuralları ise, network sorumluluk sistemini benimsemiş ancak bu sisteme bazı kısıtlamalar getirmiştir.

Karma taşıma sözleşmesi, taşıyıcı ve gönderen arasında kurulan bir sözleşme olmakla birlikte, sözleşmenin tarafı olmayan ancak lehine sözleşme yapılan kişi olan gönderilene de ilgilendirmektedir. Taşıyıcı karma taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıma ediminin borçlusudur ancak bu borcunu başka fiili taşıyıcılar vasıtasıyla da ifa etmesi mümkündür. Ancak fiili taşıyıcılar, taşıyıcı ve gönderen arasındaki sözleşmenin tarafı değildirler. Taşıyıcının fiili taşıyıcının sebep olduğu zararlardan doğan sorumluluğu anlaşmalarda çeşitli hükümlerle düzenlenmiştir. CMR ve Hamburg Kuralları'na göre akdi taşıyıcı fiili taşıyıcının eylemlerinden sorumludur. Varşova Anlaşması ise akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcının müteselsil sorumlu olduğunu ifade etmiştir. Rotterdam Kuralları ise bu konuda ikili bir çözüm getirmiş, şartların varlığı halinde denizde icra edeni taşıyıcı ile aynı şekilde sorumlu tutmuştur. Ancak bu sorumluluk denizde icra edene aynı zamanda Himalaya Klotundan yararlanma hakkı sağlamıştır.

Uluslararası anlaşmaların düzenlemelerine göre, taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim aldığı andan, varma yerinde hak sahibi olan gönderilene teslim ettiği ana kadar sorumluluğu devam etmektedir. Taşıyıcı bu süre boyunca eşyanın zıya ve/veya

hasara uğraması sebebiyle, hak sahibinin uğradığı zararları tazmin etme borcu vardır. CMR bakımından bu sorumluluğun hukuki niteliği oldukça tartışmalı olmakla birlikte, kanaatimizce taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluktur. Zira taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için hem kusursuzluğunu, hem de zararın kaçınılmaz ve beklenmedik bir olay sebebiyle meydana geldiğini ispat etmek zorundadır. CIM’de de yumuşatılmış kusursuz sorumluluk ilkesi kabul edilmiştir. Varşova Anlaşması taşıyıcının kusursuz sorumlu olduğunu ifade etmektedir. Hamburg Kuralları’na göre ise taşıyıcı kusurlu sorumludur. Rotterdam Kuralları bu konuda yeni bir hüküm getirmiş, taşıyıcıyı kusursuz kabul ederek, kusurunu ispatlamayı talep sahibine bırakmıştır. Bu noktadan sonra ispat yükü yer değiştirmektedir. Cenevre Konvansiyonu da kusur sorumluluğu ilkesini benimsemiştir. 6102 sayılı yeni TTK taşıyıcının sorumluluğu konusunda da CMR hükümlerini kaynak alarak bir düzenleme getirmiştir. Dolayısıyla CMR için yapılan tartışmaların TTK hükümleri için de yapılacağı düşüncesindeyiz. Kanaatimiz CMR’de olduğu gibi, 6102 sayılı TTK’da da yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk rejiminin benimsendiği yönündedir.

Taşıyıcının zıya ve/veya hasardan doğan sorumluluğunun miktarı uluslararası anlaşmalarda zıya ve hasar için farklı sınırlar dahilinde hesaplanmaktadır. Bu hesaplama yapılırken eşyanın borsa değeri, piyasa değeri ve objektif değeri sırasıyla gön önünde bulundurulmaktadır. 6102 sayılı yeni TTK bu konuda yine CMR hükümlerini kaynak almış ve taşıyıcının sorumluluğunu CMR ile aynı şekilde sınırlamıştır.

Taşıyıcı bazı hallerde meydana gelen zarardan sınırsız olarak sorumlu tutulmaktadır. Bu haller genel itibariyle taşıyıcının kastı, pervasızca hareketi ve kasta eşdeğer kusuru sebebiyle zararın meydana geldiği hallerdir. Taşıyıcı bu noktada sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmektedir.

Uluslararası anlaşmalar ve mevzuatımız şartların varlığı halinde taşıyıcıyı yardımcı şahıslarının fiillerinden de sorumlu tutmaktadır. Yardımcıların fiillerinden

dolayı bir zararın doğması halinde taşıyıcı, hem anlaşmalar hem de mevzuatımız kapsamında bu fiillerden sorumludur.

Taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyanın uğradığı zararlardan sorumlu olması genel kuraldır. Ancak bazı istisnai hallerde taşıyıcıya bu sorumluluktan kurtulma hakkı tanınmıştır. Bu haller, anlaşmalarda ve mevzuatımız hükümlerinde belirtilmiştir. 6762 sayılı TTK, mücbir sebep ve eşyanın kendisinde veya gönderen/gönderilenin eylem ya da talimatları yüzünden zararın meydana geldiğini ispatlaması halinde taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkanı tanımıştır. 6102 sayılı yeni TTK bu konuda 6762 sayılı TTK'ya göre Alman Ticaret Kanunu'nu esas alan daha ayrıntılı düzenlemeler getirmiştir. CMR ve CIM taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu halleri genel ve özel sebepler olarak ikiye ayırmıştır. Varşova Anlaşması'na göre taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için kendisi ve adamlarının gerekli bütün tedbirleri aldıklarını veya alma olanaklarının bulunmadığını ispatlamalıdır. Hamburg Kuralları ve Cenevre Konvansiyonu, taşıyıcının makul ve gerekli bütün tedbirleri almış olmasını sorumluluktan kurtulmasının bir şartı olarak görmüştür. Rotterdam Kuralları ise bu konuda oldukça ayrıntılı düzenlemeler getirmiş, taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu halleri m. 17'de tek tek saymıştır. Kanaatimizce bu hallerin tek tek sayılmış olması taşıyıcı için, sorumluluğunu öngörebilmesi bakımından daha isabetlidir, ancak bu haller kapsamında olmamasına rağmen yine de taşıyıcının sorumluluğunu gerektiren bir olayın meydana gelmesi halinde sorunun ne şekilde çözümleneceği belirsizdir. Dolayısıyla Hamburg Kuralları ve Cenevre Konvansiyonu'ndaki "makul ve gerekli tedbirlerin alınmış olması" ölçüsünün karma taşıma sözleşmesinin tarafları ve ilgilileri bakımından daha yerinde ve adil bir çözüm getireceği düşüncesindeyiz.