

KARAYOLUYLA TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASI

SÜLEYMAN KIRAN

TARAFINDAN

YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜNE

SUNULAN TEZ

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

HAZİRAN 2013

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı


Prof. Dr. Erdal T. KARAGÖL
Enstitü Müdürü

Bu tezin Yüksek Lisans/~~Doktora~~ derecesi için gereken tüm şartları sağladığını tasdik ederim.


Doç. Dr. Hayri BOZGEYİK
Anabilim Dalı Başkanı

Okuduğumuz ve savunmasını dinlediğimiz bu tezin bir Yüksek Lisans/~~Doktora~~ derecesi için gereken tüm kapsam ve kalite şartlarını sağladığını beyan ederiz.


Doç. Dr. Hayri BOZGEYİK
Danışman

Jüri Üyeleri (ilk isim jüri başkanına ve ikinci isim ise danışmana aittir)

Doç. Dr. Hayri BOZGEYİK


Yrd. Doç. Dr. Mahmut YAVAŞI



Yrd. Doç. Dr. Cafer EMİNOĞLU



İNTİHAL

Bu tez içerisindeki bütün bilgilerin akademik kurallar ve etik davranış çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu beyan ederim. Ayrıca bu kurallar ve davranışların gerektirdiği gibi bu çalışmada orijinal olmayan her tür kaynak ve sonuçlara tam olarak atıf ve referans yaptığımı da beyan ederim; aksi takdirde tüm yasal sorumluluğu kabul ediyorum.

Adı Soyadı: Süleyman Kıran

İmza: Süleyman Kıran

ÖZET

KARAYOLUYLA TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASI

Kıran, Süleyman

Yüksek Lisans, Özel Hukuk Bölümü

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hayri Bozgeyik

Haziran 2013, 107 Sayfa

Bu çalışmada karayoluyla tehlikeli eşya taşınması hukuki sorumluluk açısından incelenmekte, bu taşımalar gerek ulusal gerek de uluslararası taşımalar açısından ele alınmaktadır.

Çalışmamızın konusunu herhangi bir eşyanın değil, belli nitelikleri haiz olan tehlikeli eşyanın taşınması oluşturmaktadır. Nitelikleri itibariyle bu eşyaların taşınması hassasiyet arz ettiğiinden tehlikeli eşya taşınması bir takım özel düzenlemelere tabi tutulmuştur. Mevzuatta özel düzenlemelerin bulunmadığı hallerde ise karayoluyla eşya taşınmasına ilişkin genel hükümler uygulama alanı bulmaktadır.

Tehlikeli eşyanın ilgili mevzuatta tanımlanmasından genellikle kaçınılmış olmakla birlikte, tehlikeli eşya; doğal özellikleri veya taşıma sırasındaki durumu sebebiyle genel emniyet ve düzeni, dolayısıyla insanların ve diğer canlıların hayatını ve beden bütünlüğünü, kendisi dışındaki eşyaların varlığını veya çevreyi tehdit eden

her türlü katı, sıvı ve gaz halindeki nesnelere olarak tanımlanabilir. Tehlikeli eşyalar katı halde olabileceği gibi belli sınırlara sahip olmak şartıyla sıvı veya gaz da olabilir. Sıvı veya gazlarda bu sınırlar içinde buldukları kap, şişe, tüp, tanker vb. muhafaza malzemeleridir.

Tehlikeli eşya taşınmasında taraflar için eşyanın teslim alınmasından eşyanın teslimine kadar taşıma sözleşmesinden doğan hak ve yükümlülükler söz konusudur. Ayrıca taşıyıcının tehlikeli eşya taşınmasında taşımanın temel sorunlarından olan hasar, ziya ve gecikmeden doğan sorumluluğu bulunmaktadır. Bunun yanında taşıyıcı tehlikeli eşya taşınmasında başka kişilerin fiil ve ihmallerinden sorumlu olabilmektedir.

Her taşımada olduğu gibi tehlikeli eşya taşınmasında da yapılacak taşıma için başta taşıma senedi, yük senedi ve refakat bilgi ve belgeleri olmak üzere bir takım belgelerin kullanılması gerekmektedir. Tehlikeli eşya taşınmasında kullanılan bu belgeler taraflara kanıt ve ispat imkânı sağlar.

Anahtar Kelimeler: karayoluyla tehlikeli eşya taşınması, eşya taşıma, tehlikeli eşya

ABSTRACT

CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD

Kıran, Süleyman

LL.M., Department of Private Law

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hayri Bozgeyik

June 2013, 107 Pages

In this study the carriage of dangerous goods is examined from the perspective of civil responsibility. The carriage of dangerous goods is handled in terms of both national and international carriage.

The subject of this study is not carriage of any goods, but the goods which have some certain qualifications as being dangerous. Because of these qualifications, carriage of these goods is substantially critical. Accordingly, the carriage of dangerous goods may be subject to special regulations. In the absence of specific legislation and regulations, the general provisions concerning carriage of goods are applied.

The phrase “dangerous goods” is not defined in the relevant legislations, it may be defined as all types of solid, liquid and gaseous objects threatening public safety and order -apart from the carried body- and thus the life and physical integrity of human beings and other living beings, environment. Dangerous goods

can be solid and liquid and in gaseous form provided that they have certain limitations. The limits for liquids and gases are conserved materials such as cap, bottle, tube, tank and so on.

Parties involved in the carriage of dangerous goods are obliged to fulfill obligations under the contract of the carriage of the goods from the receipt to the delivery. In addition, the carrier is liable for main problems of the carriage of dangerous goods such as damage, loss and liability arising from delay. Besides, the carrier of dangerous goods may be responsible for the acts and negligence of other persons.

As well as the other carriage types, there are some documents for the carriage of dangerous goods including consignment note, despatch note, accompanying information and documents. These documents provides the evidence and the opportunity of proving to the parties. This issue is evaluated in the third chapter of this study.

Keywords: the carriage of dangerous goods, the carriage of goods, dangerous goods

İÇİNDEKİLER

İNTİHAL.....	III
ÖZET.....	IV
ABSTRACT.....	VI
İÇİNDEKİLER.....	VIII

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAYOLUYLA TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASININ ŞARTLARI

I. GİRİŞ.....	1
II. İNCELEME PLANI	2
III. GENEL OLARAK	3
IV. TEHLİKELİ BİR EŞYANIN BULUNMASI	5
A. Eşya	5
B. Tehlikeli Eşya	8
V. TEHLİKELİ EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ.....	12
A. Tehlikeli Eşya Taşınmasının Üstlenilmesi	15
B. Ücret Karşılığı Yapılması.....	16

VI. TAŞIMANIN TAŞIT ARACILIĞIYLA VE KARAYOLUYLA YAPILMASI.....	18
A. Taşımanın Taşıt Aracılığıyla Yapılması.....	18
B. Taşımanın Karayoluyla Yapılması	20
VII. TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASININ TARAFLARI.....	21
A. Taşıyıcı	21
B. Gönderen	24
C. Gönderilen.....	25

İKİNCİ BÖLÜM

TEHLİKELİ EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE TARAFLARIN HAK VE BORÇLARI

I. TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASINDA ZIYA, HASAR VE GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUK.....	28
A. Zıya.....	28
1. Tam Zıya	30
2. Kısmi Zıya.....	30
B. Hasar	32
C. Zıya ve Hasarın Taşıyıcının Sorumluluk Süresi İçinde Meydana Gelmesi.....	33
D. Gecikme.....	36

E. Zıya Karinesi.....	38
F. Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğun Hukuki Niteliği..	40
II. TARAFLARIN TEHLİKELİ EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN YAN EDİM YÜKÜMLÜLÜKLERİ ..	
A. Yükleme Ve Boşaltma.....	45
B. Ambalajlama Ve İşaretleme	48
1. Genel Olarak	48
2. Ambalajlama	49
3. İşaretleme Ve Etiketleme	52
4. Tehlikeli Eşya Hakkında Bildirim Yükümlülüğü	55
a) Genel Olarak	55
b) Tehlikeli Eşyayı Bildirimde Şekil.....	56
c) Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Halinde Taşıyıcıya Tanınan Haklar	58
5. Emir, Talimat Verme ve Tasarrufta Bulunma	60
6. Taşıma Ve Teslim Engelleri.....	64
7. Tehlikeli Eşya Taşınmasında Yan Borçlardan Doğan Sorumluluk	67
a) Genel Olarak	67
b) Sorumluluğun Hukuki Niteliği.....	68
III. TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASINDA TAŞIYICININ BAŞKA KİŞİLERİN FİİL VE İHMALLERİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU ..	
A. Taşıyıcı Yardımcılarının Fiillerinden Sorumluluk	70
1. Taşıyıcının Kendi Adamları	70
2. Taşıyıcının Taşımanın Yerine Getirilmesi İçin Kullandığı Kişiler	71
3. Sorumluluğun Şartları.....	72
a) Yardımcıların Fiil Veya İhmali.....	72

b) Davranışın Zarara Sebep Olması	74
B. Fiilî Taşıyıcının Fiillerinden Doğan Sorumluluk	75
1. Eşyanın Taşınması Tamamen Kendisine Bırakılanlar	75
2. Müteakip Taşıyıcılar	77
3. Sorumluluğun Şartları.....	79
a) Fiilî Taşıyıcının Fiili Veya İhmali	79
b) Davranışın Zarara Sebep Olması	80
C. Taşıyıcının Taşıtı Kiraladığı Kişinin, Temsilcilerin Ve Çalışanlarının Kusurundan Doğan Sorumluluğu	81

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASINDA KULLANILAN BELGELER

I. Genel Olarak.....	85
II. Taşıma Senedi	85
A. Genel Olarak	85
B. Taşıma Senedinde Şekil	86
C. Tehlikeli Eşya Taşınmasında Taşıma Senedinin İçeriği	87
D. Taşıma Senedinin İspat Gücü.....	90
III. Yük Senedi.....	93
IV. Refakat Belgeleri.....	94
SONUÇ	97
KAYNAKÇA.....	101

KISALTMALAR LİSTESİ

ADR	European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
Alman TK	Alman Ticaret Kanunu
AÜEFD	Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi
BATİDER	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
bkz.	Bakınız
CIM	Convention Internationale concernat le transport des marchandises par chemins de fer
c.	Cümle
C.	Cilt
CMR	Convention relative au Contract de transport international de marchandises par route
DEÜHFD	Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
dn.	Dipnot
EBK	818 Sayılı Borçlar Kanunu

ETTK	6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
f.	Fıkra
HMK	6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
İÜHFİM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
m.	Madde
MK	4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu
Nr.	Numara
ÖÇH	Özel Çekme Hakkı
RG	Resmi Gazete
s.	Sayfa
S.	Sayı
sy.	Sayılı
T.	Tarih
TBB Dergisi	Türkiye Barolar Birliği Dergisi
TKHK	4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TTK	6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
vb.	Ve Benzeri
vd.	Ve Devamı

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAYOLUYLA TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASININ ŞARTLARI

I. Giriş

Günlük hayatımızda taşımanın önemli bir yeri bulunmaktadır. Ticari hayatta da taşımanın vazgeçilmez bir yeri bulunmaktadır. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu olarak sayılabilen eşya taşımalarında, karayolu taşımacılığı her zaman ayrı önem arz etmektedir.

Karayoluyla eşya taşımalarında bir grup eşya vardır ki nitelikleri gereği hassasiyetle taşınmaları gerekir. Karayoluyla eşya taşımalarındaki söz konusu bu taşımalar karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasıdır. Bu taşımalar; nitelikleri itibarıyla genel emniyet ve düzeni, yani insanların ve diğer canlıların hayatını ve beden bütünlüğünü, taşınan eşya dışındaki eşyaların varlığını veya çevreyi tehdit ederler. Bu hassasiyete binaen herhangi bir taşıma gibi değerlendirilmemekte ve bir takım hukuki düzenlemelere konu olmaktadır. Biz de çalışmamızda hukuki sorumluluk boyutuyla bu konuyu ele almaya çalışacağız.

Karayoluyla ilgili eşya taşınmasıyla gerek uluslararası gerekse ulusal bir takım düzenlemeler bulunmaktadır. Uluslararası düzenlemeler arasında Türkiye'nin de onaylayarak taraf olduğu uluslararası sözleşmeler olan Tehlikeli Malların Karayolu ile Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması¹ (ADR) ve Karayoluyla Eşya

¹ T.30.11.2005, 5434 sy. Kanun, RG, T.06.12.2005, S.26015. Resmi Türkçe ve İngilizce metinler için bkz. RG, T.30.10.2009, S.27391 1. Mükerrer; güncel İngilizce metin için bkz. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2013/English/VolumeI.pdf> ve <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2013/English/VolumeII.pdf> (Erişim: 12.01.2013).

Taşınmaya İlişkin Uluslararası Anlaşma² (CMR) bulunmaktadır. Bunlardan ADR tamamıyla karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasını ilgilendirmektedir. CMR ise karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin düzenlemelere CMR m.22'de ve ayrıca dağınık şekilde birçok maddede yer vermiştir.

Ulusal taşımalar için ise 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) taşıma işleri kitabı hükümleri uygulama alanı bulmaktadır. Çalışmamıza bu mevzuat hükümleri temel oluşturacaktır. Bununla birlikte karayoluyla tehlikeli eşya taşımaya ilişkin olarak yeri geldikçe 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu³, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu⁴, Karayolu Taşıma Yönetmeliği⁵, Karayolları Trafik Yönetmeliği⁶ ve Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik⁷ düzenlemelerinden de yararlanılacaktır.

Bu çalışmanın konusu karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasında hukuki sorumluluk ile sınırlı olacaktır. Türk hukukunda TTK m.861 dışında karayolu ile tehlikeli eşya taşınmasında hukuki sorumluluğu düzenleyen genel bir yasal düzenleme bulunmamaktadır. Bu sebeple karayolu ile tehlikeli eşya taşınmasında hukuki sorumluluk konusunda TTK'da düzenlenen taşıma hukukunun genel hükümlerine ve eşya taşınmasına ilişkin hükümlere gitmek gerekecektir.

II. İnceleme Planı

Çalışmamız sonuç bölümü dışında üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasının şartları, ikinci bölümde karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasında tarafların hak ve borçları hususu ele alınacak, üçüncü bölümde ise karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasında kullanılan belgeler incelenecektir.

² T.07.12.1993, 3939 sy. Kanun, RG, T.14.12.1993, S. 21788. Resmi Türkçe metni için bkz. RG, T.04.01.1995, S.22161.

³ RG, T.19.07.2003, S.25173.

⁴ RG, T.18.10.1983, S.18195.

⁵ RG, T.11.06.2009, S.27255.

⁶ RG, T.18.07.1997, S.23053.

⁷ RG, T.31.03.2007, S.26479.

Çalışmamızın birinci bölümünde, tehlikeli eşya taşınmasının şartları olarak; tehlikeli bir eşyanın bulunması, tehlikeli eşya taşıma sözleşmesi ve de taşımanın taşıt aracılığıyla ve karayoluyla yapılması hususu ele alınacaktır. Bunun yanı sıra tehlikeli eşya taşınmasında taşıma ilişkisinin tarafları ve bu arada gönderilen ve gönderilenin durumu incelenecektir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde, karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasından sorumluluk konusuna ilişkin mevzuatlarda, özellikle TTK ve CMR hükümlerinden hareketle hukuki sorumluluk ele alınacaktır. Bu kısımda tehlikeli eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından gönderilene teslimine kadar geçen süre içinde tehlikeli eşya taşınmasında tarafların hak ve borçlarına yer verilecektir. Bunun yanında; taşımanın temel sorunlarından olan zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk da bu bölümde ele alınacak konular arasındadır. Ayrıca tehlikeli eşyanın taşıyıcının dışında kalan kişilerden sorumluluğuna ilişkin tehlikeli eşya taşınmasında taşıyıcının başka kişilerin fiil ve ihmallerinden doğan sorumluluğu da ikinci bölümde inceleme konumuzu oluşturacaktır.

Üçüncü bölümde ise, tehlikeli eşya taşınması için gerekli belgeler olan taşıma senedi, yük senedi ve refakat belgeleri ayrıntılı olarak incelenecektir. Tehlikeli eşya taşınmasında özellikle taşıma senedi olmak üzere kullanılan bu belgelerin taşıma sözleşmesinin taraflarını oluşturan kişilerin iddialarını ispatlamasındaki durumu ele alınacaktır.

Çalışmamız tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin genel değerlendirmemizi içeren sonuç bölümüyle sona erecektir.

III. Genel Olarak

Mevzuatta karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayoluyla tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin genel bir düzenleme bulunmamaktadır. Mevzuatta yer alan dağınık çeşitli hükümler ise tehlikeli eşya taşınması ile ilgili olarak somut olayda bulunması gereken unsurların tespitini güçleştirmektedir.

TTK m.850-930 arasında yer alan hükümler taşıma hukukunun genel

hükümlerini oluşturmaktadır⁸. Taşıma sözleşmesinde tarafların asli yükümlülüklerini belirleyen TTK m.850 f.2'de “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya ... buna karşılık, eşya taşımada gönderen ... taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*” hükmü yer almaktadır. Bu hükümden hareketle tehlikeli eşya taşınmasından bahsedebilmek için;

- Tehlikeli eşya taşınmasını konu edinen bir taşıma sözleşmesinin bulunması,

- Tehlikeli eşyanın taşıyıcı tarafından gönderenin ücret ödeme taahhüdü karşılığında taşınması

gerekmektedir. Bu nedenle bir tehlikeli eşya taşınmasından söz edebilmek için;

- Tehlikeli bir eşyanın bulunması,

- Tehlikeli eşyanın taşınmasının üstlenilmesi ve

- Taşımanın ücret karşılığı yapılması

gerekmektedir. Çalışmamızın sınırlarını oluşturması itibariyle bu şartlara bir de

- Taşımanın karayoluyla ve taşıtla yapılmasını

eklemek gerekir. Karayoluyla tehlikeli eşya taşınması için bu dört şartın bir arada bulunması gerekmektedir.

⁸ TTK madde gerekçelerinin 850-855. maddelerine ilişkin genel açıklamalarda “...Tasarının Dördüncü Kitabının özellikle birinci ve ikinci kısımlarını, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri haline dönüştürmüştür. Bu düzenleme çerçevesinde, karayoluyla ve demiryoluyla yapılan ve ilgili milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanına girmeyen eşya taşımaları, yolcu taşımaları, taşınma eşyası taşınması, değişik tür araçlar ile yapılan (karma, kombine) taşımalar ve taşıma işleri yüklenicileri hakkında uygulanacak ortak kurallar tespit edilmiştir.” şeklinde bu hükümlerin taşıma hukukunun genel hükümleri olduğu belirtilmiştir.

IV. Tehlikeli Bir Eşyanın Bulunması

Tehlikeli eşya taşınması için taşıma sözleşmesine konu olan bir veya birden fazla eşyanın varlığı aranır. Bu eşya herhangi bir eşya değil niteliği itibariyle tehlike arz eden bir eşya olmalıdır. Eşya ve tehlikeli eşya kavramı aşağıda ele alınmıştır.

A. Eşya

Fiziksel anlamda eşya; hava boşluğunda belli bir kütleyle sahip, eni, boyu ve derinliği olan, görülebilen veya hissedilebilen maddi varlıklardır⁹. Eşya hukuku anlamında eşya ise; maddi bir varlığı bulunan, üzerinde kişilerin hâkimiyet kurabilmesine elverişli, sınırlandırılabilen, iktisadî bir değer taşıyan, kişilik dışı varlıklardır¹⁰. Fikri haklar, kişilik hakları gibi haklar maddi bir varlığı haiz olmadığından bu anlamda eşya değildir¹¹.

Üzerinde kişisel hâkimiyet kurmaya elverişli olmayan güneş, yıldızlar ve ay bu tanım itibariyle eşya sayılmaz¹². Hava, açık deniz, nehir vb. ise sınırlandırılabilme imkânı olmadığından eşya tanımına girmez. Ancak bir tüp içindeki helyum gazının ya da bir tanker petrolün sınırları belli olduğundan eşya olarak kabul edilirler. Buna karşı iktisadî değeri hesaplanmayacak kadar düşük olan şeyler eşya kabul edilmemektedir¹³. Aynı durum kişilik hakkının konusunu oluşturması sebebiyle insan vücudu bakımından da söz konusudur. Elektrik, atom enerjisi, ısı gibi doğal güçler maddi bir varlığa sahip olmadığı için eşya olarak değerlendirilemez¹⁴. Ancak MK m.762 edinmeye elverişli olan ve taşınmaz mülkiyetinin kapsamına girmeyen bu doğal güçleri taşınır eşya kapsamına dâhil etmiştir.

⁹ Zeyneloğlu, Ahmet, Taşıma Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1993, s.88.

¹⁰ Esener, Turhan/ Güven, Kudret, Eşya Hukuku, Eşya Hukuku, 4. Baskı, Ankara 2008, s.37-38; Ertaş, Şeref/ Serdar, İlknur/ Gürpınar, Damla, Eşya Hukuku, 8. Baskı, Ankara 2008, s.53; Oğuzman, M. Kemal/ Seliçi, Özer/ Oktay-Özdemir, Saibe, Eşya Hukuku, 12. Baskı, İstanbul 2009, s.6; Zeyneloğlu, s.88. Esener/ Güven, Oğuzman/ Seliçi/ Oktay- Özdemir ve Zeyneloğlu bu tanımlamayı yaparken hukuki anlamda eşyanın tanımı olduğunu belirtmektedir. Oysa ki bu sadece eşya hukuku anlamında eşyanın tanımıdır.

¹¹ Esener/ Güven, s.37.

¹² Oğuzman/ Seliçi/ Oktay-Özdemir, s.5; Ertaş/ Serdar/ Gürpınar, s.54.

¹³ Oğuzman/ Seliçi/ Oktay-Özdemir, s.6.

¹⁴ Oğuzman/ Seliçi/ Oktay-Özdemir, s.7.

Eşya kavramının eşya hukuku ile taşıma hukukundaki anlamı aynı değildir. TTK'ya bakıldığında bir eşya tanımı yer almadığı ve eşya kavramında herhangi bir sınırlamaya gidilmediği görülecektir. Buna göre eşya kavramı, maddi nitelikteki her şeyi içine alacak kadar genişir¹⁵. Ancak taşıma hukukuna konu olabilecek eşya bu anlamda her türlü eşya değil, eşya hukuku anlamında taşınır eşya olarak kabul edilen şeylerdir¹⁶. Bir yerden başka bir yere taşınması mümkün olmayan eşyalar taşıma hukuku anlamında eşya değildir. Bunun yanında eşya hukukundan farklı olarak belli bir iktisadî değeri olmayan atık olarak değerlendirilen şeyler de taşıma hukuku anlamında eşya sayılır¹⁷. 4925 Sayılı Karayolları Taşıma Kanunu m.3'de "eşya"; "insandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesne" olarak tanımlanmaktadır.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımanın konusunu eşya oluşturur. Ancak CMR'de eşya tanımı yer almamaktadır. Bunun bilinçli bir tercih olduğu ve böylece eşya kavramından ne anlaşılması gerektiğinin ulusal hukuklara bırakıldığı kabul edilmektedir¹⁸. Dolayısıyla CMR'nin Türk hukuku açısından uygulanmasında bütün maddi varlıklar eşya olarak kabul edilecektir¹⁹. Belli bir iktisadî değeri bulunmayan şeyler de CMR anlamında eşya sayılır²⁰. CMR m.1 f.4'de bu sözleşmenin uygulanmayacağı taşımalar sayılmıştır. Uluslararası posta taşımaları, cenaze taşımaları ve taşınma eşyası taşımaları bu hüküm kapsamına girmektedir. Ancak bu hükümden uluslararası postaların, cenazelerin²¹ ve taşınma eşyalarının eşya kabul

¹⁵ **Eriş**, Gönen, Açıklamalı- İçtihatlı- Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996, s.13; **Arkan**, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (Taşıyıcının Sorumluluğu), Ankara 1982, s.11.

¹⁶ **Zeyneloğlu**, s.89; **Özdemir**, Türkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Zıya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu, İstanbul 2006, s.23-24.

¹⁷ **Zeyneloğlu**, s.89; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.12; **Kaya**, Arslan, Kara Yolu İle Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulama Şartları Ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998, s.318.

¹⁸ **Akıncı**, Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR, Ankara 1999, s.34.

¹⁹ **Arkan**, Sabih, Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları Ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri-TTK İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme (Karşılaştırmalı İnceleme), BATİDER 1979, C.X, S.2, s.40.

²⁰ **Adıgüzel**, Burak, Karayolunda Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya Ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2012, s.24.

²¹ Cenaze taşımalarında cenaze TTK hükümlerine göre eşya kabul edilir, ETTK yürürlüğünde aynı görüş için bkz. **Atabek**, Reşat, Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960, s.26-27.

edilmediği değil, sadece sözleşme uygulama alanı dışında bırakıldığı kabul edilmelidir²².

Mevzuatta veya bazı uluslararası sözleşmelerde eşya kavramı yerine yük, mal, madde gibi kavramların kullanıldığı da görülmektedir. Eşya kavramı ile bu kavramlar arasında bir farklılık olup olmadığının belirlenmesi gerekir. 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (ETTK'da) eşya terimi yanında mal²³ ve yük²⁴ terimlerinin de kullanıldığı görülmektedir. Esas itibariyle ETTK m.762 "*Taşıyıcı, ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimsedir.*" şeklindeki ifadede eşyanın yanında parantez içinde yük terimine de yer vermesi eşya ve yük terimlerinin eş anlamlı olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte eşya ile yük teriminin farklı anlamda kullanıldığı, yükün; taşınacak, taşınmakta veya taşınması bitmiş malları ifade ettiği²⁵, uluslararası sözleşmeler için de bu iki terimin farklı anlamlara geldiği kabul edilmektedir²⁶.

Mal terimi ise eşya hukuku bakımından²⁷ haklara konu olabilen her şeyi ifade etmekle birlikte taşıma hukukunda maddi mallar yani eşya anlaşılmaktadır. TTK, ETTK'dan farklı olarak taşıma işlerini ayrı kitap olarak düzenlerken terim karmaşasına son verilmek istenmiştir. Alt komisyonda TTK m.850 f.1'e "*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar.*" şeklinde son hali verilmiştir. Değişiklik gerekçesinde yük, mal ve eşya terimlerinin yerine sadece eşya terimine yer verildiği belirtilmektedir. Bu düzenleme olumlu olmakla ve gerekçede her iki kavramın aynı

²² Bu sayılanların kapsam dışı bırakılma gerekçesi için bkz. **Akıncı**, s.34-35.

²³ Aynı madde içinde bile iki terimin birlikte kullanıldığı görülmekteydi. Örneğin ETTK m.781 "...Zıya ve hasar, ancak üç numaralı bentte yazılı bulunan halden doğmuş ise, mal tamamen zayı olsa dahi taşıyıcı ücretinin tamamına hak kazanır. Taşınan eşyanın bir kısmı telef olmuş ise taşıyıcı, kalan kısmın ücretini almak hakkını haizdir." şeklinde bir ifade yer almaktaydı.

²⁴ Örneğin ETTK m.779 "Yükün, mukavele veya ticari teamül ile belli olan ve bunların yokluğu halinde halin icabına göre münasip görülen bir müddet içinde taşınması lazımdır." şeklinde yük terimine yer vermiştir.

²⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.1, dn.1.

²⁶ Seven, Varşova Sözleşmesi için eşya ve yük terimlerinin farklı kavramları ifade ettiğine yer vermiştir. bkz. **Seven**, Vural, Karar İncelemesi- Kayıtlı Bagajın Zıyaa Uğramasından Doğan Tazminat Sorumluluğunun Sınırı (Karar İncelemesi), Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.2, s.1384, dn.10.

²⁷ Eşya hukuku bakımından mal ile eşya kavramların karşılaştırması için bkz. **Akipek**, Jale G./ **Akıntürk**, Turgut, Eşya Hukuku, İstanbul 2009, s.25-29.

anlamda kullanıldığı ifade edilmekle birlikte²⁸, eşyanın yükten daha geniş bir kavram olduğu anlamını çıkarmaya da elverişli görülmektedir. Bu nedenle, kanaatimizce fıkranın ikinci cümlesi kanun metninden çıkarılarak ETTK’da olduğu gibi eşya kavramına parantez içinde yer verilmesi uygun olabilir. Ayrıca gerekçede terim birliği sağlamak için yalnızca eşya teriminin kullanıldığından söz edilse de örneğin taşıma senedinin içeriği başlıklı TTK m.857 f.1 “g” bendinde “tehlikeli mal” teriminin de kullanıldığı görülmektedir.

ADR²⁹ ve Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik’te olduğu gibi “eşya” yerine bazı mevzuatta “madde” kavramının yer aldığı da görülmektedir. Buralarda kullanılan “madde” kavramı da TTK’daki “eşya” kavramı ile eş anlamlıdır.

Bagaj kavramı ise; yolcunun beraberinde getirerek yolculuk esnasında muhafaza altında tuttuğu kişisel eşyasının³⁰ dışında kalan ve taşıyıcıya teslim edilen eşyayı ifade etmektedir³¹. Bagaj, eşya taşıma değil, yolcu taşıma sözleşmesinin konusu oluşturur.

B. Tehlikeli Eşya

Çalışmamızın konusu açısından tehlikeli eşya kavramının tespiti önemlidir. Zira bu kavrama bağlı olarak belli yükümlülükler söz konusu olmaktadır.

²⁸ TTK m.850 Alt Komisyon değişiklik gerekçesi: “Alt komisyonca, Tasarının 850’nci maddesinde aşağıda belirtilen gerekçelerle değişiklik yapılmış; yapılan değişiklik Komisyonumuzca da kabul edilmiştir: 6762 sayılı Kanunda, “yük”, “mal” ve “eşya terimleri, eş anlamlı olmak üzere bir arada kullanılmaktadır. Tasarıda, bu üç terimin yerine geçmek üzere, yalnızca “eşya” sözcüğü kullanılmıştır. Ancak, yeni düzenlemede herhangi bir tereddüdün doğmaması için, taşıma hukukuna ilişkin genel hükümlerin açılış maddesinde, her türlü “yük”ün de “eşya” kapsamına dâhil olduğunu açıklamak uygun görülerek, Tasarının 850’nci maddesinin birinci fıkrasına bu amaçla ikinci cümle eklenmiştir”.

²⁹ Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik’te “ADR: Tehlikeli Maddelerin Karayolu ile Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşmasını” ifade ettiği belirtilerek mal terimi yerine madde teriminin kullanıldığı görülmektedir.

³⁰ Kişisel eşya için TTK m.912 “el bagajı” ifadesini kullanmaktadır.

³¹ **Seven**, s.1385; **Zeyneloğlu**, Ahmet, Uygulamalı Taşıma Hukuku (Uygulamalı Taşıma), Ankara 1980, s.228; **Birinci Uzun**, Tuba, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2012, s.49.

Eşyanın tehlikeli eşya olup olmadığını belirlemek için öncelikle somut uyuşmazlığa uygulanacak mevzuat hükümlerine bakmak gerekir³². Mevzuat hükümlerinde söz konusu eşya yer alıyor ise herhangi bir şüphe olmaksızın tehlikeli eşya olduğunun kabulü gerekir. Eşya, mevzuat hükümlerinde yer almıyorsa bu halde ilgili mevzuatta tehlikeli eşyanın tahdidi olarak sayılıp sayılmadığına bakılmalıdır. ADR’de olduğu gibi sınırlayıcı sayım söz konusuysa, eşyanın tehlikeli olup olmadığını tartışmaya gerek kalmayacaktır. Ancak CMR veya TTK hükümlerinde bu konuda herhangi bir sınırlandırma bulunmamaktadır. O halde CMR veya TTK hükümlerinin uygulanması ADR’ye bağlı olmadığından ADR’de tahdidi olarak sayma yoluna gidilmemişse tehlikeli eşyanın hâkim tarafından tespiti gerekecektir. Bu durumda bilirkişi incelemesi sonucuna göre karar verilmesi uygun olur³³.

TTK’da tehlikeli eşya kavramı tanımlanmamıştır. Aynı durum CMR bakımından da söz konusudur. Tanımlamaya yer verilmemesinin sebebi tehlikeli eşya kavramına bir sınırlama getirilmeyerek, ortaya çıkan yeni tehlikeli eşya türlerinin kapsam dışı kalmasını önlemektir³⁴. Ancak kanaatimizce teknolojik gelişmeler paralelinde yeni türlerin ortaya çıkması, tehlikeli eşya için genel bir tanımlama yapılmasına engel değildir.

ADR Ek A 1. Kısım’ın “Tanımlar ve Ölçü Birimleri” başlıklı 2. Bölümü’nde “Tanımlar” başlığı altında doğrudan bir tanım yapmak yerine tehlikeli eşyayı “*taşınması ADR tarafından yasaklanmış veya tanımlanmış koşullar altında izin verilmiş madde ve parçalardır*” şeklinde kendi sayımıyla³⁵ sınırlı tutmuştur³⁶. ADR’de tehlikeli eşya on üç sınıfa ayrılmıştır. Bunlar; 1. sınıf patlayıcı maddeler ve nesnelere, 2. sınıf gazlar, 3. sınıf yanıcı sıvılar, 4.1. sınıf yanıcı katılar, kendi kendine tepkimeye giren maddeler, hassasiyeti az patlayıcılar, 4.2. sınıf kendiliğinden yanmaya yatkın maddeler, 4.3. sınıf su ile temas ettiğinde yanıcı gazlar çıkartan

³² **Karan**, Hakan, Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Ankara 2011, s.568.

³³ **Karan**, s.568.

³⁴ **Karan**, s.567.

³⁵ ADR’de tehlikeli mallar listesi ek A 3. kısım 2. bölümde sayılmıştır.

³⁶ ADR tehlikeli eşyaya ilişkin kapsamlı bir liste sunsa da bu teknoloji çağında tüm yeni gelişmeleri sürekli takip edebilmesi imkansızdır; **Hill**, D. J./ **Messent**, A. D., CMR, Contracts For The International Carriage Of Goods By Road, London 1984, s.122.

maddeler, 5.1. sınıf yakıcı özelliği olan maddeler, 5.2. organik maddeler, 6.1. zehirli maddeler, 6.2. sınıf bulaşıcı maddeler, 7. radyoaktif maddeler, 8. sınıf aşındırıcı maddeler ve 9. sınıf farklı tehlikeleri olan maddeler ve nesnelere olarak ek A 2. kısımda bu sınıflandırmalar altında detaylı bir şekilde sayılmışlardır.

4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda ise; "Tanımlar" başlıklı 3. maddede tehlikeli eşyanın³⁷ "*Bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelikte tehlikeli olarak kabul edilen yükü*" ifade ettiği belirtilmiştir. Ancak Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde bu konuya ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Tehlikeli eşyaya ilişkin tanımlamayı Karayolları Trafik Yönetmeliği m.132'de bulmak mümkündür. Karayolları Trafik Yönetmeliği m.132'de tehlikeli eşyaya "*fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, parlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı, zehirli ve radyoaktif maddeler ile bunların benzerleri*" olarak yer verilmiştir.

Tehlikeli eşyanın karayolunda taşınmasını düzenleyen esas yönetmelik olan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik'te ise tanımlar başlıklı m.4 f.1 "p" bendinde tehlikeli eşyanın "*ADR'nin A Ek'inin 3 üncü bölümünde yer alan maddeleri*" ifade ettiği belirtilmektedir. Bu durum tehlikeli eşyanın uluslararası standartlara uygun şekilde tanımlanması açısından olumlu karşılanmalıdır.

Bu düzenlemelere uygun olarak tehlikeli eşyayı; doğal özellikleri veya taşıma sırasındaki durumu sebebiyle genel emniyet ve düzeni; insanların ve diğer canlıların hayatını ve beden bütünlüğünü, kendisi dışındaki eşyaların varlığını veya çevreyi tehdit eden her türlü katı, sıvı ve gaz halindeki nesnelere olarak tanımlamak mümkündür³⁸.

³⁷ Bu kanunda tehlikeli eşya tehlikeli yük terimiyle ifade edilmektedir.

³⁸ **Asgarov**, Natig, Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü, BATİDER 2012, C.XXVIII, S.2, s.304; **Erbek**, Doğan/ **Arıkan**, Aslıhan, Tehlikeli Maddelerin Ambalajlanması, Ambalaj Bülteni, Kasım/ Aralık 2010, s.32, <http://www.ambalaj.org.tr/Sayfa-17-Dosya.htm>, Erişim Tarihi: 05.02.2013.

Tehlikeli eşyalar katı halde olabileceği gibi belli sınırlara sahip olmak şartıyla sıvı veya gaz da olabilir. Sıvı veya gazlarda bu sınırlar içinde buldukları kap, şişe, tüp, tanker vb. muhafaza malzemeleridir.

Eşyaların tehlikeli eşya olarak kabulü için normal bir taşımayla ani bir tehlike oluşturması gerekir³⁹. Yavaş yavaş, taşıma sonrasında zamanla ortaya çıkabilecek tehlikeler bu eşyaların tehlikeli eşya kabul edilmesini engeller. Zira tehlikenin, taşınma esnasında ortaya çıkabilecek niteliğe sahip olması gerekir.

Tehlikenin tespiti için eşyanın sübjektif değil, öncelikle objektif durumu esas alınmalıdır. Gönderenin ya da taşıyıcının eşyayı tehlikeli eşya olarak nitelendirmesi yeterli değildir. Örneğin; taşıyıcının bir cam şişe zeytinyağının şişesinin kırılarak motor aksamını bozabilecek nitelikte görmesi zeytinyağını tehlikeli eşya olarak kabul edilmesi için yeterli değildir. Eşya, objektif olarak tehlikeli olmalıdır. Ancak bunun yanında taşıyıcının da anlayışının dikkate alınması gerektiği TTK m.861 hükmünün gerekçesinde belirtilmektedir⁴⁰. Dolayısıyla TTK kapsamında bir eşyanın tehlikeli olup olmadığının belirlenebilmesi için öncelikle o eşyanın objektif, sonra ise taşıyıcı algısına göre yani sübjektif açıdan tehlikeli olup olmadığının değerlendirilmesi gerekecektir.

Tehlikeli eşya, kendisi veya birlikte taşındığı eşyadan ziyade bunların dışında kalan canlı veya cansız varlıkları tehdit eder. Bu anlamda CMR m.17 f.4 “d” bendinde yer alan “hassas mallar” olarak nitelendirilen “*özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire veya güve ve haşarattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek mallar*” tehlikeli eşya olarak kabul edilemezler. Zira bunların tehditleri kendilerine ve birlikte taşındıkları eşyaya yöneliktir. Tehlikeli eşyada ise, “tehlikeyi” tanımlayan tehdit sırayet eder ve kontrol edilemez bir nitelik taşır.

³⁹ Loewe, R., Commentary On the Convention Of 19 May 1956 On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (CMR), Geneva 1975, s.53, Nr.186, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf>, Erişim Tarihi: 03.12.2012; Clarke, Malcolm A., International Carriage Of Goods By Road CMR, Third Edition, London 1997, s.266.

⁴⁰ TTK m.861 gerekçe “... Tehlikeli eşya genel anlayışa uygun ve nesnel olarak tanımlanır. Tanımda genel anlayış kadar taşıyıcı da dikkate alınmalı ve onun ikaz edilmeyi bekleyebileceği eşya tehlikeli sayılmalıdır...”.

V. Tehlikeli Eşya Taşıma Sözleşmesi

Tehlikeli eşya taşıma hukuku, eşya taşıma hukukunun tehlikeli eşyalara uygulanacak hali olarak değerlendirilebilir. Bu sebeple tehlikeli eşya taşınabilmesi için bir taşıma sözleşmesinin varlığı aranır⁴¹. Taşıma sözleşmesi her sözleşmede olduğu gibi BK m.1 ve özel olarak TTK m.856 f.2 hükmünde vurgulandığı üzere tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile kurulur.

ETTK döneminde taşımanın yapılabilmesi için bir taşıma sözleşmesinin varlığı açıkça aranmamıştı. Sadece ETTK m.762’de taşıyıcının tanımı yapılırken taşıma sözleşmesinin unsurlarından bahsedilmekle yetinilmişti. Ancak TTK m.850’de kanunkoyucu tarafından taşımanın taşıma sözleşmesiyle yapılması gerektiğine vurgu yapılmıştır⁴². Böylece taşımanın taşıma sözleşmesiyle yapılmasına ilişkin herhangi bir tereddüde yer bırakılmamıştır.

ETTK’da taşıma sözleşmesinin aynı (reel) akit mi yoksa rızai akit mi olduğunu hususu doktrinde tartışılmalıydı⁴³. Bir görüşe göre⁴⁴, ETTK m.768 taşıma sözleşmesinin “...eşyanın taşıyıcıya teslimi ile...” tamamlanacağı kuralına yer verilmekteydi ve taşıma sözleşmesinin ziya ve hasardan dolayı taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen ETTK m.781’de “...eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten...” itibaren taşıyıcının sorumlu tutulabileceği hükmüne yer verilmesi

⁴¹ TTK m.850 gerekçesinde temelinde taşıma sözleşmesi bulunmaması sebebiyle hatır taşımalarının taşıyıcısının m.850 anlamında taşıyıcı olmadığına yer verilmiştir.

⁴² TTK m.850 gerekçesinde “taşıma sözleşmesi” kavramının yer verilmesi hususu “...6762 sayılı Kanunun 762 nci maddesinden tamamen farklı kurama dayanmaktadır. Eski madde, taşıyıcının tanımında yolcu ve/veya eşya taşınmasında taşıma ücretine vurgu yapmış, taşımanın bir taşıma sözleşmesi bağlamında yapılması gereğini belirtmemişti. Eski metindeki ‘taşıma işlerini üzerine almak’ ibaresinin taşımanın taşıma sözleşmesi çerçevesinde yapılması şeklinde yorumlanması mümkündür. Ancak maddede sözleşmenin hiç anılmaması tartışmalara yol açıyordu.” şeklinde açıklanmıştır.

⁴³ Oysa ETTK yürürlüğü döneminde navlun sözleşmesine ilişkin bir tartışma söz konusu değildi, **Seven**, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlaliden Doğan Sorumluluğu (Yüke Özen Borcu), Ankara 2003, s.45-46.

⁴⁴ **Ülgen**, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987, s.56; **Aydın**, Alihan, CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (CMR Sorumluluk), İstanbul 2002, s.5-6; **Eren**, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, Ankara 2012, s.223, dn.62; **Bozer**, Ali/ **Göle**, Celal, Bankacılar İçin Kıymetli Evrak Hukuku Bilgisi, Ankara 1992, s.184-185. Bir görüş ise; taşıma senedi yapıldığı takdirde taraf iradelerini yeterli olduğu, taşıma senedinin yapılmamış olduğu takdirde sözleşmenin kurulabilmesi için eşyanın tesliminin şart olduğu görüşündedir, bkz. **Tüzün**, Necati, Kara Ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1981, s.29-30; **Tüzün**, Necati, Kara Ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri (Taşıma Dersleri), Ankara 1972, s.15-16.

sebebiyle taşıma sözleşmesi aynı akit niteliğindedir. Diğer bir görüşe göre ise⁴⁵; eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla ilgili değil; taşıma sözleşmesinin hükümlerini göstermesi ve özellikle ETTK m.781'deki taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı ile ilgili bir durumdur. Bu sebeple taşıma sözleşmesi aynı akit değil, rızai bir akittir. TTK m.856 f.2'de "*Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.*" hükmüne yer vererek açıkça tarafların iradelerini yeterli saymış, taşıma sözleşmesinin kurulması açısından teslimi bir unsur olarak aramamıştır. Dolayısıyla tartışmaya yer bırakmayacak şekilde taşıma sözleşmesinin rızai akit olduğunu düzenlemiştir⁴⁶.

CMR'nin⁴⁷ uygulama alanına giren taşımalarda⁴⁸ da bir taşıma sözleşmesi bulunmalıdır. Zira CMR'nin uygulama alanı başlıklı 1. Bölümü m.1 f.1'de "*...yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır.*" hükmü yer alır. CMR bir kısım taşımaları uygulama alanı dışında bırakmıştır. Bu taşımalar m.1 f.4'te uluslararası posta taşımaları, cenaze taşımaları ve taşınma eşyası taşınması olarak sayılmıştır. Bunların arasında tehlikeli eşya taşımaları yer almaz. Aksine, CMR m.6. f.1 "P" bendinde ve m.22'de tehlikeli eşyaya ilişkin düzenlemeler yer alır.

CMR kapsamındaki taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için eşyanın teslimi aranmaz⁴⁹. CMR kapsamındaki taşıma sözleşmelerini aynı akit değil, rızai akit olduğu kabul edilmektedir⁵⁰. CMR'de "*Sevk mektubu*⁵¹, taşıma mukavelesinin akdine, mukavelenin koşullarına ve yüklerin taşımacı tarafından kabulüne karine

⁴⁵ Eriş, s.16; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.16-19; Zeyneloğlu, s.35; Atabek, s.39-40.

⁴⁶ Tüzüner, Özlem, Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBB Dergisi 2012, S.101, s.175, <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/>, Erişim Tarihi: 14.12.2012; Adıgüzel, s.32.

⁴⁷ CMR'nin Türkçe çevirisi, İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. Akıncı, s.237-296.

⁴⁸ CMR'nin Türk Hukuku'nun bir parçası olduğu ve CMR kapsama alanına giren konularda öncelikle uygulanacağı konusunda bkz. Akıncı, s.25-26.

⁴⁹ Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s.402; Adıgüzel, s.37-38.

⁵⁰ Yeşilova, Ecehan, CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti (Taşıma Senedi), DEÜHFD 2005, C.7, S.I, s.240-241; Kaya, s.314, Aydın, CMR Sorumluluk, s.5-7, Adıgüzel, s.37-38.

⁵¹ Yeşilova'nın da belirtmiş olduğu gibi CMR'nin Türkçe tercümesinde her ne kadar "sevk mektubu" ifadesi kullanılmış olsa da kanaatimizce taşıma senedinden farklı bir şeyi ifade etmediğinden "taşıma senedi" kavramının kullanılması uygun olacaktır, Yeşilova, Taşıma Senedi, s.238-240.

teşkil eder.” şeklinde taşıma sözleşmesinin akdi ile eşyanın taşıyıcı tarafından kabulünün ayrı sayılmış olması sebebiyle sözleşmenin kuruluşu için eşyanın teslim edilmesinin gerekmediği sonucu çıkartılabilir (CMR m.9 f.1). Bunun yanında zamanaşımı sürelerinin hangi andan itibaren başlayacağını düzenleyen CMR m.32 f.1 “b” bendinde yer alan “...kararlaştırılmış taşıma süresi yoksa yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60. günde” ve “c” bendinde yer alan “Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki...” ifadeleri birlikte değerlendirildiğinde CMR’nin uygulama alanındaki taşıma sözleşmelerinin kurulma tarihi ile eşyanın teslim tarihinin farklı olabileceği sonucu ortaya çıkmaktadır⁵².

Karayolu Taşıma Kanunu “...eşya taşımaları, kanunlara ve taşımacı ile ... gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak...” yapılacağını düzenlenmiştir (Karayolu Taşıma Kanunu m.6 f.1). Bu sebeple bu kanunun uygulama alanına giren hallerde taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olması gerekmektedir. Zira Karayolu Taşıma Kanunu da taşıma için taşıma sözleşmesinin varlığını aramaktadır. Sonuç olarak, karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasını düzenleyen bu hukuki düzenlemeler birlikte değerlendirildiğinde tehlikeli eşya taşınması için bir taşıma sözleşmesi bulunmalıdır.

TTK’da taşıma sözleşmesi için özel bir şekil şartı aranmamıştır⁵³. Bu şekil serbestisi “Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur.” hükmünden anlaşılmaktadır (TTK m.856 f.2). CMR’de de özel bir şekil şartı aranmadığından şekil serbestisinin bulunduğu söylenebilir. Bu nedenle taşıma sözleşmesinin sözlü olarak yapılması bakımından herhangi bir engel bulunmamaktadır. Taşıma sözleşmesinin tehlikeli eşyayı konu edinmesi halinde şekil şartının arandığına dair özel bir mevzuat hükmünün de bulunmadığı belirtilmelidir.

⁵² Aynı yöndeki fikir için bkz. **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.6-7.

⁵³ **Öztaş**, Fırat, Kıymetli Evrak Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1997, s.1467; **Çelik**, Çelik Ahmet, Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının Ve Sigortacının Sorumluluğu, İstanbul 2008, s.21; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.19; **Doğanay**, İsmail, Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması, BATİDER 1970, C.V, s.438; **Eriş**, s.242.

Tehlikeli eşya taşınmasını konu edinen taşıma sözleşmelerinin değil, taşıma senedinin yazılı olması gerekmektedir. TTK m.857 f.1 “g” bendi hükmü gereği “*tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen*” işaretler ve aynı şekilde CMR m.6 f.1 “f” bendi gereği “*tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi*” taşıma senedinde yer almalıdır. Tehlikeli eşyanın taşınmasına ilişkin bu hususların taşıma sözleşmesinde yazılı olması değil taşıma senedinde yazılı olması aranmıştır.

A. Tehlikeli Eşya Taşınmasının Üstlenilmesi

Bir sözleşmesinin taşıma sözleşmesi olduğunu kabul edebilmek için taşıma işinin taşıyıcı tarafından üstlenilmesi gerekmektedir. TTK’da taşıyıcının tanımı yapılırken “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya... taşıma işini... üstlenen kişidir.*” şeklinde bu hususa yer verilmiştir (TTK m.850 f.1).

Taşıma işinin asli edim olarak üstlenilmesi gerekir. Bu sebeple örneğin; bir kişinin taşıma işinde kullanılmak üzere kamyonuyla birlikte kendi sorumluluğu altında olmadan şoför olarak mesaisini de ortaya koyması durumunda bir taşıma sözleşmesinin varlığı kabul edilemeyecektir⁵⁴. Bu durumda taşıma sözleşmesi değil, kira ve hizmet (veya istisna) sözleşmesine ait unsurları bünyesinde barındıran bir karma sözleşme söz konusu olur⁵⁵. Ancak taşıyıcı bir kısım yan edimleri üstlenmesi durumunda aynı sonuca varmak mümkün değildir. Örneğin taşıyıcının taşıma konusu tehlikeli eşyaları kısa bir süre için deposunda saklamayı da üstlenmesi halinde yine bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilebilecektir⁵⁶. Zira ortada taşıma sözleşmesinin kabulüne engel bir durum yoktur.

Taşınan eşya taşıyıcının rızası veya onayı hilafına ya da onun haberi olmadan araca yüklenilmişse bu durumda taşıyıcının söz konusu eşyayı üstlendiğinden bahsedilemeyeceğinden ortada bir taşıma sözleşmesi yoktur⁵⁷.

⁵⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.14.

⁵⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.14.

⁵⁶ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.14; Eriş, s.14.

⁵⁷ Dolayısıyla Doğanay haklı olarak oluşacak hasar ve ziyadan taşıyıcıyı sorumlu tutmanın mümkün olmadığını belirtir, Doğanay, s.437.

Gönderenin taşıma konusu eşyanın tehlikeli niteliği hakkında taşıyıcıya bilgi vermemesi ve bu şekilde taşıma sözleşmesinin üstlenilmesi durumunda taşıma sözleşmesinin akıbetinin ne olacağı sorusu akla gelebilir. Bu durumda hilenin⁵⁸ unsurlarının bulunması durumunda taşıyıcının hile hükümlerine giderek BK m.39 uyarınca taşıma sözleşmesinin iptalini isteyebileceği düşünülebilir. Oysa TTK m.850 f.3 taşımayı ticari işletme faaliyeti olarak düzenlemesi sebebiyle taşıyıcı tacir olduğu ve bu sebeple TTK m.18 f.2'ye göre basiretli bir iş adamı gibi hareket etme yükümlülüğü olduğu için eşyanın tehlikeli niteliği haiz olup olmadığını gönderene sorması gerektiği kabul edilmelidir.

B. Ücret Karşılığı Yapılması

Taşıyıcının eşya taşımayı üstlenmesi karşılığında gönderen ücret ödemeyi borçlanır. ETTK m. 762'de taşıyıcı tanımlanırken taşıma ücreti vurgulanmışken, TTK'da bu hususa tarafların borçlarını düzenleyen m.850 f.2'de gönderenin borcu olarak yer verilmiştir⁵⁹. Ücretsiz yapılan taşımalara TTK hükümleri uygulanmamaktadır⁶⁰. Dolayısıyla hatır taşımalarına⁶¹ da TTK hükümleri kural olarak uygulanamayacaktır⁶². Ücretsiz taşımalara vekâlet hükümleri uygulanır. Bu durumda vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümler taşıma işinin niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanabilir (BK m.502 f.2).

⁵⁸ BK'da hile terimi yerine "aldatma" terimi kullanılmıştır.

⁵⁹ TTK m.850 gerekçesinde "6762 sayılı Kanunun 762 nci maddesinin aksine taşıma ücretinden hükümde söz edilmemiş olması bir eksiklik değildir. Çünkü, maddenin ikinci fıkrasında taşıma sözleşmesinde taraflarının edimleri belirtilir ve dolaylı olarak taşıma sözleşmesi tanımlanırken taşıma ücretinin gönderen ve yolcu tarafından ödeneceği açıkça ifade edilmiştir." şeklinde açıklanmıştır.

⁶⁰ ETTK'nın taşımanın da açıkça ücret karşılığı yapılmasını aramışsa da Doğanay ücretsiz yapılan taşımalara da ETTK hükümlerinin uygulanacağı görüşündedir, **Doğanay**, s.436-438. Bu görüşün haklı olarak eleştirisi için bkz. **Tüzün**, Taşıma Dersleri, s.14-15.

⁶¹ Hatır taşınması için bkz. **Bilge**, Mehmet Emin, Hatır İçin Taşınanın Uğradığı Zararların Trafik Sigortası Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu Ve Yargıtay Uygulaması, AÜEHFD 2001, C.V, S.1-4, s.333-334.

⁶² TTK m.850'in gerekçesinde "Bu hüküm dolayısıyla hatır taşımalarının durumu da açıklık kazanmaktadır. Bu tür taşımanın temelinde taşıma sözleşmesi bulunmadığından hatır taşımalarının taşıyıcısı 850 nci madde anlamında "taşıyıcı" değildir. Diğer bir sonuç da, Tasarının 850 ve devamındaki madde hükümleri hatır taşımalara (kural olarak) uygulanmaz." ifadesi yer almaktadır.

CMR'nin uygulama alanına giren taşımaların da ücret karşılığında olması gerekmektedir. Bu husus CMR m.1'de belirtilmiştir. TTK'da olduğu gibi CMR'de de hatır taşımaları CMR'nin kapsamı dışında tutulmuştur. Bunun sebebi, hatır taşımalarının CMR'de yer verilen ağır sorumluluk kurallarının uygulama alanına alınmasının adil olmayan sonuçlar doğurabileceğinin düşünülmüş olmasıdır⁶³.

Ücretin açıkça kararlaştırılmadığı hallerde ulaşılabilecek sonuç benimsenecek görüşe göre değişmez. Taşıyıcının sırf taşıma işleriyle uğraşması sebebiyle tacir kabul edilip edilmemesine göre ayrıma gidilebilmesine rağmen sonuç aynı olacaktır⁶⁴. Taşıyıcı sırf taşıma işiyle uğraşması sebebiyle tacir olarak kabul edilecek olursa TTK m.20'den kaynaklanan bir ücret isteme hakkı söz konusu olacaktır. Tacir ticari işletmesiyle yaptığı işlerden kural olarak ücret alır. Bu sebeple taraflar arasında ücretin kararlaştırılmamış olması sebebiyle taşıma sözleşmesinin yokluğundan bahsedilemeyecektir⁶⁵. Eşyanın tehlikeli niteliği sebebiyle alınacak önlemler, kullanılacak araç, eşyanın ticari değeri, eşyanın ağırlığı, taşınacak mesafe gibi hususlar dikkate alınarak hakkaniyete göre taşıma ücretinin takdiri gerekir⁶⁶. Aynı durum taşıyıcının sırf taşıma işleriyle uğraşması sebebiyle tacir olarak kabulünü yeterli görmeyen görüşün benimsenmesi halinde de söz konusudur. Zira esnaf işletmelerini düzenleyen TTK m.15 hükmü tacirin ücret isteme hakkına atıf yapmaktadır. Bu sebeple ister taşıyıcı tacir olarak kabul edilsin ister edilemesin taşıyıcının ücret isteme hakkı bulunmaktadır.

Gönderenin ücret ödemeyi borçlanması yeterlidir. Ücret miktarının açıkça kararlaştırılmış olması gerekmez. Ücretin belirlenebilir olması yeterlidir⁶⁷. Ücretin sadece nakit para olması gerekmez. Para ile ölçülebilen her türlü fayda bu anlamda ücret kapsamında düşünülmelidir⁶⁸.

⁶³ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s.403; **Adıgüzel**, s.23.

⁶⁴ Bu konudaki görüşler için bkz. s.23-24.

⁶⁵ **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.9; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.15; **Arkan**, Sabih, Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983, s.340; **Eriş**, s.14.

⁶⁶ **Zeyneloğlu**, s.78.

⁶⁷ **Zeyneloğlu**, s.78.

⁶⁸ **Franko**, Nisim, Hatır Nakliyatı Ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1992, s.12; **Arkan**, s.339; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s.403; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.15; **Kaya**, s.315, **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.9; **Zeyneloğlu**, s.78.

VI. Taşımanın Taşıt Aracılığıyla ve Karayoluyla Yapılması

A. Taşımanın Taşıt Aracılığıyla Yapılması

Genel olarak taşıma taşıyıcının bizzat kendisi veya sahip olduğu bir hayvan aracılığıyla⁶⁹ da yapılabilmektedir. Bununla birlikte ulaşımın gelişmesiyle uzak mesafe taşımaları yaygınlaşmıştır. Bu sebeple taşımalarda genellikle bir taşıt kullanılır. Bir görüşe göre⁷⁰ eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması faaliyeti için taşıma sözleşmesinin bir unsuru olarak taşımanın taşıt aracılığıyla yapılması şarttır. Ancak kanaatimizce TTK m.850 hükmünden bu durum anlaşılammaktadır. Bundan dolayı TTK açısından taşımanın taşıt aracılığıyla yapılmasını taşıma sözleşmesinin unsuru kabul etmek zorlama bir görüş olacaktır. Bununla birlikte karayoluyla gerçekleştirilecek taşımanın taşıt aracılığıyla yapılması şarttır. Bu taşıtlar makine gücüyle çalışan bir motorlu taşıt olabileceği gibi insan veya hayvan yardımıyla hareket edebilen bir taşıt da olabilir⁷¹.

Tehlikeli eşya taşınması açısından “taşıt” ise herhangi bir taşıt değildir. Tehlikeli eşyaların “tehlikeli” niteliği taşıtların belli özellikleri haiz olmasını gerektirmektedir. Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.1 “ö” bendi taşıtın; “*Karayolunda tehlikeli madde taşımacılığı yapılması amacıyla ilgili mevzuata uygun olarak imal edilen kamyon veya kamyonet veya tanker ve bunlar tarafından çekilmesine izin verilen römorklar ile çekici türündeki taşıtlarla çekilen yarı römork veya römork türündeki taşıtlar ile bu amaçla özel donanımı bulunan diğer taşıtları*” ifade ettiğini belirterek bu taşıtlar hüküm altına alınmıştır.

TTK’ya genel olarak baktığımızda taşıma sözleşmesinin asli edimleri arasında herhangi bir taşıt kullanmanın şart olmadığı görülmektedir. Bununla birlikte ulaşımın gelişmesine bağlı olarak taşıtların da gelişmesiyle TTK’da ETTK’dan farklı

⁶⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.12.

⁷⁰ Sözer, Bülent, Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009, s.15-20.

⁷¹ Karayolu Trafik Kanunu m.3’te taşıt “*Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere ‘motorlu taşıt’ insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere ‘motosuz taşıt’*” şeklinde ifade edilmiştir.

olarak bir takım düzenlemelere yer verme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyaca binaen CMR ve Alman Ticaret Kanunu'ndan yararlanarak taşıtlara ilişkin bir takım düzenlemelere yerinde olarak TTK'da da yer verildiğini görmek mümkündür. Tehlikeli eşya taşınmasında tehlikenin türü hakkında bilgisizliğini ve bildirim yükümlülüğünün ihlalini düzenleyen TTK m.861 f.2 hükmü taşıyıcının bu durumda gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli eşyanın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebileceğini düzenlemiştir. Yükleme ve boşaltmaya ilişkin TTK m.863 f.1 hükmü kural olarak gönderenin eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorunluluğuna yer vermiştir. Bu düzenlemeler dikkate alındığında tehlikeli eşya taşımaları için TTK'nın bir taşıt kullanacağını hüküm altına aldığını söylemek mümkündür.

CMR'nin uygulama alanı olan uluslararası taşımalar için taşımanın bir taşıtla yapılması gerekmektedir. Bu husus CMR m.1 f.1'de belirtildikten sonra m.1 f.2'de taşıt teriminden ne anlaşılması gerektiğine yer verilmiştir. CMR'nin uygulanması bakımından m.1 f.2'de taşıt teriminden, 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafik Anlaşması⁷² m.4'te tanımladığı üzere motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlaşılmalıdır⁷³. Bu anlaşma uyarınca motorlu taşıt; *“demiryolu üzerinde hareket edenlerle, elektrikle işleyenler haricinde kalıp, bir yol üzerinde normal olarak insan ve eşya naklinde kullanılan kendi kendine müteharrik herhangi bir nakil vasıtası”* olarak ifade edilir. Dizi halindeki taşıtlar ise; *“römorkun bir kısmı motorlu vasıtaya bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının hissedilir bir kısmı motorlu vasıtaya dayanacak şekilde birbirine bağlı bir motorlu vasıta ile öndingili olmayan bir römork”* olarak tanımlanır. Römork ise; *“motorlu bir vasıta tarafından çekilmek üzere kullanılan herhangi bir vasıta”* anlamına gelmektedir.

⁷² Karayolları Trafik Anlaşması resmi çevirisi için bkz. RG, T.11.05.1955, S.9003.

⁷³ ADR de m.1 “a” fıkrasında taşıt teriminden aynı hususun anlaşılacağını belirterek 9 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafik Anlaşması m.4'e gönderme yapmıştır.

B. Taşımanın Karayoluyla Yapılması

Taşıma hukukunda taşımalar genel olarak kara taşımaları, deniz taşımaları, hava taşımaları ve karma taşımalar olmak üzere dört grupta toplanabilir. Kara taşımaları da karayolu ve demiryolu taşımaları olarak ikiye ayrılmaktadır. Çalışmamızın konusunu oluşturan tehlikeli eşyalar karayolu ile yapılan taşımalarlardır.

TTK'nın taşıma işleri kitabı taşıma işlerinin genel hükümleri olarak düzenlenmiştir. Bu sebeple TTK bütün taşımalara uygulanabilecek niteliktedir. TTK m.852 hükmünde deniz, demir ve hava yoluyla taşıma posta idaresine ilişkin özel hükümlerin saklı olduğuna yer verilmiştir⁷⁴. Dolayısıyla her hâlükârda karayoluyla yapılan taşımalara TTK hükümleri uygulanacaktır. Ancak şunu belirtmek gerekir ki; TTK taşımanın karayolu ile yapılmasını öngörmemektedir. Ayrıca TTK anlamında taşımalar için taşımanın başlangıç yeriyle taşımanın sona erdiği yer arasında belli bir uzaklık olması da aranmamıştır. Örneğin; bir apartman içinde eşyaların bir kattan diğer katta taşınmasında bile TTK hükümleri uygulanabilir⁷⁵.

Karayolu Taşıma Kanunu kapsamındaki taşımalarda ise taşımanın karayolunda yapılması şartı aranmıştır⁷⁶. Buna karşılık Karayolu Taşıma Kanunu'nda karayolunun tanımı yapılmamıştır. Karayolu tanımına Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yer verilmiştir. Karayolu Taşıma Yönetmeliği m.4 f.1 "s" bendine

⁷⁴ Esas itibarıyla böyle bir düzenleme bulunmasa bile özel norm-genel norm ilişkisinden aynı sonuca ulaşmak mümkün olurdu.

⁷⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.11.

⁷⁶ Karayolu Taşıma Kanunu m.2 'de kapsam "*Bu Kanun kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacıları, taşıma acentelerini, taşıma işleri komisyoncularını, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerini, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerlerini kapsar. Ancak, özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar, genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadi teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar, İl sınırları içerisindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların düzenlenmesi il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere, belediye sınırları içerisindeki şehirci taşımalar belediyelere bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelik esasları dahilinde bırakabilir. Uluslararası anlaşmalar ile savaş hali, sıkıyönetim, olağanüstü hal ve doğal afet durumlarında uygulanacak hükümler saklıdır.*" olarak belirlenmiştir.

göre karayolu; “Trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanları” ifade etmektedir⁷⁷.

CMR’de de taşımanın karayolunda yapılması şartı söz konusudur. Ancak bu şart, bu konvansiyona taraf ve konvansiyonun hazırlanmasında etkin olan İngiltere’nin durumu dikkate alınarak CMR m.2’deki hükümlerle esnetilmiştir. İngiliz hukukunda “Piggyback” Alman Hukukunda “Huckepackverkehr” denilen eşyanın üzerine yüklendiği taşıttan ayrılmadan deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla taşınması hallerinde taşıma sözleşmesinin tamamına CMR hükümleri uygulanacaktır⁷⁸.

VII. Tehlikeli Eşya Taşınmasının Tarafları

Tehlikeli eşya taşınması üçlü bir ilişkiye sahiptir. Bunlardan taşıyıcı ile gönderen tehlikeli eşya taşınması için akdedilen taşıma sözleşmesinin taraflarını oluştururken; gönderilen taşıma sözleşmesinin tarafı olarak yer almaz.

A. Taşıyıcı

TTK’da taşıyıcı; “taşıma sözleşmesiyle eşya ... taşıma işini ... üstlenen kişi” şeklinde tanımlanmıştır (TTK m.850 f.1). Bu tanımda ETTK’da yer alan taşıyıcı tanımından farklı olarak ücret karşılığı olma hususu değil, taşıma sözleşmesiyle taşıma işinin üstlenilmesi hususu ön plana çıkartılmıştır (ETTK m.769).

Karayolu Taşıma Kanunu taşıma hukukunda kara taşımalarında kullanılan taşıyıcı veya deniz taşımaları için kullanılan taşıyan terimlerinden birini kullanmak yerine kanaatimizce gerekli olmamasına rağmen farklı bir terim ortaya koymuştur⁷⁹. Karayolu Taşıma Kanunu’nda “taşıyıcı” yerine “taşımacı” terimi kullanılmıştır.

⁷⁷ Karayolu Trafik Kanunu tanımlar başlıklı m.3’te karayolu; “Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.” şeklinde Karayolu Taşıma Yönetmeliğine paralel bir tanım bulunmaktadır.

⁷⁸ **Kaya**, s.316; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s.404.

⁷⁹ Aynı yöndeki görüşler için bkz. **Can**, Mertol, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukukî Esaslar, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.9, S.1-2, s.22-23; **Arkan**, Sabih, Karayoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (Sempozyum), Sorumluluk Ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu 26-27 Ocak 1984/ Maçka-İstanbul, Ankara 1984, s.103, dn.5.

Karayolu Taşıma Kanunu açısından taşımacının; “*yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi*” ifade ettiği Karayolu Taşıma Kanunu m.3’te belirtilmiştir⁸⁰.

Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.1’de “taşımacı” Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre C1, C2, K1, K2, L1, L2, R1, R2 yetki belgesi sahipleri olarak ifade edilmiştir⁸¹. Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik’te TTK’da yer aldığı gibi “taşıyıcı” tanımında taşıyıcının akdettiği bir taşıma sözleşmesinin varlığı aranmamıştır. İlk bakışta bunun bir eksiklik olduğu düşünülebilir. Ancak Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.2’e göre; Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde belirtilen tanımlar bu Yönetmelik için de geçerli olacaktır. Karayolu Taşıma Yönetmeliğine baktığımızda taşımacının tanımının yer olmadığını görüyoruz. Ancak Karayolu Taşıma Kanunu m. 3’te taşımacı “*yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi*” ifade ettiği belirtilmiştir. Dolayısıyla Karayolu Taşıma Kanunu ile Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik’teki düzenlemeler bir arada değerlendirildiğinde iç hukukumuz bakımından karayoluyla tehlikeli eşya taşınması açısından taşıyıcı; C1, C2, K1, K2, L1, L2, R1, R2 yetki belgelerine sahip olarak tehlikeli eşya niteliğini haiz eşyayı taşımayı taşıma sözleşmesiyle üstlenen kişidir.

Şunu önemle belirtmek gerekir ki; her ne kadar Karayolu Taşıma Yönetmeliği taşıyıcının (veya kanuni terimi olarak taşımacının) C1, C2, K1, K2, L1,

⁸⁰ Kanaatimizce gerçek veya tüzel kişi olarak belirtilmiş olması gereksizdir. İfadede “üstlenen kişi” olarak yer verilmesi yeterliydi.

⁸¹ Yetki belgesi türleri Karayolu Taşıma Yönetmeliği m.6’da sayılmıştır. Buna göre C türü yetki belgesi uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Bunlardan C1 yetki belgesi, sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara, C2 yetki belgesi ise ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklara verilir. K türü yetki belgesi yurtiçi eşya taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. K1 yetki belgesi ticari amaçla eşya taşımacılığı yapacaklara, K2 yetki belgesi ise sadece kendi esas işgal konusu ile ilgili eşya taşımacılığı yapacak ve ticari maksatla taşımacılık yapmayacaklara verilir. L türü yetki belgesi ticari amaçla lojistik işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. L1 yetki belgesi yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara, L2 yetki belgesi ise uluslararası ve yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara verilir. R türü yetki belgesi ticari amaçla eşya taşımacılığı alanında taşıma işleri organizatörlüğü yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. R1 yetki belgesi yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara, R2 yetki belgesi ise uluslararası ve yurtiçi taşıma işleri organizatörlüğü yapacaklara verilir.

L2, R1, R2 yetki belgelerine sahip olmasını aramışsa da hukuki sorumluluk açısından bu belgelerin varlığı ya da yokluğunun bir önemi bulunmamaktadır. Sorumluluk hususundan hareketle taşıyıcı tehlikeli eşya niteliğine haiz eşyayı taşımayı taşıma sözleşmesiyle üstlenen kişi olarak ifade edilebilir (TTK m.850).

ADR'de ek A 1. kısım 2. bölüm tanımlar başlığı altında taşıyıcı; “*taşıma sözleşmesi olsun ya da olmasın taşıma işini yürüten işletme*” olarak tanımlanmıştır. Bu tanımdan anlaşıldığı üzere ADR herhangi bir taşıma sözleşmesi bulunmaksızın taşıma işiyle uğraşan kişiyi taşıyıcı kabul etmektedir. Dolayısıyla gerçek ya da tüzel kişi herhangi bir başka şart aranmaksızın sadece taşıma işiyle uğraşsa dahi ADR bağlamında taşıyıcı kabul edilir. Bu durum ADR'nin kamu hukuku niteliğini haiz olmasıyla açıklanabilir⁸².

CMR'de taşıyıcının tanımı doğrudan yapılmamıştır. Bununla birlikte CMR m.1 f.1'den hareketle esasen TTK m.850 f.1'deki tanımın CMR içinde kullanmanın mümkün olduğu söylenebilir. Zira CMR taşıma sözleşmesiyle taşımanın üstlenilmesi durumunda uygulama alanı bulur (CMR m.1 f.1).

Taşıyıcının her durumda tacir olup olmadığı ETTK döneminde tartışmalıydı. Bir görüşe göre taşıyıcı genellikle tacir olmasına rağmen sırf taşıma işiyle uğraşmak taşıyıcının tacir olmasını gerektiren bir durum değildi⁸³. Bu görüşe göre işletmesi esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşmıyorsa taşıyıcı tacir sayılmazdı. Doktrinde savunulan diğer bir görüşe göre ise taşıyıcı sırf taşıma işiyle uğraşması sonucu tacir kabul edilmekteydi⁸⁴. Aslında her iki görüş de ETTK m.12 f.1 10. bendi, m.14 f.1 ve m.18'den hareket etmekte ancak farklı sonuca varmaktaydı. TTK'da taşıma işleri ticari işletme faaliyeti olarak düzenlenmiştir (TTK m.850 f.3). Kanaatimizce TTK hükmü ifadesi karşısında ETTK'daki taşıyıcıyı her halde tacir olarak kabul eden

⁸² ADR kamu hukuku niteliğini haiz olsa da kendisi yaptırım öngörmez. Nitekim ADR'nin önsözünde bu husus “*ADR Devletlerarası bir anlaşmadır ve genel bir yürütücü otorite yoktur. Uygulamada otoyol kontrolleri Anlaşmaya taraf ülkeler tarafından yapılır ve kural ihlali durumunda faile karşı ulusal otoritenin mevzuatına göre yasal işlem yapılır. ADR'nin kendisi herhangi bir ceza öngörmez.*” şeklinde ifade edilmiştir, **Birleşmiş Milletler**, ADR, Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması, C. I, New York Ve Cenevre, 2002.

⁸³ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.15, 20; **Arkan**, Sempozyum, s.109, **Eriş**, s.295.

⁸⁴ **Ülgen**, s.44-45.

görüŖün benimsenmesi daha isabetli olacaktır. Zira burada TTK m.11'deki ticari iŖletme tanımından ayrılmıŖtır ve özel bir hüküm olarak TTK m.850 f.3 hükmü getirilmiŖtir. TaŖıma iŖleri doğrudan bu hükümde ticari iŖletme faaliyeti olarak düzenlemiŖtir. Bir ticari iŖletmeyi, kısmen de olsa kendi adına iŖleten kiŖi tacir olarak nitelendirildiğinden taŖıyıcı sırf taŖıma iŖleri faaliyetiyle uğraŖması sebebiyle tacir olarak kabul edilecektir (TTK m.12 f.1). Ancak taŖıyıcının herhalde tacir olarak kabul edilmesinin hakkaniyete uygun bir durum olduğu söylenemez⁸⁵. Olması gereken hukuk açısından TTK m. 850 ile TTK m.11 uyumlu hale getirilmelidir. Zira bu düzenleme karŖısında taŖıyıcı iflasa tabi olma, ticari defter tutma gibi tacir olmanın külfetlerine katlanmak zorunda kalacaktır⁸⁶.

B. Gönderen

TaŖıma sözleşmesi iki tarafa borç doğuran bir sözleşmedir. Gönderen bu taraflardan taŖıma sözleşmesinde taŖıyıcının karŖı tarafını oluŖturan kiŖidir. Gönderen, taŖıma sözleşmesiyle eŖyanın gönderilene ulaŖtırılmasını taŖıyıcıdan talep eder. Konumuz itibariyle gönderen taŖıyıcıdan tehlikeli eŖya niteliğini haiz eŖyayı gönderilene ulaŖtırılmasını taŖıyıcıdan talep eden kimsedir.

Gönderen terimi TTK'da tanımlanmamıŖtır. Bununla birlikte hak ve yükümlölükleri TTK taŖıma iŖleri kitabında geniŖe düzenleme alanı bulmuŖtur.

Karayolu TaŖıma Kanunu m.3'te gönderen kavramı eŖyayı taŖımacıya teslim eden, gönderilene belirleyen ve taŖıma senedini imzalayan kiŖi olarak tanımlanmıŖtır. Aynı tanımı Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle TaŖınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.1'de görmek mümkündür. Ancak gönderen tanımı burada yer almasa dahi m.4. f.2'deki düzenleme gereği Karayolu TaŖıma Kanunu'ndaki tanım Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle TaŖınması Hakkında Yönetmelik için de geçerli olacaktır.

Uluslararası düzenlemelerden CMR kapsamında gönderenin tanımı yapılmamıŖtır. Bununla birlikte yukarıda yaptığımız kısa tanımı CMR açısından

⁸⁵ Tacir sayılmak için taŖıma iŖleriyle uğraŖmanın yeterli olduğu ve bu durumun eleŖtirisi için bkz. **Aydın**, Alihan, TTK Tasarısında TaŖıma İŖlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi (TTK Değerlendirme), Hukuki Perspektifler Dergisi 2006, S.6, s.69.

⁸⁶ **Aydın**, TTK Değerlendirme, s.69.

kullanmamızda bir engel bulunmamaktadır. CMR kapsamında da gönderen taşıyıcıdan eşyayı gönderilene ulaştırmasını talep eden kişidir. ADR'ye baktığımızda ise gönderenin “*kendi adına ya da üçüncü kişi adına tehlikeli malı gönderen işletme*” olarak tanımlandığını görmekteyiz⁸⁷.

Gönderenin eşyanın sahibi olup olmadığının hiçbir önemi bulunmamaktadır. Eşyanın sahibi eşyayı bizzat kendisi gönderebileceği gibi kendisi göndermeyerek bu konuda taşıma işleri komisyonu sözleşmesiyle bir taşıma işleri komisyoncusuyla da anlaşılabilir. Bu halde taşıma işleri komisyoncusu TTK m.917 vd. hükümlere göre ücret karşılığı eşyayı taşımayı üstlenir. Taşıma işleri komisyoncusu taşımayı kendisi gerçekleştirmeyip taşıma için başka bir kişiyle anlaştığı durumlarda gönderen olarak kabul edilir. Taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı bizzat üstlendiği durumlarda ise taşıma işleri komisyoncusu taşıyıcı olarak değerlendirilir (TTK m.926).

CMR, gönderen ile taşıma işleri komisyoncusu arasındaki komisyonculuk ilişkisine uygulanmaz. Zira bu durumda taşıma işleri komisyoncusu ile gönderen arasında bir taşıma sözleşmesi bulunmamaktadır. Bu durumda taşıma işleri komisyoncusuyla taşımayı üstlenen kişi arasında taşıma sözleşmesi bulunmaktadır. Bu taşıma sözleşmesinde taşıma işleri komisyoncusu, gönderen olarak kabul edilir⁸⁸. Ancak taşıma işleri komisyoncusunun taşımayı bizzat üstlendiği durumlarda CMR'ye tabi olduğu belirtilmelidir. Bu halde taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı arasında taşıma sözleşmesi bulunmaktadır.

C. Gönderilen

Gönderilen, TTK'da açıkça tanımlanmamıştır. Bununla birlikte taşıyıcının tanımlandığı “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi...*” üstlenmekte olduğunu belirten hükümde gönderilenin dolaylı yoldan tanımlandığı görülmektedir (TTK m.850 f.2). Bu ifadeden hareketle gönderileni, eşyanın varma yerinde teslim edileceği kişi olarak tanımlamak

⁸⁷ ADR 1.2.1.

⁸⁸ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s.402.

mümkündür⁸⁹. Tehlikeli eşya taşınmasında tehlikeli eşya gönderilene teslim edilecektir.

Karayolu Taşıma Kanunu m.3'te gönderilenin, “*Sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi ve taşıma senedinde belirtilen eşyanın teslim edileceği kişiyi*” ifade ettiği belirtilmiştir. Karayolu Taşıma Kanunu ve Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik'te gönderilen için herhangi bir tanımlama yoluna gidilmemiştir. Ancak Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.2'de Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki tanımların bu yönetmelikteki tanımlar için de geçerli olacağını belirtmesi sebebiyle Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki tanım Tehlikeli Maddelerin Karayolu İle Taşınması Hakkında Yönetmelik için de geçerli olacaktır. Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki tanım ile TTK m.850'de yapılan dolaylı tanım esas itibarıyla uyumaktadır. TTK'dan fazla olarak Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki tanımda gönderilenin yer aldığı belgeler de belirtmektedir. Bu mevzuatlarda da gönderilen kısaca varma yerinde eşyanın teslim edileceği kişi olarak da tanımlanabilirdi.

Gönderilen tanımının CMR'de yer almamasına rağmen TTK'daki tanımdan farklı olmadığını kabul etmek kanaatimizce uygun olacaktır.

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalı olmakla birlikte iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu söylenebilir. Dolayısıyla gönderilen taşıma sözleşmesinin taraflarından biri değildir. Gönderilenin bu durumu sebebiyle taşıma sözleşmesinin tam üçüncü kişi yararına sözleşme olarak kabul edilip edilemeyeceği hususu doktrinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre taşıma sözleşmesinde gönderilenin tarafı olmadığı bir sözleşmeden doğan haklarını kullanma yetkisi sebebiyle gönderilenin bu durumunun taşıma sözleşmesine tam üçüncü kişi yararına sözleşme niteliği kattığı kabul edilmedi⁹⁰. Diğer görüşe göre ise her üçüncü kişinin bulunduğu

⁸⁹ **Seven**, Vural, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu TTK m.856-893 Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen (Gönderilen), Ankara 2012, s.29; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.25.

⁹⁰ **Ülgen**, s.46; **Akyol**, Şenol, Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme (Üçüncü Kişi), İstanbul 2008, s.40; **Karabağ Bulut**, Nil, Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme, İstanbul 2009, s.29; **Seven**, Vural, Türkiye Adalet Akademisi Türk Ticaret Kanunu Sunumları (TTK Sunumları), s.16, <http://www.taa.gov.tr/129-turk-ticaret-kanunu-sunumlari.html>, Erişim Tarihi: 19.01.2013.

sözleşme üçüncü kişi yararına sözleşme olarak değerlendirilemez⁹¹. Bu görüşe göre, BK m.129 f.2 hükmü gereği gönderilenin taşıma sözleşmesinden doğmuş olan haklarını kullanmak için borçluya bildirdikten sonra artık gönderenin taşıyıcıyı ibra edememesi, borcun nitelik ve kapsamının değiştirilememesi gerekirken, TTK. m.865 ve m.868 f.1 hükümlerinde aksini gerçekleştirebilme haklarının gönderene tanınmış olması sebebiyle taşıma sözleşmesinin bu niteliği haiz olmadığı kabul edilmektedir⁹². Oysaki üçüncü kişi yararına sözleşme, sözleşmenin tarafı olmayan kişi yararına bir edim içeren sözleşmedir⁹³. İkinci görüşün dayanağını oluşturan BK m. 129 f.2 hükmü üçüncü kişinin talep hakkını düzenlemektedir. BK m. 129 f.2 hükmü “ tarafların amacı” ve “örf ve adet”ten kaynaklanan üçüncü kişinin söz konusu edimi talep hakkının bulunduğu düzenlemiş iken ayrıca TTK gibi bazı kanunlarda özel bir kanun hükmü şeklinde üçüncü kişinin talep hakkı düzenlenmiş olabilir⁹⁴. Gönderilenin taşıma sözleşmesinden doğmuş olan haklarını kullanmak istediğini borçluya bildirdikten sonra artık gönderenin taşıyıcıyı ibra edememesi, borcun nitelik ve kapsamını değiştirememesi hususu üçüncü kişinin talep hakkının tarafların amacı veya örf ve adetten doğması halinde söz konusudur. Bu gerekçeyle biz de taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olduğu görüşüne katılmaktayız.

⁹¹ **Tüzüner**, s.182.

⁹² **Tüzüner**, s.183.

⁹³ **Akyol**, Üçüncü Kişi, s.9.

⁹⁴ **Akyol**, Üçüncü Kişi, s.21; **Karabağ Bulut**, s.29.

İKİNCİ BÖLÜM

TEHLİKELİ EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE TARAFLARIN HAK VE BORÇLARI

I. Tehlikeli Eşya Taşınmasında Zıya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluk

Her eşya taşınmasında olduğu gibi tehlikeli eşya taşınmasında da taşıyıcının asli borcu tehlikeli eşyayı varma yerine götürme ve varma yerinde gönderilene teslim etmektir. Taşıyıcı taşıma süresi içinde eşyayı himayesi altında tutarak korumakla yükümlüdür. Taşıma sözleşmesinin amacı, taşınma konusu eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği haliyle gönderilene ulaştırılmasıdır⁹⁵. Bu sebeple taşıyıcı kendisine teslim edilen eşyayı varma yerine teslim aldığı şekilde ulaştırmalıdır. Buna eşyayı koruma borcu denir. Eşyayı koruma borcuna aykırı olarak ve gerekli özeni göstermeyerek eşyayı zarara uğratan taşıyıcının sorumluluğu ETTK'da olduğu gibi TTK'da ve ayrıca CMR hükümlerinde de düzenleme altına alınmıştır.

Taşıyıcı asli borcu olan eşyayı koruma borcunun gereğine uygun davranmalıdır. Eğer taşıyıcı kendisinden beklenen özeni göstermez de eşyayı teslim aldığı gibi teslim eder ya da hiç teslim etmezse bu sebeple taşıyıcının sorumluluğuna gidilecektir. Taşıyıcının eşyayı koruma borcunun ihlali zıya ve hasar şeklinde iki şekilde gerçekleşebilmektedir

A. Zıya

Taşıma hukukunda zıya, taşıyıcının taşınmak üzere almış olduğu eşyanın hak sahibine teslim edemeyecek halde olması anlamına gelir⁹⁶. Bu halde eşya TTK

⁹⁵ Adıgüzel, s.30; Hirsch, Ernst, Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul 1948, s.747; Eriş, s.295.

⁹⁶ Adıgüzel, s.72; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.47.

m.875 f.1 gerekçesinde belirtildiği üzere yitmiş, yok olmuştur⁹⁷. Tehlikeli eşyanın yanması, patlaması, çalınması, hak sahibinden başka bir kişiye teslim edilmesi, müsadere, tehlikeli eşya taşındığı bildirilmemesi sebebiyle eşyanın imhası ve zararsız hale getirilmesi⁹⁸ zıya haline örnek gösterilebilir. Bu gibi zıya durumlarında eşya fiili ya da hukuki bir sebeple hak sahibine teslim edilememektedir⁹⁹. Tehlikeli eşyanın hak sahibine teslim edilememe sebebi önemli değildir¹⁰⁰.

Ulusal taşımaları düzenleyen TTK ile uluslararası taşımaları düzenleyen CMR taşıyıcının tazminat ödemesine sebep olan zıya ve hasar için hukuki anlamda paralellik gösterir¹⁰¹. TTK ve CMR zıyaı tam zıya ve kısmi zıya olmak üzere ikiye ayırmıştır. CMR m.17’de tam ve kısmi zıyadan bahsedilmektedir. TTK’ da ise m.880 ve m.882 f.2’de tam veya kısmi zıya ayrımı yer almıştır¹⁰². CMR’de kısmi zıya- tam zıya ayrımına gidilmesinin sebebi zamanaşımının başlaması ve taşıyıcıyı hükmedilecek olan tazminat bakımından farklı hükümlere tabi tutmaktır¹⁰³. TTK’da da aynı durumun düzenlendiği söylenebilir¹⁰⁴.

⁹⁷ Bu tanım Zeyneloğlu tarafından da yapılmakla birlikte (bkz. **Zeyneloğlu**, s.247) Aydın tarafından zıya hallerinin sınırlı bir kısmını ifade ettiği gerekçesiyle yeterli görülmemektedir, **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.49, dn.56.

⁹⁸ Tehlikeli eşyanın bildirim yükümlülüğü ihlali nedeniyle taşıyıcının almış olduğu tedbirlerden dolayı zıyadan bahsedebilse de kanunen bu tedbirleri almaya yetkili olması sebebiyle eşyayı koruma borcunun ihlalinden kaynaklanan sorumluluğu söz konusu olmaz. Deniz taşımalarında aynı yöndeki görüş için bkz. **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.83, dn.180; **Çağa**, Tahir/ **Kender**, Rayegân, Navlun Sözleşmesi, C.II, 10. Baskı, İstanbul 2010, s.174.

⁹⁹ **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.48-49; **Ülgen**, s.179; **Adıgüzel**, s.72; **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.82; **Kaya**, Arslan, Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları Ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu’na Armağan Sayısı (Taşıyıcı), C.LVI, S.1-4, İstanbul 1998, s.246; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.47.

¹⁰⁰ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.47.

¹⁰¹ **Adıgüzel**, s.71.

¹⁰² Oysaki ETTK’da açıkça kısmi zıyaya yer verilmemişti.

¹⁰³ **Adıgüzel**, s.76; **Akıncı**, s.93. CMR m.25 f.2 ile m.32 f.1’de bu ayrım görülebilir.

¹⁰⁴ Bu durum TTK m.880, m.882 f.2’de tazminat hususunda görülebilir. Ancak zamanaşımı hususunda m.885 f.2’de her ne kadar tam zıya durumu düzenlenmişse de tam zıya- kısmi zıya ayrımından bahsedilemez. Zira tam zıya halinde eşyanın teslim edilmesi gereken tarih baz alınmışken eşyaya gelen diğer zararlarda yani hasar ve kısmi zıya durumunda eşyanın teslim tarihi olarak zamanaşımı süresinin başlangıcı düzenlenmiştir.

1. Tam Zıya

Taşıyıcının teslim aldığı eşyayı hak sahibine hiç teslim edememesi durumunda tam zıya gerçekleşir¹⁰⁵. Tam zıyada eşyanın teslim edilememesi durumuna ambalajı da dâhildir¹⁰⁶. Bu halde eşyanın tam zıyaya uğrayıp uğramadığını tespit için eşyanın ambalajıyla birlikte değerlendirmesi gereklidir.

Tam zıya halinde eşyanın nerede olduğunun bilinmesinin bir önemi yoktur. Eşyanın bir yerde olduğu bilinse dahi eğer eşya tam olarak hak sahibine teslim edilmemişse tam zıyadan söz edilir¹⁰⁷. Örneğin, tehlikeli eşya taşıma esnasında tutuşarak yanmışsa tam zıya olur. Bunun gibi eşyanın ortadan yok olması, hasara uğraması bile gerekmez¹⁰⁸. Tehlikeli eşya hak sahibinden başka bir kişiye teslim edilmişse bu durumda da tam zıya söz konusu olur.

2. Kısmi Zıya

Taşıyıcı, eşyanın tamamını teslim edemeyeceği gibi bir kısmını da teslim edemeyebilir. Eşyanın hak sahibine taşıyıcının kararlaştırılmış olan teslim yerinde miktar, ağırlık veya hacim olarak eksik teslim edilmesi durumunda kısmi zıya söz konusu olur¹⁰⁹.

Kısmi zıyadan söz edebilmek için zarara uğrayan eşyanın ticarî değer ifade etmeye devam etmesi gerekir¹¹⁰. Görüşümüzce konteynerin ambalaj olması sebebiyle yapılan tehlikeli eşya taşımasında konteynerin gönderilene ait olduğu durumlarda sadece konteynerin teslimi halinde kısmi zıyadan söz edilebilir¹¹¹. Ancak eğer ambalaj da teslim edilemiyorsa artık burada kısmi zıya değil, tam zıyadan söz etmek mümkün olur.

¹⁰⁵ **Atabek**, s.186.

¹⁰⁶ **Adıgüzel**, s.73; **Kaya**, Taşıyıcı, s.246.

¹⁰⁷ **Akıncı**, s.93.

¹⁰⁸ **Akıncı**, s.93; **Zeyneloğlu**, Uygulamalı Taşıma, s.201.

¹⁰⁹ **Adıgüzel**, s.75; **Akıncı**, s.93, **Kaya**, Taşıyıcı, s.246,

¹¹⁰ **Adıgüzel**, s.76; **Atabek**, s.188.

¹¹¹ Aynı yönde görüş için bkz. **Adıgüzel**, Karayoluyla Taşıma, s.76, dn.105.

Tehlikeli eşyanın miktar itibariyle azaldığı duruma örnek olarak taşınan bir koli içinde yanıcı sıvı bulunan bazı şişelerinin kırılması sonucu bir kısmının dökülmesi örnek verilebilir. Esas itibariyle cam eşyanın kırılarak hak sahibine teslim edilmesi durumunda eşyanın değerini tamamen yitirmesi ve tahsis amacına uygun kullanmanın imkân dâhilinde olmaması sebebiyle hasar değil, ziyadan söz edileceği doktrinde görüşü ileri sürülmektedir¹¹². Bununla birlikte gözden kaçırılmamalıdır ki; şişe tehlikeli eşya değil, bu sıvının ambalajı niteliğindedir. Örneğimizde tehlikeli eşya olan yanıcı madde sıvı eşya niteliğindedir. Dolayısıyla bu tür eşyaların kendisinin tamamen yittiği durumlarda ziyadan bahsetmek mümkündür. Kısmi ziyayı yoksa tam ziyadan mı bahsedebileceğine ilişkin olarak ise kanaatimizce örneğimizde olduğu gibi aynı çeşit birden fazla eşyanın bazılarının zarara uğraması, yitmesi durumunda burada kısmi ziyayın varlığı kabul edilmelidir¹¹³.

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyaların çok çeşitli olması ve bunlardan aynı çeşit eşyaların yitmesi durumunda ise kısmi ziyaya değil tam ziyaya söz konusu olacaktır. Ancak örneğin; beş koli yanıcı sıvı, iki koli patlayıcı madde gibi eşyaların beraber taşınması veya beş koli yanıcı sıvı ile tehlikeli eşya niteliğinde olmayan üç koli sabunun bir arada taşınmasında birkaç yanıcı sıvının şişesinin kırılarak dökülmesi ve diğer taşınan eşyaların zarar görmemesi durumunda yine kısmi ziyaya söz konusu olacaktır.

Tehlikeli eşyanın hacim ve ağırlığı itibariyle azaldığı durumlarda da kısmi ziyadan söz edilecektir. Ancak bu tür azalmalardan taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için ziyaya eşyanın niteliğinden kaynaklanmamalıdır¹¹⁴. Bu durum fire kavramıyla açıklanabilir. Fireden bahsedebilmek için kesinlikle azalmanın sebebinin bir dış etken

¹¹² **Adıgüzel**, s.72; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.50; **Atabek**, s.270.

¹¹³ Sıvı ve gaz eşyalar nitelikleri gereği sayılamaz. Ancak ambalajları ile birlikte sayılabilir duruma getirilebilir. Bu halde içinde buldukları kaplar, tüpler, tanker vb. ambalajlar ile birlikte bir eşya olarak kabul edilmelidir.

¹¹⁴ **Adıgüzel**, s.77; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.51. Kanaatimizce ETTK döneminde tarafların fire oranını kararlaştırabilmesi mümkün iken ETTK m.783 benzeri bir hükmün TTK'da yer almaması sebebiyle taraflar fire miktarını kararlaştıramaz. Aksi halde kararlaştıran oran TTK m.854'teki sözleşmeyle taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılması veya azaltılması yasağına aykırılık teşkil eder. Aksi görüş için bkz. **Adıgüzel**, 77.

oluşturmamalıdır¹¹⁵. Eşyanın doğal yapısından kaynaklanan bir azalma bulunmalıdır. TTK m.878 f.1 “d” bendinde eşyada azalmanın sebebi eşyanın olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği olarak açıklanabiliyorsa bu halin taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağı hüküm altına alınmıştır. Aynı hüküm CMR m.17 f.4 “d” bendinde de yer alır. Örneğin Ankara’da petrol fire oranı genelde %1,5 olmasına rağmen, bu oran sühnet, LPG’nin (likit petrol gazının) taşınması, depolanması ve tüketiciye teslimi sırasında kullanılan donanımların durumlarına bağlı olarak % 2,25’e kadar yükselmektedir¹¹⁶. Dolayısıyla taşıma esnasında tehlikeli eşya niteliğinde olan petroldeki % 2,25 üzerindeki fire doğal fire oranından fazla olduğunda artık hacim ve ağırlıkça bir azalmadan dolayı kısmi zıyain varlığı kabul edilecek ve taşıyıcı bu yüzden sorumlu olacaktır.

C. Hasar

Taşıma hukukunda hasar, taşıma konusu eşyada taşıma esnasında ortaya çıkan ve onun değerinde azalmaya sebep olan her türlü maddi kötüleşme olarak tanımlanabilir¹¹⁷. Örneğin eşyanın donması, kırılması, ıslanması, kokması, kirlenmesi birer hasar halidir. Tehlikeli eşya açısından örnek olarak taşınan patlayıcının yağmur suyu ile ıslanması durumunda hasarın varlığı kabul edilecektir.

Taşınan eşyadaki kötüleşme geçici nitelikte ise devamlı bir değer azalmasına sebep olduğu takdirde hasar olarak kabul edilebilir¹¹⁸. O halde kötüleşme ortadan kalktıktan bir süre sonra artık değer azalmasından bahsedilemiyorsa eşyanın hasarından söz edilemez¹¹⁹. Ayrıca eşyada hasar kabul edilebilecek bir değişikliğin veya bir bozukluğun söz konusu olmadan eşyanın borsa fiyatının düşmesi veya

¹¹⁵ **Seven**, Yüke Özen Borcu, s.84, dn.189; **Ülgener**, M. Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991, s.137; **Franko**, Nisim, Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi, Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Ankara 1991, s.202. Türkiye’de oda ve borsalara göre fire oranları için bkz. <http://sanayi.tobb.org.tr/fire1.php>, Erişim Tarihi: 01.04.2013.

¹¹⁶ Ankara’da petrolün fire oranı hakkında Ankara Ticaret Odası kaydı için bkz. <http://sanayi.tobb.org.tr/fire1.php>, Erişim Tarihi: 02.04.2013.

¹¹⁷ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.51; **Yetiş Şamlı**, Kübra, Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımlarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008, s.12; **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.54; **Ülgen**, s.181; **Ülgener**, s.66.

¹¹⁸ **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.54; **Ülgen**, s.181.

¹¹⁹ Örnek olarak; ıslanmış bir eşyanın kuruması halinde herhangi bir değer azalması bulunmuyorsa eşyanın hasara uğradığı ileri sürülemez, **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.54, dn.77.

mevsimi geçtiği için değer kaybetmesi gibi durumlar hasar olarak kabul edilerek ne TTK ne de CMR hasar hükümlerine dayanılarak tazminat talep edilmesi mümkündür¹²⁰.

Bazı durumlarda söz konusu zararın zıya hali mi yoksa hasar hali mi olduğunu ayırmak son derece zor olabilmektedir. Bir görüşe göre; eşyayı işlemden geçirerek eski haline döndürme imkânı yoksa veya yapılacak olan işlem iktisaden anlamsızsa hasar değil, zıya halinden söz edilebilir¹²¹. Ancak bizim de katıldığımız bir başka görüşe göre; eşya hangi şartlarda olursa olsun hak sahibine ulaştırılması durumunda hasar hali söz konusu olacaktır¹²².

Hasar eşyanın tamamında söz konusu olabileceği gibi belli miktarda kısmında da gerçekleşebilir¹²³. CMR m.25 f.2’de bu açıdan tam hasar- kısmi hasar ayırımına gidilmiştir. TTK’da ise bu ayırma m. 882 f.2’de yer verilmiştir. Hasara uğramış olan eşyanın tamamen eski haline getirilmesi, hasara uğramış kısmın tamir edilebilmesi veya satılabilmesi mümkün ise kural olarak söz konusu zarar durumu tam hasar olarak kabul edilemeyecektir¹²⁴.

D. Zıya ve Hasarın Taşıyıcının Sorumluluk Süresi İçinde Meydana Gelmesi

Eşyayı koruma borcunun (hasar ve ziyadan sorumluluğun) başlangıç ile bitiş anı, taşıyıcının hangi süreler içinde hâkimiyet altında tutarak eşyayı koruması gerektiği ve eşyayı koruma borcunun ihlali halinde taşıyıcının sorumlu tutulup tutulamaması açısından önem arz eder. Söz konusu zıya veya hasar halleri bu süreler arasında gerçekleşmediği takdirde taşıyıcıyı TTK veya CMR dolayısıyla sorumlu tutma imkânı bulunmamaktadır.

TTK’da eşyayı koruma borcunun başlangıcını eşyanın taşınmak üzere teslim alınması olarak belirlenmiştir (TTK m.875 f.1). Dolayısıyla taşıyıcının eşyayı

¹²⁰ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.51; **Kaya**, Taşıyıcı, s.247.

¹²¹ **Kaya**, Taşıyıcı, s.248.

¹²² **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.56.

¹²³ **Adıgüzel**, s.79.

¹²⁴ **Adıgüzel**, s.79.

koruma borcundan kaynaklanan sorumluluğu taşıma sözleşmesinin kuruluş anında hemen başlamaz¹²⁵. Eşyayı koruma borcundan sorumluluğun başlaması için eşyanın taşıyıcıya teslimi gerekir. Nitekim CMR’de de eşyayı koruma borcunun başlangıcı olarak eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı an öngörülmüştür (CMR m.17 f.1).

Taşıyıcıya teslim, gönderen ile taşıyıcının birbirine uygun iradeleriyle eşyanın taşıyıcının hâkimiyetine sokulması, yani zilyetliğin devridir¹²⁶. Taşıyıcının zilyetliği kazanma iradesi yoksa taşıma hukuku anlamında teslim gerçekleşmediğinden taşıyıcının sorumluluğunun başladığından söz edilemez¹²⁷. Eşyanın zilyetliği doğrudan ya da dolaylı olarak taşıyıcıya ya da taşıyıcı yardımcısına gönderen tarafından devredilmektedir¹²⁸. Bu açıdan eşyayı koruma borcunun başlangıcı için eşyanın teslimi, eşyanın taşıyıcının fiili hâkimiyetine bırakılması, iktidarı sağlayan araçların teslimi veya zilyetliğin dolaylı teslimi olarak sayılan zilyetliğin nakli çeşitlerinden herhangi biri ile gerçekleştirilebilmektedir¹²⁹.

Taşıta yapılacak yüklemenin kimin tarafından yapılacağına göre taşıyıcının eşyayı koruma borcunun başlangıç anı da değişmektedir. Yüklemenin gönderen tarafından yapıldığı hallerde eşya araca gönderen tarafından getirilerek istiflenerek, bağlanarak, sabitleneceğinden ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesinden sonra yükleme tamamlanacağından eşyayı koruma borcunun başlangıç anı yüklemeye ilişkin bu işlemlerin tamamlanması anıdır. Ancak böyle bir durumun söz konusu olmadığı, yüklemenin taşıyıcı tarafından gerçekleştirildiği durumlarda eşyayı koruma borcunun başlangıcı gönderen tarafından eşyaya herhangi bir zilyedlik nakli çeşidiyle taşıyıcıya devredildiği andır¹³⁰.

¹²⁵ ETTK yürürlüğü döneminde taşıma sözleşmesini aynı akit olarak kabul eden görüşün benimsenmesi halinde taşıma sözleşmesinin kurulması için teslim şart olduğundan sözleşmenin kurulması ile taşıyıcının sorumluluğunun başlangıç anı aynı an olmaktaydı. Oysaki taşıma sözleşmesi TTK’da tartışmaya yer verilmeyecek biçimde reel akit olarak düzenlenmiştir. bkz. s.12-13.

¹²⁶ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.52.

¹²⁷ **Sözer**, Bülent, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler Ve Görüşler- Karayolu, Denizyolu Ve Havayolu ile Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme (Meseleler Ve Görüşler), BATİDER 1984, C.XIV, S.2, s.91; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.52.

¹²⁸ **Adıgüzel**, s.50; **Kaya**, Taşıyıcı, s.241.

¹²⁹ **Kaya**, Taşıyıcı, s.241, dn.10,11, 13.

¹³⁰ Yüklemenin tehlikeli eşya taşınmasında kimin borcu olduğuna ilişkin bkz. s.45-48.

Eşya teslim alındıktan sonra taşıma işine başlanmamış olması durumunda taşıyıcının koruma borcundan doğan sorumluluğun başlamamış olduğundan bahsedilemez. Eşyayı taşımak üzere teslim alarak deposunda bekleten taşıyıcının eşyaya gelecek zarardan gerek TTK gerek de CMR hükümlerine göre sorumluluğu¹³¹ bulunmaktadır.

Eşyayı koruma borcu taşıma süreci boyunca taşıyıcıyı takip eder. Koruma borcunun sona erdiği an başlangıç anı ile birlikte hem TTK hem CMR’de düzenlenmiştir. TTK m.875 f.1 ve CMR m.17 f.1 eşyayı koruma borcunun sona erdiği anı eşyanın teslim edilmesi anı olarak belirlemiştir.

ETTK’da eşyayı koruma borcunu düzenleyen eşyanın gönderilene teslim edilmesinden bahsedilirken TTK’da sadece teslimden bahsedilmiştir (ETTK m.781; TTK m.875 f.1). Esas itibariyle gönderilene teslimden bahsetmeye de gerek yoktur. Zira TTK’da taşıyıcının asli borcunun gönderilene teslim etme olduğunu belirtmiştir (TTK m.850 f.2). Tabi ki gönderilenin yetkili temsilcisine yapılan teslim de eşyayı koruma borcunu sona erdirme anlamında geçerli bir teslimdir¹³².

Taşıyıcının eşyayı koruma borcunun sona erebilmesi için taşıma konusu eşyanın teslim için arz edilmiş ve kural olarak gönderilen tarafından teslim alınmış olması gerekir¹³³. O halde teslimin karşılıklı birbirine uygun irade beyanıyla yapıldığı durumlarda geçerli bir teslimden söz edilebilir¹³⁴. Gönderilenin haberi olmaksızın deposunun önüne bırakılan tehlikeli eşya teslim edilmiş olarak kabul edilemeyeceği için bu halde taşıyıcının eşyayı koruma borcunun sona erdiği söylenemez¹³⁵.

Gönderilen TTK m.868’e göre talimat hakkını kullanarak eşyanın üçüncü bir kişiye teslimini istemiş olabilir. Bu durum da eşyayı koruma borcu eşyanın üçüncü bir kişiye teslimi ile son bulacaktır.

¹³¹ Akıncı, s.89; Kaya, Taşıyıcı, s.241.

¹³² Kaya, Taşıyıcı, s.243.

¹³³ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.55.

¹³⁴ Kaya, Taşıyıcı, s.243.

¹³⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.55.

Yüklemede olduğu gibi boşaltmanın kimin tarafından yapılacağı hususu da teslimin yapılmış sayılacağı an açısından önem arz eder. Boşaltmanın taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu durumlarda araçtan boşaltılan eşyanın teslimi ile birlikte eşyayı koruma borcu da sona ermektedir¹³⁶. Oysaki boşaltmanın gönderilenin yükümlülüğü olduğu durumlarda aracın boşaltma mahalline yanaştırılması ve boşaltmaya hazır hale getirilmesi halinde taşıyıcının eşyayı koruma borcu sona erer¹³⁷.

E. Gecikme

Taşıyıcı teslim almış olduğu eşyayı belli süre içinde varma yerine götürerek varma yerinde teslim etme yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülüğe aykırı olarak taşıyıcı eşyayı teslimde gecikirse taşıyıcının bundan dolayı sorumlu olduğu hususu hem CMR’de hem de TTK’da yer almıştır.

CMR m.19’da taşıyıcının hangi hallerde eşyayı teslimde gecikmiş olduğu düzenlenmiştir. Hükme göre; eşya kararlaştırılmış olan süre içinde teslim edilmemiş olması gerekir. Kararlaştırılmış bir süre yoksa taşımanın makul süresi; özellikle parça halindeki eşyalarda eşyanın hepsini bir araya getirmek için gereken zaman özenli bir taşıyıcının (basiretli bir taşıyıcının) taşımayı gerçekleştireceği zamanı aşıyorsa taşımada gecikme olduğu kabul edilecektir. Anlaşılacağı üzere hüküm eşyanın teslim süresinin kararlaştırılmış olup olmaması haline göre gecikme halini ikiye ayırmaktadır. Birinci ihtimalde; taşıyıcı daha önce kararlaştırılmış olan sürede eşyayı teslim edememiştir. İkinci ihtimal ise; taşıma için herhangi bir taşıma süresi öngörülmemiş olması halidir ki bu halde makul kabul edilebilecek taşıma süresi içinde eşya teslim edilememiştir. Bu iki ihtimalde de taşıyıcı eşyayı teslim etmekte gecikmiş sayılacaktır.

TTK’da aynı hususu düzenleyen m.873 de CMR m.19’ye paralel olarak düzenlenmiştir¹³⁸. CMR için geçerli olan ihtimaller TTK için de geçerlidir.

¹³⁶ **Kaya**, Taşıyıcı, s.243.

¹³⁷ **Kaya**, Taşıyıcı, s.243.

¹³⁸ ETTK m.779 sözleşmeyle kararlaştırmanın yanında ticari teamül ile belli olmaya da yer verilmiştir. Oysaki TTK, CMR ile uyum sağlayarak ticari teamülün varlığını aramamıştır.

Taşımanın makul süresi kavramının somut olay için hesaplanmasında hâkim için eşyanın niteliği, aracın özellikleri, gönderenin taşıyıcıya vermiş olduğu talimatlar ve yol koşulları gibi kriterler dikkate alınacaktır¹³⁹. Ancak, Kaya Türk hukuku uygulamasında bu sürenin ne kadar olması gerektiği konusunun genellikle Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)'ne sorularak bu sürenin tespit edildiğini belirtmektedir¹⁴⁰.

Taşımadaki her türlü gecikme durumu mutlaka teslim süresinin aşıldığı anlamına gelmez¹⁴¹. Eşyanın geç teslim alındığı ancak taşıma süresi içinde teslim edildiği hallerde eşyanın geç teslim alınmasından dolayı örneğin gönderen fazla depolama ücreti ödemiş olabilir¹⁴². Bu gibi hallerde taşıyıcının sorumluluğundan kaynaklanan tazminat davasının hukuki dayanağı CMR m.17 veya TTK m.873 olamaz. Bu hallerde hukuki dayanak olarak BK m.112'ye dayanılabilir¹⁴³. Zira bu durum akdin müspet ihlali niteliğindedir.

CMR m.17'de taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu olduğu hükmüne yer verilmiştir. Ancak her nedense CMR'nin 04.01.1995 tarihli 22161 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan Türkçe çevirisinde çeviri hatası sonucunda gecikmeden dolayı sorumluluğa metinde yer verilmemiştir. CMR m.51 f.2'de yer aldığı üzere bağlayıcı nitelikte bulunan İngilizce metinde “*as well as for any delay in delivery*” (teslimdeki herhangi bir gecikmenin yanı sıra) ifadesinin yer alması taşıyıcının eşyada zıya ve hasarın yanında eşyanın geç tesliminden de sorumlu olduğunu ortaya koymaktadır. Taşıyıcının sorumluluğu, ETTK m.780'de gecikme ve m.781'de zıya ve hasar olmak üzere iki ayrı hükümde düzenlemiş iken TTK tıpkı CMR'de olduğu gibi zıya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumluluğu aynı maddede düzenlemiştir. Bu düzenlemelerin

¹³⁹ Akıncı, s.128-129.

¹⁴⁰ Kaya, Taşıyıcı, s.249.

¹⁴¹ Kaya, Taşıyıcı, s.249.

¹⁴² Kaya, Taşıyıcı, s.249; Aydın, CMR Sorumluluk, s.98.

¹⁴³ Yükleme yükümlülüğünün gönderende olduğu durumlarda gönderen TTK m.867'ye göre yapılan ihtardan sonra eşyanın buna rağmen yüklenmemesi durumunda taşıma sözleşmesini feshetme ve kararlaştırılan taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden, sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötüniyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı isteme veya kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini isteme hakkı bulunmaktadır.

BK m.112'den ayrı olarak düzenlenmesinin sebebi taşımanın mutata risklerini oluşturmalarıdır¹⁴⁴.

CMR gecikmenin hasara sebep olması halinde taşıyıcının ödemesi gereken tazminat ve bu tazminatın miktarına yer verilmiştir (CMR m.23 f.5). CMR'deki düzenlemeye göre taşıyıcı taşıma süresinin aşılması durumunda taşıyıcının sorumluluğu taşıma ücreti ile sınırlı iken TTK bu sınırı taşıma ücretinin üç katı olarak öngörmüştür (TTK m. 882 f.3).

F. Zıya Karinesi

Taşıyıcının gecikmesi halinde ne zamana kadar hak sahibinin (gönderen veya gönderilenin) beklemek zorunda olduğu, ne kadarlık bir süreden sonra artık gecikmeden değil de eşyanın hak sahibine teslim edilememesinden yani zıyasından bahsedilebileceği hem CMR hem de TTK'da düzenleme altına alınmıştır¹⁴⁵. CMR m.19 veya TTK m.873'te öngörülen süreler içinde tehlikeli eşyada hak sahibi gecikmeden sorumluluğa dayanabilir iken bu sürelerden sonra artık eşyanın zıyaa uğramış olduğunu kabul edebilir. Böylece hak sahibi artık zıya hükümlerinden yararlanabilir.

Zıya karinesine CMR m.20'de yer verilmiştir. CMR'de zıya karinesi için taşıma süresinin kararlaştırılmış olup olmamasına göre ikili bir ayrıma gidilmiştir. Hükümde taşıma süresinin kararlaştırılmış olduğu durumlarda 30 günlük bir süre öngörülmüştür. Bu süre kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesinden itibaren başlar. Taşıma süresinin gönderen ile taşıyıcı tarafından kararlaştırılmadığı durumlarda ise bu süre taşıyıcının eşyayı teslim almasından itibaren 60 gündür. Bu süreler içinde eşya teslim edilmemişse CMR'ye göre artık hak sahibi tehlikeli eşyanın gecikmiş değil, zıyaya uğramış olduğunu kabul edebilir. TTK m.874'te ise hak sahibi eşyanın taşıma süresini izleyen 20 gün içinde eşya teslim edilmezse eşyanın zayı olduğunu kabul edebilecektir. TTK'da taşıma süresinin kararlaştırılıp kararlaştırılmadığı ayrımına gidilmemiştir. Her ne kadar taşıma süresinin kararlaştırıldığı durumlarda 20 gün olacağına ilişkin bir şüphe bulunmasa da taşıma

¹⁴⁴ Aydın, CMR Sorumluluk, s.98.

¹⁴⁵ Oysa ki ETTK'da hükmen zıya düzenlenmemiştir.

süresinin kararlaştırılmamış olduğu durumlarda bu sürenin başlangıç tarihinin ne olacağı değerlendirilmelidir. Kanaatimizce burada CMR’de olduğu gibi sürenin eşyanın teslim alınmasından itibaren başladığını kabul etmek değil, eşyanın tesliminin kararlaştırılmadığı durumlarda olduğu gibi teslim tarihinden itibaren kabul etmek uygun olacaktır. Zira kanunkoyucunun özel olarak eşyanın taşıma süresini kararlaştırılıp kararlaştırılmadığı ayrımına gitmeyerek CMR’den farklı bir tercihte bulunmuş olduğu sonucu çıkartılabilir. Bu halde öncelikle taşıma süresini düzenleyen TTK m.873 hükmüne gidilerek somut olaydaki şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek süre tespit edilecektir. Daha sonra ise bu süreden itibaren 20 günün geçip geçmediği tespit edilmelidir. Durum böyle olmakla birlikte bu çözüm yolunun hak sahibi açısından karineden yararlanmak için muğlak bir süre olduğunu da kabul etmek gerekir. Bu sebeple yapılacak olan bir düzenleme ile CMR’de olduğu gibi taşıma süresinin kararlaştırılmadığı durumlar için de net bir sürenin öngörülmesi uygun olacaktır.

TTK’da süre bakımından yapılan ayırım taşımanın ülke sınırını aşan bir taşıma olup olmadığı konusundadır. TTK’da ülke sınırını aşan taşımalarda süreyi 20 gün değil, CMR’ye uygun bir şekilde 30 gün olarak düzenlendiği görülmektedir (TTK m.874 f.1). Esas itibariyle CMR’nin uygulama alanını düzenleyen m.1 f.1 hükmünden hareketle yükleme veya teslim yeri olarak Türkiye’nin kararlaştırılması durumunda diğer ülke CMR’yi kabul eden bir ülke olsa bile CMR hükümleri uygulanacağından bu hükme gerek olmadığı söylenebilir. Ancak CMR’nin uygulama alanına girmeyen istisnai hallerde bu hüküm uygulama alanı bulabilir.

Zıya karanesi için öngörülen sürelerin geçmesinden sonra hak sahibi zıyadan dolayı tazminat talep edebileceği gibi CMR ve TTK bunun yanında hak sahibine seçimlik bir hak daha tanımıştır¹⁴⁶. CMR m.19 veya TTK m.873’te öngörülen süreler geçtikten sonra artık hak sahibi isterse zıya karanesine göre zıya hükümlerine başvurabilir ve tazminat talep edebilir ya da isterse de zıya hükümlerine başvurmayıp eşyanın teslim edilmesini bekleyebilir. Zıya hükümlerine dayanılması durumunda CMR m.20 f.2 ve f.3 ya da TTK m.874 f.2 ve f.3’e uygun olarak eşyanın teslimi de

¹⁴⁶ Aydın, CMR Sorumluluk, s.51.

istenebilir. Bu halde zıya karinesine dayanılmasının hak sahibi tarafından daha uygun bir yol olacağı söylenebilir.

CMR m.20 f.2 gereğince tazminatı alan hak sahibi taşıyıcıya yazılı olarak başvurarak tazminatın ödenmesinden itibaren bir yıl içinde eşyanın bulunması halinde kendisine haber verilmesini isteyebilir. TTK m.874 f.2’de de hak sahibine bu imkân tanınmış olmakla birlikte eşyanın bulunmasına ilişkin bir süre öngörülmemiştir. Bununla birlikte TTK’da eşyanın bulunduğu dair haberin derhâl verilmesi öngörülmüştür. Esas itibariyle “*derhâl*” ifadesi olmasa da işin mahiyetinden bu şekilde anlaşılmasının mümkün olduğu söylenebilirse de herhangi bir tartışmaya yol açmaması açısından bu ifadenin kullanılması isabetli olmuştur.

Hem CMR m.20 f.3’te hem de TTK m.874 f.3’te hak sahibi eşyanın bulunduğu ilişkin haberi alınmasından itibaren 30 gün içinde eşyanın kendisine verilmesini isteyebilir. Bunun için hak sahibinin daha önce almış olduğu tazminatı iade etmesi ve taşıma ücretini ödemesi gerekir.

Tazminatın hak sahibine ödenmesinden sonra eşya bulunmuş ancak hak sahibi haberdar edilme talebinde bulunmamışsa veya hak sahibi haberdar edilmesine rağmen eşyanın teslimini talep etmemişse taşıyıcı CMR m.20 f.4 veya TTK m.874 f.4’e göre eşya üzerinde her türlü tasarrufta bulunma hakkına sahiptir. Bu halde taşıyıcı artık o tehlikeli eşyanın maliki olur.

G. Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğun Hukuki Niteliği

CMR ve TTK hukuki nitelik bakımından taşıyıcının zıya ve hasar sorumluluğu ile gecikmeden doğan sorumluluğunu benzer olarak ortak bir sistem içinde düzenlemiştir¹⁴⁷. Hak sahibinin BK’ya gitmesine gerek kalmadan eşyanın akdedilmiş olan taşıma sözleşmesi sonucunda ve taşıyıcının sorumluluk süresi içinde zıyaya, hasara uğraması veya yapılan taşıma sözleşmesi sonucunda eşyanın geç teslim edilmesi halinde taşıyıcının sorumlu olduğu özel olarak CMR ve TTK’da düzenleme alanı bulmuştur.

¹⁴⁷ **Gençtürk**, Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku- Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006, s.110.

Eşyaya özen yükümlülüğünün ihlali sonucunda meydana gelen zıya, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluk haksız fiil sorumluluğu değildir. Zira taşıma işi, taşıma sözleşmesine dayanır. Bu halde zıya, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluk bir akdi sorumluluktur¹⁴⁸.

Borçlu bir sözleşmeden doğan bir borçtan dolayı kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe meydana gelecek zararı tazminle yükümlü olur (BK m.112). Bu halde kural olarak sözleşmeden doğan zararlarda alacaklı borçlunun kusurluluğunu değil, borçlunun kendisinin kusursuzluğunu ispatlama yükümlülüğü bulunmaktadır¹⁴⁹. Burada borçlunun kusursuzluğunu ispatlamak için göstermesi gereken özen ortalama bir insanın göstermesi gereken özendir. TTK ise zıya, hasar ve gecikme halinde ortalama bir insanın göstereceği özen değil en yüksek özenin gösterilmiş olması halinde taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiş bulunmaktadır (TTK m.876). Kanaatimizce bu halde TTK'da bir yumuşatılmış kusursuz sorumluluğun varlığı kabul edilmelidir¹⁵⁰. Nitekim bu durum TTK m.876 madde gerekçesinde zıya, hasar ve gecikmenin kaçınılmaz ve umulmadık olması durumunda sorumluluğun doğmayacağı şeklinde belirtilmektedir.

TTK m. 876'da yer alan "*Taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebepler*" kavramından ilk başta mücbir sebep durumları akla gelebilse de söz konusu durum mücbir sebebi de kapsamakla birlikte ondan daha geniştir¹⁵¹. Bunu daha iyi anlamak için kavramın tarihsel gelişimine değinmek yerinde olacaktır. Bu kavramın kaynağı CIM için 1923 yılında düzenlenen III. Revizyon Konferansında yapılan değişikliktir. Bu değişiklikle gecikmeden doğan sorumluluğun, zıya ve hasardan doğan sorumluluktan farklı olarak ilkelere bağlanması istenmiştir¹⁵². 1952 yılındaki değişikliğe kadar sorumluluktan kurtulmada, gecikmeden doğan sorumluluk taşıyıcının gecikmeye sebebiyet veren

¹⁴⁸ **Özdemir**, s.129.

¹⁴⁹ **Özdemir**, s.125; **Oğuzman**, Kemal/ **Öz**, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2010, s.317.

¹⁵⁰ Aynı yöndeki görüşler için bkz. **Seven**, TTK Sunumları, s.60; **Adıgüzel**, s.45-47.

¹⁵¹ **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.69; **Adıgüzel**, s.46-47; **Yetiş Şamlı**, s.16; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.44; **Arkan**, Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları (Demiryolu), Ankara 1987, s.101; **Kaya**, Taşıyıcı, s.254, dn.83.

¹⁵² **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.68; **Arkan**, Demiryolu, s.99-100.

olaydan kaçınmaması ve bu olayın sonuçlarını önleyememesine bağlanmışken taşıyıcının hasar ve ziyadan doğan sorumluluğu mücbir sebebe bağlı olmuştur. 1952 yılındaki V. Revizyon Konferansı ile ise CIM’de taşıyıcının hasar ve ziyadan doğan sorumluluğu da mücbir sebep yerine taşıyıcının gecikmeye sebebiyet veren olaydan kaçınmaması ve sonuçlarını önleyememesine ilişkin sorumluluktan kurtulma sebebine bağlandı. Bu kavram daha sonra 1956 tarihli olan CMR m.17 f.2’de de yer aldı.

Tarihsel gelişimden anlaşılacağı üzere “mücbir sebep” ile “taşıyıcının kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebepler” kavramı aynı hususu ifade etmez. Nitekim mücbir sebepten bahsedebilmek için haricilik, olağanüstülük ve kaçınılmazlık unsurları bir arada bulunmalıdır¹⁵³. Oysaki TTK m.876’nin hemen akabindeki m.877’de taşıyıcının taşıma aracındaki arızaya dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı hükmü yer almaktadır. Söz konusu kavramlar eş anlamlı olsaydı haricilik yani dışarıdan gelme unsurunu barındırmayan taşıma aracındaki arızaya dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağına dair hükmün TTK’da yer almasına gerek olmayacaktı. Bu sebeple TTK’da yer alan en yüksek özeni göstermiş olması durumu mücbir sebeple eş anlamlı olarak değerlendirilemez.

TTK m.876, CMR m.17 f.2’yle paralel olarak düzenlenmiştir. CMR’nin uygulama alanına giren taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan zıya, hasar ve gecikmeler için de taşıyıcının kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumu ispatı halinde taşıyıcı sorumlu olmayacaktır. TTK’da yer alan taşıma araçlarındaki arızaya dayanamama hususu CMR m.17 f.3’de yer alır. Bundan dolayı CMR’deki sorumluluğu da yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olarak tespit etmek gerekir.

Daha önce belirtmiş olduğumuz üzere taşıyıcı sırf taşıma işiyle uğraşması sebebiyle tacirdir (TTK m.850 f.3). Bu sebeple taşıyıcı TTK m.18 f.2’ye göre basiretli davranmak zorundadır. Ancak taşıyıcının en yüksek özeni göstermesini basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özen olarak anlamamak gerekir. Tacirin en yüksek özeni

¹⁵³ **Gözübüyük**, Abdullah Pulat, Hukuki Mesuliyet Bakımından Mücbir Sebepler Ve Beklenmeyen Haller, 2. Baskı, Ankara 1957, s.38-39.

göstermesi için taşıyıcının basiretli davranması yetmemektedir¹⁵⁴. Bu özen basiretli bir tacirden beklenen özenden daha fazla bir özen gösterilmesi anlamına gelir.

Taşıyıcının en yüksek özeni gösterip göstermediğini Clarke¹⁵⁵ dört unsurun varlığına bağlamıştır. Bunlardan birincisi; zıya, hasar ve gecikmenin gerçekleşme ihtimalinin öngörülmesidir. Örneğin, İtalya’da çok fazla hırsızlık olayları gerçekleştiğinden taşıyıcı bu duruma ilişkin gereken tedbirleri almış olmalıdır¹⁵⁶. İkinci unsur; taşıyıcıdan beklenen önlemlerin günlük hayata uygulanabilirliğidir. Üçüncü unsur; hukukilik unsurudur. Örnek olarak; Karayolları Trafik Yönetmeliği m. 100’de tehlikeli eşya (ya da ilgili mevzuattaki kavram itibariyle tehlikeli madde) taşıyan araçlarda Türkiye’de hız sınırları, yerleşim yeri içinde 30 km, şehirlerarası çift yönlü karayollarında veya bölünmüş yollarda 50 km ve otoyollarda 60 km olarak öngörülmüştür. Taşıtın bu limitlerin üzerinde hızla sürülmesi taşıyıcıdan beklenemez. Dördüncü unsur ise; taşıma sektörüne ilişkin bilgiler olarak tespit edilmiştir. İşte bu öngörülme, uygulanabilirlik, hukukilik ve sektörel bilgi olarak kısaltabileceğimiz bu dört unsur çerçevesinde taşıyıcının en yüksek özeni gösterip göstermediği tespit edilebilecektir.

Taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu miktar itibariyle sınırlı sorumluluktur. Taşınan tehlikeli eşyanın tam zıyaı veya hasarı halinde ödenecek miktar TTK m.882 f.1’ de tıpkı TTK m.864 f.2’de olduğu gibi eşyanın net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 ÖÇH (Özel Çekme Hakkı¹⁵⁷) olarak öngörülmüştür. Bu sınır kısmi zıya veya hasarın söz konusu olduğu hallerde eşyanın tamamına göre değil de zıya veya hasara uğrayan kısmının net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 ÖÇH’dir (TTK m.882 f.2).

¹⁵⁴ Aydın, CMR Sorumluluk, s.70; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.44; Arkan, Demiryolu, s.102; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s.410; Kaya, Taşıyıcı, s.255.

¹⁵⁵ Aydın, CMR Sorumluluk, s.70-71; Clarke, s.276-277.

¹⁵⁶ Aydın, CMR Sorumluluk, s.70-71; Clarke, s.276-277.

¹⁵⁷ Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right/SDR); Uluslararası Para Fonu/IMF (International Monetary Found) tarafından ihdas edilmiş ve Amerikan Doları, Euro, Yen ve de Sterling olmak üzere dört para biriminin belirli ağırlıklarla bir araya getirilmesinden oluşan bir likidite şeklidir; Yetiş Şamlı, s.27, dn.98.

8,33 ÖÇH ile öngörülen miktar itibariyle sorumluluk esas itibariyle CMR tarafından benimsenmiş bir sorumluluk sınırıdır. CMR m.23 f.3'te bu sorumluluk sınırı yer alır¹⁵⁸.

II. Tarafların Tehlikeli Eşya Taşıma Sözleşmesinden Doğan Yan Edim Yükümlülükleri

Taşıma sözleşmesinin asli edimi taşıyıcı açısından eşyayı varma yerine götürme ve orada teslim etme, gönderen açısından ise taşıyıcıya taşıma ücretini ödemedir¹⁵⁹ (TTK m.850 f.2). CMR'de de aynı anlamı m.1 f.1'den çıkarabilmek mümkündür.

Eşyayı varma yerine götürerek orada teslim etme ve taşıma ücretini ödeme yanında taraflar bir kısım hususları kanuna aykırı olmamak şartıyla aralarında anlaşarak bunu taşıma sözleşmesine geçirebilirler (BK m.26). Taşıma sözleşmesine geçirilen bu hususlar taraflar için bağlayıcı niteliktedir. Bu hususlar bir tarafa hak kazandırırken diğer tarafa akdi sorumluluk yükler. Bunlar taşıma sözleşmesinde yan edim niteliğindedir.

Belirtmek gerekir ki; taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Bir taraf için yükümlülük olan husus diğer taraf için hak niteliğindedir.

Her ne kadar taşıma sözleşmesinden taraflar hak elde edip sorumluluklar altına girebilse de TTK bu duruma bir sınır çizmiştir. Tarafların taşıyıcı, taşıma işleri komisyoncusu veya faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmeleri sıfatına sahip olması durumunda yüklenen kanuni sorumlulukların hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran sözleşme akdedilemeyecek, böyle bir sözleşmenin akdedilmesi halinde ilgili hükümler geçersiz olacaktır (TTK m.854). Ancak bu emredici hüküm herhalde değil, taşıyıcının sorumluluğunun ortaya çıktığı zaman dilimine kadar söz

¹⁵⁸ 05.08.1978 tarihli protokole kadar CMR'de taşıyıcının sorumluluk sınırı eşyanın net olmayan ağırlığının kilogramı başına 25 altın frank olarak öngörülmüşken 05.08.1978 tarihli protokol ile artık özel çekme hakkı ile hesaplama yöntemi tercih edilmiştir, **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.118.

¹⁵⁹ Bu eşya taşıma hukukunun sorumluluğa ilişkin genel kuralı niteliğindedir. Deniz, hava, demiryolu taşımalarında da eşyanın varma yerine ulaştırılma ve bunun karşılığında ücret ödeme taraflara yüklenmiş asli borç olarak kabul edilir. Buna karşı taşıma hukuku kuralı olmasına rağmen kamu hukuku özelliği gösteren ADR'nin uygulanabilmesi için taşıma sözleşmesinin varlığı bile aranmamıştır bkz. s.23.

konusu olacaktır¹⁶⁰. Zira böyle bir yasağın varlık sebeplerinden biri de taşıyıcının borcunu ifade dikkat etmesini ve itina göstermesini sağlamaktır¹⁶¹. Sorumluluk ortaya çıktıktan sonra zaten böyle bir gereklilikten söz edilemeyecektir. Taşıyıcının sorumluluğunun arttırılmasına ilişkin ise herhangi bir engel bulunmamaktadır¹⁶². Bu sorumluluk taşıyıcı, taşıma işleri komisyoncusu ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklenmiştir. Bu sıfatları haiz olmayan bir gönderen böyle bir yasakla karşılaşmayacaktır.

Taşıma sözleşmesindeki asli edimlerin yanında anlaşmak suretiyle kararlaştırılanlar haricinde tarafların farklı bir takım yan yükümlülükleri de bulunmaktadır. Bu yan yükümlülükler kanunla taraflara yüklenmiştir. Biz çalışmamızda karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasında yan yükümlülüklerinden tehlikeli eşya açısından önem arz edenlerini TTK ve CMR'den hareketle incelemeye çalışacağız. Şunu belirtmek gerekir ki, yan edimler bunlarla sınırlı değildir. Ele alınan yükümlülükler dışında başka yan yükümlülükler de bulunmaktadır.

A. Yükleme Ve Boşaltma

Tehlikeli eşyalar taşınan diğer eşyalar, taşıtta bulunan kişiler, doğal çevre ve trafik güvenliği açısından büyük zarar riskini içerir. Bu sebeple bu eşyalar için dikkatli ve güvenli bir şekilde yükleme, istifleme ve boşaltma son derece önemlidir.

Yükleme ve boşaltmaya ilişkin yükümlülükler TTK'da m.863'te düzenleme altına alınmıştır¹⁶³. TTK bu hükümde kural olarak yükleme ve boşaltma yükümlülüğünü gönderene yüklemiştir. Gönderen, eşyayı taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. TTK'nın bu yükümlülüğü gönderene yüklemesinin

¹⁶⁰ Eriş, s. 182.

¹⁶¹ Zeyneloğlu, s.145.

¹⁶² Eriş, s.181; Zeyneloğlu, s.148.

¹⁶³ ETTK'da yükleme, istifleme ve boşaltmaya ilişkin hükümler bulunmamaktaydı. 1981 tarihli Karayolu Taşıma Tasarısı m.56'da ise belediye sınırları içinde yükleme, boşaltma ve depolama hizmetlerinin taşıyıcılar tarafından yapılmasının zorunlu olduğu hususu yer almaktaydı, **Arkan**, Sempozyum, s.102-105, dn.2, 8, 13.

nedeni eşyaların taşıma esnasında zarar görmesini engelleyecek şekilde istifleme ve yüklemesinde en iyi bilgisi olan kişi olmasıdır¹⁶⁴.

TTK isabetli bir şekilde sadece genel olarak yükleme yükümlülüğünden bahsetmekle kalmamış, aynı zamanda yüklemenin yanında taşıma güvenliğine uygun biçimde araçta istifleme¹⁶⁵ ve eşyayı bağlayarak sabitlemekten bahsetmiştir^{166,167}. Bu husus tehlikeli eşya taşınması açısından son derece isabetlidir. Taşıma güvenliği; Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.1'den hareketle tehlikeli eşyaların insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeden güvenli ve düzenli bir şekilde karayoluyla taşınması olarak tanımlanabilir.

Yükleme ve boşaltmaya ilişkin yükümlülük kural olarak gönderene ait olmakla birlikte bu yükümlülük bazı hallerde gönderene değil, taşıyıcıya tevdi edilmiştir. Bu haller; sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksinin anlaşılabilmesi halleridir. Dolayısıyla taraflar aralarında anlaşarak taşıma sözleşmesiyle yükleme ve boşaltma yükümlülüğünü taşıyıcıya yükleyebilir. Taşıma sözleşmesinde bu yükümlülüğün tanınmaması durumunda ise durumun gereğinin taşıyıcının yükleme ve boşaltma işini yapmasını gerektirip gerektirmediği değerlendirilmedir. Tehlikeli eşya taşınmasında tehlikeli eşya başlıklı TTK m.861 f.2'e göre taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine

¹⁶⁴ Adıgüzel, s.53'den naklen (Koller, Ingo, Transportrecht, Kommentar Zu Spedition, Gütertransport Und Lagergeschäft, 6. Auflage, München 2007, s.144).

¹⁶⁵ İstifleme, zıya ve hasara imkân vermeyecek şekilde yerleştirme faaliyetidir, Cumahoğlu, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011, s.164.

¹⁶⁶ Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.5'e göre "Tehlikeli maddelerin kamuya açık karayolunda taşınmasında genel kural; tehlikeli maddelerin, bu Yönetmelik ve ADR hükümlerine uygun olarak ekonomik, kontrollü, seri, güvenli, insan sağlığına zarar vermeden ve çevreye kötü etkisi en az olacak şekilde taşınmasıdır.". Ayrıca Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik'in yükümlülükler başlıklı m.17,18, 19,20, 21, 22, 23 ve 24'te de hep ADR'ye atıf yapılmıştır. Yükleme ve boşaltmaya ilişkin hükümler ise ayrıntılı bir şekilde ADR ek A 7. kısım 5. bölümde düzenlenmiştir. ADR ek A 7. kısım 5. bölüm 7. madde 1. fıkra "Tehlikeli mallardan oluşan bir yükün çeşitli bileşenleri, birbirlerine ve aracın veya konteynerin duvarlarıyla ilişkiye girmelerini önlemek için uygun yöntemlerle güvenli hale getirilecek ve aracın veya konteynerin üzerinde uygun bir biçimde istiflenecektir. Yük duvarlardaki yandan bağlama kayışları, kayar tahtalar ve ayarlanabilir dirsekler, hava yastıkları ve kaymayı önleyici kilitlenebilir cihazlarla korunabilir. Eğer yükleme alanı ambajlarla tamamen doluyorsa, yük birinci cümledeki anlamıyla da yeterince korunmuş olmaktadır." şeklinde hükme yer verirken 2. fıkra konteynerlerin araçlara yüklenmesi, istiflenmesi ve araçlardan boşaltılması durumlarına da 1. fıkra hükmünün uygulanacağını belirtmektedir.

¹⁶⁷ Sabitlemede kullanılacak ip, zincir gibi aletlerin aksi taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmamışsa taşıyıcı tarafından tedariki gerekir, Atabek, s.133.

herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli eşyanın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilecektir. Hüküm, doğrudan taşıyıcının tehlikeli eşyayı kendisinin boşaltabilmesinin yanında son derece tehlikeli sonuçlara yol açabilecek bu durumlarda taşıyıcının gönderenden de söz konusu eşyanın boşaltılmasını isteyebileceğini düzenlemektedir. Bu hükümden yola çıkarak durumun gereği olarak genellikle tehlikeli eşyaya ilişkin yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün gönderene yüklenmesi kuralından ayrılmanın gerekmediği söylenebilir.

Bununla birlikte kanun hükmünün bildirim yükümlülüğünün ihmalî nedeniyle eşyanın bu konuda bilgisiz ve bu sebeple gerekli önlemleri alamamış taşıyıcıyı korumaya yönelik olduğu da gözden kaçırılmamalıdır. Bu gibi durumlarda boşaltmanın gönderen tarafından yapılması kanunî bir yükümlülük olarak kabul edilebilir. Ancak bu gibi bir hususiyet arz etmeyen, yani taşıyıcının araca yüklenen eşyaların tehlikeli niteliği hakkında bilgi sahibi olduğu durumlarda kanaatimizce yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün taşıyıcıya ait olduğu kabul edilmelidir. Zira eşyanın tehlikeli niteliği gereği özel önlemlerin alınması ve bu arada bir takım aletlerin kullanılması gerekecektir. Tehlikeli eşya taşınması yapan taşıyıcılardan bu aletleri bulundurmasını beklemek hayatın olağan akışına daha uygun bir durumdur¹⁶⁸.

Tehlikeli eşya taşınmasında yükleme ve boşaltmadan gönderenin değil de taşıyıcının yükümlü tutulabileceği bir diğer hal ise gönderenin sorumlu tutulmasını gerektiren bir ticari teamülün varlığıdır. Hâkimin ticari teamüle başvurabilmesi için öncelikle bu konuda bir örf ve adet hukuku kuralının bulunmaması gerekir¹⁶⁹. Dolayısıyla ticari teamülden önce bu konuda bir ticari örf ve âdetin var olup olmadığı değerlendirilmelidir. Eğer varsa ticari teamüle gitmeye gerek kalmadan ticari örf ve adet sebebiyle yükleme ve boşaltma yükümlülüğü taşıyıcıya ait olmalıdır. Ticari örf

¹⁶⁸ Aydın taşıyıcının her yük için ayrı bir uzmanlığa sahip olması beklenemeyeceği görüşündedir, Aydın, s.38-39.

¹⁶⁹ Karahan, Sami, Ticari İşletme Hukuku, 23. Baskı, Konya 2012, s.69.

ve âdetin olmadığı durumlarda ise ticari teamülün uygulanabilmesi için taşıyıcının ya tacir sıfatına sahip olması ya da tacir sıfatına sahip olmayıp ticari teamülü bilmesi veya bilebilecek durumda olması gerekmektedir¹⁷⁰.

Her ne kadar yükleme ve boşaltma yükümlülüğü gönderene ait olabilse de taşıyıcıya her zaman söz konusu yükleme ve boşaltmanın işletme güvenliğine uygun olup olmadığını denetleme yükümlülüğü yüklenmiştir (TTK m.863 f.1). Bu yükümlülük gönderen tehlikeli eşyayı araca yüklese bile tehlikeli eşya taşıyıcısının ayrıca araç, yol güzergâhı ve yol durumu açısından bilgi vermesini ve sonradan da bu hususlara uygun olup olmadığını denetlemesini kapsar¹⁷¹.

B. Ambalajlama Ve İşaretleme

1. Genel Olarak

Ambalaj, taşınacak olan eşyayı olumsuz dış etkilerden korumayı sağlayan malzemelerdir. Nitekim ambalajın taşıma için en önemli fonksiyonu koruma fonksiyonudur¹⁷². Taşınan eşya özellikle niteliği ambalajlamayı gerektiriyor ise eşyanın gönderilene ziyaa uğramadan ve hasarsız teslimi için eşyanın ambalajlanması gerekir. Ayrıca taşınacak olan eşyanın özellikle ambalajlanması halinde işaretlenmesi yükleme ve boşaltma işlemleri için taşıyıcının veya yardımcılarının göstereceği özen açısından önem arz eder.

Taşıma için önemli bir unsur olmasına rağmen ETTK'da ambalajlama ve işaretleme düzenleyen genel bir hüküm yer almamaktaydı. Ancak ambalajlamanın gerektiği hallerde bu yükümlülüğün gönderende olduğu doktrinde ileri sürülmekteydi¹⁷³. Bununla birlikte tehlikeli eşya ilişkin *“Taşınacak eşya barut ve infilak maddeleri gibi tehlikeli eşyalardan ise bunu bildirmeyen ve ambalaj üzerine etiket ve işaret koymıyan gönderen, bundan doğan zarar ve ziyanı da ödemekle mükelleftir.”* şeklinde bir düzenleme ETTK m.769 f.2'de yer almaktaydı.

¹⁷⁰ **Arkan**, Sabih, Ticari İşletme Hukuku (Ticari İşletme), 15. Baskı, Ankara 2011, s.93; **Arslanlı**, Halil, Kara Ticareti Hukuku Dersleri, Umumi Hükümler, 2. Baskı, İstanbul 1959, s.32.

¹⁷¹ **Koller**, s.146-147 ve dn.13-18 arasındaki kararlar (**Adıgüzel**, s.54'den naklen).

¹⁷² Ambalajın koruma fonksiyonu için bkz. **Çakıcı**, Latif, İşletmelerde Ambalaj Sorunları Ve Ambalajlama Alanındaki Gelişmeler, 2. Baskı, Ankara 1987, s.23-28.

¹⁷³ **Atabek**, s.48.

TTK'da ambalajlama ve işaretleme m.862'de genel bir hükümlerle düzenlenmiştir. Buna karşılık ETTK'da olduğu gibi tehlikeli eşyaya ilişkin bir özel hükme yer verilmemiştir. Bu sebeple tehlikeli eşyaya ilişkin olarak da bu genel ambalajlama ve işaretleme hükümlerine gidilmelidir.

Tehlikeli eşya taşınmasında ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü tıpkı ETTK m.769 f.2'de olduğu gibi TTK m.862'de de gönderene yüklenmiştir. Ancak gönderene bu yükümlülük yüklenirken TTK m.863'te olduğu gibi sözleşme, durumun gereği ve ticari teamül gibi istisnai durumlar düşünülmemiştir. Durum böyle olmakla birlikte ETTK'nın yürürlüğünde olduğu gibi TTK'nın yürürlüğündeki dönemde de bu hüküm aksinin sözleşme ile karşılaştırılabildiği doktrinde kabul edilmektedir¹⁷⁴.

2. Ambalajlama

Ambalajlama yükümlülüğü TTK ile herhalde gönderene yüklenmiştir. Ancak eşyanın her halde ambalajlanması ve işaretlenmesi gerektiğinden söz edilemez. TTK'da eşyanın ambalajlanmasının "*eşyanın niteliğinin*" gerektirmesi durumunda söz konusu olacağı belirtilmelidir (TTK m.862). Taşınacak tehlikeli eşyanın niteliğinin ambalajlamayı gerektirip gerektirmediği değerlendirilmelidir.

CMR'de de ambalajlamada gönderen sorumlu tutulmuştur. Yetersiz ambalajlamayı düzenleyen CMR m.10'a göre gönderenin ambalajlamayı gerçekleştirmekle yükümlü tutulduğu görülmektedir. CMR gönderen kavramını kullanmakla birlikte TTK'da olduğu gibi CMR için de bu durumun aksinin sözleşmeyle karşılaştırılmasına engel bir durum bulunmamaktadır¹⁷⁵.

Tehlikeli eşyanın taşınmasında bu eşyaların özel koruma gerektirmesi sebebiyle ambalajlanması gerekir. Kullanılacak ambalaj türleri ADR'de kap, ahşap varil, teneke bidon, kutu, torba, kompozit ambalaj ve ince cidarlı metal ambalaj olarak sayılmıştır¹⁷⁶.

¹⁷⁴ Adıgüzel, s.168, dn.62; Atabek, s.48; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.117, dn.29.

¹⁷⁵ Aydın, CMR Sorumluluk, s.76.

¹⁷⁶ ADR 6.1.2.5.

Konteyner ile tehlikeli eşyanın taşınması durumunda konteynerin ambalaj olarak kabul edilip edilemeyeceği değerlendirilmelidir. Doktrindeki bir görüşe göre konteyner ambalaj olarak kabul edilmemelidir¹⁷⁷. Bu görüşe göre malı koruma fonksiyonu olsa bile devamlılık ve intermodal özelliği sebebiyle ambalaj kabul edilemeyecektir. Ancak kanaatimizce fazladan bu imkânları da sunması onun ambalaj olarak kabul edilmesine engel olmamalıdır. Gönderenin tehlikeli eşyayı konteynere koyması durumunda konteynerin de ambalaj olduğunun ve konteyner içine gerekli şekilde istifleme yapılmadığı takdirde yetersiz ambalajlama yapıldığının kabulü gerekir¹⁷⁸.

ADR'de ambalajın malzeme türü de sayılmıştır. ADR'ye göre ambalaj malzemeleri; çelik (tüm çeşitleri ve tüm yüzey işlemleri olanlar), alüminyum, doğal ahşap kontrplak, işlenmiş ahşap, lif levha, plastik malzeme, tekstil, kâğıt, çok katmanlı metal (çelik veya alüminyumdan farklı) ve cam, porselen veya sert çömlek şeklinde sınıflandırmaya tabi tutulmuştur¹⁷⁹.

Tehlikeli eşyayı ambalajlayan kişinin herhangi bir ambalajlama yapmak suretiyle ambalajlamaya ilişkin sorumluluğu sona ermemektedir¹⁸⁰. Tercih edilen ambalajlama sözleşme konusu tehlikeli eşyayı ziya ve hasardan koruyucu nitelikte olmalıdır. Bununla birlikte ambalaj taşıyıcıya da zarar vermeyecek şekilde olmalıdır. Bu anlamda tehlikeli eşyaya taşıta ve tehlikeli eşyayla birlikte taşınan diğer eşyalara zarar vermeyecek nitelikte olmalıdır¹⁸¹.

Taşıyıcı ambalajın söz konusu tehlikeli eşyanın taşınması için uygun olup olmadığını denetlemekle yükümlüdür. Her ne kadar TTK m.862'de böyle bir denetleme yükümlülüğü yer almasa da TTK m.863'teki yüklemenin taşıyıcının işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlü olduğuna ilişkin düzenleme

¹⁷⁷ Deniz, İnci, Konteyner Taşımacılığı Ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982, s.5.

¹⁷⁸ Nitekim ADR 4.1.1.1'de "Tehlikeli mallar, taşıma birimleri arasındaki aktarma ve taşıma birimleri ile depolar arasında elle veya mekanik araçlarla gerçekleştirilecek paletten veya ambalajdan ayırma dâhil normal olarak taşıma esnasında karşılaşılabilecek darbe ve yüklemelere dayanabilecek sağlamlıkta büyük ambalajlar ve IBC'ler (orta boy dökme konteynerler dâhil) kaliteli ambalajlara konulmalıdır." şeklinde bir hüküm yer alır.

¹⁷⁹ ADR 6.1.2.6.

¹⁸⁰ Atabek, s.48.

¹⁸¹ Atabek, s.49-50.

kanaatimizce ambalajlamayı da kapsayacak şekilde anlaşılmalıdır. Nitekim yetersiz ambalajlama ya da ambalajlamama taşıma esnasında hasar veya ziyaa yol açabileceği gibi taşınan diğer eşyalara ve taşıta zarar verebilecektir. Bu sebeple istifleme bağlama ve sabitlemenin yanında ambalajlama da taşıyıcının denetim yükümlülüğü kapsamında değerlendirilmelidir. Aynı şekilde TTK m.857 f.1 “g” bendindeki ambalajın çeşidinin taşıma senedinde yer alması gerektiği hükmünden hareketle taşıyıcının böyle bir denetim yükümlülüğünün bulunduğu sonucuna varmak mümkündür. Zira taşıyıcı tehlikeli eşya ve tehlikeli eşyanın ambalajı hakkında bilgi sahibi olacaktır.

CMR m.8 f.1 “b” bendi ise taşıyıcıya ambalajı kontrol yükümlülüğü getirmektedir. Ancak bu yükümlülük¹⁸² ambalajı görünürdeki hali itibari ile denetlemeyi kapsar¹⁸³. Bu sebeple taşıyıcı ambalajın delik, paslı, çürümüş olup olmadığı hususunda olduğu gibi taşıyıcı genel bir denetim yapmalıdır. Yoksa taşıyıcıdan ambalajların içi açılarak gönderenin yapmış olduğu ambalajlamanın söz konusu taşımaya uygun olup olmadığı konusunda detaylı bir incelemeye tabi tutması beklenmemelidir¹⁸⁴. TTK'nın uygulama alanına giren taşımalarda da taşıyıcıdan denetim yükümlülüğünün kapsamı bu ölçüde aranmalıdır. Ancak TTK gönderenin istemi halinde içerik denetiminden bahsetmiştir (TTK m.858 f.4). Bu denetim ise uygun araçlara sahip olma şartıyla taşıyıcı açısından getirilen bir yükümlülüktür¹⁸⁵. Uygun araçlara sahip değilse taşıyıcının tehlikeli eşya ambalajının içeriğini denetleme yükümlülüğü de bulunmamaktadır. Yine taşıma senedine çekince koyulmadığı takdirde ambalajın dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğu dair bir karine sağlar ki bu da taşıyıcının dış görünüş itibariyle bir denetim yapması gerektiğini teyit etmektedir (TTK m.858 f.2).

¹⁸² Kontrol yükümlülüğünün yüklenmi mi borç mu olduğu tartışması için bkz. **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.76-77.

¹⁸³ **Akıncı**, s.63-64.

¹⁸⁴ Atabek, eşya ambalajlı olarak teslim edildiği takdirde taşıyıcının eşyanın çeşidi hakkında doğru olup olmadığını teyit etmek amacıyla gerekli kontrolleri yapma yetkisi olduğunu belirtmektedir, **Atabek**, s.50. Ancak kanaatimizce tehlikeli eşyaya ilişkin ambalajların taşıyıcı tarafından açılması beklenemeyeceği gibi gönderen ile aralarında kararlaştırılmadıkça böyle bir yetkisinin de olmadığı kabul edilmemelidir. Zira ileride değinileceği üzere zaten tehlikeli eşyaya ilişkin özel olarak detaylı bir bildirim yükümlülüğünü TTK, gönderene yüklemiştir. Bu bildirim yükümlülüğüne uyulması aksi kararlaştırılmadıkça yeterli kabul edilmelidir.

¹⁸⁵ Taşıyıcı TTK m.858 f.4'e göre denetleme ile ilgili giderleri isteme hakkına sahiptir.

Taşıyıcı kendine yüklenen ambalajı kontrol yükümlülüğü gerçekleştirdiği esnada ambalajın yetersiz olduğunu tespit ederse taşıyıcı taşımayı gerçekleştirmemelidir. Bu durumda taşıyıcının yapması gereken husus bu durumu gönderene bildirmek olmalıdır. Zira bu durum TTK m.869 anlamında taşıma engeli oluşturur. Gönderenin ambalajın yetersizliklerinin giderilmesi için talimat vermesi durumunda taşıyıcı bu yetersizlikleri giderecek imkâna sahip ise bunu gerçekleştirmelidir¹⁸⁶. Gönderen taşıyıcıya ambalaj yetersizliğini giderecek önlemler almadan ya da aldırmadan eşyanın taşınması yönünde bir talimat veriyorsa taşıyıcı yine tehlikeli eşyayı taşımak zorunda değildir. TTK m.868’de taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve gönderilenlerin eşyaları için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcının talimatları yerine getirmekle yükümlü olmadığı hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla taşıyıcı bu hükme binaen sakıncalı veya zarar tehdidi bulunan talimatı dikkate almamalıdır.

Kendisine verilen talimatın taşıyıcının işletmesi için sakıncalı olması veya diğer gönderenlerin ve gönderilenlerin taşınan eşyaları için bir zarar tehdidini beraberinde getirmesi durumunda taşıyıcı tehlikeli eşyanın taşınması talimatına uyma yükümlülüğü olmamasına rağmen taşımayı gerçekleştirebilir (TTK m.868). Bu durumda tehlikeli eşyayı zıya ve hasardan korunacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlanmadığından dolayı gönderenin sorumlu tutulabilmesi için taşıyıcının bu durumu ispat etmesi gerekmektedir (TTK m.862). TTK m.857 f.1 “g” bendine binaen ambalajın çeşidi yanında TTK m.858 f.2 gereği taşıma senedine ambalajın yetersiz olduğu konusunda taşıma senedine çekince konulması uygun olur¹⁸⁷. Aksi halde karine olarak ambalajın iyi durumda olduğu kabul edilebilir.

3. İşaretleme Ve Etiketleme

ETTK m.769 f.2’de açıkça ambalaj üzerine etiket ve işaret koyma yükümlülüğü yer almıştı. Ancak TTK böyle bir hükme yer vermek yerine CMR m.6 f.1 “f” bendinde olduğu gibi taşıma senedinde bulunması gerekenlerden biri olarak

¹⁸⁶ Tabi ki bu durumda da taşıyıcı TTK m.868’e göre yapılan giderleri isteyebileceği gibi yapılan bu iş için uygun bir ücret de talep edebilecektir. Ayrıca taşıyıcı talimatın gereğinin yapılmaya başlanması için uygun bir avansın ödenmesini şart koşabilir.

¹⁸⁷ CMR m.6 f.1’de de ambalajın şekline taşıma senedinde yer verilmesi gerektiği yer alır.

tehlikeli eşyalarda tehlikeli eşyalara ilişkin mevzuatta öngörülen işaretleri taşıma senedinde yer verilmesi gerektiğine TTK m.857 f.1 “g” bendinde yer vermiştir.

TTK ve CMR tehlikeli eşyanın işaretlenmesiyle ilgili olarak tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin mevzuata gönderme yapmıştır. Atıf yapılan mevzuat ADR hükümleridir. ADR 5.2.1.1’de “*ADR’de aksi belirtilmedikçe, içerilen tehlikeli eşyaya karşılık gelen UN numarası¹⁸⁸ her bir ambalaj üzerine açık ve dayanıklı bir şekilde ‘UN’ harfleri önde gelecek şekilde işaretlenmelidir. Ambalajlanmayan nesnelere için işaretleme nesne üzerinde, kafesinde veya tutma, depolama veya kullanma cihazı üzerinde görülmelidir.*” hükmüne yer verilmiştir. İşaretlemede yer alacak UN kodları ise ADR 2.2’de yer alır.

TTK, tehlikeli eşyada işaret koymadan bahsetmiş olmasına rağmen etiket koymaktan bahsetmemiştir. Oysa CMR’de tehlikeli eşyada genel olarak bilinen tanımının yer alması gerektiği düzenlenmiştir (CMR m.6 f.1 “f” bendi). Bu anlamda işaretleme bu hüküm kapsamında olduğu gibi etiketleme de bu kapsamda değerlendirilebilir. Nitekim kanaatimizce TTK taşıma senedi hükümleri incelendiğinde CMR taşıma senedi hükümleriyle uyumlaştırılmak istendiği açıktır. Amaçsal yorum yapıldığında buradaki işaret kavramının etiketi de kapsadığı kabul edilmelidir.

Tehlikeli eşyada da işaretlemenin yanında ambalajın üzerinde tehlike etiketleri de bulunmalıdır. Tehlikeli eşyaların etiketlenmesine ilişkin hükümler ADR’de düzenleme altına alınmıştır. ADR’de tehlikeli eşyaya ilişkin tehlike etiketleri tehlike sınıflarına göre sınıflandırılmıştır¹⁸⁹. Yapılan etiketleme ADR düzenlemelerine uygun olmalıdır¹⁹⁰.

¹⁸⁸ Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.4 f.1 “ş” bendinde UN numarasının “*Madde veya parçaların Birleşmiş Milletler örnek düzenlemelerinden alınmış dört basamaklı tanımlama numarasını*” ifade ettiği belirtilmiştir.

¹⁸⁹ Tehlike etiketleri için bkz. ADR 5.2.2.2.2.

¹⁹⁰ ADR 5.2.2.2.1.1’e göre “*Model No. 11’e uygun etiket hariç olmak üzere etiketler 100 mm x 100 mm minimum ebada sahip 45° eğimli kare (elmas/baklava biçiminde) şeklinde olmalıdır. Sembol ile aynı renge sahip kenardan 5 mm iç tarafta bulunan ve kenara paralel uzanan bir çizgi bulunmaktadır. Model No. 11’e uygun etiket A5 (148x210 mm) standart şekle sahip dikdörtgen olmalıdır. Ambalajın büyüklüğü gerektirdiğinde etiket boyutları açıkça görülür kalmak kaydıyla azaltılabilir.*” hükmüne uygun şekilde etiketleme yapılmalıdır.

Tıpkı ambalajlamada olduğu gibi işaretleme ve etiketleme de kural olarak gönderen tarafından yapılmalıdır¹⁹¹. Ancak gönderenin vermiş olduğu bir talimat üzerine taşıyıcının da işaretleme ve etiketlemeyi gerçekleştirmesi mümkündür¹⁹².

İşaretlemeyi düzenleyen TTK m.862 hükmü sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulma şartına bağlanmıştır. Sözleşme hükümlerine uygunluktan sadece doğrudan taşıma sözleşmesinde yer alan hükümlere uygunluk değil, aynı zamanda taşıma sözleşmesinden kaynaklanan somut olaydaki taşıma işinin niteliğine uygunluk anlaşılmalıdır. Dolayısıyla tehlikeli eşya taşımada eşyanın hasarsız ve zıyasız bir şekilde teslimi taşıma sözleşmesinde yer almasa bile tehlikeli eşyayı konu alan taşıma işinin niteliğinin bu durumu gerektirmesi sebebiyle tehlikeli eşyanın buna uygun olarak işaretlenmesi gerektiği kabul edilmelidir.

Taşıyıcının ambalaj için denetim yükümlülüğünde olduğu gibi işaretleme ve etiketleme için de denetleme yükümlülüğü bulunmaktadır. CMR m.8 f.1 “a” bendi taşıyıcıya bu yükümlülüğü yüklemiştir. TTK m.857 f.1 “g” bendi uyarınca tehlikeli eşyada bulunan tehlike işaret ve etiketlerinin taşıma senedinde yer alması gerekmektedir. Taşıma senedinde bu hususların yer alabilmesi için de taşıyıcının denetiminin gerektiği açıktır. Öngörülen yükümlülük ambalajlama da olduğu gibi yalnızca dış görünüş itibariyle bir denetim olup ambalajın içindeki eşyayla işaret ve etiketlerin uyumlu olup olmadığına ilişkin bir denetim değildir¹⁹³.

İşaretleme veya etiketlemenin hiç yapılmadığı ya da taşıma senedinde belirtilen tehlikeli eşyaya uygun işaretleme veya etiketleme yapılmadığı takdirde taşıyıcının bunu taşıma senedine çekince olarak koyması gerekir. Bu çekince konulmadığı takdirde işaretleme ve etiketlemenin, taşıma senedinde yer alan işaretleme veya etiketleme ile ilgili kayda uygun olduğu kabul edilebilecektir¹⁹⁴.

¹⁹¹ **Atabek**, s.48.

¹⁹² **Adıgüzel**, s.198.

¹⁹³ **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.91.

¹⁹⁴ Gönderenin çekincelerle bağlı olabilmesi için ayrıca CMR m.8 f.2’de taşıyıcının çekincesinin gerekçesini belirtmiş ve gönderenin çekincelerle açıkça bağlı olacağını kabul etmiş olması şartları aranmıştır.

4. Tehlikeli Eşya Hakkında Bildirim Yükümlülüğü

a) Genel Olarak

Tehlikeli eşyalar taşınmaları esnasında canlılar, başta taşınan diğer eşyalar ve taşıma aracı olmak üzere cansız varlıklar ve trafik güvenliği açısından büyük zarar tehdidini bünyelerinde taşırlar. Bu açıdan taşıyıcının taşınacak olan eşyanın tehlikeli eşya olduğu konusunda bilgi sahibi olması son derece önemlidir. Böylece taşıyıcı gerekli şekilde yükleme ve istifleme yapılıp yapılmadığını denetleme imkânına sahip olacak ve de yol şartlarına uygun bir taşıma gerçekleştirilmesini sağlayabilecektir.

Tehlikeli eşya bildirim yükümlülüğünden kasıt üçüncü kişilere bilgi verme yükümlülüğüdür. Bilgi vermek ise; bir konu hakkındaki eldeki verilerin kişinin herhangi bir değer yargısını katmaksızın muhataba bildirilmesi anlamına gelmektedir¹⁹⁵. Dolayısıyla tehlikeli eşya taşınacaksa hiçbir değer yargısı olmaksızın tehlikeli eşya taşınacağına ilişkin bilginin karşı tarafa aktarılması gerekir.

Tehlikeli eşya hakkında bildirim yükümlülüğüne ilişkin bir düzenleme ETTK'da yer almıştı. ETTK'da tehlikeli eşya ilişkin taşıma senedinde şekli düzenleyen m.769 f.2 hükmünde "*Taşınacak eşya barut ve infilak maddeleri gibi tehlikeli eşyalardan ise bunu bildirmeyen ve ambalaj üzerine etiket ve işaret koymıyan gönderen, bundan doğan zarar ve ziyanı da ödemekle mükelleftir.*" hükmüyle tehlikeli eşya taşınmasında beyan yükümlülüğünü düzenlenmiştir. Kanunkoyucu bu şekildeki düzenlemeyi yetersiz bulmuş olmalı ki, TTK m.861'de tehlikeli eşya başlığı altında ETTK'dan son derece farklı bir düzenleme yapma yoluna gitmiştir.

Tehlikeli eşya hakkında bildirim yükümlülüğü CMR m.22'de düzenlemiştir. TTK m.861'deki düzenlemeye de esas itibarıyla bu madde kaynaklık eder. Bu maddede tıpkı ETTK'da olduğu gibi yapılan bildirimde herhangi bir şekil şartının varlığı aranmamıştır¹⁹⁶.

¹⁹⁵ **Gürpınar**, Damla, Sözleşme Dışı Yanlış Tavsiyede Bulunma, Öğüt Veya Bilgi Vermeden Doğan Hukuki Sorumluluk, İzmir 2006, s.18.

¹⁹⁶ TTK m.861 gerekçesine göre hükmün kaynağını CMR m.22 oluştursa da Alman TK m.410 da hükmün düzenlenmesinde dikkate alınmıştır. Bu sebeple göndericinin CMR'de olmayan bir

Tehlikeli eşyayı taşıyıcıya bildirim yükümlülüğü gerek TTK'da gerekse CMR'de gönderene yüklenmiştir¹⁹⁷. Zira tehlikeli eşyayı taşıma işini taşıyıcıdan talep eden ve eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilgiye sahip olan gönderendir.

Tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğü iki alt yükümlülüğü bünyesinde barındırır¹⁹⁸. Bunlardan birincisi; tehlikeli eşya bulunduğu ve bu tehlikeli eşyanın sahip olduğu tehlikenin türünün bildirilmesi iken, diğeri ise; eğer gerekiyorsa alınması gerekli olan önlemlerin bildirilmesidir. Taşıyıcının bu konuda bilgi sahibi olması gönderenin yazılı şekilde bildirim yapma yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Tehlikeli eşya bulunduğu ve bu tehlikeli eşyanın sahip olduğu tehlikenin türünün bildirilmesi ve buna ek olarak gerekiyorsa alınması gerekli olan önlemlerin bildirilmesi yükümlülüğü CMR'nin uygulama alanına giren taşımalar için de söz konusudur.

b) Tehlikeli Eşyayı Bildirimde Şekil

TTK m.861 f.1'e göre tehlikeli eşya taşınacaksa taşıyıcıya bildirimde bulunulmalıdır. Bu hükümdeki düzenleme itibariyle ETTK'da olduğu gibi sözlü bir bildirim yeterli olmamaktadır. Bildirim sıkı bir şekilde bir takım şekil şartlarına tâbi tutulmuştur. TTK'ya göre taşıyıcıya bu bildirim yazılı şekilde yapılması gerekmektedir. Kanunkoyucu yazılı bildirim açık, anlaşılabilir olmasını da aramıştır. Bu sebeple yapılan bildirim sonucunda hiçbir tereddüde yol açmadan taşıyıcı tarafından tehlikeli olduğu algılanabilir olmalıdır. TTK bununla kalmamış ayrıca bildirim zamanında olması şartını da aramıştır. Bildirim zamanında yapılmasından; tehlikeli eşya taşınması için gerekli önlemlerin alınmasına imkân tanıyan, tabir-i caizse iş işten geçmediği söylenebilen bir süre içinde bildirimde bulunulması anlaşılmalıdır¹⁹⁹. Nihayetinde tehlikeli eşya taşıyıcı tarafından teslim alınana kadar bildirim yapılmalıdır.

şekilde zamanında, açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde bildirimde bulunma yükümlülüğü TTK m.861'de yer alır.

¹⁹⁷ Gönderen kavramı için bkz. s.24-25.

¹⁹⁸ TTK m.861 f.1 gerekçesinde "Yükümlülük iki alt yükümlülüğü içerir: (1) Tehlikeli eşya bulunduğu ve tehlikenin türünün bildirilmesi, (2) gerekiyorsa alınması gerekli tedbirler..." olarak bu hususa dikkat çekilmiştir.

¹⁹⁹ **Asgarov**, s.306.

Tehlikeli eşya taşınmasını düzenleyen TTK m.896 f.2’de ise herhangi bir şekil şartının varlığı aranmamaktadır. TTK m.896 f.2 “*Taşınma eşyası tehlikeli eşyadan sayılıyorsa ve gönderen de tüketici ise, 861 inci maddeden farklı olarak, taşıyıcı sadece eşyadan kaynaklanacak tehlike hakkında genel olarak bilgilendirilir. Bilgilendirme herhangi bir şekle bağlı değildir. Taşıyıcı ayrıca, göndereni birinci cümledeki yükümlülüğü hakkında uyarır.*” hükmüne yer vermiştir. Başka bir deyişle, eğer söz konusu taşınma eşyası tehlikeli eşya niteliğinde ise²⁰⁰ ve buna ek olarak gönderenin de tüketici olduğu hallerde²⁰¹ gönderen taşıyıcıyı açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekil şartı olmaksızın sözlü olarak dahi bilgilendirmekle yetinebilir. Gönderenin tüketici olarak kabul edilemediği durumlarda ise taşınma eşyası tehlikeli eşya niteliğini haiz olsa bile yine de TTK m.861 hükmü uygulanarak taşıyıcıyı açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde bilgilendirmeye ilişkin şekil şartı aranacaktır.

TTK m.896 f.2’de sayılan taşınma eşyasının tehlikeli olması ve gönderenin tüketici olması şartlarının bir arada bulunduğu durumlarda taşıyıcıya göndereni bilgilendirme yükümlülüğü hakkında göndereni uyarma yükümlülüğü getirilmiştir. Uyarma kanaatimizce bilgilendirmeden farklı değildir. Kanunkoyucu gönderene bildirim yükümlülüğü yüklemekle birlikte bu bilgilendirmeye ilişkin herhangi bir şekil şartı öngörmemiştir. Kanaatimizce kanunkoyucunun açıkça burada herhangi bir şekil şartı öngörmemiş olması sebebiyle gönderene yapılacak sözlü bir bilgilendirmeyi dahi kabul etmek yerinde olacaktır. Taşıyıcının bu hüküm karşısında öncelikle yapması gereken husus taşıma sözleşmesiyle taşıma işini gerçekleştireceği eşyanın taşınma eşyası olup olmadığını tespit etmektir. Eğer taşınan eşya taşınma eşyası ise ikinci olarak yapması gereken husus, taşınmayı gerçekleştirecek gönderenin TTK m.864 f.5 hükmüne göre taşıma sözleşmesini ticari veya mesleki faaliyeti amacıyla mı akdettiğini yani tüketici olup olmadığını belirlemektir. Gönderen tüketici olarak belirlenmişse üçüncü aşama olarak taşıyıcı tüketiciye taşınan eşyanın tehlikeli eşya olup olmadığını sormalı, eğer taşınan eşya tehlikeli eşya ise bu durumu kendisine bildirmesi gerektiğini gönderene bildirmelidir.

²⁰⁰ TTK m.894 f.1 c.1’de taşınma eşyası “*Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya ‘taşınma eşyası’dır.*” şeklinde tanımlanmıştır.

²⁰¹ TTK m.864 f.5’te “*Tüketici, sözleşmeyi ticari veya meslekî faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapan bir gerçek ya da tüzel kişidir.*” tanımı yer almıştır. Bu tanım 4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun m.3’deki tüketici tanımıyla uyumludur.

c) Tehlikeli Eşyayı Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Halinde Taşıyıcıya Tanınan Haklar

Gönderen tehlikeli eşya hakkında bildirim yükümlülüğünü yerine getirmemişse, bu sebeple eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa TTK ve CMR taşıyıcıya bir takım yetkiler tanımıştır. CMR taşıyıcıya kendisine karşı bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda; herhangi bir yerde ve zamanda boşaltma, tehlikeli eşyayı imha etme veya zararsız hale getirme yetkisi tanımıştır. TTK'da ise bu yetkiler; tehlikeli eşyanın boşaltılması, depolanması, geri taşınması veya gerektiğinde imhası ve zararsız duruma getirilmesi olarak sayılmıştır²⁰². Tanınan bu yetkiler kamu menfaatinin korunmasının sağlanmasına yöneliktir²⁰³. Taşıyıcı bu yetkilerden herhangi birini seçebilir²⁰⁴. Taşıyıcının seçtiği önlemin yerinde olup olmadığı tartışılmaz²⁰⁵.

Taşıyıcının söz konusu hakları kullanabilmesi için eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyor olması veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamış olması yeterlidir. Taşıyıcının bilgisizliğiyle birlikte herhangi bir tehlikenin meydana gelmiş olması aranmaz²⁰⁶.

CMR tehlikeli eşyayı imha etme veya zararsız hale getirme yetkisini taşıyıcıya tanımıştır. TTK ise bu hususta CMR'den farklı bir düzenleme yoluna gitmiştir. TTK taşıyıcıya tehlikeli eşyanın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini gönderenden

²⁰² TTK m.1148'de f.1'de "*Denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins veya niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleyen, kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi, 1145 inci maddeye göre sorumludur. Bu hâlde kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hâle getirmeye yetkilidir.*" hükmü yer alır. TTK m.861 maddesiyle tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünün ihlali durumunda karayolu taşımasındaki taşıyıcıyla deniz taşımasında kaptan benzer haklara sahiptir.

²⁰³ **Akıncı**, s.115.

²⁰⁴ **Asgarov**, s.317; **Karan**, s.569.

²⁰⁵ **Karan**, s.569.

²⁰⁶ **Asgarov**, s.317; **Kender**, Rayegân/ **Çetingil**, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku- Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte, Temel Bilgiler, 10. Baskı, İstanbul 2010, s.115; **Çetingil**, Ergon, Taşıtan Ve Yüklenenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları İle Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında, Vecdi Aral'a Armağan, Kocaeli 2001, s.402-403.

talep yetkisi vermiştir (TTK m.861 f.2). Ancak kanaatimizce burada söz konusu önlemlerin taşıyıcı tarafından alınmasına engel bir düzenlemeden söz edilemez. Zira hüküm “*ister*” değil “*isteyebilir*” şeklinde düzenlenmiştir. Ayrıca hüküm “*bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir.*” şeklindedir. Bu sebeple taşıyıcı isterse kendisi belirtilen önlemleri alabilecek isterse de gönderenden söz konusu önlemlerin alınmasını isteyebilecektir. Kendisi bu önlemleri aldığı durumlarda almış olduğu önlemler için yapmış olduğu giderlerin karşılanmasını talep edebilecektir.

TTK m.861 f.2’de yapılacak olan önlemler gönderen açısından tehlikeli eşyanın boşaltılması, depolanması, geri taşınması veya gerektiğinde imhası ve zararsız duruma getirilmesi olarak sınırlı sayıda sayıldığı gibi taşıyıcı açısından da sınırlı sayıdadır. Hükümde “*bu önlemler sebebiyle*” ifadesiyle bu hususa vurgu yapılmaktadır.

Gönderenin değil de taşıyıcının söz konusu önlemleri aldığı durumlarda taşıyıcı gerekli giderlerin karşılanmasını talep edebilecektir. Burada “*gerekli giderler*” kavramının kapsamı içinde değerlendirebilmek için yapılan giderlerin TTK m.861 f.2’de sayılan önlemlerden biri için yapılmış olduğu, daha sonra eğer sayılan önlemlerden biri için yapılmış ise o önlemin alınması için yapılan giderlerin yapılmasının zorunlu olup olmadığı tespit edilmelidir. Bu çerçevede örneğin; boşaltma işini yüklenen kişinin ücreti ya da boşaltma için kullanılan araçların ücreti gerekli giderler kapsamındadır. Oysa örneğin; yanıcı değil ancak zehirleyici özelliği bulunan bir eşyanın taşındığının fark edilmesi ve bu durumun eşyanın teslimi sırasında bildirilmemiş olması sebebiyle boşaltılması sırasında yangın tüpü kullanılmış olması halinde bu durumda gerekli giderin yapıldığından bahsedilerek tazminat talep edilemez²⁰⁷. Alınan tedbirler sebebiyle taşıyıcının gönderene herhangi bir tazmin yükümlülüğü olmadığı TTK’da ayrıca belirtilmiştir (TTK m.861 f.2).

Sayılan önlemleri taşıyıcının gönderenden hangi süre içinde talep edebileceğine ilişkin TTK m.861 f.2’de bir düzenleme yer almamaktadır. Bu

²⁰⁷ Tabi ki bu durumda eşyanın taşıyıcı tarafından yanıcı değil de zehirleyici olduğuna kanaat getirilmiş olması gerekir.

durumda taşıyıcı MK m.2 dürüstlük ilkesi gereği kendisine tehlikenin türü bildirilmemiş veya herhangi bir bildirimde bulunulmamış olan eşyanın tehlikeli eşya niteliğini tespit eder etmez gerekli önlemlerin almasını gönderenden talep etmelidir. Aksi halde taşıyıcı ve gönderenin birlikte kusuru kabul edilmelidir. Nihayetinde herhangi bir zarar ortaya çıkana kadar taşıyıcı tarafından böyle bir talep gönderene yöneltilebilir.

5. Emir, Talimat Verme ve Tasarrufta Bulunma

Taşıma hukukuna konu olan her taşımada ve bu arada konumuzu oluşturması itibariyle tehlikeli eşya taşınmasının temelinde taşıma sözleşmesi bulunur. Taşıma sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olması nedeniyle Borçlar Hukuku kuralları gereğince iki tarafında başlangıçta anlaşarak sözleşme haline getirdikleri hususlarla bağlı olmaları gerekir. Bu sebeple bu hususları tek başlarına değil ancak tekrar aralarında mütalaa edip anlaşarak değiştirebilmeleri beklenebilir. Ancak taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olmasına rağmen gerek TTK'da gerekse CMR'de taşıma sözleşmesinin bir tarafı olan gönderen tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmeden beklenemeyecek nitelikte geniş yetkileri haiz kılınmıştır²⁰⁸. Bu yetkilerle ETTK m.775 yürürlüğünde tanınan talimat verme yetkisi ki; özellikle taşıyıcıya uygun bir tazminat vererek taşımayı durdurma ve taşınan eşyayı geri alma şeklindeki kullanımlar, doktrinde sözleşmeyi tek taraflı tadil etme hakkının kabul edildiği yönündeki görüşlerin bulunmasına yol açmıştır²⁰⁹. TTK m.868'deki düzenleme itibariyle de aynı görüşün savunulmasının mümkün olduğu söylenebilir²¹⁰.

TTK taşımanın yapılmasını talep etme konusunda "*emir ve talimat verme*"den bahsederken, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi konusunda "*tasarruflarda bulunulması*"ndan bahseder. Esas itibariyle bu kavramlarla gönderenin talimat verme yetkisinden başka bir şeye işaret edilmiş değildir. Nitekim tasarrufta bulunma kavramı talimat verme yetkisinden başka bir

²⁰⁸ Adıgüzel, s.91; Akıncı, s.67.

²⁰⁹ Adıgüzel, s.91; Atabek, s.145.

²¹⁰ Adıgüzel, s.91.

kavramı karşılamaz²¹¹. Emir verme de talimat vermeye aynı anlamdadır²¹². Bu nedenle kavram birliği açısından talimat verme kavramının kullanılmasının uygun olacağı kanaatindeyiz.

TTK “*Emir, talimat ve tasarruflar*” başlıklı²¹³ m.868’e göre taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderenin taşımanın yapılabilmesi için emir ve talimat verebileceği gibi taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varna veya teslim yerine götürülmesini talep etme yetkisi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde tasarruflarda bulunabilme yetkisi de bulunmaktadır. Aynı yetki CMR m.12’de de taşıyıcıya tanınmıştır. Taşıma sözleşmesinin akdedilmesinden sonra gönderenin maddi çıkarları eşyanın borsa fiyatının düşmesi, gönderilenin ekonomik durumunun büyük ölçüde sarsılması durumlarında olduğu gibi bazı durumlar taşıyıcının taşıma sözleşmesinde kararlaştırıldığından farklı bir şekilde davranmasını gerektirebilir²¹⁴. Kanunkoyucu gönderenin maddi çıkarlarına cevap verilebilmesi açısından taşıyıcıya taşıma konusunda talimat verme yetkisini gönderene tanımıştır²¹⁵.

TTK ve CMR’de gönderenin talimat verme yetkisi sınırlandırma suretiyle değil, örneklendirme suretiyle sayılmıştır. Gönderenin özellikle sayılan yönlendirmelerde bulunabileceğinden bahisle bu örneklendirmelerin yapıldığı söylenebilir. Bununla birlikte gönderenin sayılanların dışında da taşıma konusunda birçok talimatı verebilmesi mümkündür. Ancak verilen talimatlar taşımanın başarılı şekilde yapılmasına yönelik olmalıdır²¹⁶. Şunu da belirtmek gerekir ki; taşıyıcıya belli bir yönde davranması için talimat verilmeksizin karar vermesi için imkân

²¹¹ Adıgüzel, s.92; Akıncı, s.67-68. Tasarruf hakkı, Borçlar hukukundaki tasarruf işleminden farklıdır. Borçlar Hukukundaki tasarruf işlemi; bir hakka veya ilişkiye doğrudan etki eden, onun diğer tarafa devrini sağlayan, hakkın veya hukuki ilişkinin içeriğinde sınırlandırma, değiştirme ya da ortadan kaldırmaya sebep olan işleme denilmektedir; Eren, s.173.

²¹² Taşıma hukukunda “talimat” kavramı “emir”, “tasarruf”, “nizam” ve “sözleşmeyi değiştirme/değişiklik hakkı” kavramlarıyla ifade edilmeye çalışılmıştır, bkz. Seven, Gönderilen, s.111.

²¹³ Alman TK m.418 madde bu husus “*Sonraki Talimatlar*” başlığı altında düzenlenmiştir. Bu husus TTK m.868 gerekçesinde “*Söz konusu emir, talimat ve tasarruflar hemen daima taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonradır. Bu sebeple Alm TK. ‘sonraki’ sözcüğünü kullanmıştır.*” şeklinde belirtilmiştir.

²¹⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.70.

²¹⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.70; Adıgüzel, s.91; Atabek, s.145.

²¹⁶ Adıgüzel, s.93.

sunulduğu hallerde, talimat vermeden değil taşıyıcının takdir hakkının varlığından söz edilebilir²¹⁷.

Gönderen tarafından kural olarak taşıyıcıya her türlü talimat verilebilir. Taşıyıcı verilen talimatlara uymakla yükümlüdür. Ancak TTK m.868 f.1 talimatlara uymama konusunda bir imkân tanımıştır. Bu imkân, karayoluyla tehlikeli eşya taşınması için özellik arz eden, gönderenin vermiş olduğu talimatlar taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya taşınan diğer eşyalar için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcının verilen talimatları yerine getirmekle yükümlü olmamasıdır. Taşıyıcının tehlikeli eşya taşınmasını konu alan her taşımada işletmesi için sakıncalı olduğundan veya diğer eşyalar için zarar tehdidi oluşturduğundan bahisle verilen talimatları yerine getirmekten imtina edip edemeyeceği sorusu akla gelebilmektedir. Tehlikeli eşya taşınmasını konu alan her taşımada verilen talimatın, tabir-i caizse yapılan müdahalenin taşıyıcının işletmesini ya da taşınan diğer eşyaları tehlikeye düşüreceği söylenemez. Örneğin; gerekli önlemlerin alınmış olduğu bir araçtaki tehlikeli eşyanın başka bir varma yerine götürülmesinin istenmesinde böyle bir tehdidin varlığından söz edilemez. Ancak yanıcı özelliği bulunan, belli sıcaklık seviyesinde taşınması gereken bir tehlikeli eşyanın soğutma sisteminin kapatılması talimatının verilmesi ya da henüz yeterli önlemler alınmadan tehlikeli eşyanın taşınması talimatının verilmesi gibi durumlarda gerek taşıyıcının işletmesi için gerekse taşınan diğer eşyalar için tehdidin varlığı açıktır. Bu gibi durumlarda taşıyıcı söz konusu talimatı yerine getirmekten imtina edebilecektir.

TTK'da taşıyıcıya bir yükümlülük olarak talimatı yerine getiremeyeceği durumlarda bu durumu gönderene bildirmesi yükümlülüğü yüklenmiştir (TTK m.868 f.5). O halde taşıyıcının, gönderenin talimatının işletmesi için sakıncalı veya taşınan diğer eşyalar için bir zarar tehdidini beraberinde getirmesi sebebiyle yerine getiremeyeceğini gönderene bildirmesi gerekir. Bu sayede gönderen verdiği talimatın yerine getirilmeme sebebi hakkında bilgi sahibi olarak söz konusu duruma uygun bir talimat verebilme imkânına sahip olacaktır²¹⁸.

²¹⁷ **Aydın**, CMR Sorumluluk, s.62, dn.101; **Kaya**, Taşıyıcı, s.253.

²¹⁸ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.75.

Talimat verme yetkisinin başlangıç zamanına ilişkin ETTK döneminde, taşıma sözleşmesinin rızai akit mi aynı akit mi olduğuna ilişkin tartışmaya binaen bu sürenin taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla mı yoksa eşyanın teslimiyle mi başlayacağına ilişkin tartışma bulunmaktaydı²¹⁹. Bir görüşe göre; bu yetkinin başlangıcı olarak taşıma sözleşmesinin kuruluşu kabul edilirdi²²⁰. Diğer bir görüşe göre ise; eşyanın taşıyıcı tarafından kabulü ile bu talimat verme yetkisi başlardı²²¹. TTK'nın taşıma sözleşmesini tartışmaya yer bırakmayacak şekilde rızai akit olarak düzenlemesi sebebiyle talimat verme yetkisinin TTK'nın uygulama alanı bakımından başlangıç zamanı, taşıma sözleşmesinin kuruluş zamanıdır²²².

Gönderenin talimat verme yetkisi eşyanın teslim yerine ulaşması ile son bulur. Eşyanın teslim yerine varmasından itibaren söz konusu yetki artık gönderilene ait olur²²³. Bu durum açıkça TTK m.868 f.2'de düzenlemiştir. Bu düzenleme gereği eşyanın teslim yerine ulaşmasından sonraki aşamalarda talimatları vermeye yetkili kişi gönderilendir. Gönderilenin vermiş olduğu talimatlar eğer taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya taşınan diğer eşyalar için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa hükmün 1. fıkraya atfı gereği taşıyıcı yine bu talimatları yerine getirmekten imtina edebilir. Benzer bir düzenleme CMR m.12 f.2'de de yer almıştır.

Talimat verme yetkisinin kullanılması için TTK'da herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Ancak taşımanın durdurularak eşyanın geri verilmesi talimatının verilmesi durumunda bu talimatın sözleşmeyi feshetme amacıyla yapılmış olan tek taraflı irade beyanı olduğu kabul edilmelidir. Bu sebeple gönderenin tacir olması durumunda bu talimatın TTK m.18 f.3 gereği noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi kullanarak yapılması gerekmektedir²²⁴.

²¹⁹ Taşıma sözleşmesinin aynı akit mi yoksa rızai akit mi olduğuna ilişkin tartışma için bkz. s.12-13.

²²⁰ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.71.

²²¹ **Atabek**, s.146.

²²² **Adıgüzel**, s.92.

²²³ Gönderilen taşıma sözleşmesinin bir tarafı olmadığı için taşıma süresi içinde gönderilenin kural olarak taşıma işinin ifası üzerinde etkide bulunması söz konusu olamaz, **Seven**, Gönderilen, s.108.

²²⁴ ETTK döneminde aynı yöndeki görüş için bkz. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.76.

6. Taşıma Ve Teslim Engelleri

Taşıma sözleşmesinin taraflarını oluşturan taşıyıcı ve gönderen, taşımanın belli şekilde gerçekleştirilmesi için aralarında anlaşarak anlaşıkları hususları taşıma sözleşmesine geçirirler. Ancak taşıma, bir takım sebeplerle taşıma sözleşmesinin akdi esnasında öngörülen hususlardan sapma gösterebilir. Her taşımada olduğu gibi tehlikeli eşya taşınması esnasında ortaya çıkan bir takım engeller sebebiyle daha önce taşıma sözleşmesinde öngörülmüş olan hususlar ile taşımadaki durum örtüşmeyebilir.

TTK ortaya çıkabilecek engelleri eşyanın tesliminden hareketle eşyanın teslim yerine ulaşmasından önce ve eşyanın teslim edileceği yerde olmak üzere iki süreçte de talimat vermeye yetkili kişiden talimat alınmak zorunda olduğuna yer vermektedir (TTK m.869). CMR’de de eşyanın tesliminden hareket edilmiştir. Bu anlamda TTK, CMR ile uyumludur. CMR m.14 eşyanın teslim yerine varmasından önceki hali düzenlemişken CMR m.15 eşyanın teslim yerine varmasından sonraki durumu düzenleme altına almıştır.

CMR m.14, sözleşmeyi taşıma senedinde öngörülen koşullara uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelmesi durumunda uygulanacaktır. Buradaki imkânsızlığın ne sebepten kaynaklandığı, taşıyıcının herhangi bir kusurunun bulunup bulunmadığı önem arz etmez²²⁵. TTK ise “*imkânsızlık*” kavramına yer vermemiştir²²⁶ (TTK m.869). Taşıma sözleşmesine uygun olarak eşyanın tesliminin yapılamamasından bahsedilerek teslimle ilgili herhangi bir sınırlama yoluna gidilmediğinden dolayı kanaatimizce engelin nereden ya da kimden kaynaklandığı önemli değildir.

²²⁵ Akıncı, s.73.

²²⁶ TTK m.869 gerekçede söz konusu engellerin imkânsızlıkla sınırlı olmadığına; “*Taşıma ve teslim engelleri taşımanın sözleşmede öngörüldüğü şekilde yapılmasına olanak bırakmayan engellerdir. Bu engeller imkânsızlığa özgülenez. İmkânsızlık dışında da sözleşmenin yerine getirilmesi engellenebilir. İfa engeli, taşıma sözleşmesine ilişkin olmayıp borçlar hukukunun genel hükümlerine hakim bir (yeni) yaklaşımdır. Öğretide belirtildiği gibi edimin yerine getirilmesinden sapışlar, edime mani olan aksilikler, koşullardaki değişiklikler bu kavramın kapsamındadır. Birinci fıkrada ‘engel’ taşımanın sözleşmeye uygun yapılmasına ve teslim yerine varan eşyanın sözleşmeye uygun teslimine mani sebepler, değişiklikler ve aksilikler anlamına gelir....*” şeklinde yer vermiştir.

Taşıyıcı söz konusu taşıma veya teslim engeli hakkında talimat vermeye yetkili kişiye yeterli bilgi vermelidir. Yeterli bilgiden anlaşılması gereken kanaatimizce en azından söz konusu durum hakkında kanaat oluşturarak karar vermesine yetecek kadar bilgidir. ETTK m.774 taşıma engelini derhal gönderene bildirmekten bahsederken, TTK süre itibariyle bir sınırlama öngörmemiştir. Bu durumda MK m.2'deki dürüstlük kuralı gereği söz konusu durumda esaslı bir kötüleşme oluşmadan bir an önce talimat hakkına sahip kişiye bilgi verilmelidir.

Taşıyıcı talimat vermeye yetkili kişiye gerekli bilgiyi verdikten sonra uyulması gereken talimatları uygun bir süre için beklemelidir. Eğer bu uygun süre içinde taşıyıcı talimat vermeye yetkili kişiden talimat alamazsa, bu durumda taşıyıcının talimat vermeye yetkili kişinin menfaatine en uygun görünen tedbirleri alması gerekmektedir (TTK m.869 f.3; CMR m.14 f.2). Dolayısıyla taşıyıcı, taşınan eşya kendisinin olsaydı nasıl davranırdı veya talimat vermeye yetkili olan kişi kendisi olsaydı nasıl bir talimat verirdi ise ona uygun hareket etmekle yükümlüdür. Alınacak tedbirler için TTK m.869 f.3'te örnekleme yoluna gidilmiştir. Burada alınacak tedbirler eşyayı boşaltıp saklama, eşyayı talimat vermeye yetkili kişinin hesabına saklanması için tevdi etme, eşyayı geri taşıma, malın durumu böyle bir önlem haklı kılması veya oluşacak giderler malın değerine göre makul bir oranda olması durumunda eşyayı satma ve değerlendirilmesi mümkün olmayan eşyayı imha etme olarak sayılmıştır. CMR'de ise boşaltma, üçüncü kişiye tevdi, eşyanın çabuk bozulan cinsten olması veya durumları öyle gerektirmesi ya da depolama ödemeleri eşyanın değeri ile uyumlu olmaması durumunda eşyayı satma olarak sayılmıştır (CMR m.16). Bununla birlikte belirtildiği üzere talimat vermeye yetkili kişinin menfaatinin gerektirdiği her türlü tedbirin alınması gerekmektedir.

Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması Hakkında Yönetmelik m.17 f.1 "c" bendinin de atf yapmış olduğu ADR 5.4.3'te düzenlenen taşıma sırasında herhangi bir kaza veya acil durum olarak değerlendirilebilecek bir durumun meydana gelmesi halinde bir önlem olarak yazılı bir talimat verme yükümlülüğü düzenlenmiştir²²⁷.

²²⁷ ADR 5.4.3 hükmünde yer alması gereken hususlar: *"Taşıma esnasında herhangi bir kaza veya acil durumun oluşmasına ya da ortaya çıkmasına karşın bir önlem olarak sürücüye yazılı bir talimat verilmelidir. Bu talimatta kısaca taşınan her bir tehlikeli madde veya nesne ya da taşınan madde veya nesnelere aynı tehlikelere neden olan her bir madde grubu belirtilmelidir:*

Kaza ya da acil durum gibi taşıma engellerinde ADR 5.4.3 gereği verilen yazılı talimatların varlığı halinde tasarruf yetkisine sahip kişiden yazılı talimat önceden alınmış olduğundan TTK m.869 gereği talimat alınmasına gerek yoktur. Taşıyıcı buna uygun hareket etmekle yükümlüdür.

Gönderenin TTK m.861'deki tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünü ihmal ettiği durumlarda taşıyıcının eşyanın tehlikeli olduğunu tespit ettiği haller taşıma engelinin özel düzenlemesi niteliğindedir. Zira bu hallerde tehlikeli eşya veya tehlikenin türünün bildirilmemiş olmasından dolayı taşıma güvenliğinin tehdit altında olması sebebiyle taşıma duracaktır. Bu halde taşıyıcı gönderenden bir takım tedbirlerin alınmasını isteyebileceği gibi kendisi de bir takım önlemleri alma hakkına sahiptir. Tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin sayılan tedbirler ile taşıma ve teslim engelleri durumunda alınabilecek tedbirler paralel olarak düzenlenmiştir. Ancak eşyanın durumunun böyle bir önlemi haklı kılması veya oluşacak giderlerin malın değerine göre makul bir oranda olması durumunda eşyayı satma tedbiri tehlikeli eşyanın niteliği gereği TTK m.861 hükmünde yer almaz. Tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğün ihlali dışındaki taşıma engelleri için ise TTK m.869'a uygun hareket etmek gerekir.

TTK m.869 f.1 talimat verme yetkisiyle ilgili TTK m.868'e atıf yapmaktadır. Belirtilmiş olduğu üzere talimat verme yetkisi eşyanın teslimine kadar gönderende, eşyanın tesliminden sonra ise gönderilendedir. Ancak TTK m.869 f.1'deki hüküm gereği talimat verme yetkisine gönderilen sahip olmakla birlikte gönderilen bulunamıyorsa ya da gönderileni bulabilmekle birlikte gönderilenin eşyayı almaktan kaçındığı durumlarda bu yetki gönderen tarafından kullanılacaktır.

(a) madde veya nesne veya madde grubunun adı, madde grupları için Sınıf ve UN numarası, talimatların planlandığı veya geçerli olduğu maddelerin UN numaraları;

(b) sürücünün alması gereken önlemler ve sürücü tarafından kullanılacak personel koruma cihazı ile birlikte bu maddelerden kaynaklanan tehlikenin yapısı;

(c) alınacak genel tedbirler, örneğin yolu kullananları veya yoldan geçenleri uyarmak ve polis/itfaiye merkezini aramak;

(d) personele risk yaratmadan gerçekleştirilebilecekse küçük sızıntıların veya taşmaların büyümesini engelleyecek şekilde alınacak ek tedbirler;

(e) uygulanacaksa bazı maddeler için alınacak özel tedbirler;

(f) uygulanacaksa ilave ve/veya özel tedbirler için gerekli ekipman" şeklinde yer almıştır.

Taşıma engelinden bahsedebilmek için engelin kısa ya da uzun süreli bir gecikmeye yol açması gerekmez²²⁸. TTK taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamamasından bahsetmektedir. Bu sebeple taşıma esnasında gerçekleşen taşıma sözleşmesindeki her sapma buraya dâhil edilebilir.

7. Tehlikeli Eşya Taşınmasında Yan Borçlardan Doğan Sorumluluk

a) Genel Olarak

Her sözleşmede olduğu gibi taşıma sözleşmesinde de tarafların asli borçları yanında bir takım yan borçları bulunabilmektedir. Karayoluyla taşımada asli borç olan taşıyıcının eşyayı koruma ve taşımayı belli süre içinde gerçekleştirme, buna karşılık olarak gönderenin taşıma ücretini ödeme borcunun yanında birtakım borçlar daha vardır ki bunlar taşımada taşıma sözleşmesinin taraflarını oluşturan gönderen ve taşıyıcı açısından yan borç olarak kabul edilir.

Karayoluyla eşya taşınmasında taraflar taşıma sözleşmesinde bir takım hususları yan edim olarak kararlaştırabileceği gibi yan edimler TTK ve CMR vb. ulusal veya uluslararası mevzuat hükümlerinden de kaynaklanabilir. Ancak bu edimlerin çeşitliliği sebebiyle bunları sayma yoluyla ortaya koymak imkânsızdır. Bundan dolayı biz tehlikeli eşya taşınması için yan edim yükümlülüklerini TTK ve CMR'den hareketle ele almaya çalıştık. Ele aldığımız bu hükümlerde tarafların zararlardan sorumlu olduğu değil de söz konusu edimi yerine getirmekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Bu anlamda bu gibi durumlarda ilgili mevzuatta açıkça tarafların söz konusu edimleri yerine getirmemesinden doğan zararlardan sorumlu olacağı belirtilmemiş olması sebebiyle bu zararlardan sorumlu tutulmanın mümkün olmadığını söylemek hatalı olacaktır. Bu durumda yan edim yükümlülüğünün yerine getirilmemesi taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemiş olması anlamına geldiğinden taraflar sözleşmenin gereği gibi ifa edilmemiş olmasından BK m.112 gereği sorumlu tutulacaktır²²⁹. Zira BK, TTK'ya göre genel kanun niteliğindedir.

²²⁸ ETTK'da engelin uzun sayılan bir gecikmeye sebep olması gerekip gerekmediği tartışması için bkz. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.82-83.

²²⁹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.46-47.

TTK’da düzenlenmiş olan yan borçlardan bir kısmından gönderen sorumlu tutulurken bir kısmından ise taşıyıcı sorumlu tutulmuştur. TTK’da ele almış olduğumuz yükleme ve boşaltma yükümlülüğü, eşyanın ambalajlanması, işaretlenmesi ve etiketlenmesi yükümlülüğü ve de tehlikeli eşya hakkında bildirim yükümlülüğü gönderene yüklenmiştir. Buna karşılık taşıyıcıya gönderenin yüklemeyi gerçekleştirdiği durumlarda yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlama, gönderenin vermiş olduğu talimatlara uyma, taşıma ve teslim engellerini bildirerek talimat alma ve gereken tedbirler uygun süre içinde alınamazsa hak sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri alma yükümlülüğü gibi bir takım yükümlülükler yüklenmiştir. Taşıma sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olması sebebiyle daha önce de belirttiğimiz üzere bir tarafın borcu diğer tarafın hakkını oluşturur.

b) Sorumluluğun Hukuki Niteliği

TTK’da taşıma sözleşmesi taraflarının (taşıyıcı-gönderen) birbirine karşı olan sorumluluğu düzenlenmiştir. Buna karşı taşıma sözleşmesinin taraflarının üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğu düzenlenmiş değildir.

Gönderen ile taşıyıcının birbirlerine karşı sorumluluğu aralarındaki sözleşmesel ilişki sebebiyle akdi sorumluluktur. Bu kişilerin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ise TTK’da düzenlenmediğinden genel hükümlere yani BK m.49 vd. hükümlerine göre kanundan doğan sorumluluktur.

TTK’da bazı yan borçlardan doğan sorumluluk kusursuz sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Bunlar TTK m.864 f.1’deki “*Özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu*” başlığı altına düzenleme altına alınmıştır. Bu haller; yetersiz ambalajlama ve işaretleme, taşıma senedine yazılan bilgilerin gerçeğe aykırı olması ile yanlış ve eksik olması, tehlikeli eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bildirimde bulunulmaması, refakat belgelerindeki eksiklik veya gerçeğe aykırılık veya yokluğu olarak sıralanmıştır. Bu durumlarda kusur zararın tazmini için bir unsur olarak aranmayacaktır. Bu sayılanların dışında kalan yan borçlar için ise kusur, sorumluluk için zorunlu bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kanunkoyucu gönderenin TTK'da her durumda kusursuz olarak sorumlu tutulmasının ağır olacağını öngörmüş olmalı ki gönderenin tüketici olması halinde artık gönderenin kusursuz sorumluluğuna gidilemeyeceğini düzenleme altına almıştır (TTK m.864 f.4). Gerçekten de gönderenin tüketici olduğu hallerde basiretli bir tacir gibi davranması ve kusursuz olarak sayılan hususları tam olarak eksiksiz gerçekleştirmesi gönderenden her zaman beklenemez. Bu açıdan hükmün getirdiği düzenleme isabetlidir. TTK m.864 f.4'te belirtilen tüketici kavramı TKHK m.3'e gitmeye gerek kalmadan TKHK m.3 ile uyumlu olarak TTK m.864 f.5 ile somutlaştırılmıştır. Bu madde çerçevesinde artık gönderen tüketici ise; TTK m.864 f.1'de sayılan hallerde kusursuz olarak değil, kusurlu olması halinde sorumlu olacaktır. Böylece kusur, zararın tazmini için zorunlu bir unsur olarak somut olayda aranacaktır.

Gönderenin TTK m.864 f.1'de sayılan yan borçlardan sorumluluğu miktar itibariyle sınırlandırılmıştır (TTK m.864 f.2). Bu sınırlı sorumluluk hali, eşyanın net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 ÖÇH olarak öngörülmüştür. Bu sınırlamada gönderenin tüketici olup olmaması, dolayısıyla sorumluluğun kusursuz sorumluluk olup olmadığı önemli değildir. Zira TTK m.864 f.4, m.864 f.1 ve f.2'ye atıf yaparak sayılan yan borçlar için gönderen tüketici olsa bile 8,33 ÖÇH sorumluluk üst sınırının uygulanacağını öngörmüştür.

III. Tehlikeli Eşya Taşınmasında Taşıyıcının Başka Kişilerin Fiil Ve İhmallerinden Doğan Sorumluluğu

Tehlikeli eşya taşınması ile uğraşan işletmeler genellikle büyük işletmelerdir. Tehlikeli eşyayı yükleme, boşaltma, depolama gibi işlerin taşıyıcı tarafından yalnız başına gerçekleştirilmesi neredeyse imkânsızdır. Ayrıca tehlikeli eşya taşınmasının uzmanlık gerektirmesi sebebiyle bazı kişilerin taşıma için kullanılması kaçınılmazdır. Bunun yanında uzmanlık gerektirmese bile taşıma işinin niteliğinden kaynaklanan şoför gibi kimselerin emeğinden faydalanılmaktadır. O halde tehlikeli eşya taşıyıcısının birtakım kimselerin yardımına ihtiyacının varlığı açıktır. Bunların yanında tehlikeli eşya taşınmasında taşıyıcı kendisi işi bizzat gerçekleştirebileceği gibi çeşitli sebeplerle taşıma sözleşmesiyle üstlenilen tehlikeli eşyayı başka

taşıyıcılara devretme yolunu seçebilir. Bu kişilerin vermiş oldukları zararlardan da taşıyıcının sorumlu tutulması doğal bir durumdur²³⁰. İşte bu gibi durumlarda oluşan zararın tazmini hususu gerek TTK’da gerekse CMR’de hükümleştirilmiştir.

TTK açısından taşıyıcı yardımcılarının ve fiilî taşıyıcıların sorumluluğunun ayrıca düzenlenmesine gerek olmadığı, bu konuda, yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk başlıklı BK m.116’ye gidilebileceği düşünülebilir. Ancak ETTK Tasarısı Hakkında Encümeni Mazbatasında EBK m.100 f.2’ye (BK m.116 f.2’ye) gidilerek bu kişilerden sorumluluğun kısmen veya tamamen ortadan kaldırılmasının engellenmesi amacıyla ilgili hükümlerin (ETTK m.782 ve 784) kabul edildiği hususuna yer verilmiştir²³¹.

TTK’dan hareketle kanaatimizce tehlikeli eşya taşınmasında taşıyıcının fiillerinden sorumlu olacağı başka kişileri; taşıyıcı yardımcıları, fiilî taşıyıcı ve taşıtı kiraya veren kişi, taşıtı kiraya veren kişinin temsilcileri, taşıtı kiraya veren kişinin çalışanları olarak üç başlık altında incelemek yerinde olacaktır.

A. Taşıyıcı Yardımcılarının Fiillerinden Sorumluluk

Taşıyıcı işletmesinde tehlikeli eşya taşıma işinin bizzat ifasının neredeyse imkânsızlığı sebebiyle bir takım kimselerin emeğine ihtiyaç duyar. Bu kimseler TTK m.879’da taşıyıcının kendi adamları ve taşımanın yerine getirilmesi için kullandığı kişiler olarak sayılmıştır. Nitekim bu düzenleme hükmün mehzarını oluşturan CMR m.3’teki düzenleme ile benzerdir.

1. Taşıyıcının Kendi Adamları

Birtakım kişilerin “taşıyıcının kendi adamları²³²” olmasından bahsedebilmek için taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde genellikle bir hizmet sözleşmesiyle çalışan kişiler olması gerekir²³³. Şoför, sürekli olarak taşıta yükleme ve istifleme görevliyle

²³⁰ **Erdil**, Ergin, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007, s.38.

²³¹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.95.

²³² Bu kavram ETTK m.782’de “*taşıyıcının mahiyetinde çalışanlar*” deyiimiyle ifade edilmekteydi.

²³³ **Kırman**, Ahmet, Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990, s.108; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.96.

görevli işçiler vb. görevi taşıma işiyle doğrudan irtibatlı olan kişiler bu kapsamda olduğu gibi görevi itibariyle doğrudan taşıma işiyle irtibatlı bulunmayan taşıma işletmesinde çalışan temizlik işçisi, taşıma işletmesindeki muhasebeci vb. kimseler de bu kapsamdadır²³⁴. Dolayısıyla bu kişilerin somut taşıma sözleşmesiyle ilgili bir görev icra etmeleri gerekmez²³⁵. Taşımanın gerçekleşmesinde doğrudan mı yoksa dolaylı mı katkıda bulunmuş oldukları bu kapsam içinde değerlendirme açısından önemsizdir²³⁶. Ancak kendi adamları kavramı kapsamı içinde değerlendirebilmek için her halde taşıyıcının işletmesi içinde sürekli nitelikte bir çalışmanın söz konusu olması gerekir. Ayrıca arada hiyerarşik bir yapı içinde doğrudan ya da dolaylı olarak emir ve talimat verme imkânı veren bir ilişkinin bulunması da gerekir²³⁷. Taşıyıcı taşıma dışında başka alanlarda da faaliyet gösteriyor, taşıyıcının taşıma işletmesinden başka bir takım işletmeleri de bulunuyorsa burada istihdam edilen işçiler TTK m.879 f.1 “a” bendi ve CMR m.3’ün uygulama alanı içinde değerlendirilemeyecektir²³⁸. Bu durumda genel hükümlere gidilerek BK m.116 f.1 çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilecektir.

2. Taşıyıcının Taşımanın Yerine Getirilmesi İçin Kullandığı Kişiler

Bazı kişilerin taşıyıcıya yardımcı olmasıyla birlikte taşıyıcıyla aralarında süreklilik arz eden bir ilişkiden bahsedemiyorsak taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesi için kullandığı kişilerden²³⁹ söz edebiliriz. Taşıyıcı ile bu kişilerin aralarındaki ilişki belli bir taşıma işiyle sınırlıdır²⁴⁰. Bu ilişki taşımanın gerçekleşmesine doğrudan katılma şeklinde olabileceği gibi hizmetin taşımaya dolaylı bir ilişkisinin bulunması şeklinde de olabilir²⁴¹. Tehlikeli eşyanın

²³⁴ **Yılmaz**, Oğuz, CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, İzmir 2008, s.35; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.96-97.

²³⁵ **Arkan**, CMR’ye Göre Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk (Yardımcılar), Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65 inci Yaş Armağanı, Ankara 1988, s.323; **Yeşilova**, Ecehan, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların Ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu -CMR Madde 3, 34 vd., Ankara 2004, s.75-76.

²³⁶ **Kırman**, s.108.

²³⁷ **Kırman**, s.108-109.

²³⁸ **Yılmaz**, s.35; **Kırman**, s.109; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.97.

²³⁹ Bu kavram ETTK m.782’de “*taşıyıcının kullandığı kimseler*” deyiimiyle ifade edilmekteydi.

²⁴⁰ **Yılmaz**, s.35; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.97.

²⁴¹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.97.

taşımasından önce başka bir kişinin deposunda bir süre bekletmiş olması durumunda orada çalışan işçiler de bu kapsamdadır. Hatta taşımayı gerçekleştiren taşıtın yolda arızası sebebiyle yardım için aracını durdurarak yardım eden bir kişide olduğu gibi herhangi bir ilişkinin bulunmaması da söz konusu olabilir. Dolayısıyla önceden yapılmış herhangi bir sözleşmenin bulunması bir kişinin TTK m.879 f.1 “b” kapsamında yer alması bakımından önem arz eden bir husus değildir²⁴².

Her ne kadar taşıyıcıyla aralarında süreklilik arz eden bir ilişki bulunamasa da taşıyıcının yararlandığı kişilerin mutlaka somut taşıma işinin yerine getirilmesine bir şekilde katkılarının olması gerekir. TTK m.879 f.1 “b” bendi açıkça “taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı” ifadesini kullanmıştır²⁴³. Ancak bu kişiler taşıma sözleşmesindeki edimlerin tamamının yerine getirilmesinde rol alabileceği gibi bir veya birkaçının yerine getirilmesinde de rol alabilirler²⁴⁴.

3. Sorumluluğun Şartları

a) Yardımcıların Fiil Veya İhmali

ETTK m.782’de taşıyıcının, yardımcıların kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olduğunu düzenlemişken TTK m.879 yardımcıların “...fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu” olduğunu düzenlemiştir. Aynı husus hükmün mehzazını oluşturan CMR m.3 için de söz konusudur.

CMR m.3’te taşıyıcıların sorumlu tutulması için yardımcıların kusurlu olması aranmaz²⁴⁵. Bu sebeple TTK m.879 kapsamındaki uyuşmazlıklarda artık taşıyıcının sorumlu tutulması için yardımcıların kusurlu bir davranışta bulunmuş olması şartının aranmayacağı ileri sürülmektedir²⁴⁶. Gerçekten de TTK m.879 düzenlemesi itibariyle

²⁴² Arkan, Yardımcılar, s.324.

²⁴³ Oysa ETTK’da bu durum açık değildi. ETTK m.782’de “taşıyıcının kullandığı kimseler” denilmekle yetinilmişti. Ancak bir kısım yazarlar taşıyıcının kullandığı kimselerin taşıma işiyle ilgisinin bulunması gerektiğini belirtmekteydi. Bu yöndeki görüşler için bkz. Yılmaz, s.35-36; Tüzün, s.40.

²⁴⁴ Kirman, s.109.

²⁴⁵ Arkan, Yardımcılar, s.330.

²⁴⁶ Adıgüzel, s.139; Adıgüzel, Burak, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler (YTTK Yenilikler), 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanununu Beklerken

yardımcılar için kusurlu olma şartının aranmaması isabetli olur. Ancak ilginçtir ki TTK m.879 madde başlığı “*Yardımcıların kusuru*” olduğu gibi aynı şekilde hüküm gerekçesinde hükmün “*Yardımcıların kusurundan doğan sorumluluğu*” düzenlediği belirtilmektedir²⁴⁷. Bu hal TTK m.879’de tutarsızlık oluşturmaktadır.

Yardımcının fiili veya ihmali, taşıyıcının fiili veya ihmali olarak kabul edildiğinden, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için yardımcının bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermiş olması aranmalıdır²⁴⁸. Bu sebeple taşıyıcı örneğin; TTK m.876 gereği zıya, hasar ve gecikmeden dolayı meydana gelen zararın yardımcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana geldiğinin ispatı halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir.

CMR kapsamındaki taşımalarda taşıyıcının yardımcıların fiil ve ihmallerinden dolayı taşıyıcıyı sorumlu tutabilmek için bu kişilerin görevlerini yaparken fiil veya ihmallerinin bulunması gerekir. Oysaki CMR’yle birlikte EBK m.100’de²⁴⁹ de görevi yerine getirme esnasındaki kusuru aramışken ETTK m.782 bu kişilerin kusurunun görevini yerine getirmeleri esnasında olmasına yer vermeyerek son derece geniş bir kapsam alanı yaratmıştı²⁵⁰. TTK m.879’da ise BK m.116 ile uyumlu olarak görev sırasındaki kusuru sebebiyle taşıyıcının sorumlu tutulacağını hükme bağlamıştır. Bu haliyle TTK m.879 ile CMR m.3 ise kısmen uyum sağlamıştır. Zira tam olarak CMR m.3’te yardımcıların görev alanları içinde olarak²⁵¹ fiil veya ihmalleri sınırlamışken TTK görevleri esnasında demekle yetinmiştir²⁵².

Sempozyumu 10-11-12 Mayıs 2012, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Sayı, C.18, S.2, İstanbul 2013, s.775.

²⁴⁷ ETTK’da ise taşıyıcının yardımcı kişilerden sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu kabul edilmekteydi, **Sözer**, Meseleler Ve Görüşler, s.92.

²⁴⁸ Aynı yöndeki görüşler için bkz. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.98.

²⁴⁹ Bu hüküm BK m.116’da aynen yerini almıştır.

²⁵⁰ Arkan, ETTK yürürlüğü döneminde de taşıyıcının ETTK m.782’nin taşımanın yerine getirilmesinde kullanılan kişiler bakımından görevlerini yaparken söz konusu olan kusurlardan sorumlu tutulması gerektiğini, buna karşılık taşıyıcının kendi adamları bakımından görevlendirildikleri işi yaparkenki kusurlardan meydana gelme şartının aranmaması gerektiğini ileri sürmekteydi, **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.100.

²⁵¹ Her ne kadar CMR’nin Türkçe metninde de “*görevleri sırasında*” demekle ise de bağlayıcı nitelikte olan İngilizce metinde “*within the scope of their employment*” yani görev alanı içinde demektir. Dolayısıyla Türkçe metindeki değil İngilizce metindeki ifade dikkate alınmalıdır.

²⁵² Aynı yöndeki fikir için bkz. **Adıgüzel**, s.140.

Bununla birlikte kanaatimizce hüküm amaçsal yorumlanmalı söz konusu fiil veya ihmalin yardımcıların görev alanı içinde olması şartı aranmalıdır²⁵³. O halde görev ile zarara yol açan davranış arasında zaman, mekân ve amaç bakımından sıkı bir bağıllık bulunmalı, tesadüfi bir bağıllığın söz konusu olduğu (zarara yol açan davranışın işin görülmesi vesilesiyle gerçekleştiği) durumlarda taşıyıcı sorumlu tutulmamalıdır²⁵⁴.

b) Davranışın Zarara Sebep Olması

TTK m.879 hükmünün uygulanabilmesi için davranışın zarara yol açması gerekir. Hükümde açıkça belirtildiği üzere zarara yol açan davranış aktif bir davranışla yani fiille gerçekleşebileceği gibi pasif bir davranışla yani ihmalle²⁵⁵ de gerçekleşebilir. Bu halde örneğin, taşıyıcının yükleme için kullandığı kendi adamlarının taşıta istifleme yapmamış olmasından dolayı taşıyıcının kendi ihmaliymiş gibi sorumlu olması gerekecektir.

TTK m.879 uygulama alanı itibariyle zıya ve hasar hallerinde uygulandığı gibi gecikme halinde de uygulanır. ETTK’da zıya ve hasar ile gecikmeden doğan sorumluluk farklı sistemde (gecikmeden doğan sorumluluk ETTK m.780’de düzenlenmiş iken zıya ve hasardan doğan sorumluluk ETTK m.782’de) düzenlenmişti. Yardımcı kişilerden sorumluluk ETTK sistematiği itibariyle “Zıya ve hasarlardan dolayı mesuliyet” ana başlığı altında yer almaktaydı. Bu sebeple gecikme halinde EBK m.100 hükmü uygulanacağı söylenmekteydi²⁵⁶. TTK m.879 ise “Taşıyıcının sorumluluğu” ana başlığı altında düzenlenmiş olduğundan CMR m.3’te olduğu gibi bu husus taşıyıcının tüm sorumluluk sebeplerine uygulanacak

²⁵³ Nitekim hükmün gerekçesinde “Yardımcıların kusurundan doğan sorumluluğunu düzenleyen bu madde, CMR’nin 3’üncü maddesinden aynen alınmıştır...” şeklindeki ifade CMR m.3 ile hükmün aynı şekilde düzenlenmek istendiğinin göstergesidir.

²⁵⁴ **Arkan**, Yardımcılar, s.328.

²⁵⁵ Adıgüzel “ihmal” teriminin TTK m.879’da kullanılmasının yanlış olduğunu, mehz Alman TK m.428’de “Unterlassung” terimiyle ifade edilen hususun ihmalle birlikte yapmama, kaçınma, sarfinazar etme anlamlarına geldiğini belirtmektedir, **Adıgüzel**, s.140; **Adıgüzel**, YTTK Yenilikler, s.776.

²⁵⁶ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.101; **Erdil**, s.39.

şekilde düzenlenmiştir²⁵⁷. Bu halde TTK m.879 hükmü CMR m.3'te olduğu gibi tüm sorumluluk hallerine uygulanabilecektir.

A. Fiilî Taşıyıcının Fiillerinden Doğan Sorumluluk

Tehlikeli eşya taşınması için emeğinden yararlanılabilecek kimselerden biri de fiilî taşıyıcılardır²⁵⁸. Fiilî taşıyıcı TTK'da düzenlenme altına alınmıştır(TTK m.888). Fiilî taşıyıcı bu hükümden hareketle taşıma işinin ifasının kısmen ya da tamamen devredildiği üçüncü kişi olarak tanımlanabilir²⁵⁹. Fiili taşıyıcı kavramı esas itibariyle üst bir kavramdır. Bu kavram içerik itibariyle eşyanın taşınması tamamen kendisine bırakılanlar ve müteakip taşıyıcıları ihtiva eder.

1. Eşyanın Taşınması Tamamen Kendisine Bırakılanlar

Taşıma işinin mutlaka taşıyıcının kendisi tarafından gerçekleştirilmesi gerekmez. Taşıyıcı taşıma işini bizzat kendisi gerçekleştirebileceği gibi isterse taşıma işletmesi organizasyonu içinde çalıştırdığı kişilere isterse de kendisinden bağımsız üçüncü kişilere bırakma yolunu da seçebilir²⁶⁰. Bu bağımsız kişilerden ilki; eşyanın taşınması tamamen kendisine bırakılanlardır. Bu kişiler; taşıma işini kısmen veya tamamen bir taşıyıcıdan kendi ad ve hesaplarına akdettiği bir taşıma sözleşmesiyle devralmaktadırlar. Nitekim taşıyıcının BK m.83 gereğince taşıma işini bizzat yerine getirmeyerek taşıma işini devretme hakkı bulunmaktadır²⁶¹.

Eşyanın taşınmasının kendisine bırakılmasında ortada iki taşıma sözleşmesinin varlığı söz konusudur. Bunlardan birincisi gönderen ile taşıyıcı arasında yapılan asıl taşıma sözleşmesi iken diğeri gönderenin taşıma sözleşmesi akdettiği taşıyıcı ile eşyanın taşınması kendisine bırakılan taşıyıcıların akdetmiş olduğu taşıma sözleşmesidir. TTK, ilk taşıma sözleşmesinin taşıyıcısı için asıl

²⁵⁷ CMR'nin CMR'de düzenlenen tüm sorumluluk hallerine ilişkin olarak uygulandığına ilişkin bkz. **Arkan**, Yardımcılar, s.325.

²⁵⁸ Bu kavram yerine ETTK döneminde "*ara taşıyıcı*" veya "*alt taşıyıcı*" terimleri kullanılmaktaydı.

²⁵⁹ Benzer bir tanım için bkz. **Adıgüzel**, s.134.

²⁶⁰ **Seven**, Vural, Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükleriyle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli (Müteakip Taşıyıcı), Haluk Konuralp Anısına Armağan 3, Ankara 2009, s.871.

²⁶¹ **Adıgüzel**, s.134-135.

taşıyıcı kavramını kullanırken diğer taşıma sözleşmesiyle taşımanın kendine bırakılanlar için bahsedildiği üzere fiilî taşıyıcı kavramını kullanmaktadır (TTK m.888).

Taşıyıcının taşıma işini taşıma sözleşmesiyle başkasına bıraktığı durumlarda taşıyıcının artık sorumsuz olduğundan bahsedilemez. Zira asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasında müteselsil sorumluluk ilişkisi öngörülmüştür (TTK m.888 f.3). Sözleşmenin nispiyeti ilkesi gereği her ne kadar asıl taşıyıcı akdettiği alt taşıma sözleşmesiyle muhatap olabilecek gönderenin sözleşmenin tarafları dışında kalan üçüncü kişi olması sebebiyle herhangi bir talepte bulunamayacak ise de bu hüküm gönderene fiilî taşıyıcıdan kaynaklanan zıya, hasar ve gecikme sebebiyle taşıyıcıyı da sorumlu tutma imkânı vermektedir.

Asıl taşıyıcı fiilî taşıyıcı ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesini kendi adına ve hesabına akdetmelidir. Ancak bu halde TTK m.888 hükmü uygulanabilir. Taşıyıcı gönderenle akdetmiş olduğu taşıma sözleşmesinde eğer yolun belli kısmına kadar taşıma, bu kısımdan sonra gönderen adına ve hesabına yeni bir sözleşme yapma borcu altına girmişse vekil sayılacak ve BK vekâlet hükümlerine göre sorumlu olacaktır. Oysa taşıyıcı taşıma sözleşmesini kendi adına ancak gönderen hesabına yapacak olursa taşıma işleri komisyoncusu sayılacak ve TTK m.917 vd. hükümlerine tâbi olacaktır²⁶².

CMR'nin uygulama alanına giren taşımalarda eşyanın taşınmasının tamamen kendilerine bırakılanlar için ayrı bir hüküm ile düzenleme yapma yoluna gidilmemiştir. Bu halde söz konusu taşımalara CMR m.3 hükmü uygulanır. Zira hüküm eşyanın taşınması tamamen kendilerine bırakılan kişileri de kapsamaktadır. Eşyanın taşınması tamamen kendisine bırakılan kişiler süreklilik arz eden bir hukuki bağ ile taşıyıcıya bağlıysa çalıştırdığı kişiler (taşıyıcının kendi adamları), bu kişiler taşıyıcıyla böyle bir hukuki bağa sahip değilse hizmetlerinden yararlandığı kişiler (taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler) olarak CMR m.3 hükmüne dâhil olacaklardır. Böylece bu kişilerin fiil ya da ihmallerinden dolayı taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilecektir. Bu kişilerin CMR m.3 kapsamında olabilmesi için

²⁶² Adıgüzel, s.135; Sözer, Meseleler Ve Görüşler, s.118; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.104.

CMR m.3 “*Bu sözleşmenin uygulanmasından bakımından...*” dediği için ademi ifa gibi somut olayın CMR’de düzenlenmeyen bir durumdan kaynaklanmaması gerekir²⁶³.

Eşyanın taşınması tamamen kendisine bırakılan kişiler TTK m.888’de düzenlenmemiş olsaydı dahi taşıyıcıyı TTK m.879 kapsamında değerlendirebilecektik. Nitekim ETTK yürürlüğü döneminde de eşyanın taşınması tamamen kendilerine bırakılan kişileri düzenleyen ETTK m.784 hükmüne yer verilmemiş olsa bile yardımcıların kusurunu düzenleyen ETTK m.782 hükmüne gidilebileceği belirtilmekteydi²⁶⁴.

2. Müteakip Taşıyıcılar

TTK m.888’deki fiilî taşıyıcılar kavramına dâhil olan diğer kimseler müteakip taşıyıcılardır. Müteakip taşıyıcı; gönderenle yapmış olduğu taşıma sözleşmesiyle taşıma işini üstlenen taşıyıcıdan eşyayı, taşıma belgeleriyle beraber teslim almak suretiyle taşıma işinin ifasına katılan taşıyıcılardır²⁶⁵.

Müteakip taşıma CMR’de, CMR m.34 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir. Hükme göre; taşımının tek bir taşıma sözleşmesine dayanması ve bu taşıma sözleşmesiyle birlikte düzenlenen CMR taşıma senedi ve eşyanın birlikte taşıyıcı tarafından teslim alınması olmak üzere iki hususun bir arada olması gerekir. Müteakip taşıyıcının eşyayı teslim alması yetmemekte bununla birlikte bir takım taşıma belgelerini de teslim alması gerekmektedir. Bu taşıma belgesi CMR taşıma senedir.

Müteakip taşımada eşyanın taşınması tamamen kendisine bırakılanlardan farklı olarak ortada tek bir taşıma sözleşmesinin varlığı söz konusudur. Burada müteakip taşıyıcılar gönderenle taşıyıcı arasında yapılan taşıma sözleşmesine katılırlar²⁶⁶. Aradaki tek taşıma sözleşmesine katılmalarından dolayı gönderen

²⁶³ **Yılmaz**, s.10-12.

²⁶⁴ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.105.

²⁶⁵ **Seven**, Müteakip Taşıyıcı, s.876.

²⁶⁶ **Seven**, Müteakip Taşıyıcı, s.876.

sözleşmesel ilişki sebebiyle CMR hükümlerine dayanarak müteakip taşıyıcılara başvurulabilir²⁶⁷.

TTK m.888 taşıma belgelerinin teslim alınmış olmasını aramamış daha geniş bir şekilde müteakip taşıyıcıları da “*Taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilirse...*” şeklinde daha kapsayıcı olarak düzenlemiştir²⁶⁸. Oysaki ETTK m.796’de “*birden çok taşıyıcılar*” başlığı altında müteakip taşıyıcılar daha dar kapsamlı düzenlenmişti. ETTK’da aranan tek taşıma sözleşmesinin bulunması ve taşıma senedinin bulunması ile taşıma senedinin teslimi şartları TTK m.888 açısından aranmamaktadır.

CMR’de müteakip taşıma için aranan şartların bulunmadığı hallerde doktrinde savunulan bir görüşe göre²⁶⁹ CMR hükümlerini uygulama imkânı olmadığından müteakip taşıma yetkili ulusal hukuka tâbi olacaktır. Bu durumda yetkili ulusal hukukun Türk hukuku olması halinde TTK m.888’e gidilecektir. Bu açıdan da söz konusu şartların TTK m.888’de CMR’de aranan tek taşıma sözleşmesinin bulunması ve eşya ile taşıma senedinin bulunması ve teslimi şartlarının aranmamış olması, müteakip taşımayı da kapsayıcı şekilde düzenlenmiş olması yerindedir.

Bizim de katılmış olduğumuz doktrinde ağırlıklı olarak kabul edilen görüşe göre ise²⁷⁰; CMR m.34’te sayılan tek bir taşıma sözleşmesinin bulunması ve eşya ile taşıma senedinin teslim edilmesi şartlarından herhangi birinin somut olayda bulunmaması durumunda CMR’de uygulanacak bir hükmün yokluğu sebebiyle yetkili ulusal hukuka gidilemez. Zira bu hâlde söz konusu taşıyıcılar, gönderenle taşıma sözleşmesi akdeden taşıyıcının hizmetlerinden faydalananı olması hasebiyle CMR m.3’teki taşıyıcının hizmetlerinden yararlandığı kişiler (TTK m.879’daki ifadeyle taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişiler) olarak değerlendirilebilecektir. Tabi ki CMR m.3 kapsamında değerlendirebilmek için

²⁶⁷ **Yılmaz**, s.14.

²⁶⁸ Adıgüzel de müteakip taşımanın TTK m.888’de düzenlendiği görüşündedir, **Adıgüzel**, s.137.

²⁶⁹ **Seven**, Müteakip Taşıyıcı, s.881; **Messent, A./ Glass, D. A.**, CMR: Contracts For The Carriage Of Goods By Road, Third Edition, London- Hong Kong 2000, s.282.

²⁷⁰ **Erdil**, s.38; **Adıgüzel**, s.139; **Akıncı**, s.199; **Arkan**, Yardımcılar, s.323-324.

taşıyıcıların görev alanlarıyla ilgili bir fiili veya ihmali de bulunmalıdır. Zarara yol açan fiil ya da ihmal söz konusu taşıyıcıların görev alanlarıyla ilgili değilse CMR m.3 kapsamında kabul edilemeyecek CMR’de bu hususun düzenlenmemiş olması sebebiyle yetkili ulusal hukuk kurallarına tabi olacaktır. Yetkili ulusal hukukun Türk hukuku olması durumunda ise TTK m.888 uygulama alanı bulabilecektir.

Uygulamada müteakip taşımaya pek fazla rastlanılmamaktadır²⁷¹. Bu sebeple de TTK’da ayrıca düzenlenmemiş olması üst bir başlık olarak fiilî taşıyıcı kavramı altında düzenlenmiş olması kanaatimizce buna bağlanabilir.

3. Sorumluluğun Şartları

a) Fiilî Taşıyıcının Fiili Veya İhmali

TTK m.888’de her ne kadar açıkça belirtilmiş olmasa da fiili taşıyıcının sorumluluğa yol açan bir davranışının bulunması gerekir. TTK m.879’da belirtildiği gibi bu davranış aktif bir davranış yani fiil biçiminde olabileceği gibi ihmal biçiminde pasif bir davranış olarak da gerçekleşebilir.

TTK m.888 f.1 taşımanın fiilî taşıyıcı tarafından gerçekleştirildiği durumlarda zararlardan fiilî “*asıl taşıyıcı gibi sorumlu*” olduğunu belirtmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, “*Yardımcıların kusuru*” madde başlıklı TTK m.879’dan farklı olarak düzenlenmiş, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olduğunun belirtilmemiş olmasıdır. TTK m.888 f.3’te “*Asıl taşıyıcı ve fiili taşıyıcı müteselsilen sorumludurlar.*” şeklinde sorumluluğu müteselsil sorumluluk olarak öngörmüştür.

TTK m.888 f.3’te asıl taşıyıcı ile fiili taşıyıcıların sorumlulukları müteselsil sorumluluk olarak yer almıştır. Ancak müteselsil sorumluluğun emredici nitelikte olmadığı doktrinde kabul edilmektedir²⁷². Taraflar sözleşmeyle müteselsil sorumluluktan başka bir sorumluluk öngörebileceklerdir. Ancak asıl taşıyıcının TTK m.888 f.1 gereği gönderen veya gönderilen ile sorumluluğun genişletilmesi için sözleşme yapması durumunda bu husus, ancak fiilî taşıyıcıya bunları yazılı olarak kabul ettirmesi halinde geçerli olacaktır. Bu durum BK m.165’teki müteselsil

²⁷¹ Yılmaz, s.14.

²⁷² Adıgüzel, s.142.

borçlulardan birinin davranışıyla diğerlerinin durumunu ağırlaştırılamaması hükmüyle uyumludur. TTK m.888'deki hüküm BK m.165'teki hükme göre özel hüküm teşkil etmektedir.

Müteselsil sorumluluk; birden fazla kişinin aynı zarardan ve aynı sebepten dolayı sorumlu olmasıdır²⁷³. BK m.162'de müteselsil sorumluluğun sözleşmeden doğabileceği gibi kanundan da doğabileceği öngörülmüştür. TTK m.888 f.3 ve BK m.162 f.2'de öngörülen sorumluluk, kanundan doğan bir sorumluluk halidir. Hak sahibi (gönderen veya gönderilen) BK m.163 f.1 hükmünce borcun tamamının veya bir kısmının ifasını dilerse asıl taşıyıcı veya fiilî taşıyıcıların birinden dilerse de hepsinden isteme hakkına sahiptir. BK m.163 f.2 hükmüne göre zararın tamamı karşılanıncaya kadar asıl taşıyıcı ve fiilî taşıyıcıların sorumluluğu devam eder. Dolayısıyla hak sahibi de zararı karşılanıncaya kadar alacağını asıl taşıyıcı veya fiilî taşıyıcılardan talep edebilir.

Seven, CMR m.34'teki müteakip taşıyıcılar açısından müteselsil sorumluluğun hukuki niteliği itibariyle; asıl borçlunun borçlu kalmaya devam etmesi borca katılan kişinin de asıl alacaklıyla birlikte alacaklıya karşı sorumlu olması sebebiyle borca katılmadan doğan bir müteselsil sorumluluk hali olduğunu belirtmektedir²⁷⁴. Bu durum TTK m.888'deki fiilî taşıyıcı kapsamındaki müteakip taşıyıcılar açısından da savunulabilir. Ancak fiilî taşıyıcı kapsamındaki diğer bir grup olan eşyanın taşınması tamamen kendisine bırakılanlar için borca katılmadan bahsedilemez. Zira o halde ortada iki ayrı taşıma sözleşmesi bulunmaktadır.

b) Davranışın Zarara Sebep Olması

TTK m.888 hükmüne göre taşıyıcının fiilî taşıyıcıyla beraber müteselsil olarak sorumlu tutulabilmesi somut olayda bulunması gereken diğer bir şart fiil ya da ihmal biçiminde gerçekleşen davranışın zarara yol açmasıdır. Bu davranışın zarara yol açması sonucu fiilî taşıyıcı zarardan sorumlu tutulacağı gibi asıl taşıyıcı da bu zarardan müteselsil olarak sorumlu tutulacaktır.

²⁷³ Eren, s.807.

²⁷⁴ Seven, Müteakip Taşıyıcı, s.883-884.

Asıl taşıyıcının taşımasında olduğu gibi fiilî taşıyıcının da eşyayı koruma borcu bulunmaktadır. Bu halde fiilî taşıyıcı da eşyayı aldığı andaki haliyle teslim etmeli, eşyaya gelebilecek zararlara karşı eşyayı korumalıdır. Zarar, zıya ve hasardan ortaya çıkabileceği gibi gecikme sebebiyle de ortaya çıkabilir. Bu yüzden fiilî taşıyıcıdan kaynaklanan bir sebeple taşımanın zamanında gerçekleştirilememiş olması halinde de fiilî taşıyıcı asıl taşıyıcı ile müteselsilen sorumlu olacaktır.

TTK m.888'deki fiilî taşıyıcıların zararlarından sorumluluk için zararın, fiilî taşıyıcının kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkması durumu aranmıştır. Dolayısıyla gönderenle taşıma sözleşmesi akdeden asıl taşıyıcının taşıması sırasında ortaya çıkan zararlardan fiilî taşıyıcı sorumlu olmayacaktır.

C. Taşıyıcının Taşıtı Kiraladığı Kişinin, Temsilcilerin Ve Çalışanlarının Kusurundan Doğan Sorumluluğu

Her ne kadar taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişinin, temsilcilerinin ve çalışanlarının kusurunu düzenleyen hüküm kusursuz sorumluluk hükmü olsa da üçüncü kişi olan taşıtı kiraladığı kişinin, temsilcilerinin ve çalışanlarının kusuru dolayısıyla taşıyıcının sorumlu olması sebebiyle tehlikeli eşya taşınmasında taşıyıcının başka kişinin fiillerinden ve ihmallerinden sorumluluğu başlığı altında incelenmesi kanaatimizce uygun olacaktır.

Karayolu tehlikeli eşya taşınmasından bahsedebilmek için tehlikeli eşyanın bir taşıt aracılığıyla taşınıyor olması gerekmektedir. Taşıyıcı tehlikeli eşya taşınmasını kendi taşıtıyla gerçekleştirebileceği gibi başka kişilerden temin etmiş olduğu taşıt ile de taşımayı gerçekleştirebilir²⁷⁵. Böyle bir durumda taşıtı temin eden kimsenin kusurlu bir davranışının bulunması halinde taşıyıcının bundan dolayı sorumlu olup olmayacağı hususu CMR m.17 f.3'te olduğu gibi TTK m.877 ile de TTK'da hüküm altına alınmıştır²⁷⁶.

TTK m.877'e göre taşıyıcının CMR m.17 f.3'te olduğu gibi taşıyıcının, taşıttaki arızaya dayanamamasının yanında taşıtı kiraladığı kişinin kusuruna

²⁷⁵ Hirsch, s.747.

²⁷⁶ Oysa ki ETTK'da kiraya verenin kusurunu düzenleyen bir hüküm bulunmamaktaydı.

dayanamaması da söz konusudur. Taşıyıcı taşıtı kiraladığı kişinin seçiminde TTK m.18 f.2'deki basiretli davranma yükümlülüğünü yerine getirmiş olduğunu ispatlarsa bile hükmün varlığı sebebiyle sorumluluktan kurtulamayacaktır. Nitekim bu hüküm aynı zamanda TTK m.876'da düzenlenen genel sorumluluktan kurtulma haline de bir istisna teşkil etmektedir. Taşıyıcının en yüksek özeni gösterdiğini ispatlarsa dahi taşıtı kiraladığı kişinin kusurlarına dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi mümkün olamayacaktır.

Taşıyıcının kusurlarından sorumlu tutulduğu kişi TTK m.877 hükmünde taşıtı kiraladığı kişi ile sınırlı tutulmamıştır. Bunun yanında taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişinin temsilcileri ve çalışanlarının kusuru bulunması halinde de taşıyıcı bu kişilerin kusurunu iddia ve ispat ederek sorumluluktan kurtulamayacaktır. Borçlar hukukunda temsilci; hüküm ve sonuçları başka bir kişinin hukuk alanında meydana gelmek amacıyla söz konusu kişinin ad ve hesabına hukuki işlem gerçekleştirme yetkisine sahip kişiye denilmektedir²⁷⁷. Temsil, iradî temsil²⁷⁸ olabileceği gibi kanuni temsil şeklinde²⁷⁹ de ortaya çıkabilir. Temsilde temel ilişki vekâlet, hizmet, ortaklık, eser ve benzeri sözleşmelerden birine dayanabilir²⁸⁰. TTK m.877 gerekçesinde “*Hükümdeki ‘çalışanlar’ (servant/Bediensteten) kaynağın Almanca metninde bulunmayan, İngilizcesinde ise ‘agents’ şeklinde ifade edilen ‘temsilciler’ de hükme eklenmiştir.*” biçimindeki ifadeyle bilinçli olarak çalışanlar- temsilciler ayırımına gidildiği ve her iki kavrama karşılık gelen kişilerin hükme dâhil edildiği belirtilmektedir. Kavram itibariyle “*servant/Bediensteten*” kavramları bağımsız olarak çalışanları kapsamaz. Gerekçede “*agents*” kavramını karşılamak üzere temsilcilerin metne dâhil edildiği belirtilmektedir²⁸¹. Taşıtı kiralayanların temsilcileri madde gerekçesinden hareketle taşıtı kiralayanın işletmesinde istihdam ilişkisi bulunmayan kişilerdir. Bu kişiler taşıtı kiraya verenin iradi ya da kanuni temsilcileri olabilir. Taşıtı kiralayanın çalışanlarından anlaşılması gereken ise; TTK m.879'da taşıyıcının kendi adamlarında

²⁷⁷ **Eren**, 424.

²⁷⁸ İradî temsil, BK m.40-48'de düzenleme altına alınmıştır.

²⁷⁹ Kanuni temsil BK'da dağınık olarak çeşitli hükümlerde düzenlenmiştir. Örneğin BK m.342'deki velayet kanuni bir temsil ilişkisidir.

²⁸⁰ **Akyol**, Şenol, Türk Medeni Hukukunda Temsil, İstanbul 2009, s.37; **Eren**, s.439.

²⁸¹ İngilizce ve Almanca dillerindeki “*servant/Bediensteten*” ve İngilizce dilindeki “*agents*” kavramlarının Türkçe hukuki karşılığı için bkz. **Arkan**, Yardımcılar, s.320-323.

olduğu gibi taşıtı kiralayanın işletmesinde genellikle hizmet sözleşmesiyle çalışan sürekli nitelikte bağımlı bir çalışma ilişkisinin bulunduğu kişilerdir.

TTK m.877 ve CMR m.17 f.3’de taşıyıcı ile taşıtı kiraladığı kişi, temsilcileri ve çalışanları arasında kanuni bir müteselsil sorumluluk halinin varlığı kabul edilebilir. Bu hükümler dolayısıyla bu kişiler birlikte sorumlu olacaklardır. Nitekim birden fazla kimsenin müşterek kusurlarından kaynaklanan bir zarardan farklı sebepler dolayısıyla sorumlu olmaları durumunda müteselsil sorumluluk söz konusu olur²⁸². Taşıyıcı, herhangi bir kusuru olmasa da bu müteselsil sorumluluk sebebiyle taşıtı kiraladığı kişinin temsilcilerinin ve çalışanlarının kusurunun varlığı halinde sorumlu tutulmaktadır.

Taşıtı kiraya verenin kusurundan sorumluluk için kiraya verenin taşıtın mülkiyetine sahip olması şartı bulunmamaktadır. Nitekim Borçlar Hukukunda kira sözleşmesi akdetmek için kiraya verenin kira konusu eşyanın maliki olması şartı aranmaz²⁸³. Borçlar Hukuku kuralları başkasına ait bir eşyanın da kiraya verilmesine imkân tanıdığından taşıtı kiraya verenin taşıtın maliki değil zilyedi olması yeterli olacaktır²⁸⁴. Bununla birlikte TTK m.877 hükümde açıkça taşıtın kiralanasından söz edildiğinden satın alınması veya ödünç verilmesi gibi durumlarda taşıyıcının sorumluluktan kurtulma imkânı bulunmaktadır.

Her ne kadar TTK m.879’daki taşıyıcı yardımcılarının kusurunu düzenleyen hükmün varlığı sebebiyle TTK m.877 hükmüne gerek olmadığı akla gelebilirse de öncelikle taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişinin, temsilcilerinin veya çalışanlarının taşıyıcı yardımcılarını olarak kabul edilip edilemeyeceğine ilişkin bir değerlendirme yapmak uygun olacaktır. Bu konuda bir değerlendirme yapabilmek için mehz hükümler olan CMR m.3 ve m.17 f.3 hükümlerinden hareket edilebilir. Doktrinde taşıma işine hiç bir şekilde katılmayarak sadece taşıyıcıya taşıtı kiralama işini gerçekleştirmiş olan taşıtı kiraya veren kişiyi düzenleyen CMR m.17 f.3 hükmü

²⁸² Akıntürk, Turgut, Müteselsil Borçluluk, Ankara 1971, s.123.

²⁸³ Aral, Fahrettin/ Ayrancı, Hasan, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, 9. Baskı, Ankara 2012, s.211.

²⁸⁴ TTK m.877 madde gerekçesinde “Yabancı ve yerli öğretilerde ‘kiralayan’ işletme sahibi, araç malikini, malik olmayan zilyedi kapsayacak şekilde geniş yorumlanır.” şeklinde taşıtı kiraya vermek için malik olmanın şart olmadığına dikkat çekmektedir.

CMR m.3 hükmünün uygulama alanında olmadığı kabul görmektedir²⁸⁵. Bu anlamda CMR m.17 f.3 hükmü CMR m.3 hükmünün özel nitelikli hali değildir. Zira CMR m.17 f.3 hükmü CMR m.3 hükmünün kapsamında kabul edilirse CMR m.17 f.3 hükmüne yer verilmesine gerek kalmayacaktı²⁸⁶. Aynı şeyi TTK m.879 ve m.877 bakımından da söyleyebilmek mümkündür.

²⁸⁵ **Erdil**, s.38-39; **Arkan**, Yardımcılar, s.324.

²⁸⁶ **Loewe**, s.19, Nr.62.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TEHLİKELİ EŞYA TAŞINMASINDA KULLANILAN BELGELER

I. Genel Olarak

Diğer taşımalarda olduğu gibi karayoluyla tehlikeli eşya taşınması için de bazı belgeler kullanılmaktadır. Bu senetler taşımanın ispatı için faydalı olan belgelerdir. Taraflar bu senet ve belgeler sayesinde iddialarını güçlendirerek ispatlama imkânına kavuşacaklardır. Tehlikeli eşya taşınmasında TTK'da düzenlenen belgeler; taşıma senedi, yük senedi ve refakat belgeleridir.

II. Taşıma Senedi

A. Genel Olarak

Taşıma senedi TTK m.856, 857 ve 858'de düzenlenmiştir. Bu hükümlerde taşıma senedine ilişkin herhangi bir tanım yer almamaktadır. Taşıma senedi; taraflardan birinin istemi üzerine üç özgün nüsha olarak düzenlenen, en azından gönderenin imzalamak zorunda olduğu ve tarafların aralarında bulunan taşıma ilişkisini ispata yarayan yazılı belge olarak tanımlanabilir (TTK m.856). Medeni Usul Hukuku bakımından senet; bir kimsenin kendi aleyhine hazırlamış olduğu ve hukuki sonuç meydana getiren yazılı belgedir²⁸⁷. Söz konusu olacak herhangi bir uyuşmazlıkta aleyhine düzenlenme şartının var olup olmadığı aranmalıdır. Taşıma senedini hem taşıyıcının hem de gönderenin imzalamış olduğu durumlarda bu senet her iki tarafın da aleyhine hazırlanmış olduğundan her iki taraf için de Medeni Usul Hukuku anlamında senet olabilir. Ancak sadece gönderenin taşıma senedini imzalamış olduğu haller de Medeni Usul Hukuku bakımından gönderen aleyhine senet olarak kullanılabilir.

²⁸⁷ Pekcanitez, Hakan/ Atalay, Oğuz/ Muhammet, Özekes, Medenî Usul Hukuku, 13. Baskı, İstanbul 2012, s.612.

Taşıma senedinin düzenlenmemiş olması taşıma sözleşmesinin kuruluşu üzerinde herhangi bir etki doğurmamakta, kurucu bir etkiye sahip olmamaktadır. Taşıma sözleşmesinin düzenlenmediği durumlarda da taşıma sözleşmesi geçerli bir şekilde kurulabilmektedir. Bu durum CMR’de taşıma senedinin bulunmaması, usule aykırı oluşu veya kayıp olması taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemeyeceği şeklinde belirtilmektedir (CMR m.4). TTK’ya göre de taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradelerinin varlığı halinde taşıma sözleşmesi kurulur (TTK m.856 f.2). Bu şekilde taşıma senediyle taşıma sözleşmesi arasında bağ olmadığı ortaya konulmuş ve taşıma senedinin kurucu değil bildirici bir fonksiyona sahip olduğu belirtilmiştir. Ayrıca TTK’daki *“Taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenir.”* hükmünün aksinden taraflar istemedikleri takdirde taşıma senedinin düzenlenmeyeceği şeklinde aynı sonuca varmak mümkündür (TTK m.856 f.1).

Taşıma senedi düzenlemek zorunlu değildir. Ancak taşıyıcı talep ederse ya da gönderen isterse taşıma sözleşmesiyle birlikte taşıma senedi düzenlenecektir. Taşıma senedinin ETTK m.768’de iki nüsha halinde düzenlenmesi öngörülmüş iken CMR m.5’te üç nüsha halinde düzenlenmesi öngörülmüştü. Taşıma senedi, CMR taşıma senedi hükümleriyle uyumlu hale getirilerek TTK m.856’da CMR m.5’te olduğu gibi taşıma senedinin üç nüsha halinde düzenlenmiş olması aranmıştır. Bir nüshanın gönderende kalması diğerinin eşyaya eşlik etmesi, diğer üçüncü nüshanın ise taşıyıcıda kalması öngörülmüştür.

B. Taşıma Senedinde Şekil

Taşıma sözleşmesi için TTK’da herhangi bir şekil şartı öngörülmüş değildir. O halde BK m.12 f.1 gereğince taşıma sözleşmesinin yazılı yapılması imkânı olduğu gibi sözlü yapılması imkânı da bulunduğu düşünülebilir. Ancak bir senet olması sebebiyle taşıma senedinin yazılı şekilde yapılması gerekmektedir. CMR taşıma senedine ilişkin olarak CMR’de de herhangi bir şekil şartı öngörülmemiş olmasına

rağmen uygulamada kullanılması amacıyla Uluslararası Taşıma Birliği (IRU) tarafından CMR taşıma senedinin bir örneği hazırlanmıştır²⁸⁸.

Taşıma senedi metin ve imza kısmından oluşmaktadır. TTK m.856'da imza kısmı için üç nüshadan oluşan taşıma senedinin asıl nüshasının el yazılı olarak imzalanması zorunlu olarak öngörülmüş iken sureti olan diğer iki nüshanın el yazısıyla imzalı olabileceği gibi damga veya mühür ya da basılı şekilde de olabilmesi mümkündür.

Taşıma senedinin kim tarafından düzenleneceğine ilişkin gerek TTK'da gerekse CMR'de bir hüküm bulunmamaktadır²⁸⁹. O halde taşıma senedini ister taşıyıcı ister gönderen düzenlesin önem arz etmeyecektir. Bununla birlikte uygulamada gönderen tarafından düzenlenmektedir²⁹⁰.

C. Tehlikeli Eşya Taşınmasında Taşıma Senedinin İçeriği

Taşıma senedinin içeriğinden anlaşılması gereken taşıma senedinin metin kısmıdır²⁹¹. TTK m.857 f.1'de taşıma senedinin içerik kısmında yer alması gereken kayıtlara yer verilmiştir. Maddede sayılan kayıtlar şu şekildedir:

- a) Düzenlenme yeri ve tarihi,
- b) Gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,
- c) Taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,
- d) Eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer,
- e) Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi,

²⁸⁸ **Akıncı**, s.45; **Adıgüzel**, Burak, Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri Ve Senetlerin Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkileri, Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2009, C.IV, S.2, www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 19.04.2013.

²⁸⁹ **Yılmaz**, s.48.

²⁹⁰ **Yılmaz**, s.48.

²⁹¹ Akıncı imzayı da taşıma senedinin içeriği olarak değerlendirmektedir, **Akıncı**, s.48. Ancak kanaatimizce imzaya taşıma senedinin içeriği madde başlıklı TTK m.857'de yer verilmemiş olması sebebiyle imza ve metin (içerik) kısmı olarak ayırmak gerekir.

- f) Gerektiğinde bildirim adresi,
- g) Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşiti ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri,
- h) Taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları,
- i) Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı,
- j) Taşımanın yapılacağı süre,
- k) Kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslimde kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kayıt,
- l) Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar,
- m) Eşyanın gümrük ve diğer resmî işlemlerine ilişkin talimatlar,
- n) Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme.

Söz konusu hükümler esas itibariyle CMR ile paralellik göstermektedir. Tehlikeli eşya taşınması için sayılan kayıtlardan bizim için en çok önem arz eden husus maddenin “g” fıkrasındaki, CMR m.6 f.1 “f” bendinde de yer alan tehlikeli eşyalarda²⁹² mevzuatta öngörülen işaretler ya da ambalajın gösterilmemiş olması durumudur. Burada TTK, CMR’de olduğu gibi tehlikeli eşyaya ilişkin mevzuata atıf yapmıştır. İlgili mevzuat, daha önce de belirtilmiş olduğu üzere ADR hükümleridir. Bu mevzuat hükümlerine uygun olarak değil gelişigüzel herhangi bir işaretleme yapma yoluna gidilerek taşıma senedinde bu işaretlere yer verilmesi veya hiçbir işarete yer verilmemiş olması halinde taşıma senedinin varlığından bahsedilip bahsedilemeyeceği sorusu akla gelebilmektedir. Bu soruya cevap verebilmek için ETTK ile TTK taşıma senedi arasındaki farka değinmek gerekir. ETTK

²⁹² TTK m.850’ de belirtilen alt komisyon gerekçesindeki kavram birliği için kullanılan eşya terimi değil de TTK m.857 f.1 “g” fıkrasında “mal” teriminin kullanıldığı görülmektedir.

yürürlüğünde taşıma senedi; taşınmak amacıyla tevdi ve teslim edilen eşyayı temsil etmek üzere gönderen tarafından düzenlenen, şekli ve içeriği kanunda belli olan, kıymetli evrak vasfı bulunan bir emtia senedi olarak tanımlanmaktaydı²⁹³. ETTK'da düzenlenen taşıma senedi için ETTK m.769 f.1'de sayılan kayıtların bulunması gerekmekte, bu kayıtlar yazılı şekil şartı olarak kabul edilmekteydi. ETTK m.769 f.1'de sayılan kayıtların yer almaması durumunda söz konusu belge ETTK m.769 f.3 gereğince kıymetli evrak vasfına sahip olmamakta, taşıma senedi olarak değil yük senedi²⁹⁴ veya başka bir ispat belgesi olarak kabul edilmekteydi. Görüldüğü üzere ETTK'da taşıma senedi sıkı şekil şartlarına bağlanmıştır.

TTK'da ise taşıma senedinin kıymetli evrak olma niteliği, başta CMR m.4-5 olmak üzere modern taşıma hukuku düzenlemelerine uyum sağlanabilmesi amacıyla²⁹⁵ tamamen kaldırılmış bulunmaktadır²⁹⁶. Bu halde TTK m.857 f.1 "g" bendince tehlikeli eşyaya ilişkin mevzuatta öngörülen işaretlemenin veya TTK m.857 f.1'de diğer bentlerde sayılan asgari kayıtların²⁹⁷ yer almaması durumunda var olan belgenin TTK için taşıma senedi olarak kabul edilip edilmeyeceğini değerlendirmek gerekir. Doktrinde bir görüşe göre²⁹⁸; imza, taraflar ve somut olarak taşımaya konu olan eşya hakkında yeterli kayıtları içeren bir senedin TTK hükümlerine göre taşıma senedi olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Bu görüş uyarınca aksinin kabulü, TTK'da kıymetli evrak olma özelliği kaldırılan taşıma senedinin kambiyo senedi gibi sıkı şekil şartına bağlamak olur ki bu ise kanunkoyucunun amacıyla çelişmesi anlamına gelecektir. Biz ise savunulan bu görüşe katılmamaktayız. Zira TTK m.857 gerekçesinde hükümde sayılan kayıtların "*taşıma senedinin asgarî mecburi içeriğini göstermekte*" olduğu yer almaktadır. Bu sebeple hükümde sayılan kayıtlardan herhangi birinin yokluğu halinde taşıma senedi olarak değerlendirmemenin kanunkoyucunun amacıyla bağdaşmadığından söz edilemez. Ayrıca senedin eşyada yeterli kayıtları içermesi halinde artık taşıma senedi

²⁹³ **Domanıç**, Hayri, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.IV, İstanbul 2010, s.913.

²⁹⁴ Yük senedine ETTK'da "*tesellüm ilmühaberi*" denilmekteydi.

²⁹⁵ **Seven**, TTK Sunumları, s.33.

²⁹⁶ TTK m.856 gerekçesinde de bu husus "*Taşıma senedi kıymetli evrak değildir. Sadece bir ispat senedir.*" biçiminde ifade edilmiştir.

²⁹⁷ TTK m.857 f.2'de tarafların uygun öngörmüş olduğu kayıtların da taşıma senedinde yer alabileceği belirtilmektedir. Dolayısıyla TTK m.857 f.1'deki kayıtlar asgari kayıtlardır.

²⁹⁸ **Seven**, TTK Sunumları, s.35.

değil yük senedinin varlığından bahsedilebilecektir. O halde TTK m.857 f.1’de sayılan kayıtlar taşıma senedi için mecburi bulunması gereken hususlardır. Bu hususlardan birinin eksikliği ya da tehlikeli eşyaya ilişkin mevzuatta öngörülen değil başka türlü işaretlerin bulunmasında olduğu gibi bu kayıtların yanlışlığı ya da yetersizliği hallerinde taşıma senedinin taraflar için öngörülen sonuçları doğmayacaktır.

TTK m.857 f.2 tarafların uygun görmesi halinde uygun görülen diğer kayıtların da taşıma senedine konulabilmesine imkân tanımaktadır. Bu halde taraflar ispat kolaylığı açısından aralarında kararlaştırarak istedikleri kayıtlara taşıma senedinde yer verebilirler. Örneğin CMR m.6 f.2 “g” bendinde yer alan ve gerekli durumlarda CMR taşıma senedine konulabileceği öngörülen, taşıyıcıya verilen belgelerin listesi TTK’nın uygulama alanındaki taşıma senedinde de yer alabilir. Fazladan başka hususlara yer verilmiş olması senedin taşıma senedi olma niteliğini etkilemeyecektir.

D. Taşıma Senedinin İspat Gücü

Düzenlenmesi zorunlu olmamakla birlikte taşıma senedi gerek CMR’nin uygulama alanındaki uluslararası taşımalar, gerekse TTK’nın uygulama alanındaki taşımalar açısından en temel belge olarak öngörülmüştür²⁹⁹. Taşıma senedinin yokluğu halinde belirtileceği üzere gerek taşıyıcı gerek gönderen birtakım ispat vasıtalarından yararlanamayacak, iddiasını bu karinelere dayandıramayacaktır.

Taşıma senedinin ispat gücü TTK m.858’de düzenleme altına alınmıştır. Bu düzenlemelerde taşıma senedinin ispat gücünü haiz olabilmesi için taşıma senedinin iki tarafça imzalanması şartı getirilmiştir. Esas itibariyle taşıma senedinin TTK m.856 f.1 gereğince gönderence imzalanması gerekir. Ancak gönderenin taşıyıcıdan taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteme hakkı bulunmaktadır. İşte taşıyıcının da taşıma senedini imzalaması halinde taraflar bir takım kanıt ve kanuni karinelere dayanarak yararlanma imkânına kavuşacaklardır.

²⁹⁹ Akıncı, s.43; Yılmaz, s.47.

Her akdedilen taşıma sözleşmesiyle birlikte taşıma senedinin de düzenlenmiş olması şart değildir. Taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla taşıma senedinin düzenlenmesi arasında herhangi bir ilişki bulunmamaktadır. Ancak taşıma senedi düzenlenmesi için tarafların aralarında bir taşıma sözleşmesi akdetmiş olmaları şarttır. Zira taşıma senedi tarafların aralarında bulunan taşıma ilişkisini ispata yarayan bir belgedir. TTK m.858 f.1’de taşıma senedinin tarafların akdetmiş oldukları taşıma sözleşmesinin yapıldığına ve içeriğine kanıt oluşturacağına yer verilmiştir. Bu anlamda taşıma senedi HMK kapsamında senet delili çerçevesinde değerlendirilecektir³⁰⁰. Bununla birlikte doktrinde bir görüş gerek hükmün lafzı gerek mehzaz CMR m.9 f.1 ve gerekse de TTK m.858 f.1 hükmündeki ispat kuvveti itibariyle burada fiilî bir karinenin varlığından bahsedilebileceğini ileri sürmektedir³⁰¹.

Daha önce TTK açısından taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın tesliminin gerekmediği bu sebeple aynı sözleşme olarak düzenlenmediğini ifade etmiştik. Bu halde taşıma senedi sadece ispat aracıdır. Taşıma senedinin iki tarafça imzalanması halinde eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına da kanıt oluşturacağı TTK 858 f.1’de düzenleme altına alınmıştır.

TTK m.858 f.2 ile iki tarafın da taşıma senedini imzalaması halinde eşyanın dış görünüş itibariyle iyi durumda bulunduğu ve taşınan paketlerin sayısının, işaretlerin ve numaraların taşıma senedinde yer aldığı şekilde olduğuna karine oluşturmaktadır. Taşıyıcının bu mevzuat hükümlerine uygun olarak değil de gelişigüzel herhangi bir işaretleme yapma yoluna gidilerek taşıma senedinde bu işaretlere yer verilmesi veya hiçbir işarete yer verilmemiş olması halinde taşıma senedinin varlığından bahsedilip bahsedilemeyeceği sorusu akla gelebilmektedir. Teslim alınan eşyanın dış görünüşü itibariyle iyi durumda olmaması halinde TTK m.858 f.4’de dış görünüşü denetleme yükümlülüğüne yer verilmemiştir. Zaten bu durum taşıyıcının tacir olması nedeniyle TTK m.18 f.2 gereği basiretli olması gerekliliğinin bir sonucudur. Aynı şekilde taşınan paketlerin sayısının, işaretlerin ile numaraların da taşıma senedinde gerçeğe uygun olup olmadığının denetlenmesi de

³⁰⁰ **Seven**, TTK Sunumları, s.36.

³⁰¹ **Adıgüzel**, YTTK Yenilikler, s.781, dn.31.

basiretli tacir olması sonucu taşıyıcıdan beklenebilecek bir davranıştır. Taşıyıcı gönderenin bu karinelere yararlanmasına engel olmak istiyorsa kendisine düşen özeni göstererek çekince koymuş olmalıdır³⁰². Taşıyıcı kayıtların doğruluğunu denetleyecek araçlara sahip olmayabilir. TTK m.858 f.2 taşıyıcıya kayıtların doğruluğunu denetleyecek uygun araçlara sahip olmaması halinde bu durumun da çekince olarak taşıma senedine yazılabilesine imkân tanımıştır.

Taşınacak olan eşyanın net olmayan ağırlığı, miktarı ve içeriği hakkında da yazılmış olan kayıtlar taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve denetlenmesi sonucu her iki tarafın da taşıma senedini imzalamış olması halinde TTK m.858 f.3 gereği bu kayıtların gerçeğe uygun olduğu karine olarak kabul edilir. Denetleme gönderenin istemde bulunması ve denetleme için uygun araçlara sahip olması şartıyla TTK m.858 f.4'te belirtildiği üzere taşıyıcı açısından bir yükümlülük oluşturacaktır³⁰³.

Taşıma senedinin yukarıda sayılan hususları içermemesi halinde tamamıyla mı ispat gücünü kaybedeceğine yoksa bulunmayan kayıtlara ilişkin olarak mı ispat gücünü kaybedeceğine ilişkin olarak bir düzenleme bulunmamaktadır. Kanunkoyucunun bu konudaki amacını tespit için TTK m.858 gerekçesine baktığımızda³⁰⁴ esas görevi uyuşmazlıkları çözmek amacıyla hüküm ortaya koymak olan kanunkoyucunun bu sorunun çözümünü doktrine ve yargı kargı kararlarına bıraktığını belirtmektedir³⁰⁵. Belirtmiş olduğumuz üzere kanaatimizce TTK m.857 f.1'deki kayıtlardan birisinin taşıma senedinde yer almaması durumunda artık bu senedi taşıma senedi olarak değil yük senedi olarak kabul etmek uygun olacaktır. Seven'in ileri sürdüğü görüş benimsenirse imza, taraflar ve somut olarak taşımaya konu olan eşya hakkında yeterli kayıtları içeren bir senedin TTK hükümlerine göre

³⁰² **Zeyneloğlu**, Uygulamalı Taşıma, s.175.

³⁰³ Tabi ki bu halde TTK m.858 f.4 gereğince taşıyıcının denetleme ile ilgili giderleri isteme hakkı bulunmaktadır.

³⁰⁴ TTK m.858 hükmünün gerekçesinde “...*Taşıma senedinin kanunda ifadesini bulan ispat gücünü haiz olabilmesi için şeklen kanuna uygun düzenlenmiş bulunması, herşeyden önce imzayı içermesi ve 858 inci maddedeki kayıtları içermesi gerekir. Bu kayıtlardaki eksikliklerin senedin ispat gücünü tümüyle mi ortadan kaldıracağı, yoksa eksik olan kayıtla ilgili olarak mı gücünü yitireceği sorununun çözümü öğretiyeye ve yargı kararlarına aittir...*” biçiminde hususa yer verilmiştir.

³⁰⁵ Yargı içtihatları oluşana kadar söz konusu olan uyuşmazlıklara ilişkin olarak nasıl bir yol izleneceğinin belirsizliği sorunu akla gelmektedir. Bu durum hukuki güvenlik ilkesiyle bağdaşmaz.

taşıma senedi olarak kabul edilmesi gerekmektedir³⁰⁶. Bu halde bu görüş uyarınca kanıt ya da karine oluşturacak ilgili kayıtların bulunması halinde diğer kayıtlar eksik olsa bile taşıma senedi ispat gücüne sahip olacaktır.

III. Yük Senedi

ETTK'da ilmühaber olarak adlandırılan³⁰⁷ yük senedi; taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu durumlarda eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içerecek şekilde düzenlenen senettir.

ETTK'da taşıma senedinin düzenlenmesi ETTK m.768 f.1'e göre taşıyıcının talebine bağlı olduğundan taşıyıcının talebinin bulunmadığı hallerde gönderenin çıkarlarını gözetmek ve gönderene taşıyıcının imzasının bulunduğu ispat aracına sahip olmasını sağlamak amacıyla ilmühaber çıkarılmaktaydı³⁰⁸. Ancak TTK'nın taşıma senetlerine ilişkin hükümleri CMR ile uyumlu hale getirilmiş ve bu arada TTK m.856 f.1'de taşıma senedi düzenlenmesini taşıyıcının istemine değil taraflardan birinin istemine bırakmıştır. Bu halde gönderenin de istemi üzerine taşıma senedi düzenlenmesi hakkı tanınmış olması yanında yük senedinin TTK m.859 ile düzenleme sebebini anlamak güçtür. Zira gönderenin taşıma senedi düzenlenmesini isteyerek taşıma senedinin ispat gücünden yararlanma imkânı var iken taşıma senedi düzenlenmesini istememiş ancak yük senedinin düzenlenmesini taşıyıcıdan istemiş olması pek mantıklı bir davranış olmayacağı açıktır. TTK m.857 hükmünün gerekçesine baktığımızda bu konuda herhangi bir bilgiye yer verilmemiş olduğunu, bu konuda ilgili hükmün, ETTK m.770 hükmünün tekrarı olduğunu belirtmekle yetinildiğini görmekteyiz.

Kanaatimizce TTK m.857 f.1'de yer alan taşıma senedinin içeriğine ilişkin sayılan kayıtların yokluğu halinde bu senedi yük senedi olarak kabul etmek uygun olacaktır. Nitekim yük senedi, içeriğinde belirtilen nitelikteki eşyanın taşınmak

³⁰⁶ **Seven**, TTK Sunumları, s.35.

³⁰⁷ İlmühaber; sözlük anlamı itibariyle bir kişinin yeri, medeni hali vb. hallerini gösteren resmi belge veya bir eşyanın alındığını gösteren belge ya da alındı kâğıdıdır, **Eriş**, s.247.

³⁰⁸ **Arkan**, Sabih, Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine Ve İlmühaberlerine İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme (İlmühaber), BATİDER 1978, C.IX, S.4, s.1043.

amacıyla taşıyıcı tarafından teslim alındığını göstermektedir³⁰⁹. Yük senedinin şartlarından olan; taşıma senedinin düzenlenmemiş olması, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren senedin imzalanarak verilmesi şartlarını taşıma senedinin asgari olarak sayılan kayıtların eksikliği halinde söz konusu senet sağlamış olacaktır. Ancak burada gönderenin değil de taşıyıcının taşıma senedini düzenlemesini talep etmiş olması veya sadece gönderenin taşıma senedini imzalamış olması halinde bu çözüm yolunun da TTK m.857f. 1'deki kayıtların eksikliği durumunda TTK m.859 hükmünün lafzına aykırı kalacağı açıktır. Bu halde yük senedi için TTK m.859'deki "gönderenin istemi üzerine" ifadesi söz konusu olacak bir kanun değişikliğinde maddeden çıkartılması kanaatimizce isabetli olacaktır.

ETTK döneminde yük senedinin kıymetli evrak niteliğini haiz olup olmadığı doktrinde tartışmalıydı. Bir görüş uyarınca³¹⁰ ETTK m.768'de kıymetli evrak olarak sadece taşıma senedinden bahsedildiği dolayısıyla yük senedini kıymetli evrak olarak kabul etme olanağı bulunmaması gerekçesiyle kıymetli evrak olmadığı kabul edilmekteydi. Diğer bir görüş ise³¹¹; taşıma senedinde yer alan tüm kayıtları içermesi sebebiyle taşıma senedinin taşıyıcının imzasının bulunduğu nüshası gibi kıymetli evrak niteliğini haiz olduğunu kabul etmenin yerinde olacağını belirtmekteydi. Oysa ETTK'dan farklı olarak TTK'da taşıma senedi kıymetli olarak düzenlenmediğinden TTK'nın yürürlüğü döneminde böyle bir tartışmaya meydan verilmemiştir.

IV. Refakat Belgeleri

Refakat belgeleri TTK m.860'de düzenleme altına alınmıştır. Bu hükümden hareketle refakat belgelerini; eşyanın tesliminden önce gönderen tarafından taşıyıcıya verilmesi gereken, resmi niteliği haiz, özellikle gümrük işlemleri için gerekli olan bilgi ve eşyanın taşınması taahhüdünün ifasına ilişkin olarak bulunması gereken belgelerdir şeklinde tanımlamak mümkündür³¹².

³⁰⁹ Arkan, İlmühaber, s.1044.

³¹⁰ Zeyneloğlu, s.200.

³¹¹ Arkan, İlmühaber, s.1044.

³¹² Tüzüner, s.180.

TTK m.860 f.1’de refakat belgelerinin özellikle gümrük işlemleri için gerekli belgeler olduğu belirtilmiştir. Bu belgeler hükmün gerekçesinden anlaşılacağı üzere gümrük beyannameleri, sağlığa, güvenliğe, terminallere, polise ilişkin belge, raporlar ve benzerleridir. Hükmün “*özellikle*” ifadesinden anlaşılacağı üzere bu belgeler sadece gümrük işlemleri için gerekli olan değil her türlü resmi makamlara yönelik olabilir.

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik m.17 f.1 “c” bendinde de gönderenin “*Taşımacıya ADR’nin 5.4.3 üncü kısmında belirtildiği şekilde hazırlanmış yazılı talimatı ve taşıma için gerekli olan yetkiler, onaylar, bildirimler, sertifikalar ve diğer belgeleri vermekle*” yükümlü olduğu hükmü yer almıştır. Yönetmeliğin bu hükümle de tehlikeli eşya taşınması için refakat belgelerinin taşıyıcıya verilmesi gerekliliğini düzenlenmiş olup olmadığı değerlendirilmelidir. Yönetmelik ADR 5.4.3’te düzenlenen yazılı talimatlara atıf yapmaktadır. ADR 5.4.3’te atıf yapılan yazılı talimatlar taşıma esnasında herhangi bir kaza halinde veya acil bir durumun bulunması halinde önlem niteliğinde önceden verilmesi gereken talimatlardır. Bunlar resmi makamlara değil taşıyıcıya yönelik talimat verme amacıyla verildiğinden refakat belgesi değildir. Bunun dışında sayılanların ise refakat belgesi olarak kabulü gerekecektir. Dolayısıyla hükmün refakat belgelerini de içerecek şekilde düzenleme yaptığı belirtilmelidir.

Refakat belgeleri gönderen tarafından temin edilmesi gereken resmi niteliği haiz belgeler değildir. Bu sebeple taşıyıcı tarafından temin edilmesi gereken belgeler refakat belgesi olarak kabul edilemez. Örneğin; Karayolları Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği³¹³ gereği tehlikeli eşya taşınması için bulunması gereken tehlikeli eşya taşınmasında yeterliliği gösteren SRC5 belgesi gönderenin değil taşıyıcının temin etmesi gereken bir belgedir. O halde bu gibi belgeler refakat belgesi değildir.

Her ne kadar madde başlığı “*Refakat belgeleri*” olsa da TTK m.860 f.1 hükmüne göre resmi nitelik taşıyan belgeler ile birlikte özellikle gümrük işlemleri için gerekli olan bilgilerin de taşıyıcıya verilmiş olması aranmaktadır. Kanaatimizce

³¹³ RG, T.03.09.2004, S.25572.

bu bilgiler, refakat bilgileri olarak adlandırılabilir. Refakat bilgileri dışında tehlikeli eşya hakkında verilmesi gereken bilgiler bulunmakta ise taşıyıcıya bu bilgilerin de verilmesi gerekmektedir. Ancak refakat bilgilerinin resmi niteliği haiz işlemler için verilmiş olması gerekmektedir. Bu yönüyle TTK m.860 f.1, TTK m.861'deki tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünden ayrılır. Zira tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğü yükleme ve taşıma güvenliğine ilişkin iken, refakat bilgileri resmi makamların denetim yükümlülüğünü yerine getirmesinde gerekli olan bilgilerin verilmesi amacına hizmet eder. Ayrıca tehlikeli eşyayı bildirim yükümlülüğünde verilecek olan bilgiler sıkı şekil şartlarına tabi tutulmuş iken, refakat bilgilerinde herhangi bir şekil şartı bulunmamaktadır. Bundan dolayı refakat bilgilerinin sözlü olarak da verilmesine bir engel bulunmamaktadır.

Taşıyıcının refakat belgelerinin eksikliğini TTK m.18 f.2 gereği basiretli davranarak gönderene hatırlatması gerekir. Ancak CMR m.11 f.2'de yer aldığı üzere ve kanaatimizce TTK'nın uygulama alanı açısından da taşıyıcının refakat bilgi veya belgelerinin doğruluğunu ve söz konusu olacak taşımaya uygunluğunu araştırma yükümlülüğü bulunmamaktadır.

SONUÇ

Karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasının şartları; tehlikeli bir eşyanın bulunması, tehlikeli eşyanın ücret karşılığında üstlenilmesini ihtiva eden bir taşıma sözleşmesinin bulunması ve de taşımanın taşıt aracılığıyla ve karayoluyla yapılması olarak sıralanabilir. Karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasından söz edebilmek için bu şartların bir arada bulunması gerekir.

Tehlikeli eşya taşıma işinin tarafları; taşıyıcı, gönderen ve gönderilendir. Bu kişilerden taşıyıcı ve gönderen taşıma sözleşmesinin taraflarıdır. Gönderilen ise taşıma sözleşmesinin dışında kalan üçüncü kişidir. Gönderilenin durumu sebebiyle taşıma sözleşmesi üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğindedir.

Herhangi bir eşyanın tehlikeli olup olmadığını belirlemek için ilgili mevzuat hükümlerine bakmak gerekecektir. Mevzuat hükümlerinde söz konusu eşya yer almakta ise herhangi bir şüphe olmaksızın tehlikeli eşya olduğunun kabulü gerekir. Söz konusu eşya mevzuat hükümlerinde yer almıyorsa bu halde ilgili mevzuatta tehlikeli eşyanın tahdidi olarak sayılıp sayılmadığına bakılmalıdır. ADR’de olduğu gibi mevzuatta sınırlayıcı bir sayım söz konusu olduğu hallerde artık eşyanın tehlikeli olup olmadığını tartışmaya gerek kalmayacaktır. CMR veya TTK hükümlerinde olduğu gibi tehlikeli eşya için herhangi bir sınırlandırma bulunmadığı durumlarda tehlikeli eşyanın hâkim tarafından tespiti gerekir. Bu gibi durumlarda bilirkişi incelemesi sonucu karar verilmesi uygun olacaktır.

Tehlikeli eşya kavramı TTK’da tanımlanmamaktadır. Aynı durum CMR bakımından da söz konusudur. Bir tanıma yer verilmemesinin sebebi tehlikeli eşya kavramına bir sınırlama getirilmeyerek, ortaya çıkan yeni tehlikeli eşya türlerinin kapsam dışı kalmasını önlemek olduğu kabul edilmektedir. Ancak kanaatimizce teknolojik gelişmeler paralelinde yeni türlerin oraya çıkması, tehlikeli eşya için genel bir tanımının yapılmasına engel değildir. Nitekim bir takım mevzuat hükümlerinde de tehlikeli eşya tanımlanmaya çalışılmıştır. Bu düzenlemelere uygun olarak tehlikeli eşya; doğal özellikleri veya taşıma sırasındaki durumu sebebiyle genel emniyet ve

düzeni; insanların ve diğer canlıların hayatını ve beden bütünlüğünü, taşınan söz konusu eşya dışındaki eşyaların varlığını veya çevreyi tehdit eden her türlü katı, sıvı ve gaz halindeki nesnelere olarak tanımlanabilir.

Tehlikeli eşya taşıma sözleşmesinde tarafların eşyanın taşıyıcıya tesliminden taşıyıcının eşyayı gönderilene teslimine kadar bir takım yükümlülükleri bulunmaktadır. Taşıyıcının sözleşmeden doğan asli yükümlülüğü, tehlikeli eşyayı varma yerine götürme ve orada gönderilene teslim etmedir. Buna karşılık gönderenin asli yükümlülüğü taşıma ücretini ödemedir. Taşıma sözleşmesinden doğan asli yükümlülüklerin yanında tarafların bir takım yan edim yükümlülükleri bulunmaktadır. Yan edim yükümlülüklerinden yükleme ve boşaltma, ambalajlama ve işaretleme, tehlikeli eşyayı bildirme, talimatlara uyma, taşıma ve teslim engellerinde haber vererek talimat alma CMR ve TTK'da düzenlenen tehlikeli eşya taşınması için önem arz eder. Bu yan edimleri ifa kural olarak gönderene yüklenmiştir. Buna karşılık gönderenin yüklemeyi gerçekleştirdiği durumlarda yüklemeyle birlikte yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlama, gönderenin vermiş olduğu talimatlara uyma, taşıma ve teslim engellerini bildirerek talimat alma ve gereken tedbirler uygun süre içinde alınmazsa hak sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri alma yükümlülüğü gibi birtakım yükümlülükler ise taşıyıcıya yüklenmiştir.

Yan edimler belirtilenlerle sınırlı değildir. Bu gibi durumlarda ilgili mevzuatta tarafların söz konusu edimleri yerine getirmemesinden doğan zararlardan sorumlu olacağına belirtilmemiş olması sebebiyle bu zararlardan sorumlu tutulmanın mümkün olmadığını söylemek hatalı olur. Yan edim yükümlülüğünün yerine getirilmemesi taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemiş olması anlamına geldiğinden taraflar sözleşmenin gereği gibi ifa edilmemiş olmasından BK m.112 gereği sorumlu tutulur. Zira BK, TTK'ya göre genel kanun niteliğindedir.

Tehlikeli eşya taşınmasının taşıyıcı açısından asli yükümlülüğü eşyanın varma yerine götürülmesi ve gönderilene varma yerinde teslimidir. Taşıyıcı tehlikeli eşyayı teslim aldığı halde gönderilene teslim etmelidir. Eşyayı koruma borcu olarak adlandırılan bu özen borcuna uygun davranmayarak hak sahibini zarara uğratan taşıyıcının sorumluluğu gerek TTK'da gerekse CMR'de düzenleme altına alınmıştır.

Eşyayı koruma borcunun ihlali zıya ve hasar olmak üzere iki şekilde ortaya çıkabilir. Taşıma hukukunda zıya, taşıyıcının taşımak üzere almış olduğu eşyanın hak sahibine teslim edilemeyecek halde olmasını ifade eder. Taşıma hukukunda hasar ise, taşıma konusu eşyada taşıma esnasında ortaya çıkan ve onun değerinde azalmaya sebep olan her türlü maddi kötüleşmedir. Taşıyıcı teslim aldığı eşyayı belli süre içinde varma yerine götürerek teslim edemediği hallerde gecikmeden dolayı sorumlu olmaktadır. Taşıyıcının gecikmesi durumunda hak sahibinin ne kadarlık bir süre için beklemesi gerektiği hem TTK hem de CMR’de düzenleme altına alınmıştır. CMR ve TTK’da belirlenen süreler içinde tehlikeli eşya için hak sahibi taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğuna dayanabilir iken bu sürelerden sonra hak sahibi eşyanın zıyaa uğramış olduğunu kabul de edebilir. Böylece hak sahibi artık zıya karinesi gereği zıya hükümlerinden yararlanabilir.

Tehlikeli eşya taşınması ile uğraşan işletmeler genellikle büyük işletmelerdir. Tehlikeli eşyanın taşınmasına ilişkin yükleme, boşaltma ve depolama gibi bir takım işlerin taşıyıcı tarafından yalnız başına gerçekleştirilmesi imkânsız gibidir. Tehlikeli eşya taşınması uzmanlık gerektiren bir iş olduğundan birtakım kimselerin de taşıma işi için kullanılması gerekmektedir. Ayrıca taşıma işinin niteliğinden kaynaklanan şoför gibi kimselerin emeğinden faydalanılması da gerekebilir. Bu sebeplerle tehlikeli eşya taşıyıcısının bir takım kimselerin yardımına ihtiyaç duyduğu açıktır. Hatta taşıyıcılar taşımayı bizzat gerçekleştirebileceği gibi taşıma sözleşmesiyle üstlenmiş oldukları taşımayı başka kişilere devretme imkânına da sahiptirler. İşte bu hallerde oluşan zararlardan da taşıyıcının sorumlu olduğu hususu gerek TTK gerek de CMR’de düzenlenmiştir.

Tehlikeli eşya taşınmasında başka kişilerin fiil ve ihmallerinden doğan sorumluluk; taşıyıcının yardımcılarının fiillerinden sorumluluk, fiilî taşıyıcının fiillerinden doğan sorumluluk ve taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişinin, temsilcilerin ve çalışanlarının kusurundan doğan sorumluluk olarak sıralanabilir. Taşıyıcı yardımcıları; taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde genellikle bir hizmet sözleşmesiyle çalışan bir kişi olması halinde taşıyıcının kendi adamı, taşıyıcıya yardımcı olmakla birlikte taşıyıcıyla aralarında süreklilik arz eden bir ilişkiden bahsedemiyorsa taşıyıcının taşımanın yerine getirilmesi için kullandığı kişi olarak değerlendirilir. Fiilî

taşıyıcılar ise taşıma işini kısmen veya tamamen kendi ad ve hesaplarına akdettiği bir taşıma sözleşmesiyle devralmakta olan eşyanın taşınması tamamen kendisine bırakılanlar ve gönderenle yapmış olduğu taşıma sözleşmesiyle taşıma işini üstlenen taşıyıcıdan eşyayı, taşıma belgeleriyle beraber teslim almak suretiyle taşıma işinin ifasına katılan taşıyıcılar olan müteakip taşıyıcılardır. Taşıyıcının bu kişilerden kaynaklanan bir sorumluluğunun olabilmesi için somut olayda bu kişilerin fiili ve ihmallerinin olması gerekir. Ayrıca bu fiil veya ihmal biçimindeki davranış zarara da sebep olmalıdır. Taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişinin, temsilcilerinin ve çalışanlarının kusurundan da taşıyıcı sorumlu tutulmuştur. Zira taşıyıcı üstlenmiş olduğu taşıma görevini ifa etmek için bir şekilde bu kişilerin emeğinden faydalanmaktadır.

Karayoluyla tehlikeli eşya taşınmasında birtakım belgelerden yararlanılmaktadır. TTK'da düzenlenişi itibariyle bu belgeler; taşıma senedi, yük senedi ve refakat belgeleridir. Taşıma senedinin düzenlenmesi taşıma sözleşmesinin kurulması açısından zorunlu değildir. Bununla birlikte gerek TTK gerekse CMR açısından temel belge olarak öngörülmüştür. İki tarafça imzalanması şartıyla taşıma senedi taşıyıcı ve gönderene birtakım kanıt ve karine imkânları sağlamaktadır. Diğer bir belge olan yük senedi taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu durumlarda eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içerecek şekilde düzenlenmektedir. Refakat belgeleri ise tehlikeli eşyanın tesliminden önce gönderen tarafından taşıyıcının tasarrufuna bırakılması gereken özellikle gümrük işlemleri için verilen resmi niteliği haiz belgelerdir. TTK'da resmi işlemler için gerekli olan bilgilerin de gönderen tarafından verilmesi gerektiğine yer vermesi sebebiyle refakat bilgileri olarak adlandırabileceğimiz bu bilgilerin de taşıyıcıya verilmesi gerekmektedir.

Uluslararası taşımalarda uygulama alanı bulan CMR, TTK taşıma işleri kitabına aktarılmaya yani iç hukukumuzda aktarılmaya çalışılmıştır. Böylece CMR'deki tehlikeli eşya taşınmasına ilişkin hükümler de büyük ölçüde TTK'ya aktarılmıştır. Tehlikeli eşya taşınmasında hukuki sorumluluğa ilişkin uyumsuzluklarda bu hükümler dikkate alınacaktır. Şunu belirtmek gerekir ki; bu konu Türk Hukuku'nda ele alınmamış olması sebebiyle daha çok araştırma yapmaya müsaittir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, Burak, Karayolunda Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya Ve Hasardan Doğan Sorumluluğu, 2. Baskı, Ankara 2012.

Adıgüzel, Burak, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanununu Beklerken Sempozyumu 10-11-12 Mayıs 2012, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Özel Sayı, C.18, S.2, İstanbul 2013 (YTTK Yenilikler).

Adıgüzel, Burak, Uluslararası Taşımada Kullanılan Taşıma Senetleri Ve Senetlerin Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkileri, Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2009, C.IV, S.2, www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 19.04.2013.

Akıncı, Ziya, Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR, Ankara 1999.

Akıntürk, Turgut, Müteselsil Borçluluk, Ankara 1971.

Akıpek, Jale G./ **Akıntürk**, Turgut, Eşya Hukuku, İstanbul 2009.

Akyol, Şenol, Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme, İstanbul 2008 (Üçüncü Kişi).

Akyol, Şenol, Türk Medeni Hukukunda Temsil, İstanbul 2009.

Aral, Fahrettin/ **Ayrancı**, Hasan, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, 9. Baskı, Ankara 2012.

Arkan, CMR'ye Göre Yardımcıların Fiillerinden Sorumluluk, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65 inci Yaş Armağanı, Ankara 1988 (Yardımcılar).

Arkan, Sabih, Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987 (Demiryolu).

Arkan, Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu Ankara 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

Arkan, Sabih, Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları Ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri–TTK İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme, BATİDER 1979, C.X, S.2 (Karşılaştırmalı İnceleme).

Arkan, Sabih, Karayoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Sorumluluk Ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu 26-27 Ocak 1984/ Maçka-İstanbul, Ankara 1984 (Sempozyum).

Arkan, Sabih, Taşıyıcının Ücret Hakkı, Prof. Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983.

Arkan, Sabih, Ticari İşletme Hukuku, 15. Baskı, Ankara 2011 (Ticari İşletme).

Arkan, Sabih, Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine Ve İlmühaberlerine İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme, BATİDER 1978, C.IX, S.4 (İlmühaber).

Arslanlı, Halil, Kara Ticareti Hukuku Dersleri, Umumi Hükümler, 2. Baskı, İstanbul 1959.

Asgarov, Natig, Gönderenin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Tehlikeli Eşya Hakkında Beyanda Bulunma Yükümlülüğü, BATİDER 2012, C.XXVIII, S.2.

Atabek, Reşat, Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul 1960.

Aydın, Alihan, CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul 2002 (CMR Sorumluluk).

Aydın, Alihan, TTK Tasarısında Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi, Hukuki Perspektifler Dergisi 2006, S.6 (TTK Değerlendirme).

Bilge, Mehmet Emin, Hatır İçin Taşınanın Uğradığı Zararların Trafik Sigortası Kapsamında Olup Olmadığı Sorunu Ve Yargıtay Uygulaması, AÜEHFD 2001, C.V, S.1-4.

Birinci Uzun, Tuba, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 2012.

Birleşmiş Milletler, ADR, Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması, C. I, New York Ve Cenevre, 2002.

Bozer, Ali/ **Göle**, Celal, Bankacılar İçin Kıymetli Evrak Hukuku Bilgisi, Ankara 1992.

Can, Mertol, 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukukî Esaslar, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.9, S.1-2.

Clarke, Malcolm A., International Carriage Of Goods By Road CMR, Third Edition, London 1997.

Cumalıoğlu, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011.

Çağa, Tahir/ **Kender**, Rayegân, Navlun Sözleşmesi, C.II, 10. Baskı, İstanbul 2010.

Çakıcı, Latif, İşletmelerde Ambalaj Sorunları Ve Ambalajlama Alanındaki Gelişmeler, 2. Baskı, Ankara 1987.

Çelik, Çelik Ahmet, Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının Ve Sigortacının Sorumluluğu, İstanbul 2008.

Çetingil, Ergon, Taşıtan Ve Yükletenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları İle Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında, Vecdi Aral'a Armağan, Kocaeli 2001.

Deniz, İnci, Konteyner Taşımacılığı Ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1982.

Doğanay, İsmail, Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması, BATİDER 1970, C.V.

Domaniç, Hayri, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C.IV, İstanbul 2010.

Erbek, Doğan/ Arıkan, Aslıhan, Tehlikeli Maddelerin Ambalajlanması, Ambalaj Bülteni, Kasım/ Aralık 2010, <http://www.ambalaj.org.tr/Sayfa-17-Dosya.htm>, Erişim Tarihi: 05.02.2013.

Erdil, Ergin, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İctihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul 2007.

Eren, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 14. Baskı, Ankara 2012.

Eriş, Gönen, Açıklamalı- İctihatlı- Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku, Ankara 1996.

Ertaş, Şeref/ Serdar, İlknur/ **Gürpınar,** Damla, Eşya Hukuku, 8. Baskı, Ankara 2008.

Esener, Turhan/ **Güven,** Kudret, Eşya Hukuku, Eşya Hukuku, 4. Baskı, Ankara 2008.

Franko, Nisim, Hatır Nakliyatı Ve Hukuki Mahiyeti, Ankara 1992.

Franko, Nisim, Yargıtay İctihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi, Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Ankara 1991.

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

Gözübüyük, Abdullah Pulat, Hukuki Mesuliyet Bakımından Mücbir Sebepler Ve Beklenmeyen Haller, 2. Baskı, Ankara 1957.

Gürpınar, Damla, Sözleşme Dışı Yanlış Tavsiyede Bulunma, Öğüt Veya Bilgi Vermeden Doğan Hukuki Sorumluluk, İzmir 2006.

Hill, D. J./ **Messent,** A. D., CMR, Contracts For The International Carriage Of Goods By Road, London 1984.

Hirsch, Ernst, Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul 1948.

Karabağ Bulut, Nil, Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme, İstanbul 2009.

Karahan, Sami, Ticari İşletme Hukuku, 23. Baskı, Konya 2012.

Karan, Hakan, Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Ankara 2011.

Kaya, Arslan, Kara Yolu İle Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulama Şartları Ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul 1998.

Kaya, Arslan, Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları Ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), İÜHFİM, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Sayısı (Taşıyıcı), C.LVI, S.1-4, İstanbul 1998.

Kender, Rayegân/ **Çetingil**, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku- Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte, Temel Bilgiler, 10. Baskı, İstanbul 2010.

Kırman, Ahmet, Havayolu İle Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990.

Loewe, R., Commentary On the Convention Of 19 May 1956 On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (CMR), Geneva 1975, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cog/commentaryCMR.pdf>, Erişim Tarihi: 03.12.2012.

Messent, A./ **Glass**, D. A., CMR: Contracts For The Carriage Of Goods By Road, Third Edition, London- Hong Kong 2000.

Oğuzman, Kemal/ **Öz**, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2010.

Oğuzman, M. Kemal/ **Seliçi**, Özer/ **Oktay-Özdemir**, Saibe, Eşya Hukuku, 12. Baskı, İstanbul 2009.

Özdemir, Türkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Zıya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu, İstanbul 2006.

Öztañ, Fırat, Kıymetli Evrak Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1997.

Pekcanitez, Hakan/ **Atalay,** Oğuz/ **Muhammet,** Özekes, Medenî Usul Hukuku, 13. Baskı, İstanbul 2012.

Seven, Vural, Kara Taşımalarında (TTK ve CMR) Alt Müteakip Taşıyıcıların Yükleriyle İlgililere Karşı Sorumluluğunun Hukuki Temeli, Haluk Konuralp Anısına Armağan 3, Ankara 2009 (Müteakip Taşıyıcı).

Seven, Vural, Karar İncelemesi- Hava Yolu Taşımalarında Kayıtlı Bagajın Zıyaa Uğramasından Doğan Tazminat Sorumluluğunun Sınırı, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan, C.2 (Karar İncelemesi).

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

Seven, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlaliden Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003 (Yüke Özen Borcu).

Seven, Vural, Türkiye Adalet Akademisi Türk Ticaret Kanunu Sunumları, <http://www.taa.gov.tr/129-turk-ticaret-kanunu-sunumlari.html>, Erişim Tarihi: 19.01.2013 (TTK Sunumları).

Sözer, Bülent, Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler Ve Görüşler- Karayolu, Denizyolu Ve Havayolu ile Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme, BATİDER 1984, C.XIV, S.2 (Meseleler Ve Görüşler).

Sözer, Bülent, Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, İstanbul 2009.

Tüzün, Necati, Kara Ve Hava Taşıma Hukuku Dersleri Ankara 1972 (Taşıma Dersleri).

Tüzün, Necati, Kara Ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara 1981.

Tüzüner, Özlem, Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği Ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, TBB Dergisi 2012, S.101, <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/>, Erişim Tarihi: 14.12.2012.

Ülgen, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987.

Ülgener, M. Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991.

Yeşilova, Ecehan, CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD 2005, C.7, S.I (Taşıma Senedi).

Yeşilova, Ecehan, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların Ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu -CMR Madde 3, 34 vd., Ankara 2004.

Yetiş Şanlı, Kübra, Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımlarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008.

Yılmaz, Oğuz, CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, İzmir 2008.

Zeyneloğlu, Ahmet, Taşıma Hukuku, 2. Baskı, Ankara 1993.

Zeyneloğlu, Ahmet, Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara 1980 (Uygulamalı Taşıma).