

**T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)  
ANABİLİM DALI**

**YÜKLE İLGİLİLERİN TAŞIMA SÖZLEŞMESİ  
GEREĞİNCE BEYANDA BULUNMA  
YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

Doktora Tezi

Natig ASGAROV

Ankara-2012

**T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)  
ANABİLİM DALI**

**YÜKLE İLGİLİLERİN TAŞIMA SÖZLEŞMESİ  
GEREĞİNCE BEYANDA BULUNMA  
YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

Doktora Tezi

Natig ASGAROV

Tez Danışmanı  
Prof. Dr. Hakan KARAN

Ankara-2012

T.C.  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUK)  
ANABİLİM DALI

**YÜKLE İLGİLİLERİN TAŞIMA SÖZLEŞMESİ  
GEREĞİNCE BEYANDA BULUNMA  
YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

Doktora Tezi

Tez Danışmanı :

Tez Jürisi Üyeleri  
Adı ve Soyadı

İmzası

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Tez Sınavı Tarihi .....

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE**

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(...../...../20....)

Tezi Hazırlayan Öğrencinin  
Adı ve Soyadı

.....

İmzası

.....

## İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER .....	I
KISALTMALAR .....	IV
GİRİŞ .....	1
I. TAŞIMA SÖZLEŞMESİ .....	4
A) GENEL OLARAK .....	4
B) TANIMI .....	5
C) UNSURLARI .....	9
1- Genel olarak .....	9
2- Eşya taşıma taahhüdü .....	12
a) Genel olarak .....	12
b) Konusu: Eşya .....	13
c) İfası .....	17
3- Taşıma ücreti ödeme taahhüdü .....	21
4- Anlaşma .....	24
D) HUKUKÎ NİTELİĞİ .....	28
II. BEYANDA BULUNMAKLA YÜKÜMLÜ OLAN YÜKLE İLGİLİLER .....	33
A) GENEL OLARAK .....	33
B) GÖNDEREN .....	34
C) YÜKLETEN .....	43
III. YÜKÜMLÜLÜK KAVRAMI .....	49
A) GENEL OLARAK .....	49
B) BORÇ İLİŞKİSİ – BORÇ .....	50
1- Genel olarak .....	50
2- Edim yükümlülüğü .....	55
3- Yan yükümlülük .....	58
4- Külfet .....	61
C) BEYAN YÜKÜMLÜLÜĞÜ .....	63
IV. TAM VE DOĞRU BEYANDA BULUNMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ .....	68
A) GENEL OLARAK .....	68
B) BEYAN EDİLMESİ GEREKEN HUSUSLAR .....	74

1- Genel olarak .....	74
2- Eşya hakkında .....	77
a) Genel olarak .....	77
b) Eşyanın cinsi .....	79
c) Eşyanın miktarı .....	81
d) Eşyanın işaretleri .....	82
e) Eşyanın haricen belli olan hal ve mahiyeti .....	83
f) Eşyanın değeri .....	86
g) Beyanın taşıyan bakımından önemi .....	88
3- Caiz olmayan eşya ve yükleme hakkında .....	90
4- Tehlikeli eşya hakkında .....	92
a) Genel olarak .....	92
b) Kara taşımacılığı bakımından .....	93
c) Deniz taşımacılığı bakımından .....	96
d) Hava taşımacılığı bakımından .....	100
5- Refakat bilgi ve belgeleri hakkında .....	102
6- Gizlice yüklenen eşya hakkında .....	106
7- Diğer hususlar hakkında .....	108
a) Genel olarak .....	108
b) Gönderen ve yükleten hakkında .....	109
c) Gönderilen hakkında .....	109
d) Teslim günü ve yeri hakkında .....	110
e) Teslimde ödeme kaydı ve ödeme tutarı hakkında .....	112
<b>V. BEYANDA BULUNMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN İHLÂLİNİN HUKUKÎ</b>	
<b>SONUÇLARI VE SORUMLULUK .....</b>	<b>113</b>
<b>A) GENEL OLARAK .....</b>	<b>113</b>
<b>B) SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ .....</b>	<b>115</b>
1- Genel olarak .....	115
2- Hukukî sorumluluğun türlerine göre .....	116
a) "...ile" ve "...den" sorumluluk .....	116
b) Akdî ve haksız fiil sorumluluğu .....	117
c) Kusurlu ve kusursuz sorumluluk .....	119

d) Sınırlı ve sınırsız sorumluluk .....	121
3- Sorumluluk türlerinin yarışması .....	122
C) SORUMLULUK ŞARTLARI .....	124
1- Genel olarak .....	124
2- Tazminat hakkı veren bir hukukî ilişkinin varlığı .....	126
3- Yanlış veya eksik beyanda bulunma .....	130
4- Zarar .....	133
5- Uygun illiyet bağı .....	135
6- Kusur .....	137
D) TAZMİNAT .....	142
1- Genel olarak .....	142
2- Taşıma ortamlarına göre .....	144
a) Kara taşımacılığı .....	144
b) Deniz ve hava taşımacılığı .....	146
c) Değerlendirme .....	147
E) ÖZEL HUKUKÎ SONUÇLAR .....	149
F) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ .....	153
1- Genel Olarak .....	153
2- Genel sorumluluktan kurtuluş halleri .....	154
a) Mücbir sebep .....	154
b) Zarar görenin hukuka aykırı davranışı veya üçüncü kişinin ağır kusuru .....	154
c) Sorumluluktan kurtuluş sözleşmesi ve kayıtları .....	157
3- Özel sorumluluktan kurtuluş halleri .....	159
SONUÇ .....	163
KAYNAKÇA .....	172
ÖZET .....	181
ABSTRACT .....	182

## KISALTMALAR

ADR	The European Agreement Concerning The International Carriage Of Dangerous Goods By Road
age.	adı geen eser
agm.	adı geen makale
B.	Bası
BATIDER	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
Bkz.	bakınız
C.	Cilt
CIF	Cost & Insurance & Freight
CIM	Règles Uniformes Concernant Le Contrat De Transport International Ferroviaire Des Marchandises
CIV	Règles Uniformes Concernant Le Contrat De Transport International Ferroviaire Des Voyageurs
COTIF	Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires Du 9 Mai 1980 Dans La Teneur Du Protocole De Modification Du 3 June 1999
CMR	Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route
ev.	eviren
dn.	dipnot
E.	Esas
ed.	editör
FOB	Free On Board
Hamburg Kuralları	Hamburg Rules United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978
HD.	Hukuk Dairesi
HGK.	Hukuk Genel Kurulu
HMK	Hukuk Muhakemeleri Kanunu
ICAO	International Civil Aviation Organisation



ICAO-TI	Technical Instructions For The Safe Transport Of Dangerous Goods By Air
IMDG Kod	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
K.	Karar
KTK	Karayolu Taşıma Kanunu
Lahey Kuralları	International Convention For The Unification Of Certain Rules Of Law Relating To Bills Of Lading, 1924
Lahey/Visby Kuralları	Protocol To Amend The International Convention For The Unification Of Certain Rules Of Law Relating To Bills Of Lading (1924), 1969
m.	madde
MARPOL	The International Convention For The Prevention Of Pollution From Ships, 1973
MBK.	Mevcut Borçlar Kanunu
Montreal Konvansiyonu	Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air, 1999
MTTK	Mevcut Türk Ticaret Kanunu
ÖÇH	Özel Çekme Hakkı
R.G.	Resmi Gazete
RID	Règlement Concernant Le Transport International Ferroviaire Des Marchandises Dangereuses, 1999
S.	Sayı
s.	sayfa
SDR	Special Drawing Rights
SHT OPS 1	Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul Ve Esasları Talimatı, 2010
SOLAS	International Convention For The Safety Of Life At Sea, 1974
TD	Yargıtay Ticaret Dairesi
TMK	Türk Medeni Kanunu
TSHK	Türk Sivil Havacılık Kanunu
YTBK	Yeni Türk Borçlar Kanunu

YTTK	Yeni Türk Ticaret Kanunu
Varşova Konvansiyonu	Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air, 1929
vd.	ve devamı
vs.	ve saire

## GİRİŞ

Eşya taşıma sözleşmesi, geniş anlamda bir borç ilişkisi doğurur. Bu borç ilişkisinin içeriğini, sözleşme taraflarının çeşitli hak ve yükümlülükleri oluşturur. Eşya taşıma sözleşmesinin bir tarafı taşıyan iken, diğer tarafı gönderendir; bu her iki tarafın da kanunda düzenlenmiş olan bir sıra hak ve yükümlülükleri vardır. Bu yükümlülüklerden biri, gönderenin eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğüdür. Bu yükümlülüğünü hiç veya gereği gibi yerine getirmeyen gönderen (deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin olarak ayrıca yükleten) bundan doğan zarardan sorumludur.

Mevzuatta taşıyanın sorumluluğu bakımından ayrıntılı düzenlemeler öngörülmüştür. Bununla paralel olarak öğretide taşıma hukuku ile ilgili olarak yazılan eserlerin çoğunda, doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın sorumluluğu inceleme konusu yapılmıştır. Gönderenin (ve yükletenin) tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü ile yanlış veya eksik beyanda bulunmasından kaynaklanan zarardan sorumluluğu çerçevesinde mevzuattaki düzenlemeler yetersiz olduğu gibi, öğretide de bu konu kısıtlı incelenmiştir. Oysa eşya taşıma sözleşmesinin asli unsurları olan, taşıma taahhüdünün gereği gibi yerine getirilmesi, taşıma ücretin belirlenmesi vs. konularda, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü büyük önemi haizdir. Bu itibarla hukukî düzenlemelerde, öğretide ve uygulamada mevcut olan eksiklikleri, sorunları açıklığa kavuşturmak amacıyla, gönderenin (ve yükletenin) tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü, bu çalışmanın konusu yapılmıştır. Anılan kapsamda beyanda bulunma yükümlülüğünün hukukî niteliği, ifası, bu yükümlülüğün hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinin hukukî yaptırımları, sorumluluğun hukukî niteliği, şartları, tazminatın kapsamı, beyan olunan bilgilerdeki eksik veya yanlışlığın özel hukukî sonuçları, sorumluluktan kurtuluş halleri araştırılmıştır.

Çalışma, üç açıdan sınırlandırılmıştır. İlki, çalışma konusunu eşya taşımaları teşkil ettiği için, yolcu taşımaları bu çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. İkincisi, çalışma, iç hukuka indirgenmiş, yeri geldiğinde, Türkiye'nin taraf olduğu konvansiyonlarla (istisnaen taraf olmadığı Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile de)

mukayeseli olarak karşılaştırma yapılmıştır. Ayrıca konu, Türk Ticaret Kanunu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu ışığında incelendiğinden, diğer ilgili kanunlara yalnızca ilgili olduğu ölçüde yer verilmiştir. Üçüncüsü ise, çalışmada, gönderenin (ve yükletenin) beyanda bulunma yükümlülüğü ile, beyan edilen bilgidaki eksik ya da yanlışlıktan doğan zarardan sorumluluğu incelenmiş, diğer borç ve yükümlülüklerine ise, değinilmekle yetinilmiştir. Dolayısıyla diğer borç ve yükümlülüklerden doğan sorumluluk halleri çalışma kapsamı dışında tutulmuştur.

Gönderenin (ve yükletenin) eşya taşıma sözleşmesi gereğince beyanda bulunma yükümlülüğünü konu alan bu çalışmada, belirtilen sınırlar çerçevesinde aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır:

1) Eşya taşıma sözleşmesi, mevzuatta ve öğretide nasıl tanımlanmıştır? Eşya taşıma sözleşmesinin unsurları nelerdir? Hukukî nitelik itibariyle eşya taşıma sözleşmesi nasıl bir sözleşmedir?

2) Eşya taşıma sözleşmesi gereğince beyanda bulunma yükümlülüğü olan kişiler kimlerdir? Gönderenin ve yükletenin hukukî statüleri nedir? Onların ne gibi hak ve yükümlülükleri vardır?

3) Beyanda bulunma yükümlülüğü, ne tür bir yükümlülüktür? Mevzuatta, beyanda bulunma yükümlülüğü ile ilgili hangi düzenlemeler getirilmiştir? Beyan edilmesi gereken hususlar nelerdir?

4) Beyanda bulunma yükümlülüğünün yerine getirilmemesinin hukukî yaptırımları nelerdir? Gönderen (ve yükleten) beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı kimlere karşı sorumludur? Hukukî niteliği itibariyle bu sorumluluk nasıl bir sorumluluktur? Sorumluluğun ne gibi şartları vardır? Sorumluluktan kurtuluş halleri hangileridir?

Çalışma, beş başlıkta ele alınmıştır. İlk başlıkta, genel olarak eşya taşıma sözleşmesi incelenmiştir. Bu başlıkta eşya taşıma sözleşmesi, esas hatları ile tanımlanmış, mevzuatta nasıl düzenlendiği, unsurları, hukukî niteliği araştırılmış, öğretideki görüşler esasında tanımı yapılmaya çalışılmıştır.

İkinci başlıkta, tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olan yükle ilgililer ele alınmıştır. Genel olarak yükle ilgililer kavramı ve eşya taşıma sözleşmesi gereğince yükle ilgili kişilerden hangilerinin beyanda bulunmakla yükümlü olduğu araştırılmış, gönderen ve yükleten kavramı, onların hukukî statüsü, mevzuatta düzenleniş tarzı bu başlıkta değerlendirilmiştir.

Üçüncü başlıkta yükümlülük kavramına değinilmiştir. Bu kapsamda, beyanda bulunma yükümlülüğünün hukukî niteliğini anlamak için, genel olarak yükümlülük kavramı, borç ilişkisi, borç, edim, asli edim yükümlülüğü, yan edim yükümlülüğü, yan yükümlülük, külfet gibi kavramlar üzerinde durulmuş, beyanda bulunma yükümlülüğünün nasıl bir yükümlülük türü oluşturduğu sorusuna cevap aranmıştır.

Dördüncü başlık, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğüne ilişkindir. Bu başlıkta, beyan edilmesi gereken hususlar sayılmış, bunlarla ilgili mevzuattaki düzenlemeler karşılaştırmalı olarak anlatılmış, bu düzenlemelerdeki hata ve eksikliklerin giderilmesi yolları belirlenmeye çalışılmıştır.

Son başlıkta ise, beyanda bulunma yükümlülüğünün yerine getirilmemesinin hukukî sonuçları ve bundan dolayı gönderenin (ve yükletenin) sorumluluğu konusu ele alınmıştır. Bu kapsamda beyanda bulunma yükümlülüğünün hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinin ne gibi hukukî sonuçlar doğurabileceği, beyan edilen bilgilerdeki yanlışlık veya eksikliklerden doğan zarardan sorumluluğun hukukî niteliği, sorumluluğun şartları, tazminatın kapsamı, sorumluluktan kurtuluş halleri, özel hukukî sonuçları üzerinde durulmuştur.

Çalışmada, yükleten kavramı, gönderen kavramı içerisinde telakki edilmiştir. Yani, gönderen, ilgili olduğu ölçüde yükleteni de kapsayan genel bir terim olarak kullanılmıştır. Ancak yükletenin gönderenden farklı bir hukukî nitelik arz ettiği hallerde, yükletenden de ayrıca bahsedilmiştir.

Çalışmada gönderenin (ve yükletenin) eşya taşıma sözleşmesi gereğince beyanda bulunma yükümlülüğü, Türk hukuk sistemi bakımından incelenmiştir. Bu itibarla, konu hakkındaki açıklamalar Türk hukuku kaynaklı olup, çalışmada hukukî düzenlemelerden, bilimsel eserlerden ve mahkeme kararlarından esinlenilmiştir.

## I. TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

### A. GENEL OLARAK

Gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden bahsedebilmek için, öncelikle taraflar arasında geçerli olarak kurulmuş olan bir eşya taşıma sözleşmesinin varlığına ihtiyaç vardır. Bu nedenle beyanda bulunma yükümlülüğüne ilişkin esasların incelenmesinden önce, bu yükümlülüğün doğumuna kaynak oluşturan eşya taşıma sözleşmesinin tanımının, unsurlarının, türlerinin, hukukî niteliğinin belirlenmesi gerekir.

Genel anlamda taşıma işlemi, yolcu veya eşyanın bir yerden diğer bir yere götürülmesine yönelik faaliyetler topluluğu olarak tanımlanmaktadır<sup>1</sup>. Eşya taşıma hukukuna konu olan taşımalar ise, hukuken kişi olarak nitelenen varlıkların iradesi sonucu oluşan yer değiştirme hareketleri olup, taraflar arasında birbirine uygun, karşılıklı irade beyanlarının mutabakatını, yani, bir sözleşmenin varlığını gerektirir. İşte bu sözleşmeye, taşıma sözleşmesi denilir<sup>2</sup>. Bilakis her yer değiştirme hareketi, taşıma hukuku anlamında taşıma işlemi olarak kabul edilemeyeceği gibi, amacı yer değiştirme işlemi olan her sözleşme de, bir taşıma sözleşmesi sayılmaz.

Taşımacılık farklı açılardan sınıflandırılabilir<sup>3</sup>: Örneğin, *gerçekleştirildiği ortama göre*, karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve iç su yolu taşımacılığı; *konusuna göre*, eşya ve yolcu taşımacılığı; *taşımının yapıldığı alana göre*, ulusal ve uluslararası taşımacılık; *özel bir düzenleme kapsamında olup olmamasına göre*, yalın ve ticari taşıma; *taşımının bir veya birden fazla araçla veya ortamda yapılmasına göre* direkt ve kesintili taşımacılık, zincirleme veya karma (multimodal) taşımacılık gibi. Taşıma, türlerinin kendine has olan farklı özellikleri dolayısıyla farklı düzenlemelere tâbi tutulmuştur. Konumuz eşya taşınması olduğundan, bundan sonraki açıklamalarımız da eşya taşıma sözleşmesine hasredilmiştir.

---

<sup>1</sup> Bkz. Yılmaz, E.: *Hukuk Sözlüğü*, Ankara 1996, s. 840.

<sup>2</sup> Bkz. Gençtürk, M.: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, İstanbul 2006, s. 11.

<sup>3</sup> Bkz. Arkan, S.: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 1 vd.; Gençtürk, M.: *age.*, s. 38 vd.; Sözer, B.: *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 2009, s. 6.

## B. TANIMI

13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanununda<sup>4</sup> “*Taşıma İşleri*” Dördüncü Kitapta, 850 ilâ 930. maddelerde<sup>5</sup> düzenlenmiştir. Ayrıca deniz ticareti sözleşmelerine ilişkin hükümler, Kanunun Beşinci Kitabının dördüncü kısmında, denizde eşya taşıma sözleşmeleri (navlun sözleşmeleri) ise, Kanunun Beşinci Kitabının, dördüncü kısmının üçüncü bölümünde, 1138 ilâ 1245. maddelerinde<sup>6</sup> yer almaktadır. Taşımayla ilgili olarak Türk Ticaret Kanununun diğer kısımlarında, konvansiyonlarda ve diğer kanunlarda da düzenlemelere rastlanmaktadır.

29.06.1956 tarihli ve 6762 sayılı Mevcut Türk Ticaret Kanununda<sup>7</sup>, 29.05.1926 tarihli ve 865 sayılı Eski Türk Ticaret Kanununda<sup>8</sup> olduğu gibi taşıma sözleşmesinin doğrudan doğruya bir tanımı yapılmamıştır. Bu kanunlarda, yalnızca taşıyan tarif edilmekle yetinilmiştir. Şöyle ki, Eski Türk Ticaret Kanununun 887. maddesinde “*bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya veya eşhasın karada, sularda nakillerini taahhüt eylesine nakil mukavelesi itlak olunur*” biçiminde bir tanım yapılmıştır. Mevcut Türk Ticaret Kanununun 762. maddesinin sözünden ise, “*taşıyan, ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimsedir*” şeklinde sadece taşıyanın tanımlandığı kanısı hâkim olabilir<sup>9</sup>. Oysa yapılan bu tanımla, hükmün, taşıyanı tanımlar iken, aynı zamanda taşıma sözleşmesinin unsurlarını göstermek suretiyle, taşıma sözleşmesini de açıkladığı görülmektedir<sup>10</sup>.

---

<sup>4</sup> Bkz. 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı R.G.

<sup>5</sup> MTTK’da taşımaya ilişkin genel hükümler ayrı bir kitapta değil, kıymetli evraka ilişkin Üçüncü Kitabın altıncı fasıl, ikinci kısmında Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi başlığı altında düzenlenmiştir.

<sup>6</sup> MTTK’nın Dördüncü Kitabının, dördüncü fasılının, birinci kısmında, 1016 ilâ 1118. maddelerde düzenlenmiştir.

<sup>7</sup> Bkz. 09.07.1956 tarihli ve 9353 sayılı R.G.

<sup>8</sup> Bkz. 28.06.1926 tarihli ve 406 sayılı R.G. Sonradan deniz ticaretine ilişkin hükümler 13.05.1929 tarihli ve 1440 sayılı Kanunla düzenlenerek, 865 sayılı Ticaret Kanununa “*İkinci Kitap*” olarak eklenmiştir. Bkz. 20.05.1929 tarihli ve 1197 sayılı R.G. Bu konuda bilgi için bkz. Arkan, S.: *Ticari İşletme Hukuku*, B. 15, Ankara 2011, s. 7.

<sup>9</sup> Bkz Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 10; Atabek, R.: *Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç)*, İstanbul 1960, s. 24; Franko, N.: *Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti*, Ankara 1992, s. 2; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 29.

<sup>10</sup> Bkz. Eriş, G.: *Kara Taşıma Hukuku*, Ankara 1996, s. 13; Kaya, A.: “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, Prof. Dr. Hüseyin Hatemi’ye Armağan, C. 1, İstanbul 2009, s. 922; Zeyneloğlu, A.: *Taşıma Hukuku*, B. 2, Ankara 1980, s. 19.

Ne var ki, kanunda taşıma sözleşmesinin açık tanımının yapılması, kanun yapma tekniği açısından daha uygun olurdu.

Taşıma işleri, Yeni Türk Ticaret Kanununda ayrı bir kitap olarak düzenlenmiş ve bu kitapta eşya taşıma sözleşmeleri – “eşya taşıması”, “taşınma eşyası taşıması” ve “değişik tür araçlar ile taşıma” olarak – üç kısımda ele alınmıştır. Kanunun 850. maddesinin birinci fıkrasında taşıyan tanımlanmış, ikinci fıkrasında ise, “taşıyan, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyana, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır” denilerek, taşıma sözleşmesinin unsurları belirtilmek suretiyle taşıma sözleşmesi, yine dolaylı olarak tanımlanmaya çalışılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun deniz ticaretine ilişkin Beşinci Kitabının dördüncü kısmında, deniz ticareti sözleşmeleri – “gemi kira sözleşmeleri”, “zaman çarteri sözleşmeleri”, “navlun sözleşmeleri” ve “deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi” olarak – dört ayrı başlık altında düzenlenmiştir<sup>11</sup>. Navlun sözleşmeleri de, yolculuk çarteri sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleri olarak ikiye ayrılmıştır. Görüldüğü gibi Yeni Kanunda, yolculuk çarteri sözleşmeleri ile zaman çarteri sözleşmeleri birbirinden ayrılmış ve sadece yolculuk çarteri sözleşmeleri navlun sözleşmesi olarak kabul edilmiştir<sup>12</sup>. Yeni Türk Ticaret Kanununun 1138. maddesine<sup>13</sup> göre, taşıyan, navlun karşılığında:

---

<sup>11</sup> MTTK'nın Dördüncü Kitabının dördüncü faslında, deniz ticareti sözleşmeleri – “eşya taşıma (navlun) sözleşmeleri”, “yolcu taşıma sözleşmesi”, “denizaşırı satış sözleşmeleri”, “deniz ödücü sözleşmesi” – olarak dörde ayrılmıştır. Bu sözleşmelerden, denizaşırı satış sözleşmeleri, satım hukukuna ait olduğundan; deniz ödücü sözleşmesi ise uygulaması kalmadığı gerekçesiyle YTTK'ya alınmamıştır.

<sup>12</sup> MTTK'nın deniz ticaretini düzenleyen kitabında, sözleşmelerin belirtilen ayırımı yapılmamış ve bu yüzden öğretilerde de, gemi kira sözleşmesi ve zaman çarteri sözleşmesinin taşıma sözleşmesi sayılıp sayılmadığına ilişkin farklı görüşler ileri sürülmüştür. Çarter sözleşmesinin türleri ve zaman çarteri ve bare-boat çarterin navlun sözleşmesi sayılıp sayılmayacağı yönündeki görüşler için bkz. Akıncı, S.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1961, s. 13 vd.; Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku II*, B. 2, İstanbul 1971, s. 3; Tekil, F.: *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1973, s. 220; Ülgener, F.: *Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, İstanbul 2000, s. 46; Ülgener, F.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 2007, C. LXV, S. 2, s. 353 vd.

<sup>13</sup> MTTK. m. 1016.



1. Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı;

2. Kırkambar sözleşmesinde ise, ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlenmektedir.

Karayolu ile yapılan ulusal taşımaları düzenleyen ve özel nitelikte bir kanun olan 2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda<sup>14</sup> eşya taşıma sözleşmesi tanımlanmamış iken, Kanunun 3. maddesinde taşıma ve taşıyan kavramlarının anlamı açıklanmıştır<sup>15</sup>. Maddeye göre, “*taşıma, yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi; taşımacı ise, taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişidir*”.

Havayoluyla eşya taşımalarını düzenleyen 1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununda<sup>16</sup>, ne taşıma sözleşmesi, ne de taşıma ve taşıyanın tanımına yer verilmiştir<sup>17</sup>. Diğer taraftan, taşıma hukuku açısından önemli kaynak olan konvansiyonların<sup>18</sup> bazılarında eşya taşıma sözleşmesi yerine uluslararası eşya

---

<sup>14</sup> Bkz. 19.07.2003 tarihli ve 25173 sayılı R.G.

<sup>15</sup> Konu ile ilgili geniş bilgi için bkz. Karan, H.: “Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği”, BATİDER 2004, C. XXII, S. 3, s. 99 vd.

<sup>16</sup> Bkz. 19.10.1983 tarihli ve 18196 sayılı R.G.

<sup>17</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 30.

<sup>18</sup> Denizyolu ile eşya taşınmasına ilişkin ilk konvansiyon, 1924 tarihli Konişmentoya İlişkin Bazı Kaidelerin Yeknesaklaştırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon (Lahey Kuralları)’dır. Bu Konvansiyon 1968 tarihli Visby Protokolü ve 1978 tarihli ÖÇH Protokolü ile değiştirilmiştir. Daha sonra ise 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları) kabul edilmiştir. Türkiye, sadece 1924 tarihli Lahey Kurallarını 14.02.1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanunla onaylamış ve bu Konvansiyon Türkiye hakkında 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Bkz. 22.02.1955 tarihli ve 8936 sayılı R.G.);

Karayoluyla eşya taşınması hakkında 1956 tarihli Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon (CMR) kabul edilmiştir. CMR, 1978 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişikliğe uğramıştır. Daha sonra 27.05.2008 tarihinde “Elektronik Taşıma Senedi ile İlgili CMR’de Değişiklik Protokolü” kabul edilmiştir. Türkiye, 07.12.1993 tarih ve 3939 sayılı kanunla CMR’yi ve ÖÇH Protokolünü onaylamış ve 31.10.1995 tarihinden itibaren taraf olmuştur (Bkz. 14.12.1993 tarihli ve 21788 sayılı R.G. Son Protokol ise halen yürürlüğe girmemiştir;

Demiryolu taşımalarını, Demiryolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme (COTIF) düzenlemektedir. İlk Konvansiyon 1890 yılında imzalanmıştır. 1923 yılında Konvansiyon revize edilmiş ve 1924 yılında eşya taşımacılığına ilişkin Konvansiyon CIM ve yolcu ve bagaj taşımacılığına ilişkin olan CIV imzalanmıştır. Türkiye bu Konvansiyonlara iştirak etmeyi Lozan Barış Antlaşması ile taahhüt etmiş ve 1930 yılında kabul ederek kanunlaştırmıştır. 1970 yılında Bern Konvansiyonu ile her iki Konvansiyon da yenilenmiş ve bunlar da Türkiye tarafından

taşıma<sup>19</sup> kavramı tanımlanarak konvansiyonların uygulama alanları belirlenmiştir [1956/68 tarihli Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon (CMR) m. 1(1); 1999 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon (Montreal Konvansiyonu) m. 1(2); Eşyanın Uluslararası Multimodal Taşınması Hakkında Konvansiyon (BM-CK) m. 2(1)]. Bazı konvansiyonlarda ise, taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmiştir. Nitekim deniz yolu ile eşya taşımacılığını düzenleyen 1924 tarihli Konişmentoya İlişkin Bazı Kaidelerin Yeknesaklaştırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyonun (Lahey Kuralları) 1(b) maddesine göre, “*nakliye mukavelesi, yalnız bir konişmento ile veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri herhangi bir vesika ile tespit olunan nakliye mukavaelesine denir. Nakliyecisi ile konişmento hamili arasındaki münasebetleri tanzim etmesi halinde bir çarter parti zımında çıkartılan konişmento veya buna benzer bir vesikaya da aynı zamanda nakliye mukavelesi*

---

03.07.1975 tarihli ve 1924 sayılı Kanunla kabul edilmiştir. Daha sonra 1980 yılında ana bir konvansiyon olarak COTIF, yolcu ve bagaj taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar EK-A (CIV) ve eşya taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar EK-B (CIM) kabul edilmiştir. Konvansiyon, Türkiye’de de bu tarih itibarıyla yürürlükte olmak üzere, 21.03.1985 tarihli ve 3172 sayılı Kanunla onaylanmıştır (Bkz. 27.03.1985 tarihli ve 18707 sayılı R.G.). Son olarak da, 1980 tarihli Konvansiyona Değişiklik getiren Vlnüs Protokolü 3.06.1999 tarihinde imzalanıp, 1.07.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu protokol de, Türkiye tarafından 06.10.2005 tarihli ve 5408 sayılı Kanunla onaylanmıştır. (Bkz. 12.10.2005 tarihli ve 25964 sayılı R.G.)

Uluslararası havayolu taşımacılığı hakkındaki ilk konvansiyon 1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon (Varşova Konvansiyonu)’dur. Bu Konvansiyon, 1955 tarihli Lahey Protokolü, 1961 tarihli Guadalajara Protokolü, 1971 tarihli Guatemala Protokolü ve 1975 tarihli dört adet Montreal Protokolleri ile değiştirilmiştir. Son olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu kabul edilmiştir. Türkiye 01.03.1977 tarihli ve 2073 sayılı Kanun ile (13.3.1977 tarihli ve 15877 sayılı R.G.) Varşova Konvansiyonuna, 29.08.1977 tarihli ve 7/13874 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Varşova Konvansiyonu Lahey Protokolü’ne, 08.05.1991 tarihli ve 3736 sayılı Kanunla 4 Sayılı Montreal Protokolüne ve son olarak da 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı Kanunla Montreal Sözleşmesi’ne taraf olmuştur. (Sözleşme metni için bkz. 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı R.G. Ayrıca, Sözleşmenin onaylanması ile ilgili 13.09.2010 tarihli ve 2010/895 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı için bkz. 01.10.2010 tarihli ve 27716 sayılı R.G.)

Karma taşımalarla alakalı olarak 1980 tarihli Eşyanın Uluslararası Multimodal Taşınması Hakkında Konvansiyon (Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu) kabul edilmiş, ancak yeteri sayıda onay alamadığı için henüz yürürlüğe girmemiştir.

Konvansiyonlarla ilgili geniş bilgi ve metinleri için bkz. Aksoy, S.: *Hava – Kara – Deniz – Demiryolu Taşıma Hukuku Mevzuatı*, B. 1, Ankara 2012; Karan, H.: *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, Ankara 2011, s. 1 vd; Kendigelen, A. - Aydın, A.: age. s. 1 vd.; Özdemir, T.: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, İstanbul 2006, s. 5 vd.

<sup>19</sup> Genellikle, taşımanın başladığı yer ile sona erdiği yerin iki ayrı devlet ülkesinin sınırları içinde bulunması halinde uluslararası eşya taşımasından söz edilir. Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 2. Bu kavramdan hareketle uluslararası eşya taşımalarını düzenleyen sözleşmeler, uluslararası eşya taşıma sözleşmeleri olarak anılır.

denir". 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesinin (Hamburg Kuralları) 1(6) maddesi gereğince ise, "taşıyanın, navlun karşılığında bir limandan diğer bir limana deniz yoluyla eşya taşımayı taahhüt ettiği tüm sözleşmelere denizde taşıma sözleşmesi denir; şu kadar ki, deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı ihtiva eden bir sözleşme, işbu anlaşma bakımından, ancak deniz taşımasına ilişkin olduğu nispette taşıma sözleşmesi sayılır"<sup>20</sup>. Ayrıca 1999 tarihli Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallarının 6(1) maddesinde "taşıma sözleşmesi ile, taşımacı, eşyayı varış yerine ivazlı taşımayı ve onu alıcıya orda teslim etmeyi taahhüt eder" şeklinde bir tanım yapılmıştır.

Taşımanın değişik türlerine göre, öğretide yapılan tanımlar<sup>21</sup> ve tüm bu hükümler çerçevesinde, eşya taşıma sözleşmesi genel olarak şöyle tanımlanabilir:

Eşya taşıma sözleşmesi, taşıyanla gönderen arasında tam iki tarafa borç yükleyen, rızaî öyle bir anlaşmadır ki, bununla taşıyan, ücret karşılığında eşyayı muhafazası ve nezareti altında bir yerden başka bir yere taşımayı ve varma yerinde aynen teslim aldığı gibi, zamanında teslim etmeyi taahhüt eder.

## C. UNSURLARI

### 1- Genel olarak

Sözleşmenin unsurları asli edim ve yan edim unsurları olmak üzere ikiye ayrılır. Asli edim unsuru, sözleşme ilişkisini doğrudan doğruya meydana getiren, bu ilişkiye hukukî özelliğini veren, onun nitelendirilmesini ve diğer sözleşmelerden

---

<sup>20</sup> Geniş bilgi için bkz. Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi İle Konişmento Arasındaki İlişki", BATİDER 2000, C. XX, S. 4, s. 154; Karan, H.: "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVIII (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2-3 Haziran 2000), Ankara 2000, s. 224 vd.; Yazıcıoğlu, E.: *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul 2000, s. 20.

<sup>21</sup> Tanımlar için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 10; Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C. II, B. 4, Madde 420-815, İstanbul 2004, s. 2207 ve *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C. III, B. 4, Madde 816-1475, İstanbul, 2004, s. 2741; Cumaloğlu, E.: *Kırkambar Sözleşmesi*, Ankara 2011, s. 13; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 13; Gençtürk, M.: age. s. 12; İzveren, A.: *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara 1975, s. 114; Franko, N.: age., s. 2; Kaner, İ. D.: *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri*, İstanbul 2009, s. 1; Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi", s. 154; Sözer, B.: *Hava Taşıması*, s. 29; Kaya, A.: agm., s. 923; Üstündağ, B.: "Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi", Prof. Dr. Fikret Eren'e Armağan, İstanbul 2006, s. 933; Zeyneloğlu, A.: age., s. 19.

ayırt edilmesini sağlayan unsurlardır. Yan edim unsurları ise, kendiliğinden, ifaya yardımcı yan yükümler ve koruyucu yan yükümler olarak ikiye ayrılır. Yardımcı nitelikteki yan yükümler, asli edimin tam ve doğru bir biçimde ifasına hizmet ettiği halde, koruyucu yan yükümler, alacaklıyı ifa fiili nedeniyle mal ve şahıs varlığında meydana gelebilecek muhtemel zararlara karşı koruma amacını taşır<sup>22</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesinin unsurları, öğretilerde farklı yazarlar tarafından farklı sayıda ve şekillerde incelenmeye çalışılmıştır. Zira Atabek, taşıma sözleşmesinin varlığı için, önce, üç unsurun (eşyanın olması, eşya taşınmasını içeren anlaşmanın olması ve taşıma ücreti) bir arada olması gerektiğini belirtmişse de, daha sonra, buna taşıma işinin meslek edinilmesi, ücret ödenmesi, eşya taşınması, taşıma aracı, taşıma süresi, serbest hareket ve yer değiştirme unsurlarının asli unsur olması gibi değişik sayıda unsur eklemiştir<sup>23</sup>. Çağa, Kender, Çetingil ve Kaner, eşya taşınmasının taahhüt edilmesi, deniz yoluyla taşıma, gemi ile taşıma, yükün taşıyanın zilyetliğine girmesi ve taşıma ücretinin ödenmesi gibi beş unsur belirtmişler<sup>24</sup>. Karan, taşıma sözleşmesinde tarafların karşılıklı asli edimlerini dikkate alarak eşya taşıma sözleşmesinin üç unsurdan: eşya taşınması, taşıma ücreti ve anlaşma unsurlarından ibaret olduğunu belirtmiştir<sup>25</sup>. Arkan<sup>26</sup>, Ülgen<sup>27</sup>, Gençtürk<sup>28</sup> ise diğer yazarlardan farklı olarak eşya taşıma sözleşmesinin sadece taşıma taahhüdü ve taşıma ücreti olmak üzere iki unsurdan ibaret olduğu kanaatindedir<sup>29</sup>.

---

<sup>22</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 9, İstanbul 2006, s. 30 vd.; Kocayusufpaşaoğlu, N.: *Borçlar Hukukuna Giriş – Hukukî İşlem – Sözleşme*, B. 4, İstanbul 2008, s. 7 vd.; Kılıçoğlu, A.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 13, Ankara 2010, s. 23 vd.

<sup>23</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 24 vd.

<sup>24</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi C. II*, B. 8, İstanbul 2006, s. 1 vd.; Kaner, İ. D.: age., s. 1 vd.; Kender, R. - Çetingil, E.: *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte), Temel Bilgiler*, Gözden Geçirilmiş Onuncu Baskı, İstanbul 2009, s. 102 vd.

<sup>25</sup> Bkz. Karan, H.: *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague-Visby And Hamburg Rules*, The Edwin Melen Pres 2004, s. 126; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 21; Karan, H.: *Law On International Carriage Of Goods*, 2<sup>nd</sup> Edition, Ankara 2009, s. 24 vd.; Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi", s. 154.

<sup>26</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 10 vd.

<sup>27</sup> Bkz. Ülgen, H.: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 1987, s. 41 vd.

<sup>28</sup> Bkz. Gençtürk, M.: age., s. 13 vd.

<sup>29</sup> Taşıma sözleşmesinin diğer yazarlar tarafından belirlenen unsurları için bkz. Akıncı, S.: age., s. 4 vd.; Cumalıoğlu, E.: age., s. 14 vd.; Erguvan, S.: *Deniz Yolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*,

Bütün bu farklılıkların nedeni, eşya taşıma sözleşmesi için mevzuatta açık bir tanımın yapılmaması ve öğretide de, ortak bir tanımda uzlaşma olmamasıdır. Diğer taraftan da bunun nedeni olarak Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıma sözleşmesiyle, yalın (alelittlak) taşıma sözleşmesi ayrımının dikkate alınmamış olması gösterilmektedir<sup>30</sup>.

Genel olarak, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerin üç asli unsuru bulunur: Sözleşme taraflarından birinin edimi, taraflardan diğerinin edimi ve tarafların bu edimler konusunda anlaşmaları. Bu üç asli unsurun tamam olması ile 11.01.2011 tarihli ve 6098 sayılı Yeni Türk Borçlar Kanununun<sup>31</sup> 1. maddesi gereği sözleşme kurulmuş olur. Birbiriyle “*synallagma*” ilişkisi içinde olan bu edimlerden birinin doğuşu, diğerinin doğuşuna bağlıdır ve edimlerden biri herhangi bir sebeple yok olduğu takdirde, diğer edim de kural olarak ortadan kalkar<sup>32</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesi, hukukî niteliği itibariyle tam iki tarafa borç yükleyen, rızâî bir sözleşmedir. Bu anlamda taşıma sözleşmesinin bu nitelikli diğer sözleşmelerden farkı yoktur. Dolayısıyla diğerlerinde olduğu gibi, eşya taşıma sözleşmesinin de kurulmuş sayılabilmesi için, şu üç asli unsurun bir arada bulunması gerekli ve yeterlidir:

- 1- Taşıyanın edimi – eşya taşıma taahhüdü unsuru;
- 2- Gönderenin edimi – taşıma ücreti ödeme taahhüdü unsuru;
- 3- Tarafların edimler konusunda anlaşması – anlaşma unsuru.

Eşya taşıma sözleşmesinin değişik tiplerine ilişkin özel hükümler kapsamında taşımanın yapıldığı ortam ve araç gibi unsurlar, örneğin, deniz taşımacılığında,

---

İstanbul 2007, s. 21 vd; Franko, N.: age., s. 3 vd.; Kaner, İ. D.: age., s. 1 vd; Okay, S.: age., s. 1 vd.; Sözer, B.: *Hava Taşıması*, s. 32 vd.; Üstündağ, B.: agm., s. 933 vd.

<sup>30</sup> Bkz. Gençtürk, M.: age., s. 12; Ülgen, H.: “Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 3 vd.

<sup>31</sup> Bkz. 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı RG.

<sup>32</sup> Bkz. Eren, F.: age., s. 203 vd; Havutçu, A.: *Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Temerrüt ve Müspet Zararın Tazmini*, İzmir 1995, s. 4 vd.

denizyolu ile ve gemiyle taşıma<sup>33</sup>; kara taşımacılığında, karayolu ile ve karayolu aracıyla (taşıtla) taşıma<sup>34</sup>; hava taşımacılığında, havayolu ile ve hava aracıyla taşıma<sup>35</sup> unsurları ilave edilmektedir. Fakat yukarıda belirttiğimiz üç asli unsur, bütün eşya taşıma sözleşmelerinin ortak özelliklerinden olup, her eşya taşıma sözleşmesinde mutlaka bulunması gereken zorunlu unsurlardır.

Eşya taşıma sözleşmesinde, yukarıda belirtilen asli unsurların yanı sıra, eşyanın depolanması, saklanması, yüklenmesi, boşaltılması, gönderilenden alacağın tahsil edilmesi gibi yan unsurlar da öngörülebilir. Ama taraflarca belirlenen bu yan unsurlar sözleşmenin eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine engel değildir, meğerki taşıma taahhüdünü akdin asli unsuru olmaktan çıkarsınlar<sup>36</sup>.

## 2- Eşya taşıma taahhüdü

### a) Genel olarak

Eşya taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için, öncelikle eşya taşıma taahhüdünün bulunması ve bunun asli edim niteliğinde olması gerekir. Eşya taşıma taahhüdü, eşyanın taşıyanın kendi gözetim ve sorumluluğu altında gereği gibi taşınarak, varma yerinde tam ve hasarsız olarak, zamanında teslimini içerir<sup>37</sup>.

Eşya taşıma taahhüdünün asli edim olarak üstlenilmesi, eşya taşıma sözleşmesini diğer sözleşmelerden ayıran en önemli unsur olup, eşya taşıma taahhüdünün bulunmadığı veya asli edim niteliğinde olmadığı hallerde, eşya taşıma

---

<sup>33</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 4; Cumalıoğlu, E.: age., s. 18 vd.; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 1 vd.; Kaner, İ. D.: age., s. 1 vd.; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 27; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 133 vd.; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 102 vd.

<sup>34</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 12; Alihan, A.: *CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, B. 2, İstanbul 2006, s. 15; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 25.

<sup>35</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 122; Ülgen, H.: age., s. 41.

<sup>36</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 14; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Gençtürk, M.: age., s. 14; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 126; Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi", s. 154; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 21; Üstündağ, B.: agm., s. 935.

<sup>37</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 10; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2742; Gençtürk, M.: age., s. 13; Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi", s. 154; Okay, S.: age., s. 2; Üstündağ, B.: agm., s. 935.

sözleşmesinden bahsedilemez<sup>38</sup>. Dolayısıyla, taşıma işinde kullanılmak üzere personeliyle birlikte taşıma aracının başka birine verilmesi, geminin taşıma taahhüt edilmeden başkasına tahsisi, kayak sporu ve otomobil yarışlarının organizasyonu, reklam amacıyla havada pano çekilmesi veya reklam malzemesi atılması halinde eşyanın taşınması taahhüt edilmediğinden, eşya taşıma sözleşmesi de mevcut değildir<sup>39</sup>. Bazen taşıma borçlanılmasına rağmen, sözleşmenin asli unsurunu oluşturmadığı için, örneğin, otelci tarafından müşterinin gara götürülmesi, satılmış olan bir malın eve teslimi, tecrübe uçuşu, işverenin, kendi işçilerini işyerine taşıması, uçak veya otomobil pilotaj dersinin verilmesi gibi hallerde, eşya taşıma sözleşmesi söz konusu değildir<sup>40</sup>.

#### b) Konusu: Eşya

Taşıma taahhüdünün konusu, eşyanın veya yolcu ve bagajının bir yerden başka bir yere taşınmasıdır<sup>41</sup>. Çalışmanın konusunu eşya taşımaları oluşturduğundan, aşağıda eşya kavramının incelenmesiyle yetinilmiştir.

Taşıma mevzuatında ve öğretide şey, mal, eşya, emtia, yük, kargo gibi farklı terimler kullanılmaktadır. Örneğin, Mevcut Türk Ticaret Kanununun 768, 769, 1016, 1021 ilâ 1024. maddelerinde “eşya”; 1019–1020, 1030, 1036 ilâ 1038. maddelerinde “yük”; 1024. maddenin son fıkrasında “eşya” ile “mal”; 762, 859, 1025, 1026. maddelerinde ise “eşya” ile “yük” kelimeleri bir arada kullanılmıştır<sup>42</sup>. Yeni Türk Ticaret Kanununda bu durum düzeltilmeye ve belirtilen birçok maddelerdeki farklılıklar aradan kaldırılmaya çalışılmıştır. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununda kural olarak eşya kelimesinin kullanılması tercih edilmiştir. Fakat yeni Kanunda da,

---

<sup>38</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 29; Gençtürk, M.: age., s. 13; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Erguvan, S.: age., s. 21; Franko, N.: age., s. 9; Ülgen, H.: age., s. 43; ; Üstündağ, B.: agm., s. 935.

<sup>39</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 14; Gençtürk, M.: age., s. 13; Erguvan, S.: age., s. 21; Franko, N.: age., s. 7; Ülgen, H.: age., s. 42.

<sup>40</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 26; Gençtürk, M.: age., s. 14; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Franko, N.: age., s. 5 vd.; Okay, S.: age., s. 3 vd.

<sup>41</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 4; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 11; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2214; Franko, N.: age., s. 9; Kaya, A.: agm., s. 924; Okay, S.: age., s. 9; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 2; Ülgen, H.: age., s. 41.

<sup>42</sup> Bu konuda daha fazla örnek için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 1, dn. 1; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 5.

bu gibi farklı terimlerin olduğu görülmektedir. Örneğin, Kanununun 850, 857, 859, 861, 864, 869, 919, 1141, 1272. maddelerinde mal ve yük gibi farklı terimlere de rastlanmaktadır<sup>43</sup>.

Eşya, fizik bilimi ile hukuk bilimi açısından farklılık göstermektedir. Nitekim bir şeyin eşya olması için, fiziki açıdan maddi varlığının olması yeterli olduğu halde, eşya hukuku anlamda ayrıca, o şeyin temellüğe, iktisaba, üzerinde kişisel bir egemenliğin tesisine elverişli olması ve kamu düzeni ile temellükünün yasaklanmamış olması gerekir<sup>44</sup>. Ayrıca eşya hukuku ve taşıma hukuku açısından da eşyanın aynı şekilde anlaşılmadığı görülmektedir. Eşya hukukunda geniş anlamda eşya terimi kullanılmaktadır ki, bu hem taşınır ve taşınmaz eşyayı, hem de maddi ve gayri maddi eşyayı kapsamaktadır. Dar anlamda eşya ise, sadece maddi şeyler için kullanılır<sup>45</sup>. Taşıma hukuku açısından sadece maddi ve taşınır şeyler önem taşır. Bunlardan başka, taşıma hukukunda kullanılan “yük” kelimesi ile geniş anlamda, taşınacak veya taşınmakta olan veyahut da taşınması bitmiş eşya, dar anlamda ise taşıta yüklenmiş eşya anlatılır. “*Emtia*” kelimesi ise, sadece ticarete konu edilen eşyayı betimler<sup>46</sup>.

Eşyanın taşıma hukukuna konu olabilmesi, taşınabilir maddi varlığının olmasına bağlıdır. Eşya hukuku anlamında eşya kategorisine girmeyen cesetler bile taşıma hukuku anlamında eşya sayılabilir<sup>47</sup>. Ayrıca gönderen tarafından sağlanmış olmak şartıyla römorklar, taşıma kapları, paletler, konteynırlar da eşya kavramına dâhildir<sup>48</sup>. Ancak kablolu veya kablosuz iletilen haber ve bilgi, nakledilen elektrik maddi varlığa sahip olmadığından eşya değildir. Mektup ve kart gibi şeyler ise

---

<sup>43</sup> YTTK’da, yük terimi yerine, medeni hukukta genel bir ifade olan eşya teriminin kullanılması eleştirilmiş, fakat Komisyon eşya teriminin kullanılmasını kararlaştırmıştır. Bkz. Atamer, K.: *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra*, İstanbul 2006, s. 421

<sup>44</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 4; Zeyneloğlu, A.: age., s. 73.

<sup>45</sup> Bkz. Akipek, J.: *Türk Eşya Hukuku (Ayni Haklar)*, Ankara 1972, s. 30 vd.

<sup>46</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 1, dn. 1; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2214, ve *Şerh Madde 816-1475*, s. 2743; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 23; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 4.

<sup>47</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 4; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 11; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 2; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Gençtürk, M.: age., s. 15; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 24, dn. 84.

<sup>48</sup> Bkz. Karan, H.: *The Carrier’s Liability*, s. 131; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 26; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 37; Yazıcıoğlu, E.: age., s. 30. Aksi yönde görüş için bkz. Deniz, İ.: *Konteyner Taşımacılığı ve Hukukî Sorunları*, İstanbul 1982, s. 4.



taşımaya konu edilse de, bu nevi eşyanın taşınması Ticaret Kanununa değil, özel olarak düzenlenen posta rejimine tabidir<sup>49</sup>.

Bazı yazarlara göre, boru hattı ile akaryakıt, su, doğalgazın nakli, bir şeyin yer değiştirmesine imkân sağladığından taşıma sayılır ve bunlar hakkında Türk Ticaret Kanununun taşımaya ilişkin hükümleri uygulanır<sup>50</sup>. Oysa eşya taşıma taahhüdünün ifası için, eşyanın taşıyanın zilyetliğine girmesi, taşımanın taşıma işini üstlenen kişinin gözetim ve sorumluluğu altında, taşıtta gerçekleştirilmesi gerekir. Bu açıdan bakıldığında, boru hatlarından akaryakıt, su veya doğalgazın nakledilmesi, belirtilen özelliklere sahip olmadığından, Türk Ticaret Kanunu anlamında eşya taşınması sayılamaz<sup>51</sup>. Fakat akaryakıt, su veya doğalgaz gibi sıvı maddeler, bir kaba koyularak sınırlandırılabilirler, ayırt edilerek taşındıkları takdirde, eşya kabul edilip, eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir<sup>52</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesinin yapılabilmesi bakımından, eşyanın ekonomik veya ticarî bir değerinin olup olmamasının (örneğin, müzedeki sanat eserlerinin, çöplerin, sanayi atıklarının taşınması), eşyanın ve taşıma aracının mülkiyetinin kime ait olduğunun bir önemi yoktur<sup>53</sup>. Yeter ki, eşya taşıma taahhüdü, başka bir kişiye karşı yapılmış olsun. Ayrıca taşıma konusu eşyanın, sözleşmenin yapıldığı esnada mevcudiyeti de şart değildir<sup>54</sup>.

“Yolcu ve bagaj” taşınması<sup>55</sup> eşya taşınmasının değil, yolcu taşınmasının konusunu oluşturur. Fakat bagajlar için yolcu taşıma sözleşmesi dışında ayrı bir sözleşme yapılmışsa, bu sözleşme eşya taşıma sözleşmesidir<sup>56</sup>.

---

<sup>49</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 11; Atabek, R.: age., s. 27; Cumalıoğlu, E.: age., s. 18; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 3; Zeyneloğlu, A.: age., s. 74.

<sup>50</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 27; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2213; Zeyneloğlu, A.: age., s. 74

<sup>51</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 3.

<sup>52</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 16; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 24.

<sup>53</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 12; Cumalıoğlu, E.: age., s. 15; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 2; Erguvan, S.: age., s. 22; Gençtürk, M.: age., s. 14; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 102; Okay, S.: age., s. 9; Ülgen, H.: age., s. 42; Üstündağ, B.: agm., s. 934.

<sup>54</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 5; Cumalıoğlu, E.: age., s. 16; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 2; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 102; Okay, S.: age., s. 10; Ülgen, H.: age., s. 42.

<sup>55</sup> Yolcu ve bagaj taşınması ile ilgili geniş bilgi için bkz. Can, M.: *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Denizyoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2001; Çetingil, E.: “Türk Hukukunda

Denizyolu taşımalarına ilişkin olarak, Lahey ve Lahey/Visby Kurallarının 1(c) maddesinde eşya, taşıma sözleşmesinde güverteye yüklendiği beyan edilen ve fiilen güvertede taşınan yük ile canlı hayvanlar dışında mal, eşya, hamule ve her cins emtia şeklinde tanımlanmıştır. Buna karşılık Hamburg Kurallarında, herhangi bir istisna öngörülmemiş, canlı hayvan ve güverte yükü de eşya kapsamına dâhil edilmiştir. Ayrıca eşyanın konteynır, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş veya ambalajlanmış olması halinde, gönderen tarafından sağlanması şartı ile, bunların da eşya sayılacağı Hamburg Kurallarının 1(4) maddesinde öngörülmüştür<sup>57</sup>.

Karayolu taşımalarına ilişkin olarak, CMR’de eşyanın tanımına rastlanmamaktadır<sup>58</sup>. CMR’nin 1(4) maddesinde, sadece kapsam dışında tutulan bazı eşya türleri sayılmakla, dolaylı olarak nelerin taşıma konusu olabileceği belirtilmiştir. Bu maddeye göre, uluslararası posta konvansiyonu kapsamında gerçekleştirilen taşımalara, cenaze taşımalarına ve taşınma eşyası taşımalarına CMR uygulanmaz.

Demiryolu taşımaları ile ilgili olarak, 1999 tarihli COTIF/CIM açısından eşya kavramı, yolcu bagajı dışında kalan her tür taşınabilir şeyi kapsar. Bagajların taşınması ise, COTIF/CIV hükümlerine tabidir. 1980 tarihli COTIF/CIM açısından, bazı şeylerin taşımaya kabulü yasaklanmış, örneğin, hacmi, miktarı ya da diğer özellikleri itibariyle taşımaya elverişli olmayan eşya, tehlikeli eşya; bazı şeylerin kabulü ise, bir takım koşulların yerine getirilmesine bağlanmıştır, örneğin, cenaze, kendi tekerlekleri üzerinde taşınan demiryolu vasıtaları, canlı hayvanlar<sup>59</sup>.

---

Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985, s. 129 vd.; Ülgen, H.: agm., s. 1 vd.

<sup>56</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 17; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 2; Karan, H.: *The Carrier’s Liability*, s. 127; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 25; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 102.

<sup>57</sup> Geniş bilgi için bkz. Genctürk, M.: age., s. 70; Karan, H.: *The Carrier’s Liability*, s. 127 vd.; Özdemir, T.: age., s. 74; Yazıcıoğlu, E.: age., s. 29.

<sup>58</sup> Geniş bilgi için bkz. Arkan, S.: “Eşyanın Karayolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-17 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984, s. 10; Aydın, A.: *CMR’ye göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, B. 2, İstanbul 2006, s. 10 vd.; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 23 vd ve 33 vd.

<sup>59</sup> Geniş bilgi için bkz. Arkan, S.: *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, Ankara 1987, s. 25 vd.

Havayolu taşımalarda, Montreal Konvansiyonu bakımından, yalnızca kargo kelimesi kullanılmış, ancak bu kavramla neyin kastedildiği açıklanmamıştır. Her hangi bir sınırlama öngörülmediğinden, taşıma hukuku açısından eşya kavramına dâhil, taşınabilir, maddi her türlü şey, Konvansiyon açısından taşıma sözleşmesinin konusu olabilir. Fakat Montreal Konvansiyonunun 2. maddesine göre, postaya ait kalemlerin taşınmasında işletmeci, işletme ile posta idareleri arasındaki ilişki için geçerli kurallara uygun olarak, yalnızca ilgili posta idaresine karşı sorumludur. Bunun dışında, postaya ait kalemlerin taşınması için Montreal Konvansiyonu uygulanmaz<sup>60</sup>.

### c) İfası

Taşıma taahhüdü, eşyanın, taşıyanın gözetim ve sorumluluğu altında gereği gibi taşınıp, gönderilene tam ve hasarsız olarak, zamanında teslimi ile ifa edilebilir. Taşıyan, taşıma işinin devamı süresince eşyayı gözetip, korumakla yükümlüdür. Ancak istisnaen bazı taşımalarda, örneğin, açık denize boşaltılmak maksadıyla yapılan çöp taşımalarında, bu şart aranmaz<sup>61</sup>. Taşıyan, borcunu gereken şekilde yerine getirmeyen ve bunun sonucunda da eşyayı, zamanında, teslim aldığı şekilde gönderilene teslim edemezse, bundan doğan zarardan sorumlu olur<sup>62</sup>. Bu sorumluluk

---

<sup>60</sup> Geniş bilgi için bkz. Gençtürk, M.: age., s. 64; Özdemir, T.: age., s. 40; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 5 vd. ve 85 vd.; Ülgen, H.: age., s. 16.

<sup>61</sup> Akıncı'ya göre, böyle taşımayı konu edinen sözleşme navlun sözleşmesi değil istisna sözleşmesi olarak değerlendirilebilir. Zira navlun sözleşmesinin esaslı unsurlarından biri eşyanın, taşıyanın bakım ve muhafazası altına alınmış olmasıdır ki bu da eşyanın ekonomik değer taşınmasını gerektirir. Bundan dolayı, eşyanın, bir yerden başka bir yere salimen taşıma borcunun ve bunun neticesi olarak bakım ve muhafaza altında bulundurma keyfiyetinin mevcut olmadığı atık maddelerin açık denizde taşınması, eşya gemi ile taşınmış olmasına rağmen, bu bir navlun sözleşmesi değil istisna sözleşmesidir. Bkz. Akıncı, S.: age., s. 9. Fakat Türk hukukunda böyle taşımaların da genel olarak navlun sözleşmesi olduğu kabul edilmektedir. Bu yöndeki görüşler için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 12; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 2; Erguvan, S.: age., s. 22; Gençtürk, M.: age., s. 14; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 102; Okay, S.: age., s. 9; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 23 vd.; Ülgen, H.: age., s. 42; Üstündağ, B.: agm., s. 934. Ancak günümüzde, artık değeri olmayan ve eskiden açık denizlere atılan çöp ve atık şeylerin denize atılması çeşitli uluslararası sözleşmeler ve milli mevzuata göre yasak edilmiştir. Örneğin, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (Marpol – 1973), 1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı (Bkz. 24.06.1990 tarihli ve 20558 sayılı R.G.).

<sup>62</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 910; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 46; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 3; Franko, N.: age., s. 15; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 137 vd.; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 29; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 34 vd.; Üstündağ, B.: agm., s. 935.

hali, Türk Ticaret Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili konvansiyonlarda ayrıntılı olarak düzenlenmiştir<sup>63</sup>.

Taşıyanın, eşyayı kendi gözetim ve sorumluluğu altında bir yerden diğerine götürebilmesi, eşyanın taşıyana teslim edilmesi, başka bir deyişle, taşıma konusu eşyanın zilyetliğinin gönderen tarafından taşıyana devredilmesine bağlıdır<sup>64</sup>. Bazı yazarlar, eşyanın tesliminin, eşya taşıma sözleşmesinin kurucu bir unsuru olduğu kanasındadırlar; onlara göre, eşya taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için, taşınacak eşyanın zilyetliğinin gönderen tarafından taşıyana geçirilmesi gerekir<sup>65</sup>. Oysa teslim, sözleşmenin kurulması ile değil, sözleşmenin icrası aşaması ile ilgilidir<sup>66</sup>. Zira taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından anlaşmanın yanında, ayrıca eşyanın da teslimine gerek yoktur. Eşyanın tesellümü, korunması, gözetilmesi ve varma yerinde teslimi, taşıma taahhüdünün ifası açısından bir bütün teşkil etmektedir. Yeni Türk Ticaret Kanununun 1159. maddesinden<sup>67</sup> de anlaşılacağı üzere, eşya, yükleme süresinin sonuna kadar taşıyana teslim edilmemiş olsa bile, yine de taraflar arasında eşya taşıma sözleşmesi kurulmuş olduğundan, taşıyan, ücrete hak kazanacaktır.

Eşya taşıma taahhüdünün belirli bir sürede ifası gerekir. Taşımanın hangi süre içerisinde tamamlanması gerektiği, Yeni Türk Ticaret Kanununun kara taşımacılığına ilişkin 873. maddesinde<sup>68</sup> gösterilmiştir. Bu hüküm gereğince, “*taşıyan, eşyayı, kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamışsa şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyana tanınabilecek makul bir süre içinde, teslim etmekle yükümlüdür*”.

---

<sup>63</sup> Bu sorumlulukla ilgili geniş bilgi için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 47; Alihan, A.: age.; Özdemir, T.: age.; Seven, V.: *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, İstanbul 2003.

<sup>64</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 13; Gençtürk, M.: age., s. 13; Okay, S.: age., s. 2; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 21; Üstündağ, B.: agm., s. 935.

<sup>65</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 12; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 3; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2248; Erguvan, S.: age., s. 23 vd.; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 103; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 20 vd.

<sup>66</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 13; Atabek, R.: age., s. 37 vd.; Gençtürk, M.: age., s. 13; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 16; Zeyneloğlu, A.: age., s. 42.

<sup>67</sup> YTTK'nın 1159. maddesi gereğince, “Yükleme süresi ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresi bittiği hâlde yükleme henüz başlamamışsa taşıyan; a) Sözleşmeyi feshedilmiş sayabilir veya b) Yüklemenin yapılması için beklemeye devam edebilir”. Aynı şekilde MTTK. m. 1043.

<sup>68</sup> MTTK. m. 779.

Ayrıca Mevcut Türk Ticaret Kanunundan farklı olarak Yeni Türk Ticaret Kanununa yeni bir madde eklenerek ziya karinesine yer verilmiştir. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanununun 874. maddesine göre, “eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür”. Taşımanın bu süre içinde gerçekleştirilmemesi hâlinde, taşıyan borcunu gereği gibi yerine getirememiş sayılır ve Yeni Türk Ticaret Kanununun 874–875, 882(3) maddeleri<sup>69</sup> gereğince sorumlu olur.

Mevcut Türk Ticaret Kanununun deniz taşımalarını düzenleyen hükümleri arasında gecikmeden doğan zarardan taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen açık bir hüküm bulunmadığından, bu sorumluluğun genel hükümlere tâbi olduğu kabul edilmektedir<sup>70</sup>. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununda bununla ilgili yeni düzenleme getirilmiştir. Nitekim Kanunun 1178(2) maddesinde, taşıyanın geç teslimden doğan zarardan, gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumlu olacağı açıkça hüküm altına alınmıştır. Taşımanın yapılması gereken süre, Kanunun 1178(4) maddesinde şöyle düzenlenmiştir: “Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yok ise, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır”. Kanunun 1178(5) maddesinde ise ziya karinesine yer verilmiştir: “Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir”. Taşıyan, belirtilen süre içerisinde taşıma taahhüdünü yerine getiremezse, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1186(6–8), 1187, 1192(3) maddeleri gereğince sorumludur.

Eşya taşıma taahhüdünün ifası, eşyanın, bir yerden, tarafların kararlaştırdıkları başka bir yere götürülmesini gerektirir. Eşyanın götürüleceği yerin mutlak surette sözleşme yapılır iken belirlenmesi gerekmez. Bu yer, gönderen veya

---

<sup>69</sup> MTTK. m. 780.

<sup>70</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 131; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 126.

üçüncü bir kişi tarafından sonradan da belirlenebilir. İfa yerinin, taşımanın başladığı yerden belirli bir uzaklıkta olması taşıma sözleşmesinin kurulması açısından değil, fakat bazen taşıma sözleşmesine uygulanacak hükümlerin belirlenmesi açısından önem arz edebilir. Örneğin, CMR'nin uygulanabilmesi için, diğer şartlarla birlikte eşya taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte olması, yani, eşyanın taşınmak için teslim alındığı yer ile, gönderilene teslim edileceği yerin, iki ayrı devletin sınırları içinde bulunması gerekir. Ayrıca taşıma işlemi, taşımanın başladığı yerde de bitebilir<sup>71</sup>.

Taşımanın yapılacağı taşıtı, taraflar sözleşmede kararlaştırabilecekleri gibi, bu hal ve şartlardan da anlaşılabilir. Eğer taşımanın ne tür bir taşıtla yapılacağı taraflarca kararlaştırılmamışsa, taşıyan, bütün özellikleri dikkate alarak bunu belirlemelidir. Ancak araç, tarafların amaçladığı taşımayı gerçekleştirmeye elverişli olmalıdır<sup>72</sup>. Bununla ilgili olarak denizyoluyla yapılacak eşya taşımalarına ilişkin Yeni Türk Ticaret Kanununun 932, 1141. maddelerinde<sup>73</sup> özel bir düzenlemeye rastlanmaktadır. Bu maddelere göre, taşıyan, denize, yola ve yüke elverişli gemilerle taşıma yapmakla yükümlüdür. Aksi takdirde taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı bundan doğan zarardan sorumlu olur<sup>74</sup>.

Eşya taşıma taahhüdü, taşımanın gerçekleştirildiği farklı ortamlara göre, denizyolu taşımalarında denizyoluyla ve gemiyle, karayolu taşımalarında, karayoluyla ve taşıtla, havayolu taşımalarında havayolu ile ve uçakla, demiryolu taşımalarında da demiryoluyla ve trenle gerçekleştirilir<sup>75</sup>.

---

<sup>71</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 10; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 10; Franko, N.: age., s. 3; Ülgen, H.: age., s. 41; Üstündağ, B.: agm., s. 934; Zeyneloğlu, A.: age., s. 81.

<sup>72</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 13; Franko, N.: age., s. 4; Gençtürk, M.: age., s. 13; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 15 vd.; Ülgen, H.: age., s. 42.

<sup>73</sup> MTTK. m. 817 ve 1019.

<sup>74</sup> Bu sorumlulukla ilgili geniş bilgi için bkz. Akan, P.: "Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 1 vd; Kaner, İ. D.: age., s. 15 vd.

<sup>75</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 6 vd.; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 12; Kaner, İ. D.: age., s. 1; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 27; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 122; Ülgen, H.: age., s. 41; Zeyneloğlu, A.: age., s. 75 vd.

### 3- Taşıma ücreti ödeme taahhüdü

Eşya taşıma sözleşmesinin diğer bir asli unsuru, “*taşıma ücreti*”dir. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 850(2) ve 1138. maddelerinde<sup>76</sup> ve konvansiyonlarda taşımanın ücret karşılığında yapılması gerektiği açıkça belirtilmiştir. Ancak taşıma sözleşmesinin yapılabilmesi için, taraflarca ücretin mutlak şekilde, önceden, açık ve katî surette tayin edilmiş olması gerekmez, sadece, ücretin belirlenebilmesi ve ödeneceği hususunda tarafların anlaşmış olması, eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için gerekli ve yeterlidir<sup>77</sup>.

Taşıma ücreti, kural olarak sözleşme taraflarınca serbestçe kararlaştırılabilir<sup>78</sup>. Fakat taşıma ücretinin miktarı taraflarca tayin olunmamışsa, Yeni Türk Ticaret Kanununun deniz taşımalarına ilişkin 1195. maddesine<sup>79</sup> göre, yükleme zamanı ve yerinde mutlak olan ücret ödenir. Taşıma ücreti, bu yolla da belirlenemiyorsa, o halde eşyanın cinsi, hacmi ve ağırlığı, taşıma mesafesi ve şekli, taşıyana yükletilen sorumluluk ve diğer özellikler dikkate alınarak umumi hükümler dairesinde, mahkemece hakkaniyet kuralları gereğince takdir edilebilir<sup>80</sup>. Ayrıca taşıma ücretinin hesaplanmasında, Yeni Türk Ticaret Kanununun, kara taşımalarına ilişkin 870. maddesi, deniz taşımalarına ilişkin olarak ise 1193 ilâ 1199. maddeleri<sup>81</sup> dikkate alınmalıdır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun karada eşya taşımalarını düzenleyen Dördüncü Kitabının, 870(1) maddesi gereğince, “*taşıma ücreti, eşyanın tesliminde ödenir*”. Kanunun 871(1) maddesine göre, “*eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyandan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir*” ve 871(2)

---

<sup>76</sup> MTTK. m. 762. ve 1016.

<sup>77</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 25; Cumaloğlu, E.: age., 216; Özdemir, T.: age., s. 38.

<sup>78</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15; Arkan, S.: “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, Fazıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 340; Atabek, R.: age., s. 85; Genctürk, M.: age., s. 18; Erguvan, S.: age., s. 39; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Üstündağ, B.: agm., s. 936; Onursal, E.: age., s. 257; Zeyneloğlu, A.: age., s. 66.

<sup>79</sup> MTTK. m. 1073.

<sup>80</sup> Bkz. Cumaloğlu, E.: age., 217; Genctürk, M.: age., s. 18; Erguvan, S.: age., s. 41; Kaner, İ. D.: age., s. 65; Ülgen, H.: age., s. 44; Zeyneloğlu, A.: age., s. 66.

<sup>81</sup> MTTK. m. 1074 ilâ 1076, 1085, 1111.

maddeye göre de, “istem hakkını ileri süren gönderilen, taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür. Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemiş ise yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen, makul olması şartıyla, gönderen ile taşıyan arasında kararlaştırılan taşıma ücretini ödemek zorundadır”<sup>82</sup>. Yeni Türk Ticaret Kanununun deniz taşımalarını düzenleyen Beşinci Kitabının 1197. maddesine göre, “navlun, eşyanın tesliminin istendiği anda ve her hâlde boşaltma süresinin sonunda muaccel olur”. Kanunun 1203. maddesine göre de, “eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur”<sup>83</sup>. Belirtilen düzenlemelerden taşıma ücretinin borçlusunun gönderilen olduğu kanısına varılabilirse de (öğretide bazı yazarlar da, taşıma ücretinin ödenmesini doğrudan gönderilenin borcu olarak göstermişler<sup>84</sup>), aslında taşıma ücretinin borçlusu gönderendir<sup>85</sup>. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 850(2) ve 1200. maddelerinde taşıma ücretinin borçlusunun gönderen olduğu açıkça düzenlenmiştir. Ayrıca Kanunun 1207. maddesine<sup>86</sup> göre de, gönderilen, eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmazsa, gönderen, taşıma sözleşmesi gereğince taşıma ücretini ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür. Taşıma ücreti, başlangıçta gönderilenin borcu değil, sadece eşyanın teslimini talep edebilmesinin bir şartıdır. Fakat eşyanın

---

<sup>82</sup> MTTK. m. 792.

<sup>83</sup> MTTK. m. 1069.

<sup>84</sup> Bkz. Onursal, E.: *Ulusal ve Uluslararası Ticari Kurallar ve Uygulama*, İstanbul 2000, s. 256.

<sup>85</sup> Bkz. Arkan, S.: “Ücret Hakkı”, s. 342 vd., 348; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 27; Cumalioğlu, E.: age., s. 216; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 228 vd.; Erguvan, S.: age., s. 108 vd.; Kaner, İ. D.: age., s. 64; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 181 vd.; Üstündağ, B.: agm., s. 936; Zeyneloğlu, A.: age., s. 67.

<sup>86</sup> MTTK. m. 1081



kabulü ile birlikte gönderilen de taşıma ücretinin borçlusu durumuna gelir<sup>87</sup>. Ayrıca ücretin mutlaka gönderilen veya gönderen tarafından ödenmesi zorunlu olmayıp, sözleşmede herhangi bir üçüncü kişi tarafından ödeneceği de kararlaştırılabilir<sup>88</sup>.

Kural olarak taşıma ücreti belirli bir miktar paradan oluşur. Ama taşıma ücretinin mutlaka para olması gerekmez. Taşıyanın malvarlığı bakımından değer ifade eden her türlü edimin, örneğin, karşılık olarak bir şeyin verilmesinin, bir işin yapılmasının, taşınan eşyanın bir kısmının verilmesinin, parayla ölçülebilen bir menfaatin sağlanmasının da ücret kavramına dâhil olduğu öğretilerde kabul edilmektedir<sup>89</sup>. Şu kadar ki, bu yolla sağlanan menfaat ile, taşıma faaliyeti arasında tam bir denklik aranmasa bile, hakkaniyete uygun bir denklik ilişkisinin varlığına ihtiyaç vardır<sup>90</sup>. Söz konusu denklik ilişkisini, her bir sözleşmeye göre ayrıca değerlendirmek gerekir. Böyle bir denkliğin bulunmaması, yerine göre, gabin, hile, hata veya rekabet hükümlerinin uygulanmasını gerektirebilir<sup>91</sup>.

Öğretilerde kabul edilen görüşe göre, ücretsiz taşımalar teknik anlamda taşıma sayılmaz ve bunlar hakkında Türk Ticaret Kanununun taşımaya ilişkin hükümleri değil, Türk Borçlar Kanununun haksız fiil veya vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanır<sup>92</sup>. Taşıyanın tacir olduğu hallerde ise, yapılan sözleşmede ücret kararlaştırılmamış olsa bile, Yeni Türk Ticaret Kanununun 20. maddesine<sup>93</sup> göre, tacir, ticari işletmesiyle ilgili iş veya hizmetler için ücret isteyebileceğinden, tacir

---

<sup>87</sup> Geniş bilgi için bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 216 vd.; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 228 vd.; Erguvan, S.: age., s. 108 vd.; Kaner, İ. D.: age., 64; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 151; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 181; Üstündağ, B.: agm., s. 936.

<sup>88</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 35; Üstündağ, B.: agm., s. 936; Zeyneloğlu, A.: age., s. 66.

<sup>89</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15; Arkan, S.: “Ücret Hakkı”, s. 339; Franko, N.: age., s. 12; Gençtürk, M.: age., s. 17; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Erguvan, S.: age., s. 131; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 30; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 35; Ülgen, H.: age., s. 44; Üstündağ, B.: agm., s. 936; Zeyneloğlu, A.: age., s. 65;

<sup>90</sup> Bkz. Aydın, A.: age., s. 9; Gençtürk, M.: age., s. 18; Özdemir, T.: age., s. 21. Aksi yönde görüş için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 30.

<sup>91</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 30.

<sup>92</sup> Öğretilerde genel olarak kabul gören bu yönde görüşler için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15; Arkan, S.: “Ücret Hakkı”, s. 339; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2212; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Franko, N.: age., s. 14; Kaner, İ. D.: age., s. 3; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 35; Üstündağ, B.: agm., s. 935; Zeyneloğlu, A.: age., s. 68. Bazı yazarlara göre ise ücretsiz taşımalara, taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler doğrudan doğruya olmasa da kıyasen uygulanmalıdır. Bu yönde görüşler için bkz. Akıncı, S.: age., s. 11; Okay, S.: age., s. 13.

<sup>93</sup> MTTK. m. 22.

taşıyanın, taşımayı ücret karşılığında üstlendiği kabul edilerek yapılan sözleşmenin eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerekir. Buna karşın, taşımayı ücretsiz yaptığını ve dolayısıyla ortada bir taşıma sözleşmesinin olmadığını iddia eden tacir taşıyan, bu hususu ispat etmekle yükümlüdür<sup>94</sup>.

Eşya taşımalarını düzenleyen konvansiyonlarda da benzeri şekilde, ücret unsuru, taşıma sözleşmelerinin asli unsuru olarak belirtilmiştir. Nitekim CMR'nin 1(1), Hamburg Kurallarının 1(6), Montreal Konvansiyonunun 1(1), 1999 tarihli COTIF/CIM'in 1(1) maddesi gereğince, bu Konvansiyonların, yapılan taşıma sözleşmelerine uygulanabilmesi için, taşıma işi ücret karşılığında yapılmalıdır. Deniz taşımalarına ilişkin olan Lahey Kuralları ile Lahey/Visby Kurallarında, taşıma sözleşmesinin bir ücret karşılığında yapılacağı ile ilgili özel bir düzenleme bulunmamakta ise de, diğer Konvansiyonlarda olduğu gibi, bu Konvansiyona tâbi taşımaların da bir ücret karşılığında yapılması gerektiği kabul edilmelidir<sup>95</sup>. Mamafih, Montreal Konvansiyonunun 1(1) maddesinin son cümlesine göre, bir hava taşıma işletmesi tarafından hava taşıma aracı ile yapılan ücretsiz taşımalar da, istisnaen bu konvansiyona tâbi olacaktır. Bu düzenlemenin amacı Konvansiyonun, taşıma işletmelerinin yaptığı ücretsiz personel taşımalarına veya promosyon taşımalarına da uygulanmasını sağlamaktır<sup>96</sup>.

#### 4- Anlaşma

Yeni Türk Borçlar Kanununun 1. maddesine<sup>97</sup> göre, sözleşmenin kurulması için, tarafların belirli bir hukukî sonuca yönelik, birbirine uygun, karşılıklı irade açıklamasında bulunması gerekir<sup>98</sup>. Bu anlamda eşya taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için, taşıyanla gönderenin eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması

---

<sup>94</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 15; Arkan, S.: “Ücret Hakkı”, s. 340; Cumalıoğlu, E.: age., s. 216; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 14; Franko, N.: age., s. 12; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 31; Ülgen, H.: age., s. 43; Üstündağ, B.: agm., s. 935.

<sup>95</sup> Bu durum, 1980 tarihli COTIF/CIM bakımından da geçerlidir. Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 79; Özdemir, T.: age., s. 60 ve 76.

<sup>96</sup> Bkz. Genctürk, M.: age., s. 64; Özdemir, T.: age., s. 39; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 84; Ülgen, H.: age., s. 18; Zeyneloğlu, A.: age., s. 71.

<sup>97</sup> MBK. m. 1.

<sup>98</sup> Bu konuda geniş bilgi için bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 203 vd.; Kılıçoğlu, A.: age., s. 47 vd.; Oğuzman, K. - Öz, T.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 8, İstanbul 2010, s. 39 vd.

ile ilgili iradeleri birbirine uygun ve karşılıklı olmalı, yani taraflar, sözleşmenin unsurları üzerinde anlaşmış olmalıdırlar<sup>99</sup>. Bu anlaşma yazılı yapılabileceği gibi, sözlü, hatta eşyanın taşınmak üzere tesellümü suretiyle zımnen de yapılabilir<sup>100</sup>. Şu kadar ki, bu son hal hariç, eşyanın taşıyana teslimi, sözleşmenin kurulması açısından değil, fakat icrası bakımından önem taşır.

Hem Mevcut Türk Ticaret Kanununda, hem Yeni Türk Ticaret Kanununda taşıma sözleşmesinin şekli açısından özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu yüzden, Yeni Türk Borçlar Kanununun 12. maddesinde<sup>101</sup> belirlenen şekil serbestisi ilkesi, bu sözleşmeler açısından da geçerlidir<sup>102</sup>. Ancak taraflar kendi aralarında özel bir şekil şartı kararlaştırabilirler ki, taşıma sözleşmesi bu şekilde yapılmadıkça tarafları bağlamaz<sup>103</sup>. Buna rağmen, taraflar kararlaştırılan şekil şartına riayet etmemiş olsalar bile, taşıma taahhüdü ifa edilmiş ve taşıma ücreti de ödenmiş ise, artık taraflar, şekil şartına uyulmadığını ileri sürerek sözleşmenin geçersizliğini iddia edemezler. Böyle bir iddia, Türk Medeni Kanununun 2. maddesi gereğince “*objektif iyi niyet*” kurallarına aykırı düşer<sup>104</sup>. Yeni Türk Ticaret Kanununun 856. maddesinin<sup>105</sup> ikinci fıkrasında, “*taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur*” ve “*eşyanın taşıyana teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir*” denmekle, eşya taşıma

---

<sup>99</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 16; Cumalıoğlu, E.: age., s. 23; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2208; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 15; Kaner, İ. D.: age., s. 13; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 31; Zeyneloğlu, A.: age., s. 28;

<sup>100</sup> Bkz. Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2208 ve 2247; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 16; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 108; Onursal, E.: age., s. 250; Zeyneloğlu, A.: age., s. 28. Yargıtay’ın bir kararına göre, “satıcının yurt dışına taşınacak mal için davacı taşıyıcıya yükleme rezervasyonu ile yük taşınmasını kabul ettiği ve taşıyıcının da kabul ettiği bir ilişkide taşıma sözleşmesi oluşmuştur”. 11. HD. 16.03.1993, E. 84, K. 1834. Diğer bir kararda da, “dosyadaki teleks-faks ve diğer yazışmalardan taraflar arasında taşıma sözleşmesinin oluştuğu kabul edildiği” belirtilmiştir. 11. HD., 21.06.1990, E. 4504, K. 4967. Kararlar için bkz. Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 234, 238.

<sup>101</sup> MBK. m. 11.

<sup>102</sup> “Taşıma işlerinde akdin yazılı şekilde yapılması müteberlik şartı değildir. Bu itibarla akdin mevcudiyeti hakkında şahit dinlenmesine kanunî bir mani yoktur”. TD. 25.04.2961, E. 3606, K. 1344.

<sup>103</sup> Taraflar, Kanunen özel bir şekle tâbi tutulmamış olan bir akdin vücudunu, özel bir şekle tâbi tutumuşlarsa, akit, kararlaştırılan şekilde yapılmış olmadıkça, tarafları o akitle iltizam etmeye kanunen imkân yoktur. TD. 08.06.1972, E. 1920, K. 2829.

<sup>104</sup> Bkz. Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2248. TD. 03.03.1972, E. 5927, K. 1045; HGK. 04.11.1964, E. 2-640, K. 689; HGK. 16.12.1964, E. 2-936, K. 725.

<sup>105</sup> MTTK. m. 768.

sözleşmesinin bir şekle bağlı olmadığı açıkça ifade edilmiştir<sup>106</sup>. Uygulamada ise, Kanunun öngördüğü bu düzenlemenin aksine, özellikle büyük taşıma işletmelerinde, standart formüller halinde düzenlenmiş tip sözleşmeler uygulama alanı bulmaktadır<sup>107</sup>. Ayrıca usul hukuku açısından, 12.01.2011 tarihli ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun (HMK)<sup>108</sup> 200. maddesi<sup>109</sup> gereğince, değeri muayyen meblağı geçen hukukî işlemlerin, senetle (kesin delille) ispatı aranmaktadır. Bu nedenle eşya taşıma sözleşmesinin de değeri, muayyen meblağı aşacağından, bu hukukî ilişki, ancak senetle ortaya konabilir. Bu senet taşıma senedi olabileceği gibi, teslim makbuzu, fatura da olabilir. Görüldüğü gibi, sözleşmenin yazılı olarak yapılması, geçerlilik değil, ancak ispat şartıdır<sup>110</sup>.

Uygulamada eşya taşıma sözleşmeleri yapılır iken, bunları tevsik eden bir taşıma senedi düzenlenmesi asıldır. Şu kadar ki bu senetlerin düzenlenmesine yönelik tatbikat, eşya taşıma sözleşmesinin şekil şartına bağlı olduğu anlamına gelmez. Örneğin, CMR'nin 4 ve 1999 tarihli COTIF/CIM'in<sup>111</sup> 6(1) maddesinde açıkça belirtildiği gibi, eşya taşıma sözleşmesi bir taşıma senedinin düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Fakat bu senedin düzenlenmemesi, usule aykırı olarak düzenlenmesi veya senedin kaybolması eşya taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. Zira belirtildiği gibi, taşıma senedinin düzenlenmesi, eşya taşıma sözleşmesinin geçerlilik şartı değil, ispat şartıdır. Şöyle ki, taşıma senedi, kural olarak sözleşmenin yapıldığını ve şartlarını tevsik ederek, ispat fonksiyonuna ve bazen de eşyayı temsil ederek, temsil fonksiyonuna sahip olur<sup>112</sup>.

---

<sup>106</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 17; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 19; Cumalıoğlu, E.: age., s. 23; Ülgen, H.: *Hava Taşınması*, s. 57; Üstündağ, B.: agm., s. 937; Zeyneloğlu, A.: age., s. 21.

<sup>107</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 17; Aybay, G (ed.): *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 589 vd.; Cumalıoğlu, E.: age., s. 25; Kaner, İ. D.: age., s. 13.

<sup>108</sup> Bkz. 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı R.G.

<sup>109</sup> 18.06.1927 tarihli ve 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu. m. 288. (Bkz. 04.07.1927 tarihli ve 622-624 sayılı R.G.)

<sup>110</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 17; Cumalıoğlu, E.: age., s. 23; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 156, 207, 570; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 108; Zeyneloğlu, A.: age., s. 96 vd.

<sup>111</sup> 1980 tarihli COTIF/CIM açısından demiryolu ile eşya taşınmasında, taşıma sözleşmesinin yapılmış sayılabilmesi için, mutlaka taşıma senedinin (hamule senedinin) düzenlenmiş olması gerekir. Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımalar*, s. 37; Genctürk, M.: age., s. 61; Özdemir, T.: age., s. 55.

<sup>112</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 19; Aydın, A.: age., s. 8; Cumalıoğlu, E.: age., s. 24; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 14; Kaner, İ. D.: age., s. 14; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 122.

Türk Borçlar Kanunundaki sözleşme serbestîsi ilkesi, eşya taşıma sözleşmelerinde de geçerlidir. Nitekim tarafların sözleşme yapma, sözleşmenin diğer tarafını seçme, sözleşmenin içeriğini düzenleme, şeklini seçme ve sözleşmeyi ortadan kaldırma veya içeriğini değiştirme serbestîsi vardır. Bazı hallerde bu serbestlik, kanunla veya hukukî işlemle kısıtlanabilir. Örneğin, Yeni Türk Borçlar Kanununun 27. maddesi<sup>113</sup> gereğince, kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmeler kesin olarak hükümsüzdür<sup>114</sup>.

Türk hukukunda sözleşme yapma serbestîsi kural olmakla birlikte, bazen kanunla, bazen de hukukî işlemle (örneğin, sözleşme yapma vaadi ile) sözleşme yapma zorunluluğu da getirilebilir. Bu durumda istenilen sözleşmeyi yapmaktan kaçınan kimseye karşı ya aynen ifa davası açılabilir ve o kimse istenilen sözleşmeyi yapmaya zorlanır, ya da onun aleyhine tazminat davası açılarak uğranılan zararın tazmini istenebilir<sup>115</sup>.

Sözleşme yapma mecburiyeti taşımacılıkla ilgili bazı kanunlarda da hükme bağlanmıştır. Örneğin Karayolu Taşıma Kanununun 5. maddesinin VI fıkrasında taşımacıların, taşıma hizmetlerini kabul edilebilir bir neden olmaksızın veya zorunlu haller dışında yapmaktan kaçınamayacakları ve taşıma hizmetinden herkesin her zaman yararlanmasını sağlamak zorunda oldukları düzenlenmek suretiyle, taşımacılar için, eşya taşıma sözleşmesi yapma mecburiyeti getirilmiştir<sup>116</sup>. Türk Sivil Havacılık Kanunu bakımından ise, bu mecburiyet sadece tarifeli olarak hava ulaştırma hizmeti yapmak için ruhsat almış bulunan işletmeler için öngörülmüştür<sup>117</sup>.

---

<sup>113</sup> MBK. m. 19(II)

<sup>114</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 270 vd.; Kılıçoğlu, A.: age., s. 81 vd.; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 72 vd.; Zeyneloğlu, A.: age., s. 36 vd.

<sup>115</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 272; Kılıçoğlu, A.: age., 66; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 146 vd.

<sup>116</sup> Bkz. Karan, H.: “Karayolu Taşıma Kanunu”, s. 122. Eşya taşıma sözleşmesi yapma mecburiyetine 1980 tarihli COTIF/CIM’de de yer verilmiştir. Konvansiyonun 3. maddesine göre, demiryolu, maddede sayılan belirli şartların yerine getirilmesi koşuluyla bütün tam vagon eşya taşımalarını yapmağa zorunludur. Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 56 vd.; Atabek, R.: age., s. 45.

<sup>117</sup> Bkz. Ülgen, H.: age., s. 59, dn. 68; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 124.

## D. HUKUKÎ NİTELİĞİ

Eşya taşıma sözleşmesi, hukukî niteliği itibarıyla ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Eşya taşıma sözleşmesinin bu niteliği gereği, tarafların tam anlamıyla karşılık ve bağımlılık ilişkisi içinde, taşıyanın eşyayı bir yerden başka bir yere taşınması ve gönderenin de bunun karşılığında ücret ödemesi gerekir<sup>118</sup>. Ayrıca, taşıyan eşya taşıma sözleşmesine göre, sadece eşyanın teslimine ilişkin şahsî borç altına girdiği ve gönderilen de bu suretle yalnız şahsî hak iktisap ettiği için, bu sözleşme şahsî tesirler doğuran bir sözleşmedir. Başka bir deyişle, taşıyanın borcu, herkese karşı değil, sadece hak sahibi olan gönderilene karşı olup, gönderilen de şahsî talep hakkını ancak taşıyana yöneltebilir<sup>119</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesi, ya kural olarak, sözleşmenin tarafı olan gönderen lehine, ya da gönderilen olarak başka bir üçüncü kişi tayin edildiği takdirde, Yeni Türk Borçlar Kanununun 129. maddesi<sup>120</sup> anlamında, tam üçüncü kişi lehine<sup>121</sup>, sözleşmelerdendir. Eşya taşıma sözleşmesinden doğan ifayı talep hakkı, genelde tarafların sözleşme yapılır iken veya sonradan belirledikleri gönderilene ait olur. Bu durumda gönderilen olarak tayin olunan üçüncü kişinin Yeni Türk Ticaret Kanununun 868(2-3), 869(1), 871, 1167, 1168, 1203-1204. vs. maddeleri<sup>122</sup> bağlamında, taraf olmadığı bir sözleşmeden doğan hakları ve yetkileri kullanma yetkisinin sebebi de, bilhassa eşya taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme olma niteliğinden kaynaklanmaktadır<sup>123</sup>. Bazen ise, yapılan eşya taşıma sözleşmesinde gönderilenin hiç bulunmamasından dolayı, örneğin açık denize

---

<sup>118</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 34; Cumalıoğlu, E.: age., s. 28; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 3; Erguvan, S.: age., s. 20 ve 25; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 31; Ülgen, H.: age., s. 75; Zeyneloğlu, A.: age., s. 24.

<sup>119</sup> Bkz. Karan, H.: "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi", s. 155.

<sup>120</sup> MBK. m. 111.

<sup>121</sup> Üçüncü kişi lehine sözleşmeler, tam üçüncü kişi lehine ve eksik üçüncü kişi lehine sözleşmeler olarak ikiye ayrılır. Üçüncü kişinin, borçludan edimin ifasını doğrudan doğruya talep edebildiği sözleşmelere tam üçüncü kişi yararına sözleşmeler; böyle bir yetkisinin olmadığı sözleşmelere ise eksik üçüncü kişi yararına sözleşmeler denir. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 203; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 820.

<sup>122</sup> MTTK. m. 789-792, 1051, 1052, 1069.

<sup>123</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 25; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 26; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 5; Okay, S.: age., s. 19; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s.53; Ülgen, H.: age., s. 75; Üstündağ, B.: agm., 41. Aksi yönde görüş için bkz. Atabek, R.: age., s. 34; Genctürk, M.: age., s. 23.

dökülecek atık taşınmasında olduğu gibi<sup>124</sup>, bu tür taşımalarda üçüncü kişi lehine sözleşmeden de bahsedilemez<sup>125</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesi genel olarak iş görme sözleşmeleri grubuna dâhildir. Ancak hem Türk hukukunda, hem de diğer hukuk sistemlerinde bu sözleşmelerin iş görme sözleşmelerinden hangisine dâhil olduğuna veya bağımsız nitelik taşıyıp taşımadığına ilişkin farklı görüşler ileri sürülmüş<sup>126</sup>, bazıları, bunun bir eser (istisna), bazıları hizmet, bazıları vekâlet, bazıları da kendine özgü (*sui generis*) bağımsız bir sözleşme olduğu görüşünü savunmuşlardır.

Alman, Fransız, İtalyan ve Türk hukuk öğretisinde yazarların çoğunluğu, eşya taşıma sözleşmelerini “*eser sözleşmesi*” olarak nitelendirmektedirler<sup>127</sup>. Bu yazarlar, istisna sözleşmesinde olduğu gibi eşya taşıma sözleşmesinde de sonucun, yani eşyanın belirli bir yere götürülerek tesliminin önemi üzerinde durarak bu sözleşmelerin eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunmuşlardır<sup>128</sup>. Bu görüş, eşya taşıma sözleşmesinde, Borçlar Kanunundaki eser sözleşmesinin tanımında da belirtildiği gibi, bir eserin meydana getirilmesi değil, eşyanın taşınması söz konusu olduğundan bahisle eleştirilmiştir<sup>129</sup>.

Bir görüş, eşya taşıma sözleşmesini “*hizmet sözleşmesi*” olarak nitelendirmektedir. Ancak hizmet sözleşmesinde işçinin emeği söz konusu iken, eşya taşıma sözleşmesinde taşıyanın emeğinden bahsedilemez. Hizmet sözleşmesinde işçi,

---

<sup>124</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 5; Erguvan, S.: age., s. 29; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 105; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 24. Akıncı'ya göre, taşıma sözleşmesinden bahsedilebilmesi için muhtemel bir gönderilenin mevcudiyeti şarttır. Bu yüzden de Akıncı, bu tür taşımaların navlun sözleşmesi değil, istisna sözleşmesi niteliğinde olduğu görüşündedir. Bkz. Akıncı, S.: age., s. 9 ve 24.

<sup>125</sup> Üçüncü kişi lehine sözleşmelerle ilgili geniş bilgi için bkz. Akyol, Ş.: *Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme*, İstanbul 2008.

<sup>126</sup> Bu görüşler için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 29; Atabek, R.: age., s. 32; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2253 vd.; Gençtürk, M.: age., s. 22; Erguvan, S.: age., s. 34; Kaner, İ. D.: age., s. 12; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 54; Üstündağ, B.: agm., s. 937.

<sup>127</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 30, dn. 97, 99; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2254; Erguvan, S.: age., s. 34, dn. 80; Gençtürk, M.: age., s. 22, dn. 66; Kaner, İ. D.: age., s. 12; Okay, S.: age., s. 32; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 55, dn. 145.

<sup>128</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 29; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 12; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2255; Erguvan, S.: age., s. 35; Gençtürk, M.: age., s. 22; ; Kaner, İ. D.: age., s. 12; Ülgen, H.: age., s. 45; Zeyneloğlu, A.: age., s. 20.

<sup>129</sup> Bkz. Üstündağ, B.: agm., s. 937; Zeyneloğlu, A.: age., s. 20.

işverenin emrinde çalışır, ama eşya taşıma sözleşmesinde taşıyan gönderenin emrinde değildir. Ayrıca hizmet sözleşmesinde işçinin ücrete hak kazanması belirli bir sonucun mevcut olmasına bağlı olmaz iken, eşya taşıma sözleşmesinde taşıyanın ücret talep edebilmesi için sonucun yani, eşyanın teslimi gerekir. Bu yüzden eşya taşıma sözleşmesi hizmet sözleşmesi niteliğinde de değildir<sup>130</sup>.

Diğer bir görüş de, eşya taşıma sözleşmesinin “*vekâlet sözleşmesi*” niteliğinde olduğu yönündedir. İsviçre hukukunda, eşya taşıma sözleşmesinde boşluk olduğu takdirde vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanacağını öngören İsviçre Borçlar Kanununun 440(II) maddesi esas alınarak eşya taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu savunulmuştur<sup>131</sup>. Türk hukukunda da bazı yazarlar, Mevcut Türk Borçlar Kanununun böyle bir düzenlemeyi içeren, ancak daha sonra yürürlükten kaldırılmış olan 431. maddesini esas alarak vekâlet sözleşmesi görüşünü savunmuşlardır. Ancak bu görüş de, vekâlet sözleşmesinde eşya taşıma sözleşmesinden farklı olarak ücretin esas unsur olmadığı, vekilin istisnai durumlar hariç işi bizzat yapması gerektiği için, eşya taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olmadığı ileri sürülerek eleştirilmiştir<sup>132</sup>.

Katıldığımız görüş ise, eşya taşıma sözleşmesinin ticari hayattaki önemine, kendine has özelliklerine, diğer sözleşmelerle olan farklarına ve Ticaret Kanununda ayrıca düzenlenmiş olmasına dikkat çekerek herhangi bir diğer sözleşme içerisine sokulmaması gerektiğini savunmaktadır. Bu görüşe göre, eşya taşıma sözleşmesi “*kendine özgü (sui generis), bağımsız bir sözleşme*”dir. Ancak eşya taşıma sözleşmesi hakkında kanunlarda özel hüküm bulunmadığı takdirde, örneğin taşıma sözleşmesinin şekli, taşımanın hiç ifa edilmemesi vs. gibi hallerde tamamlayıcı olarak genel hükümlerin uygulanması mümkündür. Bu anlamda, eşya taşıma sözleşmesi, genel olarak iş görme sözleşmeleri grubuna dâhil olduğundan, Türk

---

<sup>130</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 33; Üstündağ, B.: agm., 938; Zeyneloğlu, A.: age., s. 20.

<sup>131</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 30; Atabek, R.: age., s. 32; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 12; Gençtürk, M.: age., s. 22; Ülgen, H.: age., s. 45.

<sup>132</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 32; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 12; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2254; Erguvan, S.: age., s. 35; Üstündağ, B.: agm., s. 938; Zeyneloğlu, A.: age., s. 20.



Borçlar Kanununun vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekir<sup>133</sup>. Şöyle ki, Yeni Türk Borçlar Kanununun 502(II) maddesi<sup>134</sup> gereğince, “*vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan iş görme sözleşmelerine de uygulanır*”.

Sözleşmenin kurulması, sonuçlarını meydana getirmesi için sadece tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olduğu sözleşmelere, rızaî sözleşmeler; tarafların böyle irade beyanlarına ayrıca tamamlayıcı ek bir unsurun, maddi bir fiilin (eşyanın teslimi) eklenmesi sonucu yapılan sözleşmelere ise aynı sözleşmeler denir<sup>135</sup>. Türk hukukunda eşya taşıma sözleşmesinin rızaî sözleşme mi, yoksa aynî sözleşme mi olduğu konusunda da farklı görüşler ileri sürülmüştür. Buna da Mevut Türk Ticaret Kanununun 768(1) maddesinin, “*fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyana teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur*” şeklindeki ifadesi neden olmuştur. Bu hüküm esas alınarak öğretide, eşya taşıma sözleşmesinin aynî bir sözleşme niteliğinde olduğu savunulmaktadır<sup>136</sup>. Diğer bir görüş ise, eşya taşıma sözleşmesine rızaî sözleşme niteliği bahsetmektedir<sup>137</sup>. Yukarıda açıklandığı üzere<sup>138</sup> eşya taşıma sözleşmesi, tarafların karşılıklı, birbirine uygun iradelerinin birleşmesi ile kurulabileceği gibi, eşyanın taşınmak üzere taşıyana teslimi ile zımnen de kurulabilir. Bu halde, maddede belirtilen teslim de eşya taşıma sözleşmesinin zımnen kurulmasına ilişkin karine olup, ayrıca bir anlaşmanın yapılmasını gerektirmez<sup>139</sup>. Yeni Türk Ticaret Kanununun 856(2) maddesindeki “*eşyanın taşıyana teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir*” şeklindeki yapılan düzenleme de bu yöndeki görüşü doğrular

---

<sup>133</sup> Bkz. Atabek, R.: age. s. 33; Erguvan, S.: age., s. 35; Gençtürk M.: s. 22; Ülgen, H.: age., s. 46; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 55; Üstündağ, B.: agm., 938; Zeyneloğlu, A.: age., s. 20.

<sup>134</sup> MBK. m. 386(II).

<sup>135</sup> Bkz. Eren, F.: age., s. 206.

<sup>136</sup> Bu yazarlar için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 17, dn. 52; Aydın, A.: age., s. 5; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 15, dn. 14; Gençtürk, M.: age., s. 20, dn. 59; Ülgen, H.: age., s. 56.

<sup>137</sup> Bkz. Akıncı, Z.: *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara 1999, s. 45, dn. 50; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 17; Atabek, R.: age., s. 37; Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 16; Gençtürk, M.: age., s. 21; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 31; Zeyneloğlu, A.: age., s.29.

<sup>138</sup> Bkz. yukarıda s. 21.

<sup>139</sup> Yargıtay’ın bir kararına göre, “*taşıma sözleşmesinin yazılı biçimde yapılması gerekli olmayıp, malın taşınması veya malın teslim ile taraflar arasında taşıma sözleşmesi kurulmuş olur*”. 11. HD. 16.03.1993, E. 84, K. 1834. Karar için bkz. Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 238.

niteliktedir. Ayrıca Kanununun 867 ve 1159. maddeleri gereğince, eşya süresi içinde yüklenmez veya hazır bulundurulmazsa, taşıyan sözleşmeyi feshedebilir. Dolayısıyla eşyanın tesliminden önce de, eşya taşıma sözleşmesi kurulmuş sayılacağından, sözleşmenin feshi de mümkün olacaktır. Aksi takdirde, taşıma sözleşmesinin aynı nitelikli olduğu kabul edilirse, eşya teslim edilmediği sürece eşya taşıma sözleşmesi de doğmuş olmayacağından, sözleşmenin feshi de söz konusu olamaz. Eşya taşınmasına ilişkin konvansiyonlar<sup>140</sup> açısından da, eşya taşıma sözleşmelerinin kurulabilmesi için, anlaşma yapılması ile birlikte, ayrıca teslim şartı aranmamaktadır<sup>141</sup>. Sonuç olarak, tüm bu hükümler dikkate alındığında, tarafların taşıma konusunda anlaştıkları andan itibaren taşıma sözleşmesinin hüküm doğuracağını, dolayısıyla bu tür sözleşmelerin rızâî sözleşme olarak nitelendirilmesi gerektiğini kabul etmek yerinde olur.

---

<sup>140</sup> 1980 tarihli COTIF/CIM'in 11(1) maddesi gereğince, eşya taşıma sözleşmelerinin kurulabilmesi için, anlaşma yapılması ile birlikte ayrıca teslim şartı da aranmaktadır ki, dolayısıyla, bu konvansiyona tâbi eşya taşıma sözleşmeleri, nitelik itibarıyla aynı sözleşme olarak değerlendirilmektedir. Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 61 vd. Ama 1999 tarihli COTIF/CIM'in 6(1) maddesinden çıkan sonuca göre, bu sözleşmelerin de bundan böyle rızâî sözleşmeler olarak nitelendirilmesi mümkün olacaktır. Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 31, dn. 89.

<sup>141</sup> Bkz. Gençtürk, M.: age., s. 21. Aksi yönde görüş için bkz. Aydın, A.: age., s. 5.

## II. BEYANDA BULUNMAKLA YÜKÜMLÜ OLAN YÜKLE İLGİLİLER

### A) GENEL OLARAK

Taşıma sözleşmesi, karşılıklı ve birbirine uygun iki irade beyanını gerektirdiğinden iki taraflı sözleşmelerdendir. Her eşya taşıma sözleşmesinde, biri taşıma taahhüdünde bulunan taşıyan, diğeri ise gönderen olmak üzere en az iki kişi vardır. Fakat taşıma işlerinde çoğu zaman tarafların dışında bir de, taşıma sözleşmesinden bir hak iktisap eden veya borçla yükümlendirilen ilgili kişiler de mevcut olabilir. Örneğin, yapılan taşıma işlemi sonucunda, varna yerinde veya limanında eşyayı teslim alacak olan gönderilen, taşınacak eşyayı gemiye teslim etmek için görevlendirilen yükleten, konişmento veya kıymetli evrak niteliğine haiz taşıma senedi düzenlendiği takdirde, bu senedin yetkili hamili, gönderen sıfatına sahip olmayan eşyanın maliki sözleşmenin yerine getirilmesinde ilgili kişiler arasına girmiş olur.

Yeni Türk Ticaret Kanununun örneğin, 857, 871, 872, 1145, 1146, 1148, 1151, 1161, 1165, 1230, 1231. vs. maddelerinde<sup>142</sup>, taşıma ilgililerine ilişkin düzenlemelere rastlanmaktadır. Eşya taşıma sözleşmesinin ilgili kişilerinden bazıları, taşınacak eşya üzerinde aynî veya şahsî hakka sahip olan kişilerdir. Bu kişiler aynı zamanda gönderen, gönderilen, yükleten durumunda iseler, onlara ilişkin kanun hükümlerinden yararlanarak haklarını korumak imkânına sahip olurlar. Ancak eşya sahipleri, belirtilen kişiler içerisinde yer almıyorlarsa, bu takdirde, genel hükümler çerçevesinde korunurlar<sup>143</sup>.

Türk Ticaret Kanununda taşıma sözleşmesi ile ilgili kişiler belirlenmiş olsa da, uygulamada taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde çoğu zaman yukarıda belirtilenler dışında başka kimseler de iştirak etmektedir. Örneğin, sözleşmenin yapılmasında aracılık eden simsarlar (brokerler)<sup>144</sup>, kendi adına ve gönderen

---

<sup>142</sup> MTTK, m. 769, 789, 791, 792, 973, 1023, 1024, 1029, 1038, 1102, 1103.

<sup>143</sup> Geniş bilgi için bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 29; Gençtürk, M.: age., s. 35; Seven, V.: age., s. 138; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 54; Ülgen, H.: age., s. 71.

<sup>144</sup> Mevzuatta, brokerler hakkında özel düzenleme olmadığından onlara MTTK'nın 100 ve devamı maddelerinde düzenlenmiş olan ticaret işleri tellallığına ilişkin hükümleri ve MBK'nın vekâlet

hesabına, taşıyan veya onun acenteleri ile taşıma sözleşmesi akdeden taşıma işleri yüklenicisi<sup>145</sup>; yükleme, boşaltma ve istif işlerini ayrı bir hizmet, istisna veya vekâlet sözleşmesi ile yerine getiren yükleme-boşaltma müteahhitleri; gemi rıhtıma borda etmemişse, eşyayı deniz motorlarıyla rıhtımdan gemiye veya gemiden rıhtıma kadar taşıyan motorcular; eşyanın teslim ve tesellüm işlerini taşıyan ve gönderilenler yerine yapmayı üstlenen yük teslim alıcıları; taşınan eşyanın başka bir yere tekrar taşınacağı hallerde, onları taşıyandan teslim alıp, başka bir araçla esas gönderileceği yere sevk eden transitçiler vs. Fakat bu kişiler taşıma sözleşmesi ile ilgili kişiler olmayıp, ilgililer adına hareket eden kimselerdir ki, onlar da farklı hukukî düzenlemelere tabidirler<sup>146</sup>.

Konumuz açısından yukarıda belirtilen ilgili kişilerin hepsi değil, sadece eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü olan kişiler inceleneceğinden, gönderen ve yükleten hariç, diğer yükle ilgili kişiler araştırma kapsamı dışında tutulmuşlardır. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 860, 861, 864, 896, 919, 1145–1149, 1165<sup>147</sup>, Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesine göre, eşya taşıma sözleşmesi gereğince, yalnızca gönderen ve deniz taşımalarına ilişkin olarak yükleten, tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür. Ne yazık ki hem iç hukukta, hem konvansiyonlarda bu kişiler, kendilerinden sıkça bahsedilmesine rağmen, tanımlanmamışlardır.

## **B) GÖNDEREN**

Yeni Türk Ticaret Kanununun 860, 861, 864, 1145, 1146, 1148<sup>148</sup>, Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesine göre, eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü ve beyan olunan bilgideki eksik ya da

---

hakkındaki hükümleri uygulanır. Fakat YTTK'dan bu hükümler çıkartıldığından onlara artık YTBK'nın simsarlık ve vekâlet hakkındaki hükümleri uygulanacaktır.

<sup>145</sup> Taşıma işleri yüklenicisi (komsiyoncu) YTTK'nın 917 ilâ 930. maddelerinde, MTTK'nın 808 ilâ 815. maddelerinde düzenlenmiştir. MTTK'nın 808. maddesine göre bu kişiler taşıtmayı kendi adına ve müvekkili hesabına yaptıkları halde, YTTK'nın 918(3) maddesine göre, kendi veya böyle bir yetki almış olması şartıyla, gönderen adına yaparlar.

<sup>146</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 77 vd.; Okay, S.: age., s. 21 vd.

<sup>147</sup> MTTK. m. 768, 769, 1023-1026, 1049.

<sup>148</sup> MTTK. m. 769, 1023, 1024, 1026.

yanlışıktan sorumlu olan kişilerden biri, taşıyanla taşıma sözleşmesi yapan kişidir. Fakat hem iç hukukta, hem de konvansiyonlarda, eşya taşıma sözleşmesine göre taşıyanın karşı tarafı olan bu kişiyle ilgili genel bir terim birliği bulunmamaktadır. Zira Mevcut Türk Ticaret Kanununda karayolu ile yapılan eşya taşıma sözleşmeleri için “gönderen” [madde 768], buna karşılık denizyolu ile yapılan eşya taşıma sözleşmeleri için “taşıtan”<sup>149</sup> [madde 1016], Türk Sivil Havacılık Kanunu [madde 110] çerçevesinde yapılan eşya taşıma sözleşmeleri için “yükleten”, Karayolu Taşıma Kanununda “gönderen” [madde 3(6)(I)] kelimeleri kullanılmıştır. Ayrıca konvansiyonlarda da, örneğin, CMR’de “sender” (resmi Türkçe metinde “gönderici”), Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kurallarında “shipper” (Lahey Kurallarının resmi Türkçe metninde “taşıtan”<sup>150</sup>), Montreal Konvansiyonunda “consignor” (resmi Türkçe metinde “gönderen”), COTIF/CIM’de de “consignor” (resmi Türkçe metinde “gönderici”) kelimeleri kullanılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanununda da, bu kavram kargaşası aradan kaldırılmamış ve burada da farklı terimlerin kullanıldığı görülmektedir. Nitekim kara taşımalarına ilişkin 850. maddede “gönderen” kelimesi kullanılmıştır. Deniz taşımalarına ilişkin olarak ise, deniz ticareti sözleşmeleri gemi kira sözleşmeleri, zaman çarteri sözleşmeleri ve navlun sözleşmeleri olarak ayrılmış ve gemi kira sözleşmelerinde “kiracı” [madde 1119], zaman çarteri sözleşmelerinde “tahsis olunan” [madde 1131], yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmelerinde ise “taşıtan” [madde 1138]

---

<sup>149</sup> Deniz taşımalarına ilişkin olarak, zaman çarteri sözleşmelerinde gönderen yerine kiracı “charterer” kelimesi kullanılmakta ve uygulamada da çoğu zaman böyle adlandırılmaktadır. Ayrıca Eski Ticaret Kanununda da, gönderen yerine kiracı kelimesi kullanılmakta idi. Bkz. Doğrucu, M.: “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”, Pof. Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 539; Okay, S.: age., s. 14, dn., 42; Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 1973, s. 102.

<sup>150</sup> Bazı yazarlar, Hamburg Kurallarında kullanılan “shipper” kavramının Türkçe karşılığı olarak taşıtan değil gönderen kelimesinin kullanılmasının daha doğru olabileceği görüşündeler. Bu görüş için bkz. Çağa, T.: “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı 1978”, BATİDER 1979, C. X, S. 12, s. 328; Yazıcıoğlu, E.: age., s. 52. Bazı yazarlar ise, taşıtan kelimesinin batı ülkeleri hukukunda ve deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi ile ilgili olarak 1978’de düzenlenen Hamburg Kurallarında karşılığının olmadığını ve eşya taşıma sözleşmesinde taşıyanın karşısındaki tarafın yükleten olduğu görüşünü savunmaktalar. Yani bu yazarlara göre Hamburg Kurallarında kullanılan “shipper” kelimesi “taşıtanı” değil “yükleteni” ifade etmektedir. Bu görüş için bkz. Tekil, F.: *Deniz Hukuku, Giriş, Uluslararası Konvansiyonlar, Gemi, Donatan*, İstanbul 1986, s. 151.

kelimelerine yer verilmiştir. Araştırma konusu tüm taşıma alanlarını, yani, denizyolu, karayolu, havayolu ve demiryolu ile yapılan taşımaları kapsadığından, eserde tüm eşya taşıma sözleşmelerini kapsayacak şekilde, taşıyanın karşı tarafı olan kişiyi nitelendirmek üzere, “gönderen” kelimesi tercih olunmuştur<sup>151</sup>.

Gönderenin hukukî statüsü, çoğu zaman hakkında yapılan açıklamalardan çok daha çeşitli ve farklıdır. Bu yüzden bazı yazarlar eserlerinde göndereni tanımlamaktan kaçınmışlardır. Örneğin, Çağa - Kender<sup>152</sup>, Okay<sup>153</sup> gönderen hakkında herhangi bir bilgi vermemekte, Kender - Çetingil<sup>154</sup>, Zeyneloğlu<sup>155</sup>, Tekil’in<sup>156</sup> eserlerinde ise, ayrıntılı bir bilgiye rastlanmamaktadır. Ayrıca gönderen kavramının karşılığı olarak kullanılan “*shipper*” kelimesinin tanımını vermeye ve çerçevesini belirlemeye çalışan deniz taşımacılığına ilişkin Hamburg Kurallarının 1(3) maddesinde, “*shipper*” terimi şöyle tarif edilmektedir: “*Shipper sözü, taşıyanla denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden yahut adına veya hesabına böyle bir sözleşme akdedilen her şahıs ve keza denizde eşya taşıma sözleşmesine ilişkin olarak taşıyana eşyayı fiilen teslim eden yahut adına veya hesabına teslim olunan her kişiyi ifade eder*”. Tanımdan da görüldüğü gibi, anlam bakımından birbirinde tamamen farklı olan kavramlar birleştirilerek aynı terimle ifade olunmağa çalışılmıştır ki, bu durum da bir takım tereddüt ve karışıklıklara yol açmaktadır<sup>157</sup>.

Öğretideki tanıma göre, gönderen, taşıyan ile eşya taşıma sözleşmesini kendi adına yapan yükle ilgili kişidir. Başka bir deyişle, eşya taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olarak, taşıma taahhüdünde bulunan taşıyanın sözleşme yaptığı, taşıma ücretinin borçlusu olan kişi, gönderendir<sup>158</sup>. Görüldüğü gibi öğretideki gönderen

---

<sup>151</sup> Taşıma taahhüdüne dayanan eşya taşıma sözleşmesinin yapılması aşamasında, ilk önce taşıyanın karşı tarafı olarak bir gönderen sıfatının ortaya çıkması gerekir ki, daha sonra bu taahhüdün yerine getirilmesi aşamasında yükleme ve taşıma fiili ve buna bağlı olarak da yükleten ve taşıyan sıfatları ortaya çıkabilsin. Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 123.

<sup>152</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age.

<sup>153</sup> Bkz. Okay, S.: age.

<sup>154</sup> Bkz. Kender, R. - Çetingil, E.: age. s. 104.

<sup>155</sup> Bkz. Zeyneloğlu, A.: age. s. 24.

<sup>156</sup> Bkz. Tekil, F.: *Navlun*

<sup>157</sup> Bu kavramla ilgili geniş bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, E.: age., s. 49 vd.

<sup>158</sup> Gönderen ile ilgili yazarların verdiği farklı tanımlar için bkz. Akıncı, S.: age., s. 22; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 19; Cumalıoğlu, E.: age., s. 74; Doğrucu, M.: agm., s. 539; Erguvan,

kavramı, Hamburg Kurallarındaki “*shipper*” kavramından farklı olarak daha dar çerçeveye sahiptir. Fakat bu tanım da tam olarak göndereni açıklamaya yetmediğinden aşağıda, önce gönderen kavramının unsurları açıklanmaya ve sonrada tanımı yapılmaya çalışılacaktır.

Gönderenin, mutlaka taşınacak eşyanın maliki olması şart değildir. Her ne kadar uygulamada, çoğunlukla eşyanın maliki gönderen ise de, maliklik, eşya taşıma sözleşmesi yapmanın şartı olmadığı gibi, gönderenlik sıfatının belirlenmesi bakımından da zorunlu değildir. Eşya taşıma sözleşmesi, eşya sahibi tarafından bizzat yapılabileceği gibi, temsilci (doğrudan veya dolaylı temsilci<sup>159</sup>) aracılığıyla da yapılabilir. Örneğin, taşıma sözleşmesini kendi adına ve müvekkili hesabına yapan taşıma işleri yüklenicisi (taşıma işleri komisyoncusu), gönderen olarak taşıma sözleşmesinin tarafı olsa da, eşyanın maliki değildir. Burada eşyanın gerçek sahibi, taşıma sözleşmesine yabancı olan üçüncü kişi durumundadır. Fakat taşıma sözleşmesi, müvekkili adına hareket eden bir temsilci (örneğin, acente) aracılığıyla yapıldığı takdirde, temsilci sözleşmeyi müvekkili adına ve hesabına yaptığından, burada temsilci değil, adına hareket edilen taşınacak eşyanın maliki gönderendir<sup>160</sup>. Ayrıca gönderen, yapmış olduğu taşıma sözleşmesine dayanarak kendisine ait eşyayı taşıtabileceği gibi, bunun yerine başkasına ait eşyayı, alım-satım sözleşmesi yaparak mülkiyetini devraldığı yahut da devrettiği eşyayı da taşıtırabilir<sup>161</sup>. Bunun tipik

---

S.: age., s. 28; Gençtürk, M.: age., s. 24; İzveren, A.: age., s. 115; Kaner, İ. D.: age., s. 4; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 48; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 104; Onursal, E.: age., s. 258; Seven, V.: age., s. 133; Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2011, s. 524; Ülgen, H.: age., s. 69; Üstündağ, B.: agm., s. 938; Yazıcıoğlu, E.: age., s. 50; Yeşilova, E.: *Konışementonun İspat Kuvveti*, İzmir 2006, s. 34; Zeyneloğlu, A.: age., s. 24.

<sup>159</sup> Bir kimsenin, hüküm ve sonuçları başka bir şahsın hukuk alanında doğmak üzere hukukî işlem yapma yetkisine temsil denir. Temsil, doğrudan ve dolaylı temsil olabilir. Bir kimsenin sahip olduğu temsil yetkisine dayanarak: başka bir kimse adına ve hesabına hukukî işlem yapmasına doğrudan temsil; başka bir kimse hesabına, fakat kendi adına hukukî işlem yapmasına ise dolaylı temsil denir. Geniş bilgi için bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 393; Kılıçoğlu, A.: age., s. 189; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 630; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 164.

<sup>160</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 19; Cumaloğlu, E.: age., s. 74; Gençtürk, M.: age., s. 24; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: *Deniz Ticareti Hukuku*, (40. Yıl 1954 -1994), Ankara 1994, s. 164; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 48; Kaner, İ. D.: age., s. 4; Ülgen, H.: age., s. 70; Üstündağ, B.: agm., s. 938; Zeyneloğlu, A.: age., s. 25.

<sup>161</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 22; Cumaloğlu, E.: age., 74; Erguvan, S.: age., s. 28; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 164; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 104; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 524; Seven, V.: age., s. 133; Üstündağ, B.: agm., s. 938; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 34.

örneklerini, uluslararası ticarete FOB satışlar gereğince alıcı tarafından, CIF satışlarda ise satıcı tarafından yapılan eşya taşıma sözleşmeleri oluşturmaktadır<sup>162</sup>.

Eşya taşıma sözleşmelerinde taşıyanın karşı tarafı olarak gönderen, gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişi de olabilir<sup>163</sup>. Eğer gönderen tüzel kişi ise, bu takdirde, 22.11.2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medenî Kanununun<sup>164</sup> tüzel kişilere ilişkin 47 ve devamındaki hükümleri ile, Ticaret Kanununun ticarî şirketlere ilişkin hükümlerinin dikkate alınması gerekir. Fakat adi şirket taşıma sözleşmesi yapmış ise, onların tüzel kişiliği olmadığından, bu halde Borçlar Kanununun adi şirkete ilişkin hükümleri uygulama alanı bulur. Yeni Türk Borçlar Kanununu 638(3) maddesi gereğince, aksi sözleşmede kararlaştırılmamışsa, adi şirketin ortakları birlikte veya temsilci aracılığıyla taşıma sözleşmesi yaparlarsa, akdin tarafı olarak gönderen sıfatı bütün ortaklara ait ve sorumlulukları da müteselsil olur. Yeni Türk Borçlar Kanununun 637. maddesi gereğince, ortaklardan biri, şirket adına sözleşme yaptığı takdirde, diğer ortaklar temsil hakkındaki hükümlere göre, sözleşme yapmış olan ortak ise doğrudan sorumludur. Fakat ortaklardan biri, şirket hesabına ve kendi adına taşıma sözleşmesi yapar ise, gönderen sıfatıyla taşıyana karşı yalnızca sözleşme yapan ortağın kendisi alacaklı veya borçlu olur<sup>165</sup>.

---

<sup>162</sup> FOB ve CIF satışlar MTTK'nın Dördüncü Kitabının, dördüncü faslının, üçüncü kısmında "Denizaşırı Satış Mukaveleleri" başlığı altında 1133 ilâ 1158. maddelerde düzenlenmiştir (MTTK'da CIF satış, SIF satışlar olarak kullanılmıştır). Fakat Incoterms'in devamlı değiştiği ve bu yüzden de bu kuralların kanuna konulmasının bir anlamı olmadığı, ayrıca bu tür satışlarda taraflar çoğu kez Incoterms'e gönderme yaptıkları veya ondan ayrılan özel düzenlemeler getirdikleri gerekçesiyle, FOB ve CIF satışlar başta olmak üzere denizaşırı satışlarla ilgili düzenlemeler YTTK'da öngörülmemiştir. MTTK'nın 1138. maddesi gereğince, yükleme limanı belirtilerek satılan malların satıcı tarafından sözleşme şartları çerçevesinde ve bunlar yoksa yükleme yerindeki teamüllere uygun olan suret ve zamanda ve ambalaj içinde, alıcı tarafından tayin olunacak gemide teslimine dair hükümleri ihtiva eden denizaşırı satış sözleşmesine FOB satış denir. MTTK'nın 1139. maddesi gereğince ise, malların, satıcı tarafından deniz rizikolarına karşı sigortalanarak satış sözleşmesinde belirlenen yere gönderilmek üzere gereken navlun sözleşmesinin yapılması ve malların taşıyana teslimi veya gemiye yükletilmesi şartıyla, mal bedeli, sigorta ücreti ve navlundan oluşan bir bedel karşılığında satılmasına SIF satış denir. FOB ve CIF satışlarla ilgili geniş bilgi için bkz. Erdem, E.: SIF Satışlar = CIF Sales, İstanbul 1999; Kalpsüz, T.: Denizaşırı Satışlar, (Giriş – Boşaltmada Satışlar) Ankara 1967; Kennedy, (Çev. Tekil, M.): CIF Mukaveleleri, İstanbul 1972.

<sup>163</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 74; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 47; Seven, V.: age., s. 133; Üstündağ, B.: agm., s. 938; Zeyneloğlu, A.: age., s. 24.

<sup>164</sup> Bkz. 08.12.2001 tarihli ve 24607 sayılı R.G.

<sup>165</sup> Bu konuda geniş bilgi için bkz. Zeyneloğlu, A.: age., s. 24 vd.



Aynı taşıma işleminde birden fazla gönderenin olması mümkündür. Ayrıca bir kimse, bir taşıma işleminde aynı zamanda hem gönderen, hem de taşıyan olabilir. Bu duruma bilhassa alt taşıma sözleşmelerinde rastlanılır. Yeni Türk Borçlar Kanununun 83. maddesi<sup>166</sup> gereğince, borcun bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde alacaklının menfaati bulunmadıkça, borçlu borcunu şahsen ifa etmekle yükümlü değildir. Bu anlamda, taşıyanın taşıma sözleşmesiyle üstlendiği eşya taşıma borcununun bizzat ifasında, gönderenin menfaati bulunmuyorsa borcun bizzat ifası gerekmez. Nitekim sözleşme ile aksi kararlaştırılmış olmadıkça, taşıyan, eşya taşıma taahhüdünü, diğer bir taşıyan ile akdedeceği taşıma sözleşmesine dayanarak onun aracılığıyla yapması mümkündür<sup>167</sup>. Fakat bu kişilerin taşımayı başka bir taşıyana yaptırmak yetkisi, kanunen veya sözleşmeyle ortadan kaldırılmamış olması gerekir. Diğer taraftan gönderen de, taşıma sözleşmesi ile kazandığı hakkı, kendi eşyasını taşıtmak yerine, yaptığı diğer bir taşıma sözleşmesi gereğince, başka bir kişinin eşyasını taşıttırmak suretiyle de kullanabilir<sup>168</sup>. Bu gibi hallerde, yapılan taşıma sözleşmelerinden biri “*asıl taşıma sözleşmesi*”, diğeri ise “*alt taşıma sözleşmesi*” olarak adlandırılmaktadır.

Aslında, taraflar arasında yapılan sözleşmelerin her biri, birbirinden bağımsız, asıl sözleşmedir. Taraflar, yaptıkları sözleşme çerçevesinde hak elde eder, yükümlülük yüklenir ve sorumlu olurlar. Hukukî ilişki sadece taraflar arasında doğduğundan, (asıl) gönderenle taşıma işini üstlenen alt taşıyan arasında (gönderenin, yükleten veya yetkili konişmento hamili olması durumu hariç) doğrudan doğruya bir hukukî ilişki de söz konusu olmaz<sup>169</sup>. Ancak bu durumda, taraflar arasında olmasa da, bir birinden bağımsız sözleşmeler arasında bir ilişki söz

---

<sup>166</sup> MBK. m. 67.

<sup>167</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 21; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 420-815*, s. 2214; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 9; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 150; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 107; Okay, S.: age., s. 28; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 524.

<sup>168</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 21; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 9-10; Erguvan, S.: age., s. 99; Ilgın, S.: *Alt Navlun Sözleşmeleri*, İstanbul 1996, s. 2; Kaner, İ. D.: age., s. 10; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 107.

<sup>169</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 20 vd.; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 9; Erguvan, S.: age., s. 101; Ilgın, S.: age., s. 57; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 151; Kaner, İ. D.: age., s. 11; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 107; Sözer, B.: *Hava Taşıması*, s. 54; Okay, S.: age., s. 29; Yılmaz, O.: age., s. 10.

konusu olur ki, bu sözleşmelerin bir birine karşı mevcut durumlarını belirlemek amacıyla, alt sözleşme kavramı kullanılır<sup>170</sup>. Buna bağlı olarak da, bir sözleşmenin asıl göndereni, diğer sözleşmenin alt göndereni konumuna gelir.

Yazarlar arasında, aynı taşıma işlemine yönelik olarak yapılan birden fazla taşıma sözleşmesi arasındaki alt-üst (asıl-tali) ilişkisi ile ilgili görüş ayrılıkları vardır. Bazı yazarlar, eşyanın zilyediyle yapılan taşıma sözleşmesinin asıl taşıma sözleşmesi ve bu sözleşmenin ifasına hizmet eden taşıma sözleşmesinin ise alt taşıma sözleşmesi olduğunu<sup>171</sup> kabul eder iken, bazı yazarlar da, taşıma işini fiilen yerine getiren taşıyanla yapılan sözleşmenin asıl taşıma sözleşmesi, eşyanın zilyedi ile yapılan sözleşmenin ise alt taşıma sözleşmesi olduğunu belirtmektedir<sup>172</sup>. Bir görüş ise, asıl ve alt taşıma sözleşmesi ayrımını kabul etmemektedir<sup>173</sup>. Bu görüşe göre, aslında asıl taşıma sözleşmesi ile kastedilen, gönderenin taşıyanla yaptığı sözleşme, alt taşıma sözleşmesi ile kastedilen ise, yükletenin yükleden sonra taşıyanla yaptığı deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesidir.

Herhangi bir sözleşme ile, yüklenilen borcun ifası amacıyla yapılan sözleşme, ne zaman yapıldığına bakılmaksızın alt sözleşmedir. Bu bakımdan alt sözleşmelerin, zaman itibarıyla asıl sözleşmeden önce veya sonra yapılması, değerlendirme açısından bir önemi haiz değildir. Eşya taşıma sözleşmesinde de borç, eşyanın taşınması olduğundan, taşıma borcunun ifasında kendisinden yararlanan sözleşme alt taşıma sözleşmesi olur. Bu anlamda, eşyanın zilyedi ile yapılan sözleşme, asıl taşıma sözleşmesi ve gönderen da asıl gönderen, bu sözleşmenin yerine getirilmesi amacıyla yapılan diğer sözleşme ise, alt taşıma sözleşmesi ve gönderen da alt gönderen sayılır. Başka bir anlatımla, alt taşıma sözleşmesi

---

<sup>170</sup> Bkz. Akipek, Ş.: *Alt Vekâlet*, Ankara 2003, s. 83.

<sup>171</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 21; Gençtürk, M.: age., s. 42; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 151; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 54; Yılmaz, O.: *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma*, *CMR m. 34-40*, İzmir 2008, s. 9.

<sup>172</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 22; Cumalıoğlu, E.: age., s. 140; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 9; Erguvan, S.: age., s. 100; Iğın, S.: age., s. 57; Kaner, İ. D.: age., s. 10; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 107.

<sup>173</sup> Bu görüş için bkz. Tekil, F.: *Navlun*, s. 27.

çerçevesinde taşıma ücreti ödemeyi taahhüt eden gönderen, yani asıl taşıyan, alt taşıyanla olan ilişkisinde gönderen konumundadır<sup>174</sup>.

Alt taşıma sözleşmelerinin yapılış amacı, ya genellikle taşıyanın, ücretler arasındaki farktan yararlanmak istemesi, ya taşıma kapasitesi sınırlı olan bir taşıyanın, eksikliği gidermek amacıyla başka bir taşıyan ile alt taşıma sözleşmesi yapmak istemesi, ya da başlangıçta taşımayı kendi taşıtı ile gerçekleştirmeyi planlayan taşıyanın, daha sonra herhangi bir aksaklık yüzünden bu taşıma taahhüdünü yerine getirememesi nedeniyle alt taşıma sözleşmesi yapma zorunda kalmasıdır<sup>175</sup>. Buna karşın bir görüşe göre, alt taşıma sözleşmesi yapabilmek yetkisi, gönderenin aksi kararlaştırılmış olmadıkça, kendisinden başka bir şahsı yükleten olarak tayin edebilmek hakkından doğmaktadır<sup>176</sup>. Oysa ki, alt taşıma sözleşmeleri, yalnızca deniz taşımalarına özgü olmayıp, diğer taşıma türlerinde de kullanılmaktadır. Nitekim yükletenin farklı bir statüye sahip olması, FOB satım sözleşmeleri dolayısıyla sadece deniz taşımalarına özgü olup, diğer taşıma türlerinde, bu statüde yükleten bulunmasa dahi alt taşıma sözleşmeleri yapılabilmektedir.

Eşya taşıma sözleşmesi gereğince, gönderenin asli borcu, taşıma ücretini ödemektir<sup>177</sup> <sup>178</sup>. Bu durum, Yeni Türk Ticaret Kanununun 850(2) ve 1200. maddesinde açıkça düzenlenmiştir. Ancak Mevcut Türk Ticaret Kanununda gönderenin taşıma ücretinin borçlusu olduğu konusunda açık bir hüküm bulunmamaktadır. Buna rağmen, Kanunun 762 ve 1016. maddelerindeki tanımdan,

---

<sup>174</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 157.

<sup>175</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 142; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 10 ve s. 10, dn. 6; Erguvan, S.: age., s. 100, dpn, 302; Iğın, S.: age., s. 5; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 150; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 107.

<sup>176</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 10.

<sup>177</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 27; Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 80; Arkan, S.: *Ücret Hakkı*, s. 342 ve 348; Cumalıoğlu, E.: age., s. 217; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 228; Erguvan, S.: age., s. 108; Gençtürk, M.: age., s. 19; Kaner, İ. D.: age., s. 64; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 181; Üstündağ, B.: agm., s. 936; Zeyneloğlu, A.: age., s. 67.

<sup>178</sup> Öğretideki bir görüşe göre, taşıma sözleşmesi gereğince gönderenin asli borcu, taşıma ücretini ödemek değil, yükleme yerinde eşyayı, taşıyana veya onun temsilcisine teslim etmektir. Çünkü çoğu zaman taşıma ücretini ödeyecek şahıs, gönderilen olmaktadır. Bu görüşle ilgili bilgi için bkz. Ülgener, F.: *Sürastarya Süresi ve Ücreti*, Ankara 1993, s. 18. Diğer bir görüşe göre de, gönderenin borcu, eşyanın mahiyetini bildirmektir. Taşıma ücretini ödemek ise, gönderilenin borcudur. Bkz. Onursal, E.: age., s. 253. Türk-Alman hukuk sistemi bakımından bu görüşler doğru kabul edilemez.

gönderenin asli borcunun, taşıma ücretinin ödenmesi olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim sözleşmede aksi kararlaştırılmamışsa, taşıma ücreti, öncelikle taşıma sözleşmesinde taşıyanın karşı tarafı olması itibariyle, gönderence ödenir. Bilakis ilk bakışta, taşıma ücretinin sözleşmenin tarafı olmayan gönderilen tarafından ödenmesi, onun borcu değil, eşyanın teslimini istemek hakkının bir şartıdır. Ancak eşyanın kabulü ile birlikte gönderilen de, sözleşmede kararlaştırılmış olması kaydıyla ücret borçlusu sayılır<sup>179</sup>. Dolayısıyla Türk-Alman hukuk sistemine göre, gönderenin taşıma sözleşmesine göre yerine getirmekle yükümlü olduğu asli borcu, eşyayı taşıtırsa da taşıtırmasa da taşıma ücretini ödemektir.

Daha önce de açıklandığı üzere<sup>180</sup>, bazı yazarlara göre, eşya taşıma sözleşmesinden bahsedilebilmesi için, taşınacak eşyanın zilyetliğinin gönderen tarafından taşıyana geçirilmesi gerekir<sup>181</sup>. O halde, gönderenin de, taşınacak eşyanın zilyedi durumunda olması ve gönderen ile taşıyan arasında, eşyanın doğrudan, fakat fer'i zilyetliğinin taşıyana geçeceğine dair irade birliğinin bulunması gerekir<sup>182</sup>. Ancak zilyetliğin devredilmesi sözleşmenin kurulması ile değil sözleşmenin icrası ile ilgili olduğundan, ayrıca, sözleşmenin yapıldığı anda var olmayan, fakat ileride var olacak eşyanın taşınması için de eşya taşıma sözleşmesi yapılabileceğinden<sup>183</sup>, gönderen sıfatının belirlenmesinde bu şart aranmamalıdır. Örneğin, bir kimse araba fabrikasının üreteceği arabaların taşınması için bir taşıma şirketi ile taşıma sözleşmesi yapabilir ki, bu sözleşme arabalar daha üretilmemiş olmasına rağmen geçerlidir. Ayrıca, eşyanın yükleten tarafından teslim edildiği hallerde, zilyetliği, gönderen değil onu temsilen yükleten devretmektedir. Örneğin, FOB satışlarda eşya taşıma sözleşmesini gönderen yapsa da, eşyanın zilyetliğini, taşıyana, göndereni temsilen yükleten devretmektedir.

---

<sup>179</sup> Bu konuda geniş bilgi için bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 228 vd.; Erguvan, S.: age., s. 108 vd.; Gençtürk, M.: age., s. 19; Kaner, İ. D.: age., s. 64; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 151; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 181 vd.; Üstündağ, B.: agm., s. 936; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 37

<sup>180</sup> Bkz. yukarıda s. 15.

<sup>181</sup> Bu konuyla ilgili bkz. yukarıda, I/B/1/b.

<sup>182</sup> Bkz. Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 524.

<sup>183</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 5; Cumalıoğlu, E.: age., s. 16; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 2; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 102; Okay, S.: age., s. 10; Ülgen, H.: age., s. 42.

Bütün bu özellikler dikkate alınarak gönderen şu şekilde tanımlanabilir:

Gönderen, ücret ödemesi karşılığında, eşyanın belli bir yere taşınarak teslim edilmesi hususunda, taşıyan ile eşya taşıma sözleşmesi yapan veya adına böyle bir sözleşme yapılan gerçek veya tüzel kişidir.

### C) YÜKLETEN

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145, 1146, 1148, 1165. maddeleri<sup>184</sup> gereğince, tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olan ve verdiği yanlış veya eksik bilgilerden doğan zarardan sorumlu olan kişilerden biri yükletendir. Eşya taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa da, yükle ilgililer arasında yükleten adı verilen üçüncü bir kişinin, farklı bir hukukî statüye sahip olması, yalnızca deniz taşımalarına ilişkin olup, diğer taşıma alanlarında böyle bir kişiye rastlanmaz. Türk Sivil Havacılık Kanunu bakımından kullanılan yükleten kavramı da, aslında gönderen kavramına tekabül etmektedir. Türk-Alman hukuk sistemi dışındaki yabancı hukuk sistemlerinin bazılarında, gönderen ve yükleten kavramları kesin bir şekilde ayırt edilmemekte, özellikle Anglo-Sakson hukuk sisteminde “*shipper*” kelimesi, her iki ilgili için de kullanılmaktadır<sup>185</sup>. Örneğin, Hamburg Kurallarının 1(3) maddesi anlamında “*shipper*” kelimesi, hem göndereni, hem de yükleteni kapsamaktadır<sup>186</sup>. Mevzuatta tanımına rastlanmayan yükleten, öğretide şu şekilde tanımlanmaktadır: Taşıyanla gönderen arasında akdedilmiş olan eşya taşıma sözleşmesine dayanarak eşyayı, taşınmak üzere, taşıyana fiilen teslim eden kimseye yükleten denir<sup>187</sup>.

<sup>184</sup> MTTK. m. 1023, 1024, 1206.

<sup>185</sup> Bkz. Ateş, E.: *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun” Türk Hukukuna Etkisi, (1924 Lahey Kuralları)*, İstanbul 2008, s. 65; Cumahioğlu, E.: age., s. 75; Çağa, T. - Demirkıran, M.: *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, Arıkan, İstanbul 2008, s. 99, dpn, 367; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 4, dn., 1; Yeşilova, E.: *Konişmento*, s. 34. dn., 51.

<sup>186</sup> Bu durumun eleştirisi için bkz. Yazıcıoğlu, E.: age., s. 49 vd.

<sup>187</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 23; Cumahioğlu, E.: age., s. 76; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 3; Doğrucu, M.: agm., s. 539; Erguvan, S.: age., s. 28; İzveren, A.: age., s. 115; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 164; Kaner, İ. D.: age., s. 4; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 104; Okay, S.: age., s. 16; Onursal, E.: age., s. 258; Seven, V.: age., s. 133; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 525; Türkel, D. T.: “Türk İspat Hukuku Açısından Konişmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 1108; Yeşilova, E.: *Konişmento*, s. 34. Tekil’e

Türk-Alman deniz hukukunun bir özelliği olarak kanunla yükletene bağımsız bir yükü ilgili kişi statüsü tanınmasının sebebi, denizaşırı satışların kendine has özelliğidir. Örneğin, FOB satışlarda, taşıyanın karşı tarafı olarak taşıma sözleşmesini yapan kişi alıcı olup, gönderen sıfatına da o sahiptir. Fakat alıcı (gönderen), eşyayı fiilen yükleme imkânından yoksun olduğundan, yüklemeyi fiilen gerçekleştirecek kişi, taşıma sözleşmesine taraf olmayan satıcıdır. Satıcının, semenin ödenmesi kendisine karşı garanti altına alınmadıkça, eşyayı alıcının (gönderenin) adamı konumunda olan taşıyana tesliminden kaçınmak için haklı bir menfaati bulunmaktadır. Bu menfaatin korunabilmesi bakımından, satıcıya kanunen bir takım yetkiler bahşedilmiş ve satıcı, gönderenden bağımsız olarak yükü ilgili kişi, yani yükleten konumuna sokulmuştur<sup>188</sup>. Uygulamada, satıcı konumundaki yükletenin, bu amaçla, konişmentoyu kendi emrine düzenlediği görülmektedir. Alıcı konumundaki gönderen ise, bir bankada akreditif açar ve satıcı mal bedelini tahsil ettikten sonra bu konişmentonu, akreditifi açmış veya muhabiri olan bankaya ciro eder.

Eşyayı taşınmak üzere taşıyana fiilen teslim eden kişi, bizzat gönderenin kendisi olabileceği gibi, gönderenin adına, onun bağımsız bir temsilcisi olarak hareket eden bir üçüncü kişi, yani yükleten de olabilir<sup>189</sup>. Ancak eşyayı taşıyana teslim eden her üçüncü kişinin de yükleten sayılmayacağı belirtilmelidir. Örneğin, eşyayı taşıyana teslim etmek için gönderen tarafından istihdam edilen liman işçileri (dokerler) veya bu işleri üzerine alan uzman firma işçileri, gemi rıhtıma borda etmemişse, eşyayı deniz motorlarıyla gemiye taşıyan motorcular<sup>190</sup> gönderen adına hareket ederek eşyayı taşıyana teslim etseler de bu kişiler, gönderenin ya da yükletenin bağımlı memur veya müstahdemi olup, ayrıca yükleten sıfatına sahip

---

göre ise yükleten, genellikle konişmentoda tecessüm eden bir denizde eşya taşıma sözleşmesi ile eşya taşıtan kimsedir. Bkz. Tekil, F.: *Navlun*, s. 27.

<sup>188</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 24; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; Doğrucu, M.: agm., s. 540; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 165; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 49; Okay, S.: age., s. 18; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 525; Türkel, D. T.: agm., s. 1109.

<sup>189</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 76; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; Demirkıran, M.: age. s. 99; Doğrucu, M.: agm., s. 539; Erguvan, S.: age., s. 28; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 164; İzveren, A.: age., s. 115; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 104; Okay, S.: age., s. 16; Seven, V.: age., s. 133; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 525; Türkel, D. T.: agm. s. 1108; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 34.

<sup>190</sup> Bu kişilerle ilgili geniş bilgi için bkz. Okay, S.: age., s. 22 vd.

değildirler<sup>191</sup>. Üçüncü kişinin yükleten sıfatına sahip olabilmesi, onun gönderene bağlı olarak eşyayı teslim eden bir ifa yardımcısı olmamasına bağlıdır. Zira yükleten, gönderenin müstahdemi olmayıp, onun kanunî temsilcisidir. Başka bir anlatımla, müstahdem, gönderenin doğrudan doğruya bağımlı ifa yardımcısı olduğu halde, yükleten, eşyayı taşıyanla gönderen arasındaki taşıma sözleşmesine istinaden taşıyana teslim eden bağımsız bir kişidir<sup>192</sup>.

Gönderen ile üçüncü kişi olan yükleten arasında, asıl taşıma sözleşmesinden farklı ve bağımsız bir iç ilişki vardır. Bu iç ilişki, vekâlet, komisyon, alım-satım veya alt taşıma sözleşmelerinden doğabilir. Yükleten, bu ilişkiye dayanarak göndereni temsilen eşyayı taşıyana teslim eder. Fakat gönderen ile yükleten arasındaki bu iç ilişki, onların taşıma sözleşmesi çerçevesindeki hukukî durumlarına etki etmeyip, yükleteni taşıyana karşı taşıma sözleşmesinin tarafı durumuna getirmez. Onların iç ilişkisi, aralarındaki sözleşmeye ilişkin hükümlere tâbidir<sup>193</sup>.

Dış ilişkide, yükleten taşıyana karşı, onun taşıma sözleşmesi gereğince karşı tarafı değil, gönderenin temsilcisidir. Fakat yükleten, kanun gereği, eşyanın taşıyana teslimi, yüklenmesi, taşınması, konişmento düzenlenmesi ile ilgili konularda taşıyana karşı, gönderenden bağımsız bir sıra hak ve yetkilere sahip olur ve sorumluluklar yüklenir, böylece yükle ilgili kişi sıfatını kazanır<sup>194</sup>.

Öğretideki bir görüşe göre, yükletene, taşıyan veya kaptan tarafından eşyanın taşınacağı beyan ve taahhüt edilince, yükle ilgili kişi sıfatını kazanır ve gönderenden bağımsız biri olarak taşıyanla hukukî ilişkiye girerek bir sıra hak ve yetkilere sahip olur, sorumluluklar yüklenir<sup>195</sup>. Oysa daha önce de açıklandığı üzere<sup>196</sup>, eşya taşıma

---

<sup>191</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 38; Cumalıoğlu, E.: age., s. 76; Erguvan, S.: age., s. 28; Okay, S.: age., s. 16; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 526; Yeşilova, E.: *Konişmento*, s. 35.

<sup>192</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 38; Cumalıoğlu, E.: age., s. 76; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; Erguvan, S.: age., s. 28; Kaner, İ. D.: age., s. 4; Okay, S.: age., s. 16; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 526; Türkel, D. T.: agm. s. 1108; Yeşilova, E.: *Konişmento*, s. 35.

<sup>193</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 23; Cumalıoğlu, E.: age., s. 76; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 165; Kaner, İ. D. age., s. 4; Okay, S.: age., s. 16 Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 526;; Yeşilova, E.: *Konişmento*, s. 34.

<sup>194</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 23.

<sup>195</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; Erguvan, S.: age., s. 29; Yazıcıoğlu, E.: age, s. 52, dn. 157.

<sup>196</sup> Bkz. yukarıda s. 16 vd.

sözleşmesi gereğince taşıyanın asli borcu olan taşıma taahhüdü, yükletene karşı değil, sözleşmenin karşı tarafı olan gönderene karşı yapılmaktadır ve bu taahhüt yerine getirilmediği takdirde de yükletene karşı değil, gönderene karşı sorumlu olunmaktadır.

Diğer bir görüşe göre<sup>197</sup>, taşıyanın yükleten namına veya emrine konişmento düzenlemesi ile yükleten, yükle ilgili kişi sıfatına sahip olur ve onunla taşıyan arasında doğrudan akdî bir ilişki doğar. Bu akdî ilişki, konişmento alıp verme sözleşmesi veya konişmento sözleşmesi<sup>198</sup> olarak adlandırılan sözleşmeden doğmaktadır. Yükleten, aradaki bu akdî ilişkiye dayanarak taşımanın yapılmasını talep ve gereğinde eşyanın zıya ve hasarından dolayı taşıyana karşı dava açma hakkına sahip ve konişmentoya ilişkin yanlış beyanlardan, yüke ait belgelerdeki yolsuzluklardan da taşıyana karşı sorumlu olur. Ne var ki, konişmentonun yükletenin emrine veya namına düzenlenmesi zorunlu olmayıp, gönderilenin, gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın, gönderenin emrine veya namına düzenlenebileceği gibi, hâmiline olarak da düzenlenebilir. Bu durum, yükletenin yükle ilgili kişi sıfatının ortadan kalkması anlamına gelmeyeceği gibi, onun bu sıfatla sahip olduğu hak, yetki ve yükümlülüklerini de ortadan kaldırmaz.

Kanımızca, yükletenin, yükle ilgili kişi sıfatına sahip olabilmesi, gönderenin bağımsız bir temsilcisi olarak eşyayı fiilen taşıyana teslimi şartının gerçekleşmesine bağlıdır. Bu andan itibaren yükleten, gönderenin temsilcisi olarak kanunen bir takım haklar kazanır ki, bu hakları kullanıp kullanmaması onun hukukî statüsünü etkilemez. Bu haklardan olarak, konişmentonun hamiline ya da kendi namına veya emrine düzenlenmesini talep ettiği ölçüde, yetkili konişmento hamili olarak hak sahibi olur. Ayrıca bazı yetkileri kullanabilmesi için de, konişmentoyu elinde bulundurması gerekebilir. Örneğin, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1232. maddesi<sup>199</sup>

---

<sup>197</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 18; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 36.

<sup>198</sup> Konişmento sözleşmesi, senedin verilmesine ilişkin anlaşma, başka bir deyişle isimless aynı bir sözleşmedir. Bkz. Karan, H.: *Elektronik Konışmento*, Ankara 2004, s. 55. Bu sözleşmeyle ilgili geniş bilgi için bkz. Karan, H.: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi”, s. 153 vd.; Karan, H.: *Elektronik Konışmento*, s. 53 vd.; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 50 vd.

<sup>199</sup> MTTK. m. 1108.



gereği, emre yazılı bir konişmento düzenlenmiş ise, yükleten konişmentonun bütün nüshalarını geri vermek şartıyla eşyanın geri verilmesini talep edebilir. Görüldüğü gibi, deniz taşımalarının kendine has özellikleri dolayısıyla, ihtiyaçların getirdiği sorunlara kanunun getirdiği bir çözüm olarak, taşıma sözleşmesinden bağımsız yeni bir hukukî ilişki öngörülmüş ve yükletenlere, gönderenden ayrı yükle ilgili kişi sıfatı tanınarak onlara bir sıra yetkiler verilmiş ve sorumluluk yükletilmiştir.

Yükletenin, yükle ilgili kişi olarak taşıyanla olan hukukî ilişkisi değerlendirilirken, eşyanın tesliminden önce ve sonraki durumları, ayrı ayrı ele alınmalıdır. Teslimden önce, gönderenle yükleten arasındaki iç ilişkinin sebebi ne olursa olsun yükleten, taşıma sözleşmesi çerçevesinde eşyanın teslimi ve gemiye yüklenmesiyle ilgili bütün meselelerde gönderenin bağımsız temsilcisi sıfatı ile onun adına hareket eder ve taşıyan açısından da sadece gönderenin temsilcisi sayılır. Bu yüzden, eşya taşıyana teslim edilinceye kadar yükleten, sözleşmede tayin edilip edilmemesine bakılmaksızın taşıyana karşı şahsen hiçbir hakka sahip olmaz<sup>200</sup>.

Teslimden sonra ise, yükleten, gönderenden bağımsız, ayrı bir kişi olarak ortaya çıkar; doğrudan doğruya taşıyanla taşıma sözleşmesinden bağımsız yeni bir hukukî ilişkiye girer ve bu andan itibaren yükle ilgili kişi sıfatını kazanarak kanunen ona tanınmış olan hak ve yetkilere sahip olur, sorumluluklar yüklenir<sup>201</sup>. Nitekim teslimden sonra yükleten, konişmentonun düzenlenmesini istemek ve konişmento aracılığıyla eşya üzerinde tasarrufta bulunmak, sözleşmede belirlenmemişse gönderileni tayin etmek, konişmentonun geri verilmesi karşılığında eşyanın iadesinin talep etmek, eşyanın güverteye yüklenmesine veya küpeşteye asılmasına izin vermek, konişmentoya dayanarak taşımanın yapılmasını emretmek, eşyanın zıya ve hasarından dolayı tazminat davası açmak gibi haklara sahip olur ve yanlış veya eksik

---

<sup>200</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 23; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; Demirkıran, M.: age. s. 99; Okay, S.: age., s. 17; Erguvan, S.: age., s. 29; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 165; İzveren, A.: age., s. 115; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 49; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 526; Türkel, D. T.: agm. s. 1108; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 36.

<sup>201</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 23; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 165; Karan, H.: *Carriage of Goods*, s. 49; Okay, S.: age., s. 18; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 526; Türkel, D. T.: agm. s. 1108; Yeşilova, E.: *Konışmento* s. 36. Tekil'e göre, yüklemeden sonra yükleten ile taşıyan arasında yeni bir sözleşme, deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi yapılır ve yükleten bağımsız bir kimliğe sahip olur. Bkz. Tekil, F.: *Navlun*, s. 27.

beyanlardan ve yüke ait belgelerdeki yolsuzluklardan dolayı taşıyana karşı sorumlu sayılır<sup>202</sup>.

Yükleten de, gönderende olduğu gibi<sup>203</sup>, gerçek veya tüzel kişi olabilir. Eğer yükleten tüzel kişi ise, konişmento içeriğinde yükleten olarak, o tüzel kişinin gösterilmesi gerekir. Yükletenin, gönderilen olabilmesi de mümkündür. Yükleten, konişmento düzenlenir iken, kendisini gönderilen olarak gösterebilir; bu takdirde, hem yükleten, hem de gönderilen sıfatına ve bu sıfatlara bağlı hak, yetki ve yükümlülöklere sahip olur. Ayrıca, bir taşıma işlemeine ilişkin olarak eşyayı taşıyana teslim eden yükletenler birden fazla da olabilir. Bu durum, genellikle alt taşıma işlemlerinde söz konusu olur. Bu takdirde, yükletenlerden her biri, kendi teslim ettiği eşya kısmı için yükleten sıfatını ve buna ilişkin hak ve mükellefiyetleri haiz olur<sup>204</sup>. Asıl taşıma sözleşmesinin göndereni, alt taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa da, eşyayı taşıyana fiilen teslim ederek, aynı zamanda bu taşıma işleminin de yükleteni olabilir<sup>205</sup>.

Yukarıda belirtilen bütün özellikler dikkate alınarak yükleten, genel olarak şu şekilde tanımlanabilir:

Yükleten, taşıyanla gönderen arasında akdedilmiş olan eşya taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyayı, gönderenin adına ve onun bağımsız bir temsilcisi olarak taşıyana fiilen teslim eden üçüncü bir kişidir.

---

<sup>202</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 23; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 4; Demirkıran, M.: age. s. 100, Doğrucu, M.: agm. s. 540; Erguvan, S.: age., s. 29; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 165; İzveren, A.: age., s. 116; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 104; Okay, S.: age., s. 18; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 526; Türkel, D. T.: agm. s. 1108; Yeşilova, E.: *Konişmento*, s. 36.

<sup>203</sup> Bu konuyla ilgili bilgi için bkz. yukarıda s. 37.

<sup>204</sup> Tekil, asıl-alt taşıma sözleşmeleri ayrımını kabul etmemektedir. Tekil'e göre alt taşıma sözleşmesi ile kastedilen, yükletenin taşıyanla yaptığı deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesidir. Bkz. Tekil, F.: *Navlun*, s. 27.

<sup>205</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. s. 38 vd.

### III. YÜKÜMLÜLÜK KAVRAMI

#### A) GENEL OLARAK

Yükümlülük, bir davranışta bulunma zorunluluğunu ifade eden geniş kapsamlı bir kavramdır. Çoğu zaman yükümlülük kavramı, dar anlamda borç kavramı ile aynı anlamda kullanılsa da, bunlar eş anlamlı değildir. Yükümlülük, hukuk kurallarından olduğu kadar, ahlak kurallarından da doğabilir. O halde, geniş anlamda yükümlülük, hukuk ve ahlak kurallarının her birinin, kişilere yüklediği görevlerdir<sup>206</sup>. Şu kadar ki, çalışma konusunu, hukuk alanında doğan yükümlülükler ve özellikle de sözleşmeye dayalı borç ilişkilerinden doğan yükümlülükler oluşturduğundan, aşağıda sadece hukukî yükümlülükler incelenmiştir.

Her hukukî ilişki kural olarak bir hak ile, bu hakka tekabül eden bir yükümlülükten oluşur. Hukukî ilişkinin kendisine hak bahsettiği kişiye “*hak sahibi*”, yükümlülük yüklediği kişiye de “*yükümlü*” denilir. Hukukî yükümlülük, hukuk düzeninin kişilere yönelttiği, uyulması zorunlu emirlerdir. Bu emirle, hukuk düzeni, kişilerden belirli davranışta bulunmalarını ister. Hukukî yükümlülüğün içeriğini oluşturan zorunlu davranış, bir yapma veya kaçınma fiilinden ibarettir. Mevcut bir hukukî ilişki nedeniyle meydana gelen yükümlülükler, sözleşmeden doğan borçlarda taraflarca sözleşmede kararlaştırılmış ya da sözleşme dışındaki borç kaynaklarından olmaları nedeniyle kanunda öngörülmüş veya objektif iyi niyet ilkesi gereğince doğruluk ve güven kurallarından çıkartılmış olabilir. Fakat hukukî ilişkilerin dışında kalan ve bütün kişilere hitap eden hukukî yükümlülükler de vardır ki, bunlardan bazılarının ihlâli, borç ilişkisi mahiyetinde olan veya olmayan hukukî ilişkileri doğurabilmektedir<sup>207</sup>.

Gönderenin taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunma yükümlüğü başlığı altında incelediğimiz yükümlülüklerin hukukî niteliğini ve ne tür

---

<sup>206</sup> Bkz. Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 14, ve s. 14, dn. 60,61; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: *Borçlar Hukuku*, B. 5, C. I, İstanbul 1985, s. 38.

<sup>207</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 28; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 39.

bir yükümlülük oluşturduğunu anlamak için borç ilişkisi, borç, edim, edim yükümlülüğü, yan edim yükümlülüğü, yan yükümlülük, külfet gibi kavramlara biçilen anlamdan hareket edilmelidir.

## B) BORÇ İLİŞKİSİ – BORÇ

### 1- Genel olarak

Borç ve borç ilişkisi kavramları aynı manaya gelmez. Hukukta borç kavramına çeşitli anlamlar yüklenmektedir. Bu doğrultuda geniş anlamda borç ve dar anlamda borç olarak bir ayırım yapılabilir. Ayrıca en dar anlamda borç kavramı ile borçlunun alacaklıya ödemekle yükümlü olduğu para borçları anlatılmak istenir<sup>208</sup>.

Geniş anlamda borç, alacaklı ile borçlu arasında mevcut hukukî durum ve ilişki bütününe ifade etmek için kullanılır. Bu anlamda borç, alacaklı ile borçlu arasında bir veya daha çok alacak hakkı ile aslî yükümleri (edim yükümlerini), yenilik doğuran hak ve def'i hakkı gibi ikincil haklarla, bazı yan yükümleri ve özellikle koruma yükümlerini içeren hukukî bir ilişkidir. Başka bir deyişle, geniş anlamda borç, iki veya daha fazla taraf arasında meydana gelen bir hukukî ilişki olup, buna dayanarak alacaklı, borçludan belirli bir davranışta bulunmasını istemek hakkını elde ederken, borçlu da buna uygun bir davranışta bulunmak, yani edimi yerine getirmek yükümlülüğü altına girer. Bu ilişki, esas itibariyle taraflardan birini diğer taraf lehine belirli bir davranış biçiminde bulunmakla yükümlü kılarken, diğer tarafa da söz konusu davranışın yerine getirilmesini isteme yetkisi verir<sup>209</sup>. Bu anlamda borç kavramı, iki veya daha çok taraf arasında pek çok borcun ve pek çok hakkın doğumuna temel teşkil eden hukukî bir bağıdır. Diğer bir anlatımla geniş

<sup>208</sup> Bkz. Akıntürk, T.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Özel Borç İlişkileri*, B. 14, İstanbul 2009, s. 7; Ayan, M.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 5, Konya 2007, s. 19; Eren, F.: age., s. 23; Karahasan, M. R.: *Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeler, Öğreti, Yargıtay Kararları*, B. 6, İstanbul 2003, s. 54.

<sup>209</sup> Bkz. Ayan, M.: age., s. 19; Tunçomağ, K.: *Borçlar Hukuku, C. I, Genel Hükümler*, B. 2, İstanbul 1965, s. 16; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 24; Karahasan, M. R.: age., s. 54; Kocayusufoğlu, N.: age., s. 5; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 3; Özsunay, E.: age., *Borçlar Hukuku I*, 2. Bası, İstanbul 1983, s. 12; Reisoğlu, S.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 21, İstanbul 2010, s. 31; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 7-8; Uygur, T.: *Açıklamalı – İctihatlı Borçlar Kanunu, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku*, C. I, Giriş ve Madde 1-40, Ankara 2003, s. 68.

anlamda borç (borç ilişkisi), taraflar arasında çeşitli anlamda karşılıklı yükümler meydana getirebilen bir kaynak olarak da nitelendirilebilir<sup>210</sup>. Türk Borçlar Kanununda borç kavramı genellikle bu anlamda kullanılmaktadır. Gerçekten, Borçlar Kanununun borçların teşekkülü, sözleşmeden doğan borçlar, borçların hükmü gibi bölümlerde borç kavramından kasıt budur. Diğer taraftan bütün sözleşmeler geniş anlamda bir borç ilişkisi oluşturur<sup>211</sup>. Nitekim eşya taşıma sözleşmeleri de geniş anlamda bir borç ilişkisi meydana getirmektedir.

Dar anlamda borç, taraflardan birinin (borçlunun) yerine getirmekle yükümlü olduğu ve dolayısıyla diğer tarafın (alacaklının) da yerine getirilmesini talep yetkisine sahip olduğu belirli bir davranış biçimidir. Başka bir deyişle, alacaklının borçludan istemeğe yetkili olduğu, borçlunun da yerine getirmek zorunda bulunduğu bir tek edim, yani bir tek alacak veya borcu içeren hukukî ilişkiye, dar anlamda borç ilişkisi denir. Bu anlamda borç, geniş anlamda borç ilişkisinden doğan münferit alacak ve borçlardan her birini ayrı ayrı ifade eder<sup>212</sup>. Örneğin, eşya taşıma sözleşmesinin yapılması ile, taşıyanla gönderen arasında meydana gelen ve taşıyana, eşyanın bir yerden başka bir yere götürülmesi borcunu, gönderene ise bunun karşılığında ücret ödeme borcunu yükleyen bir borç ilişkisi vardır.

Geniş anlamda bir borç ilişkisinde tek (dar anlamda) bir borç söz konusu olabileceği gibi (örneğin, bağışlama taahhüdünde, faizsiz ödünç verme sözleşmesinde olduğu gibi), çoğu zaman birden fazla borç yer alır ki, bunların da bir kısmı tarafların karşılıklı borçlarını oluşturur<sup>213</sup>. Bir tek alacak ve edimden ibaret geniş anlamda borç ilişkisi istisnaî hallerde söz konusu olabilir. Bu anlamda bakıldığında borç ilişkisi karmaşık bir kavramdır. Gerçekten de borç ilişkisi, alacaklı

---

<sup>210</sup> Bkz. Ardiç, O. - Ersol, E.: *Borçlar Hukuku*, Ankara, 2006, s. 30; Ayan, M.: age., s. 19; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 24; Karahasan, M. R.: age., s. 54; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 5.

<sup>211</sup> Bkz. Akıntürk, T.: age., s. 8; Karahasan, M. R.: age., s. 54; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 3; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 7.

<sup>212</sup> Bkz. Akıntürk, T.: age., s. 7; Ardiç, O. - Ersol, E.: age., s. 29; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 24; Ayan, M.: age., s. 19; Karahasan, M. R.: age., s. 54; Uygur, T.: age., s. 68; Reisoğlu, S.: age., s. 31; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 5; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 7; Özsunay, E.: age., s. 11; Tunçomağ, K.: age., s. 16.

<sup>213</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 24; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 6; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 3; Reisoğlu, S.: age., s. 31; Tunçomağ, K.: age., s. 17.

ile borçlu arasında mevcut olan, bir veya birden çok alacak hakkı ile bunlara tekabül eden asli ve yan edim yükümleri dışında, tali borçları, yan nitelik taşıyan yükümlülükleri, külfetleri, yenilik doğuran hakları (fesih, geri alma, iptal, dönme), def'i (ödemezlilik, zamanaşımı) ve itirazları, faiz, cezai şart, rehin, kefalet ve hapis hakları gibi ferî hakları da içerebilir<sup>214</sup>. Fakat belirtilen bütün bu borçların ve hakların, sözleşme ilişkisinin taraflar arasında kurulduğu anda doğması zorunlu olmayıp, ilerideki bir tarihte veya bir şartın gerçekleşmesi anında doğması da mümkündür<sup>215</sup>.

Borç (dar anlamda borç) ile borç ilişkisi (geniş anlamda borç) kavramları aynı kavramlar olmayıp, özellikle doğum anları, kapsamaları, devir ve sona ermeleri yönünden birbirinden farklılık göstermektedir. Borç, borç ilişkisi ile aynı anda doğabileceği gibi, ondan daha sonra da doğabilir. Borç ilişkisi kural olarak birden çok alacak ve edimi kapsadığı halde, borç, her zaman bir tek alacak hakkıyla, bir tek edim yükümünü içerir. Tarafların hukukî durumlarının bir başkalarına devretmeleri mümkün olmadığı için, borç ilişkilerinin devredilememesine karşılık, bir tek alacağın bir başkasına devri, ya da borcun nakli mümkündür. Sona erme sebepleri bakımından borç; ifa, ibra, yenilenme, takas, alacaklı ve borçlu sıfatlarının birleşmesi, ifanın sonradan kusursuz olarak imkânsız hale gelmesi ve zamanaşımı gibi sebeplerle sona ererken, borç ilişkisi ancak bozma sözleşmesi, taraflardan birinin ölmesi, ayırt etme gücünü kaybetmesi, iflas etmesi, fesih, dönme, geri alma, iptal ve bütün münferit borçların ifa edilmesi ile sona erer<sup>216</sup>. Ayrıca sona erme sebepleri farklı olduğu için, borç ilişkisi sona erdiği halde, borç devam edebilir. Örneğin, fesih sonunda kira sözleşmesi (borç ilişkisi) sona erdiği halde, kiracının son aya ilişkin kira parası borcu devam eder<sup>217</sup>.

---

<sup>214</sup> Bkz. Ayan, M.: age., s. 19; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 24; Karahasan, M. R.: age., s. 54; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 5; Özsunay, E.: age., s. 14; Kocayusufoğlu, N.: age., s. 7 ve 14; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 8.

<sup>215</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 25; Kocayusufoğlu, N.: age., s. 6; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 5.

<sup>216</sup> Geniş bilgi için bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 25 vd.; İnan, A. N.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 3, Ankara 1984, s. 3 vd.; Tunçomağ, K.: age., s. 17.

<sup>217</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 26.

Her borç ilişkisinde mutlaka bulunması gereken üç unsur vardır: Bir edimi yerine getirmekle yükümlü olan borçlu, edimin yerine getirilmesini talep hakkını haiz alacaklı ve borcun konusu olan edim. Bunlardan herhangi birinin eksikliği halinde borç ilişkisi kurulamaz<sup>218</sup>. Alacaklı ve borçlu, borç ilişkisinin taraflarıdır. Buna karşılık edim ise, borç ilişkisinin konusunu oluşturur. Edim, borç ilişkisi gereğince borçlunun, alacaklıya karşı yerine getirmekle yükümlü olduğu ve dolayısıyla alacaklının da borçludan yerine getirmesini talep yetkisine sahip olduğu, belirli bir davranış biçimidir<sup>219</sup>. Genel ifadesiyle bu davranış biçimi verme, yapma ve kaçınma tarzında tezahür eder. Ayrıca edimleri teker teker belirlemek mümkün olmasa da, çeşitli açılardan gruplandırmak mümkündür. Bunlar, davranış biçimi açısından: olumlu (müspet) ve olumsuz (menfi) edimler; sürelerine göre: ani, sürekli ve dönemli edimler; bölünmelerine göre: bölünebilir ve bölünemez edimler; doğrudukları sonuca göre: fiilî edim, hukukî edim ve karma edimler; edimin belirlenmesi açısından: neviyle belirlenen ve seçimle belirlenen edimler; bir ferde veya bir topluluğa yapılan edimler<sup>220</sup>.

Her ne kadar borç ilişkisinin meydana gelmesi için belirtilen üç unsurun mutlak varlığından söz edilse de, aşağıda yan yükümler alt başlığı altında değineceğimiz koruma yükümlerinin kabul edilmesi ile birlikte, öğretilde, “*edim yükümlerinden bağımsız borç ilişkilerinin*”<sup>221</sup>, başka bir deyişle, edim içermeyen borç ilişkilerinin bulunabileceği savunulmaktadır. Bu borç ilişkisinin kaynağı, Türk Medeni Kanununun 2(1) maddesinde düzenlenmiş olan “*güven /dürüstlük ilkesi*” dir. Bu ilke gereği, sözleşme görüşmelerine veya sosyal temasa giren kişiler, birbirlerine karşı özen göstermek, gerekli bilgiyi vermek, birbirlerinin mal ve şahıs varlıklarına

<sup>218</sup> Bkz. Akıntürk, T.: age., s. 8 ve 10; Ayan, M.: age., s. 19; Kılıçoğlu, A.: age., s. 1; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 38; Reisoğlu, S.: age., s. 31; Uygur, T.: age., s. 68.

<sup>219</sup> Bkz. Kılıçoğlu, A.: age., s. 1; Reisoğlu, S.: age., s. 31; Uygur, T.: age., s. 69; Karahasan, M. R.: age., s. 56; Ayan, M.: age., s. 19; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 10; Tunçomağ, K.: age., s. 39; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 7; Ardic, O. - Ersol, E.: age., s. 30; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 5; Özsunay, E.: age., s. 29; Akıntürk, T.: age., s. 9.

<sup>220</sup> Edimlerle ilgili geniş bilgi için bkz. Akıntürk, T.: age., s. 10 vd.; Ardic, O. - Ersol, E.: age., s. 32 vd.; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 94 vd.; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 35 vd.; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 5 vd.; Özsunay, E.: age., s. 30; Tunçomağ, K.: age., s. 39 vd.

<sup>221</sup> Bu kavramla ilgili geniş bilgi için bkz. Serozan, R.: “Edim Yükümlerinden Bağımsız Borç İlişkileri”, *Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Yeni Seri, Yıl: I, No: 3’den ayrı bası, İstanbul 1968.

zarar vermemek zorundadırlar. Edim yükümlerinden bağımsız borç ilişkileri, özellikle sözleşme görüşmelerinden doğan borç ilişkileri (*culpa in contrahendo*) ile üçüncü kişiyi koruyucu etkili sözleşmelerden doğan borç ilişkileri alanında söz konusu olmaktadır<sup>222</sup>.

Borç ilişkisinde borçlunun alacaklıya borçlandığı edim, özel bir hukukî yükümlülüğü teşkil ettiği için alacaklının alacak hakkının karşılığını oluşturur ve alacaklıya talep hakkı, dava hakkı ve cebri icraya müracaat etmek gibi haklar sağlar. Ancak her borç ilişkisinde talep hakkının dava yoluyla kullanılması anlamında dava ve cebri icraya başvurma hakkı bulunmamaktadır. Dava ve cebri icraya başvuru hakkının bulunmaması borç ilişkisinin varlığına engel teşkil etmez. Dava ve cebri icra hakkı olmayan bu tür borçlara “*eksik/tabii borçlar*” denilmektedir. Eksik borçların ortak niteliği: (a) borcun mevcut olması, (b) borçlu tarafından kendi isteğiyle yerine getirildiği takdirde, ifanın geçerli olması ve (c) borcun ifasının reddedilmesi halinde, alacaklının dava ve cebri icra yoluyla borcun ifasını sağlayamamasıdır. Bunlara, kumar ve bahisten doğan borçlar, evlenme telalığından doğan borçlar, ahlaki görevlerden doğan borçlar, zamanaşımına uğramış borçlar dâhildir. İfa edilebilme, fakat dava edilememe, şeklinde özetlenebilecek olan ortak nitelikler dışında, eksik borçlar birbirinden farklı hükümlere tabidir<sup>223</sup>.

Yükümlülükler farklı açıdan çeşitlendirilebilir: Sözleşmeye dayalı borç ilişkisinden doğan yükümlülükler, her şeyden önce ilk yükümler ve tali yükümler olmak üzere ikiye ayrılır. Borç ilişkisinde borçluyu alacaklıya bağlayan ve yerine getirmesi ya da uyması gereken her türlü yükümler, ilk yükümleri oluşturmaktadır. Sözleşmeden doğan ilk yükümler de, edim yükümleri ve yan yükümler olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu anlamda ilk yükümler, edim yükümleri olabileceği gibi, yan yükümler de olabilir. Edim yükümleri, asli edim yükümleri ile yan edim

---

<sup>222</sup> Geniş bilgi için bkz. Bulut, N. K.: *Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme*, B. 1, İstanbul 2009, s. 69 vd.; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 41 vd.; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 8; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 11, 34 vd.; Özsunay, E.: age., s. 17; Serozan, R.: age., s. 14 vd.

<sup>223</sup> Bu konuyla ilgili geniş bilgi için bkz. Ardıç, O. - Ersol, E.: age., s. 36 vd.; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 82 vd.; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 44 vd.; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 16; Özsunay, E.: age., s. 21; Reisoğlu, S.: age., s. 36 vd.; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 29 vd.; Tunçomağ, K.: age., s. 26 vd.; Uygur, T.: age., s. 80.



yükümlerinden, yan yükümler ise ifaya yardımcı yan yükümlerle, koruyucu yan yükümlerden ibarettir<sup>224</sup>.

Sözleşmeden doğan borç ilişkilerinde, ikinci derecede yer tutan yükümler ise, tali yükümlerdir. Tali yükümler, borçlu tarafından kendi ilk yükümlülüğünün ihlal edilmesi ve özellikle kusurlu ifa imkânsızlığı, gereği gibi ifa etmeme ve temerrüt hallerinde ödenmesi gereken tazminat yükümünü ifade eder. Tali yükümler asıl borç ilişkisine dayanan, o ilişkinin içeriğini değiştiren veya genişleten bir edim yükümüdür. Tali yükümler, tazminat borçlarında görüldüğü gibi, yeni bir borç ilişkisi ve borç olmayıp, borcun ilk şeklinde yerine getirilmemiş olması yüzünden, başka bir şekilde devam etmesinden ibarettir. Tali yükümler, borç ilişkisi doğduğu anda değil, daha ilerideki bir safhada doğabilmektedir. Böylelikle tali yükümler, niteliği yönünden ilk yükümlerden ayrı, bağımsız ve yeni bir yüküm tipi olmayıp, asıl borç ilişkisine dayanmakta ve ilk yükümlerin varlığından kaynaklanmakla birlikte, ifa edilememiş veya gereği gibi ifa edilememiş olmalarından dolayı meydana gelen, ilk yükümün yapısını değiştiren bir uzantı olarak belirmektedir<sup>225</sup>.

## 2- Edim yükümlülüğü

Sözleşmeye dayalı borç ilişkisinden doğan yükümlerin başında edim yükümleri gelir. Borç ilişkisinin asıl konusunu oluşturan edim yükümü, borçlunun alacaklı yararına borçlandığı, gerçekleştirmek zorunda olduğu bir menfaat, bir davranıştır. Bu anlamda, borçlunun alacaklı karşısında aslî yükümlülüğü “*edim yükümlülüğü*” olarak da tanımlanabilir. Bunlar, asli edim yükümleri ve yan edim yükümleri olmak üzere ikiye ayrılır<sup>226</sup>.

Asli edim yükümleri, sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturan ve bu nedenle de sözleşmenin türü ve niteliğiyle yakından ilgili olan edimlerdir. Bir sözleşmenin esaslı

---

<sup>224</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 60; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 30; İnal, H. T.: *Borca Aykırılık ve Sonuçları*, İstanbul 2009, s. 193; Karahasan, M. R.: age., s. 55; Yavuz, C.: *Türk Borçlar Hukuku, Özel Hükümler*, B. 8, İstanbul 2009, s. 9.

<sup>225</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 59, dn. 183; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 31; İnal, T.: age., s. 169.

<sup>226</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 60; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 32; İnal, H. T.: age., s. 193; Karahasan, M. R.: age., s. 55; Kılıçoğlu, A.: age., s. 19; Yavuz, C.: age., s. 9.

unsurunu hangi edimlerin oluşturduğu her sözleşmenin tipine göre tayin edilir<sup>227</sup>. Sözleşmelerin esaslı unsurunu oluşturan asli edim yükümleri, sözleşmenin tür ve tipini, özellik ve niteliklerini belirleyen, sözleşmeden beklenen asıl amacı simgeleyen edim yükümleridir. Asli edim yükümlerinin yerine getirilmesi, beklenen amacın büyük ve önemli kısmını tek başına karşılamakta ve sözleşmelerde karşılıklılık, asli edim yükümleri ile kurulmuş olmaktadır. Her sözleşmeye göre, asli edim yükümü değişir. Sözleşmenin esaslı unsurlarına göre asli edimin ne olduğu tayin edilir. Asli edim yükümleri, borç ilişkisinin birinci derecedeki içeriğini oluşturmakta ve yan edim yükümlerinden bağımsız olarak ifası, doğrudan doğruya takip, talep ve dava konusu edilebilmektedir. Bunlar alacaklının alacak hakkının esasını ve tam karşısını meydana getirir<sup>228</sup>. Örneğin, eşya taşıma sözleşmesinde esaslı unsur, eşya taşınması ve ücrettir. Buna göre eşya taşımada asli edim, taşıyan için eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması, gönderen için ise taşıma ücretinin ödenmesidir<sup>229</sup>.

Yan edim yükümleri ise, asli edim yükümüyle beraber sözleşmenin içeriğini oluşturmakla birlikte, önem itibarıyla ikinci derecede olan ve bu bakımdan asli edime bağımlı edim yükümleridir. Başka bir deyişle, yan edim yükümleri, sözleşmenin esaslı unsurunu teşkil etmeyen ve dolayısıyla da sözleşmenin tipini belirlemeyen, fakat asli edime tâbi ve ikinci derecede bir nitelik taşıyan edimler olup, asli edimin ifasının sözleşmenin amacına uygun bir şekilde yerine getirilmesini ve alacaklının da asli edimden sözleşmenin amacına uygun bir şekilde yararlanmasını sağlamaktadır. Bu yükümler, kanunda belirtilebileceği gibi, taraflar da hukuk düzeninin sınırları içinde yan edim yükümlülükleri öngörebilirler. Nitekim mevzuatta çeşitli sözleşme tiplerinde, asli edim yükümü yanında, bazı yan edim yükümleri de açıkça hükme

---

<sup>227</sup> Bir sözleşmenin içerdiği unsurlar, esaslı unsurlar ve yan unsurlar olmak üzere ikiye ayrılır. Esaslı unsurlar, kurulmak istenilen bir sözleşmenin zorunlu asgari içeriğini oluşturur ve herhangi bir sözleşmeye, o sözleşmenin tipini verir. Bunlar ya sözleşmenin kanunda yapılan tanımında yer alır (objektif esaslı unsurlar), ya da tarafların iradesi ile esaslı olmayan unsurlar sözleşmenin esaslı unsuru haline getirilirler (sübjektif esaslı unsurlar). Yan unsurlar ise sözleşmenin esaslı unsurlar dışında kalan, ikinci derecede unsurlardır. Geniş bilgi için bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 209 vd.; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 174 vd.

<sup>228</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 60; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 32; İnal, T.: age., s. 198; Karahasan, M. R.: age., s. 55, dn. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 19; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 7.

<sup>229</sup> Taşıma sözleşmesinin unsurları ile ilgili bilgi için bkz. yukarıda I/B.

bağlanmıştır. Örneğin, satılan malın alıcıya teslimi için gereken ölçme, tartma gibi masrafları kanun ayrıca düzenlemiştir. Bunlar borçlunun, kanunda düzenlenmiş yan edim yükümleridir. Bazen, sözleşme özgürlüğü ilkesi gereğince, taraflar da, hukuk düzeninin sınırları içinde yapmak istedikleri sözleşme tipinin içeriğine asıl edimin yanında bazı yan edimler koyabilirler. Örneğin, satım sözleşmesinde, satılan malın alıcıya teslim edilinceye kadar taşınması sırasında doğabilecek hasarlara karşı malın sigorta edilmesi, taraflarca kararlaştırılmış olabilir. Bu durumda malın sigorta edilmesi ve primlerin ödenilmesi bir yan edim yükümüdür. Ayrıca yan edim yükümlülüğünün, sözleşmeden ya da kanundan değil, Türk Medeni Kanununun 2(1) maddesi gereğince dürüstlük kurallarından çıkartılabileceği de öğretide savunulmaktadır<sup>230</sup>. Bütün bu açıklamalardan anlaşıldığı üzere, yan edim yükümleri, sözleşmeden doğan borç ilişkisinin kurulmasını engellemeyen, ikinci derecede önem taşıyan ve asli edime bağımlı olup, onun ifasının sözleşmenin amacına uygun bir şekilde yerine getirilmesini sağlayan, ya sözleşmeden, ya kanundan ya da dürüstlük kuralından doğan edim yükümleridir.

Sözleşmeye dayanan borç ilişkisinde yan edimler, ancak asli edimle birlikte var olabilir. Asli edimin olmadığı bir sözleşmede yan edim de olamaz. Ancak yan edimler, asli edime bağlı ve tali bir nitelik taşıyabilirler de, asli edimden bağımsız bir amaç ve içeriğe sahip ayrı bir edim olduklarından, borçlu için bir yüküm, alacaklı için de bir hak oluşturur. Bu niteliği gereği, alacaklının yan edim yükümlülüklerinin yerine getirilmesinde ayrı bir menfaati vardır. Bu nedenle de, yan edim yükümleri gerektiğinde asli edim yükümünden bağımsız olarak ayrı bir talep ve dava konusu yapılabilir<sup>231</sup>.

Alacaklı muaccel ve mümkün olan bir borcun ifasını her zaman talep ve dava edebilir, elde edeceği ilama dayanarak ifanın cebri icra yolu ile gerçekleştirilmesini sağlayabilir. İfa davası ile alacaklı, borçlunun ifaya mahkûm edilmesini talep edebilir. İfa mümkün olduğu sürece alacaklı ifa yerine tazminat istemek veya

---

<sup>230</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 61; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 33, 35; Karahasan, M. R.: age., s. 55, dn. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 20; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 8; Özsunay, E.: age., s. 15.

<sup>231</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 61; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 33; Karahasan, M. R.: age., s. 55, dn. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 20.

sözleşmeden dönmek hakkına prensip itibariyle sahip değildir. Fakat istisnaen tazminat istenebilir. Örneğin, tarafların anlaşması veya bir kanun hükmü gereği, alacaklıya ifa yerine tazminat isteme veya sözleşmeden dönme hakkı tanınmış ise, alacaklı isterse ifayı talep eder, isterse kendisine tanınmış olan hakkı kullanır. Ayrıca, maddi bakımdan ifa mümkün olmakla birlikte, borçlunun ifaya mahkûm edilmesini istemek dürüstlük kuralına aykırı düştüğü takdirde, ancak tazminat talep edilebileceği kabul edilmektedir. İfa imkânsızlaşmışsa veya borç kötü ifa edilmişse bunun sonucu, bu yüzden doğan zararı borçlunun tazmin yükümlülüğünün doğması, yani alacaklının, zararının tazminini talep ve dava edebilmesidir<sup>232</sup>.

### 3- Yan yükümlülük

Borç ilişkisinin içeriği, sadece edim yükümlerinden ibaret değildir. Sözleşmeden doğan borç ilişkisi, asli edim yükümü ve yan edim yükümü yanında bazı yan yükümler de içerebilir. Edim yükümü dışında kalan yan yükümler, ya asli edim yükümünün tam ve doğru olarak ifasına yardım eder, ya da alacaklının edim menfaati dışında kalan diğer mal ve şahıs varlığı değerlerinin muhtemel bir zararlardan korunmalarına hizmet eder. Böylece, sözleşmeden doğan borç ilişkileri, alacaklının başlıca edim menfaati yanında ayrıca onun korunma menfaatini de kapsar<sup>233</sup>.

Yan yükümlere, öğretide, diğer davranış yükümleri, bağımlı yan yükümler veya özen gösterme yükümleri de denilmektedir. Yan yükümler, borç ilişkisinden doğan ve edim yükümleri dışında kalan diğer yükümlerdir. Bu yükümlerin bir kısmı kanun tarafından öngörülmüş olsa da, genellikle bunların hukuksal dayanağı, Türk Medeni Kanununun 2(1) maddesinde öngörülmüş olan objektif iyiniyet ilkesi, yani dürüstlük kuralıdır. Yan yükümlerin en büyük özelliği, bunların edim ve özellikle asli edim yükümlerine bağımlı bir nitelik taşıyıp, bağımsız bir varlığa sahip olmamasıdır. Bu nedenle bunlar ayrı bir ifa (edim) davasına konu olmaz. Başka bir deyişle, bu yükümler alacaklıya, kural olarak, bağımsız bir ifa davası ile bunların

---

<sup>232</sup> Bkz. Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 328 vd.

<sup>233</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku.*, s. 30.

yerine getirilmesini değil, ancak bundan doğan zararının tazminini dava etme olanağı verir. Özellikle, yan yükümler, bağlı oldukları edim yükümleri hiç veya gereği gibi ifa edilmediği ya da kendilerine uygun davranılmadığı hallerde, bu yükümlerin yerine getirilmemesi dolayısıyla yalnızca uğranılan zararın talebi söz konusu olabilir<sup>234</sup>.

Yan yükümler, ifaya yardımcı yan yükümler ve koruyucu yan yükümler olarak ikiye ayrılır. İfaya yardımcı yan yükümler, ifa hazırlıkları ve ifa anında ortaya çıkan yükümler olup, edimin ve özellikle asli edimin, sözleşmenin amacına uygun olarak tam ve doğru bir şekilde ifasına, alacaklının sözleşmeden beklediği menfaatin uygun bir şekilde gerçekleşmesine hizmet eder. Bu itibarıyla ifaya yardımcı yan yükümler, doğrudan doğruya alacaklının ifa menfaatinin aktif olarak korunmasına ve gerçekleştirilmesine yarar. İfaya yardımcı yan yükümler arasında, tarafların birbirlerini aydınlatma ve bilgi verme yükümleri, hazırlama ve sağlama yükümleri, muhafaza yükümleri, borçlunun ve alacaklının işbirliği yükümleri yer alır. Örneğin, satılan malın temin edilip, hazır bulundurulması, alıcıya teslim edilene kadar özenle muhafaza edilmesi, satılan bir ilacın kullanım tarzı, satılan bir kombinin çalıştırılma koşulları, tehlikeli malların içeriği ve tehlikeden korunmak için alınması gereken önlemler konusunda karşı tarafın aydınlatılması ve bilgilendirilmesi edim yükümlülüğü değil, yan yükümlülük olarak değerlendirilebilir<sup>235</sup>.

Sözleşme ilişkisinden doğan yan yükümler, koruyucu yan yükümler şeklinde de olabilir. Öğretide bunlara davranış yükümlülükleri veya koruma yükümleri de denilmektedir. Koruyucu yan yükümler, borç ilişkisinin konusunu oluşturan edimle ilgili ifa menfaati dışında kalan, genel olarak karşı tarafın diğer menfaatlerinin zarar görmemesini, bunların korunmasını sağlayan yükümlerdir. Bu yan yükümler, ifa ile dolaylı olarak ilgili olup, asıl fonksiyonları alacaklının mal ve şahıs varlığı değerlerinde ifa fiili nedeniyle veya ifa dolayısıyla uğrayabileceği zararlardan

---

<sup>234</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 64; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 37; Karahasan, M. R.: age., s. 55, dn. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 21; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 318, dn. 138 ve s. 328; Serozan, R.: age., s. 12; Yavuz, C.: age., s. 10.

<sup>235</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 65; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 37; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 11; Kılıçoğlu, A.: age., s. 21.

korunmasını amaçlar. Bu tür yükümler, alacaklının edim menfaati dışında kalan, korunma menfaatlerine hizmet etmektedir. Koruyucu yan yükümler, sözleşme kurulmadan önce ve özellikle sözleşme görüşmeleri esnasında, edimin ifası sırasında ve hatta sözleşme sona erdikten sonra da söz konusu olabilir<sup>236</sup>.

Koruyucu yan yükümler, fonksiyon ve içeriği itibariyle edim yükümlerinden tamamen bağımsız varlığa sahip yükümler olup, bunların sözleşmeden doğan asli veya yan edim yükümleriyle ilgisi yoktur. Bu niteliği gereği de, bunlar edim yükümlerinden önce, aynı anda veya daha sonra da doğması mümkündür. Koruyucu yan yükümlerin dayanağı Türk Medeni Kanununun 2(1) maddesinde düzenlenmiş olan güven ilkesi, yani dürüstlük kuralıdır. Koruyucu yan yükümler, nitelikleri itibariyle yan yükümler içerisinde yer alması dolayısıyla, borçlu tarafından bunların ihlal edilmesi halinde, alacaklı, ilke olarak bağımsız ifa (edim) davası açamaz. Bu yan yükümleri ihlal eden borçluya karşı alacaklının, sadece bundan doğan zararların tazminini talep hakkı vardır<sup>237</sup>.

Edim yükümü içermeyen yükümlerde, yani yan yükümlerde, herhangi bir edimi yerine getirme söz konusu olmadığı için, bunun ifasında temerrüde düşmek, imkânsızlığa uğramak, ifasını talep etmek ve ifaya zorlamak da söz konusu olamaz. Bu yüküm, sadece ihlal edildiği anda bir anlam taşır ve bu yüzden doğan zararı tazmin borcu doğar. Bu anlamda bakıldığında yan yükümlülükleri edim yükümlülüklerden ayıran en temel özellik, bunların tek başlarına ifalarının talep ve dava edilememesidir<sup>238</sup>.

Yan yükümlülükler, bazen edim ilişkilerinden bağımsızlıklarını yitirir ve bu ilişkinin içeriğine girerek yan edim yükümü oluşturur. Başka bir deyişle, nitelik itibariyle yan yükümlülükler kapsamına giren bazı yükümlülüklerin, yapılan bir düzenlemeyle bir yan edim yükümlülüğü haline gelmesi olanaklıdır. Yan yükümün

---

<sup>236</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 65; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 38; Kılıçoğlu, A.: age., s. 21; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 12; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 4.

<sup>237</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 66; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 40; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 12; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 328.

<sup>238</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 64; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 328.

yan edim yükümü sayılabilmesi, ya tarafların açık veya örtülü anlaşması (güven ilkesi çerçevesinde onaylayıcı veya tamamlayıcı yorum) veya kanunun açık düzenlemesi sonucu gerçekleşir. Bu durumda ise artık yan yükümlülüğün de edim yükümleri gibi, ifası istenebilir ve dava edilebilir<sup>239</sup>.

#### 4- Külfet

Özel hukuk normları arasında, ilk bakışta borçları düzenleyen hükümlere benzeyen birtakım davranış kuralları da vardır. Fakat borcun yerine getirilmemesi veya kötü ifası halinde öngörülen ifa veya tazminat davası yaptırımını ile alacaklının, cebri icra yoluna başvurma imkânı, anılan normlarda öngörülmemektedir. Bu normlarda düzenlenmiş olan yükümler, Almanca “*obliegenheit*” adı verilen yükümlerdir ki, Türkçede karşılığı olarak külfet, yük, gerekli davranış, hukukî külfet, kanunî külfet, hukukî ödev, yüküm, mükellefiyet, görev, ödev, yükümlülük, vazife, yükümlenti gibi farklı terimler kullanılmaktadır<sup>240</sup>. Bu çalışmada, bu terimler içerisinden, yaygın olarak kullanılan “*külfet*” terimi tercih olunmuştur<sup>241</sup>.

Külfetler, gerçek anlamda borçtan ayırt edilmelidir. Önceleri sigorta hukuku alanında kullanılmaya başlanan bu terime<sup>242</sup>, sonradan diğer hukuk alanlarında da başvurulmuştur. Öğretide ve uygulamada, külfetlerin, gerçek borç olmayıp, “*yoğunluğu az yüküm*” veya “*karşı edim talebinin şartı*” olduğu kabul edilmektedir<sup>243</sup>.

Külfetler, her hangi birinin, kanun ile ona tanınmış olan bazı hakları elde edebilmesi ya da zaten elde etmiş bulunduğu hakları kaybetmemek veya bu hakkını kullanabilmek için yapmak zorunda olduğu davranışlardır. Nitekim kanun tarafından kendisine yüklenen bu tür davranış ödevlerinin yerine getirilmemesi, kişiye tanınmış

---

<sup>239</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 63; Serozan, R.: age., s. 12.

<sup>240</sup> Bkz. Aday, N.: *Özel Hukukta Yükümlenti Kavramı ve Sonuçları*, B. 1, İstanbul 2000, s. 15; Yazıcıoğlu, E.: *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul 2003, s. 203, dph 1.

<sup>241</sup> Külfet teriminin bu anlamda kullanılmasının eleştirisi için bkz. Aday, N.: age., 127 vd.

<sup>242</sup> Mevcut Türk Ticaret Kanunu'nun Sigorta Hukuku kitabında kullanılan ihbar mükellefiyeti terimi, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda beyan yükümlülüğü olarak değiştirilmiştir ve bununla da külfet ve yüküm kavramı aynı anlamda kullanılarak daha da zor bir durum yaratılmıştır.

<sup>243</sup> Bkz. Aday, N.: age., s. 8.

olan bazı hakların tamamen veya kısmen kaybedilmesine, kısaca, kendi yararına bir hukukî durumun elde edilememesine, ondan yoksun kalınmasına neden olur. Bu külfetler, bir kimseye herhangi bir hak sağlamaz, sadece gerekli davranışla yükümlü olan kişi, bazı hakları kazanabilmek veya bazı hakları kaybetmemek için bu davranışı yerine getirmeye mecburdur. Söz konusu külfeti yerine getirmekle yükümlü olan kişi, bir başkasına karşı belirli bir davranışta bulunmak, bir şeyi yapmak veya yapmaktan kaçınmak zorundadır<sup>244</sup>. Örneğin, alım satım sözleşmesinde alıcı, malın ayıplı olması halinde kanunen haiz olduğu hakları kullanabilmek için malı zamanında muayene etmeli ve satıcıya ayıp ihbarında bulunmalıdır. Ayıp ihbarında bulunma, ayıptan doğan hakları kullanabilmek için gerekli ön davranıştır. Bu hususta alıcının satıcıya karşı ne bir borcu, ne de bir yükümlülüğü söz konusudur. Söz konusu muayene ve ihbar külfetleri, alıcı için teknik anlamda bir borç teşkil etmez. Karşı taraf, bunların yapılmasını alıcıdan talep edemeyeceği gibi, yapılmamaları sebebiyle tazminat da isteyemez<sup>245</sup>.

Türk Ticaret Kanununda, bazen külfetler için yükümlülük kavramı kullanılmıştır. Fakat borç ilişkisinden doğan yükümlülüklerle alacaklıya düşen külfetler farklı hukukî niteliğe sahip olduğundan, bunları bir birinden ayırmak gerekir. Yükümlülüğü, ancak borçlu ihlâl edebilir. Buna karşılık bir külfetin yerine getirilmemesi sadece alacaklı açısından söz konusudur<sup>246</sup>. Külfetler, karşı taraf açısından edim menfaati olarak değerlendirilemeyecek davranış kurallarıdır. Zira ister anlaşmaya, ister sözleşmeye dayansın, davranış kuralına uyulmasının karşı tarafa bir edim menfaati sağlaması durumunda külfetten değil, yükümlülüğünden bahsedilir. Başka bir deyişle, yükümlülük veya borç, gerek varlıkları gerekse ifaları halinde karşı taraf açısından bir edim menfaati denilen nitelikli bir çıkar sağladıkları halde; külfetler, ne ifa, ne de ihlâl edildiklerinde, bu anlamda bir çıkar sağlamaz. Külfetlerin farklılık arz eden bu işlevleri dolayısıyla hukuksal sonuçları da diğer yükümlülüklerden farklıdır. Zira edim ve yan yükümlülükler ihlâl edildikleri

---

<sup>244</sup> Bkz. Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 32; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 15; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 40; Yazıcıoğlu, E.: *Tekne Sigortası*, s. 203, 217.

<sup>245</sup> Bkz. Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 32; Oğuzman, K.- Öz, T.: age., s. 15; Yavuz, C.: age., 10.

<sup>246</sup> Bkz. Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 40.



takdirde, tamir edici yaptırımlarla (edim veya tazminat davaları ile) karşılaşılmakta iken, külfetler ihlâl olununca, karşı tarafın doğrudan zararına yol açmadıklarından, bu tür yaptırımların uygulanmasına da gerek kalmamaktadır. Başka bir deyişle, yükümlülüğün yerine getirilmemesinin sonucu hukukî sorumluluk olduğu halde, külfetin yerine getirilmemesinin sonucu bir hakkın elde edilememesi veya kaybı olacaktır<sup>247</sup>.

### C) BEYAN YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Yeni Türk Ticaret Kanununun birçok maddelerinde başlık olarak yükümlülük kavramı kullanılmıştır. Maddelerin içeriğine bakıldığı zaman ise, bunların hepsinin aynı mahiyette olmadığı anlaşılmaktadır. Yükümlülük kavramı geniş anlamli bir kavram olup, türlü davranış biçimlerini içermektedir. Herhangi bir ayırıştırma yapılmadan bu kavramın kullanılması, kavram ve beraberinde sonuç kargaşasına yol açmaya müsaittir. Örneğin, Yeni Türk Ticaret Kanununun 895. maddesinin başlığı “*taşıyanın yükümlülüğü*”; 896. maddeninki “*taşıma senedi, tehlikeli mal, refakat belgeleri, bildirim ve bilgi verme yükümlülükleri*”; 919. maddeninki “*bildirme yükümlülüğü*”; 1024. maddeninki “*bildirim yükümü*”; 1073. maddeninki “*özen yükümlülüğü*”; 1075. maddeninki “*bilgi ve hesap verme yükümlülüğü*”; 1423. maddeninki “*aydınlatma yükümlülüğü*”; 1435. maddeninki “*beyan yükümlülüğü*”; 1475. maddeninki ise “*bildirim yükümlülüğü*”dür<sup>248</sup>.

Eşya taşıma sözleşmesine göre, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü, taşınacak eşya ile ilgili gereken bilgilerin (eşyanın ölçüsü, sayısı, tartısı, markaları, tehlikeli olup olmadığı, tehlikeli ise bunların tehlikeli cins ve nitelikleri) doğru ve eksiksiz şekilde verilmesi ile birlikte, diğer kanunlarda öngörülen düzenlemelere riayet edilmesini (harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yüklememe, yükleme sırasında mevzuata, özellikle

---

<sup>247</sup> Bkz. Aday, N.: age., s.151 vd. ve 237 vd.; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 40.

<sup>248</sup> MTTK'dabeyanda bulunma yükümlülüğü bildirme mecburiyeti olarak düzenlenmiştir. Ayrıca sigortalara ilişkin olarak belirtilen külfet, ihbar mükellefiyeti olarak düzenlenmiştir. MTTK'nın 1066. maddesinde ise bildirim, ihbar külfeti olarak belirtilmiştir.

kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket etmeme), gümrük ve diğer idari işlerin tamamlanabilmesi için gerekli olan belgelerin ve o eşyanın taşınması için gerekli bütün diğer bilgi ve belgelerin gerçeği aksettirecek şekilde sağlanmasını da kapsamaktadır. Bu yükümlülük, Türk Ticaret Kanunundan başka, Türk Sivil Havacılık Kanununda ve eşya taşımalarına ilişkin konvansiyonlarında ayrıca düzenlenmiştir. Nitekim çalışmanın konusunu oluşturan, beyanda bulunma yükümlülüğü başlığı altında hangi yükümlülük türünün kastedildiğini anlamak için, bu yükümlülüğün, hem edim yükümleri, hem yan yükümler, hem de külfetlerle olan benzer ve farklı özelliklerinin karşılaştırılması gerekir.

Asli edim yükümü, sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturan, onun türünü, tipini, özellik ve niteliğini belirleyen, sözleşmeden beklenen asıl amacı simgeleyen bir yükümdür<sup>249</sup>. Bir asli edim yükümlülüğünden söz edebilmek için, söz konusu yükümlülüğün sözleşmenin tipini belirleyici nitelikte olması ve sözleşmenin asıl amacını oluşturması gerekmektedir. Eşya taşıma sözleşmesinin esaslı unsurunu, eşya taşınması ve bunun karşılığı olarak ücret oluşturur ki, bunlar eşya taşıma sözleşmesinin asli edim yükümleridir. Bir sözleşmenin, eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi için, taşıyanın, eşyayı bir yerden başka bir yere taşımak ve gönderenin de bunun karşılığında ücret ödemek yükümlülüğü konusunda anlaşmaları gerekli ve yeterlidir. Bu unsurlardan herhangi birinin mevcut olmaması veya bu unsurların asli edim yükümü olarak belirlenmemesi durumunda sözleşmeyi eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirmek mümkün olmaz. Bu anlamda bakıldığında, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünü yanlış veya eksik yerine getirmesi sözleşmenin kurulmasına engel değildir. Bu yüzden de beyanda bulunma yükümlülüğü, asli edim yükümlülüğü olarak nitelendirilemez.

Yan edim yükümleri, sözleşmeden doğan borç ilişkisinin kurulmasını engellemeyen, sözleşmenin esaslı unsurunu oluşturmayan ve dolayısıyla da sözleşmenin tipini belirlemeyen, ikinci derecede önem taşıyan ve asli edime bağımlı olup, onun ifasının sözleşmenin amacına uygun bir şekilde yerine getirilmesini ve

---

<sup>249</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 60; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 32; İnal, T.: age., s. 198; Karahasan, M. R.: age., s. 55, dn. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 19; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 7.

alacaklının da asli edimden sözleşmenin amacına uygun bir şekilde yararlanmasını sağlayan yükümlülüklerdir. Ancak yan edimler, asli edime bağlı ve tali bir nitelik taşıyıcılar da, alacaklının yan edim yükümlülüklerinin yerine getirilmesinde ayrı bir edim menfaati vardır ki, bu nedenle de, yan edim yükümlülükleri, gerektiğinde asli edim yükümlülüklerinden bağımsız olarak ayrı bir talep ve dava konusu olabilir<sup>250</sup>.

Gönderenin yerine getirmekle yükümlü olduğu doğru beyanda bulunma yükümlülüğü, kendisinin asli borcu açısından (ücretin belirlenmesi için eşyanın miktarı esas alınmaktadır) bir öneme haiz olduğu gibi, taşıyanın da eşya taşıma borcunun gerekli şekilde yerine getirilmesi için önemlidir. Bu anlamda bakıldığında, beyanda bulunma yükümlülüğünün tam ve doğru olarak yerine getirilmesinde taşıyanın menfaati olduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla ilk bakışta beyanda bulunma yükümlülüğünün, yan edim yükümlülüğü olarak nitelendirilebileceği kanısına varılabilir. Nevar ki yukarıda da belirtildiği gibi, yan edim yükümlülüklerinin yerine getirilmemesi, borca aykırılık teşkil etmektedir ve dolayısıyla da ifası dava edilebilir. Ancak beyanda bulunma yükümlülüğünün yerine getirilmemesi, kendiliğinde bir borca aykırılık teşkil etmez ve bu yüzden ifası da dava edilemez. Bilakis bu yükümlülüğünün yerine getirilmemesi bir zarara yol açtığı takdirde, yükümlünün ifası değil, bu zararın tazmini talep olunabilir. Ayrıca bu yükümlülüğünün yerine getirilmemesi, kanunda, taşıyanı sorumluktan kurtaran hallerden biri olarak düzenlenmiştir. Bu anlamda bakıldığında, beyanda bulunma yükümlülüğü, tam anlamı ile yan edim yükümlülüğü olarak da nitelendirilemez.

Külfetler, alacaklının yerine getirmek zorunda olduğu öyle bir davranıştır ki, bu davranışları yerine getirmeyen alacaklı, kanunla ona tanınmış olan bazı haklardan yoksun kalmaktadır. Külfetleri yerine getirmekle yükümlü olan kişi, sadece bazı hakları kazanabilmek veya bazı hakları kaybetmemek için bu davranışı yerine getirmeye mecburdur. Külfetlerin yerine getirilmesinde, sözleşmenin karşı tarafının edim menfaati bulunmadığından, bu külfetlerin yerine getirilmesi için ifa davası açılmayacağı gibi, zarar söz konusu olmadığından tazminat davası da

---

<sup>250</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 61; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 33 ve 35; Karahasan, M. R.: age., s. 55, dn. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 20; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 8; Özsunay, E.: age., s. 15.

yöneltilemez<sup>251</sup>. Örneğin, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1185. maddesi gereğince<sup>252</sup>, gönderilenin, eşyadaki mevcut zıya veya hasarın, belirli bir süre içerisinde taşıyana yazılı olarak bildirmesi gerekir. Eğer gönderilen kanunla ona yüklenmiş olan bu külfetini yerine getirmezse, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir zıya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Bu külfetini yerine getirmeyen gönderilenin tazminat istemek hakkı kaybolmaz, fakat ispat yükümlülüğü kendi aleyhine değişikliğe uğrar<sup>253 254</sup>. Yani, külfetini yerine getirmeyen alacaklı, onun lehine kanunda düzenlenmiş olan ispat yükümünden yoksun kalır ki, bu durumda taşıyanı sorumlu tutabilmek için, zıya veya hasarın, taşıyanın kusurundan doğduğunu ispat etmesi gerekir. Dolayısıyla gönderilen kanundaki düzenlemeden yararlanabilmek için, taşıyana, zamanında zıya veya hasar ihbarında bulunmak zorundadır. Bu hususta gönderilenin ne bir borcu, ne de bir yükümlülüğü söz konusudur. Karşı tarafa da, bu nedenle ifa davası veya külfete uyulmadığı sebebiyle tazminat davası açmak hakkı tanınmamıştır. Mevcut tek yaptırım, yükümlü olduğu külfeti yerine getirmeyenin hak kaybıdır.

Konumuz açısından bakıldığında, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünü yerine getirmemesi, onun tazminat talep hakkının kaybolmasına neden olur (örneğin, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1182(1)(e) maddesi gereğince taşıyanın sorumluluktan muhtemel kurtuluş hali). Zira taşıyan, kanunla bu duruma dayanarak sorumluluktan kurtulabilmektedir. Şu kadar ki, bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi zarara neden olduğu takdirde, karşı taraf, doğan zararlarının tazminini isteyebilme hakkı kazanır. Bu anlamda bakıldığında, beyanda bulunma yükümlülüğü bir külfet olarak da değerlendirilemez.

---

<sup>251</sup> Bkz. Aday, N.: age., s.151 vd.; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 32; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 15; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 40.

<sup>252</sup> MTTK. m. 1066.

<sup>253</sup> YTTK'nın karayoluyla eşya taşımalarını düzenleyen kitabının 889, 900 ve 904. maddeleri (MTTK'nın 788. maddesi) gereğince, bu külfeti yerine getirmeyen gönderen veya gönderilen belirli durumlar hariç, eşyanın zıyaandan veya hasara uğramasından doğan talep haklarını kaybetmektedir.

<sup>254</sup> YTTK'nın karayoluyla eşya taşımalarına ilişkin 889(3) ve denizyoluyla eşya taşımalarına ilişkin 1185(5) maddesi gereği, gönderen (gönderilen) eşyanın teslimindeki gecikmeni, maddelerde öngörülmüş süreler içerisinde taşıyana bildirmezse, gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer.

Yan yükümler, edim yükümleri dışında kalan diğer yükümlerdir. Yan yükümler, ya asli edimin tam ve doğru olarak ifasına yardım ederler ya da alacaklının edim menfaati dışında kalan diğer mal ve şahıs varlığı değerlerinin muhtemel bir zararlardan korunmalarına hizmet ederler. Bu yükümlerin kaynağı, genellikle dürüstlük kuralı olsa da, bazen kanun tarafından da öngörülmüş olabilir. Yan yükümlerin en temel özelliği, bunların edim yükümlerine bağımlı bir nitelik taşıyarak bağımsız bir varlığa sahip olmamalarından dolayı, tek başlarına ifalarının talep ve dava edilememeleridir. Bu yükümlerin yerine getirilmemesi, alacaklıya, sadece uğranılan zararın tazminini talep hakkı verir<sup>255</sup>.

Gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü de, tarafların asli edim yükümlerinin, yani eşyanın gereken şekilde taşınması ve teslim edilmesi, ücretin belirlenmesi açısından önemi haizdir. Diğer taraftan, bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi dolayısıyla, taşıyanın edim menfaati dışında kalan diğer menfaatleri, örneğin, diğer gönderenlerin eşyalarının zarar görmesi, gecikme dolayısıyla diğer gönderenlere tazminat ödeme, tehlikeli eşya dolayısıyla geminin zarar görmesi veya yasaklanmış eşya taşınmasından dolayı cezalandırılması gibi durumlarda, diğer mal varlığı zararlarına neden olmaktadır.

Bu anlamda bakıldığında beyanda bulunma yükümlülüğünü, kanunda doğrudan düzenlenmiş olan bir yan yükümlülük olarak nitelendirmek mümkündür. Zira beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâli sonucunda ifa davası değil, sadece doğan zararın tazmini talep edilebilmektedir ki, bu özelliği de onu yan yükümlülük olarak değerlendirilmesine imkân verir. Sonuç olarak:

Gönderenin eşya taşıma sözleşmesi gereğince beyanda bulunma yükümlülüğü, genel olarak dürüstlük kurallarından doğan ve kanunda doğrudan düzenlenmiş bulunan, geniş anlamda borçlar arasında yer alan bir yan yükümlülüktür.

---

<sup>255</sup> Bkz. Bulut, N. K.: age., s. 64; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 37; Karahasan, M. R.: age., s. 55, dn. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 21; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 318, dn. 138 ve s. 328; Serozan, R.: age., s. 12; Yavuz, C.: age., s. 10.

## IV. TAM VE DOĞRU BEYANDA BULUNMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

### A) GENEL OLARAK

Eşya taşıma sözleşmesi gereğince, taşıyanın kendi yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirebilmesi bakımından, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü usulüne uygun olarak icra etmesinin büyük önemi vardır. Bundan dolayı, eşya taşımacılığına ilişkin mevzuatta, taşıyanın sorumluluğu karşısında dengeyi sağlayıcı bir ağırlık olarak, gönderenin yanlış veya eksik<sup>256</sup> beyanda bulunmadan doğan zararlardan sorumluluğuna yer verilmiştir.

Kara taşımacılığı<sup>257</sup> açısından, gönderenin eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü, Türk Ticaret Kanununda ve ilgili Konvansiyonlarda (CMR ve COTIF/CIM) düzenlenmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanununda kara taşımacılığı, “*Taşıma işleri*” başlıklı Dördüncü Kitapta, “*Eşya taşıması*”, “*Taşınma eşyası taşıması*” ve “*Değişik tür araçlar ile taşıma*” olarak ayrı başlıklar altında farklı hükümlerde ele alınmıştır. Kanununun, eşya taşımasına ilişkin 861, 862, 864. maddeleri ve taşınma eşyası taşımalarına ilişkin de 896–897. maddeleri, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünü düzenlemektedir. Ayrıca Yeni Türk Ticaret Kanunu ile paralel olarak 10.07.2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun<sup>258</sup> 8. maddesinde<sup>259</sup> ve Karayolu Taşıma

---

<sup>256</sup> Yanlış beyan, gerçeğe aykırı bilgi içeren beyan olup, beyanda bulunanın o sıradaki gerçek bilgi düzeyine uymamakta ve sağlam temellere dayanmamaktadır. Eksik beyan ise, verilen bilginin gerçeğe aykırı olmamasına rağmen, mutlaka bu bilgi ile birlikte değerlendirilmesi gereken başka bazı önemli noktaları içermeyen bilgidir. Bkz. Gürpınar, D.: *Sözleşme Dışı Yanlış Tavsiyede Bulunma, Öğüt veya Bilgi Vermeden Doğan Hukuki Sorumluluk*, İzmir 2006, s. 26.

<sup>257</sup> Çalışmada, TTK anlamında kara taşımacılığından bahsedildiği zaman, hem karayolu ile, hem de demiryolu ile yapılan eşya taşımacılığı kastedilmiş olacaktır. Nitekim YTTK'nın madde gerekçelerininin 850 ilâ 855. maddelerine ilişkin genel açıklamalarında, Kanunun Dördüncü Kitabının özellikle birinci ve ikinci kısımlarının, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri haline dönüştürülmüş olduğu, bu düzenleme çerçevesinde, karayoluyla ve demiryoluyla yapılan ve ilgili milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanına girmeyen eşya taşımaları, yolcu taşımaları, taşınma eşyası taşıması, değişik tür araçlar ile yapılan (karma, kombine) taşımalar ve taşıma işleri yüklenicileri hakkında uygulanacak ortak kurallar tespit edilmiş olduğu belirtilmektedir. Dolayısıyla, demiryoluyla yapılan taşımalar da YTTK'nın bu hükümlerine tâbi tutulmuştur. Bkz. Kendigelen, A.: *Gereğeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlülüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun*, İstanbul 2011, s. 865.

<sup>258</sup> Bkz. 19.07.2003 tarihli ve 25173 sayılı R.G.

Yönetmeliğinin 45(2) maddesinde<sup>260</sup> de, beyanda bulunma yükümlülüğü ve bundan dolayı gönderenin sorumluluğu kaleme alınmıştır<sup>261</sup>. Dolayısıyla, beyanda bulunma yükümlülüğü, aşağıda bu diğer düzenlemelerle karşılaştırmalı olarak Yeni Türk Ticaret Kanunu ışığında incelenmiştir.

Kara taşımacılığında, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğu, genel olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinde<sup>262</sup> ele alınmıştır. Deniz taşımacılığından farklı olarak kara taşımacılığında, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü ve bundan sorumluluğu, kural olarak taşıma senedine bağlanmıştır. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(1)(b) maddesi gereğince, gönderen, kusuru olmasa da, taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden dolayı taşıyanın maruz kaldığı zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür. Maddeden anlaşıldığı gibi, gönderen, doğrudan taşıma senedindeki bilgilerden sorumlu tutulmuştur. Ancak gönderen, Kanunun 864(1)(c) maddesi gereğince, tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmaktan; 864(1)(d) maddesi gereğince de, refakat bilgi ve belgelerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan doğan zararlardan dolayı, taşıyana karşı sorumludur. Yani bu durumlarda gönderenin sorumluluğu, taşıma senedinin varlığına bağlı değildir. Nitekim gönderenin sorumluluğu, bazı hususlar bakımından taşıma senedinin düzenlenmiş olmasını gerektirse de, diğer bazı hususlar açısından taşıma senedinden bağımsızdır.

---

<sup>259</sup> Karayolu Taşıma Kanununun 8. maddesine göre, “gönderen, eşyanın varış noktası, cinsi, miktarı ve nitelikleri ile diğer önemli bilgileri, tam ve doğru olarak taşıyana bildirmek zorundadır. Yanlış ve eksik bildirmelerden doğacak her türlü sorumluluk gönderene aittir. Taşıyan, bir ihbar veya şüphe halinde yetkili ve görevlilerin huzurunda eşyayı kontrol ettirebilir”.

<sup>260</sup> Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 45(2) maddesi gereğince, “Gönderen eşyanın cinsi, miktarı, nitelikleri, istifleme şekli, kalkış ve varış noktası, gönderilenin adı ve adresi ile kimliğini ibraz etmek suretiyle kendi adres ve kimlik bilgileri gibi diğer önemli bilgileri tam ve doğru olarak yetki belgesi sahibine bildirmek zorundadır. Yanlış ve eksik bildirimlerden doğacak sorumluluk gönderene aittir. Yetki belgesi sahibi, gönderenin bildirmek zorunda olduğu bilgileri vermemesi halinde taşımayı yapmaz. Taşımayı yaparsa, sorumluluk yetki belgesi sahibine ait olur”. Bkz. 11.06.2009 tarihli ve 27255 sayılı R.G.

<sup>261</sup> Türk Ticaret Kanununda, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü ve beyan edilen bilgilerdeki yanlış veya eksiklikten doğan zararlardan sorumluluğu özel hukuk açısından incelendiğinden, Karayolu Taşıma Kanununda gönderenin, özel hukuk kaynaklı hukukî sorumluluğu değil, idare hukuku anlamında cezai sorumluluğunun düzenlenmesi gerekirdi. Bkz. Karan, H.: “Karayolu Taşıma Kanunu”, s. 126.

<sup>262</sup> MTTK. m. 769(II).

İster iç hukuk kuralları<sup>263</sup>, isterse de konvansiyonlar<sup>264</sup> açısından bakıldığında, taşıma senedinin düzenlenmesi, taşıma sözleşmesinin yapılması için zorunlu bir unsur değildir. Yeni Türk Ticaret Kanununun 856(2) maddesi<sup>265</sup> gereğince, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Kanununun 859. maddesi<sup>266</sup> gereğince de, taşıma senedi düzenlenmemişse, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren bir yük senedinin de düzenlenmesi olanaklıdır. Ayrıca bazı mahkeme kararlarında da, taşıma sözleşmesinin yazılı şekilde yapılması gerekli olmayıp, eşyanın taşınması veya eşyanın teslimi ile taraflar arasında taşıma sözleşmesinin oluşacağı ifade edilmiştir<sup>267</sup>. Görüldüğü gibi, taşıma senedi düzenlenmeden taşıma sözleşmesinin yapılması olanaklı ise de, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunma yükümlülüğüne ve dolayısıyla da sorumluluğuna Türk Ticaret Kanununun özel hükümlerinin uygulanabilmesi için, kural olarak taşıma senedinin düzenlenmiş olması gerekir. Bilakis, buradan, taşıma senedi düzenlenmeden taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu durumlarda, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan doğan zararlardan sorumluluğunun, Türk Ticaret Kanununa değil, Türk Borçlar Kanununa tâbi olacağı anlamı çıkabilir. Bu da tarafların sorumlulukları arasındaki dengenin ortadan kalkması sonucunu doğurur. Ayrıca bazı hususlarla ilgili sorumluluğu taşıma senedine bağlayıp, bazı hususları ise taşıma senedinden bağımsız kılmak, karışıklık yaratabilecektir. Bundan dolayı, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, eşya taşıma sözleşmesi çerçevesinde gönderenin her halükarda aynı yükümlülüğünün olduğunu kabul etmek ve işin mahiyeti gereği, gönderenin sorumluluğuna Türk Borçlar Kanunu yerine, Türk Ticaret Kanununun özel hükümlerini uygulamak yerinde olur<sup>268</sup>. Zira gönderenin doğru beyanda bulunma yükümlülüğü, doğrudan taşıma

---

<sup>263</sup> Bkz. YTTK m. 856(2); MTTK 768(1); TSHK m. 110(II).

<sup>264</sup> Bkz. CMR m. 4; 1999 COTIF/CIM m. 6(2); Montreal Konvansiyonu m. 9. Ancak 1980 tarihli COTIF/CIM açısından, tek bir taşıma senedinin düzenlenmiş olması, taşıma sözleşmesinin yapılması için esaslı bir unsur olarak belirtilmiştir. Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 37; Gençtürk, M.: age., s. 61; Özdemir, T.: age., s. 55.

<sup>265</sup> MTTK. m. 768(1).

<sup>266</sup> MTTK m. 770.

<sup>267</sup> 11. HD., 21.06.1990, E. 4504, K. 4967; 11. HD., 16.03.1993, E. 84, K. 1834; 11. HD., 13.06.1994, E. 3712, K. 4366. Kararlar için bkz. Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 234 vd.

<sup>268</sup> Aynı şekilde, CMR'nin 7, 1999 COTIF/CIM'in 8. maddesinde, gönderenin, sevk mektubundaki yanlış veya eksik beyanlardan dolayı sorumluluğu düzenlenmiştir. Yani sevk mektubunun



senedinden değil, dürüstlük kuralı ve güven ilkesinden kaynaklanmaktadır. Aksi takdirde, gönderen, tazminat hakkı sahibine karşı, taşıma senedinin düzenlenmediğini bahane ederek, taşıma sözleşmesi gereğince beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı herhangi bir sorumluluğunun olmadığını ileri sürebilir. Fakat sorunun tamamen halledilebilmesi için, deniz taşımacılığında olduğu gibi kara taşımacılığında da, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünün devam etmesi ve yanlış veya eksik beyandan doğan zararlardan sorumluluğuna özel hükümlerin uygulanabilmesi için, Kanun hükmünde değişikliğe gidilmesi gerekir.

Bu hükümle ilgili diğer bir sorun da, maddede, taşıma senedinde yazılan hususlar arasında bir ayırım yapılmaması ve gönderenin, taşıma senedinde yer alan tüm beyanların yanlışlığından veya yetersizliğinden dolayı sorumlu tutulmuş olmasıdır. Yeni Türk Ticaret Kanununun taşıma senedinin içeriğini düzenleyen 857. maddesinden anlaşılacağı gibi, taşıma senedine eklenen ve taraflarca imzalanan hususların bazıları gönderenin beyanına göre, taşıyanla ilgili olan bazıları da, onun bilgi ve beyanı çerçevesinde yazılmaktadır. Mamafih düzenlemede, gönderen, bilgisi dâhilinde olsun ya da olmasın, taşıma senedindeki tüm bilgilerden dolayı sorumlu tutulduğu görülmektedir. Bilakis gönderenin beyan etmediği bilgilerden dolayı sorumlu tutulması uygun değildir. Şöyle ki, CMR'nin 7(1) maddesinde, gönderenin sorumlu olduğu bilgiler açıkça belirtilmiştir. Bu bilgiler, yalnızca gönderenin bilgisi ve beyanına dayanmaktadır. Yeni Türk Ticaret Kanununda da gönderenin sorumluluğunun, hiç olmazsa CMR'de olduğu gibi, belirli bilgilere hasredilmesinde yarar vardır.

---

düzenlenmiş olması, Konvansiyonlar açısından da, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğuna gidilebilmesinin bir şartı olarak öngörülmüştür. Nitekim sevk mektubu düzenlenmemiş olursa, gönderenin sorumluluğunun, bu Konvansiyonlara değil, iç hukuka tabi olacağı sonucu çıkacaktır. Ancak Konvansiyon hükümlerinin, yeknesaklığı sağlama gayesiyle uygulama alanına giren taşımalara doğrudan olmasa bile dolaylı yoldan kıyasen uygulanması gerektiği görüşü esas alınarak, sevk mektubu düzenlenmiş olmasa bile, gönderenin sorumluluğuna, iç hukuk kurallarını değil, doğrudan Konvansiyon hükümlerini uygulamak gerekir. Bu yönde görüş için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 158. Nitekim CMR tasarılarının görüşülmesi sırasında, her taşıma ilişkisinde sevk mektubunun düzenlenmesini beklemenin veya sevk mektubu düzenlenmemesinin taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkileyecek yaptırımlara bağlamanın, uygulamanın gereksinimlerine ters düşeceği belirtilmiştir. Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 43.

Deniz taşımacılığında, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü, Yeni Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticareti Kitabının dördüncü kısım, üçüncü bölüm, ikinci ayrımı olan yükleme ve boşaltma başlığı altında, 1145 ilâ 1149, 1165. maddelerinde<sup>269</sup> düzenlenmiştir. Fakat bu yükümlülük, yalnızca belirtilen hükümlerle sınırlı olmayıp, diğer maddelerde de, bu konuyla ilgili bir sıra düzenleme getirilmiştir. Beyanda bulunma yükümlülüğü, Kanunda yükleme ile ilişkili olarak düzenlense de, daha geniş bir anlama sahip olup, yüklemmeden önce, sözleşmenin kurulması aşamasında da geçerlidir.

Deniz taşımacılığı bakımından, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü ve bundan doğan zararlardan sorumluluğu, kara taşımacılığından farklı olarak taşıma senedine<sup>270</sup> bağlı kılınmamıştır. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145 ilâ 1148. maddelerinde, gönderenin her halükarda (taşıma senedi düzenlenmiş olsun ya da olmasın) beyan etmekle yükümlü olduğu bilgiler belirtilmiş ve bu bilgilerin yanlış veya eksikliğinden dolayı sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Kanununun 1241(1) maddesinde de, *“konişmentoya konulan eşya ile ilgili kayıtlar hakkında 1145 inci madde uygulanır”* hükmü getirilmiştir. Ancak maddelerden de anlaşıldığı gibi, Kanunda, gönderenin yanlış veya eksikliğinden dolayı sorumlu olduğu bilgiler, genellikle taşınacak eşya ile ilgili olup, onun tarafından beyan edilen diğer hususların, örneğin, gönderen, yükleten, gönderilen, yükleme ve boşaltma limanı vs. hakkındaki bilgilerin yanlış veya eksikliğinden sorumlu olup olmayacağı doğrudan düzenlenmemiştir. Bilakis gönderenin beyan ettiği diğer hususlardan doğan zararlardan sorumluluğunun olmadığı düşünölemeyeceği gibi, özel hüküm olmasına rağmen, bu hususlara genel hükmün uygulanması da, adaletsiz sonuçların doğmasına neden olabilecektir. Şöyle ki deniz taşımacılığına ilişkin olarak gönderenin eşya hakkında yanlış veya eksik beyandan sorumluluğu sınırsız iken, diğer hususlardan

---

<sup>269</sup> MTTK. m. 1023-1027, 1049.

<sup>270</sup> Taşıma senedi: deniz taşımalarında, YTTK'nın 1228(2), Lahey ve Lahey/Visby Kurallarının 3(3), Hamburg Kurallarının 14(I) maddesi gereğince yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından; kara taşımalarında, YTTK'nın 856(1), CMR'nin 5(1) ve 1999 tarihli COTIF/CIM'in 6(3) maddesine göre, taraflardan birinin istemi üzerine, her iki tarafça ortaklaşa; hava taşımalarında, TSHK'nın 110(1) maddesine göre, taşıyan tarafından, Montreal Konvansiyonunun 7(1) maddesine göre ise, gönderen tarafından düzenlenmektedir.

dolayı sorumluluğuna, genel nitelikte olan kara taşımacılığına ilişkin hükümlerin uygulanması durumunda, sorumluluk da sınırlandırılmış olacaktır. Bu anlamda, deniz taşımacılığına ilişkin olarak, kanunda, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü ve beyan ettiği bilgilerdeki yanlış veya yetersizlikten sorumluluğunun eksik düzenlendiği görülmektedir. Bu eksikliğin giderilmesi bakımından, Kanunun 1241. maddesinin geniş yorumlanması, dolayısıyla bu maddenin, “gönderen ve yükletenin beyan ettiği diğer hususlar hakkında 1145. madde uygulanır” şeklinde anlaşılması gerekir.

Hava taşımacılığı ile ilgili olarak, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü ve dolayısıyla sorumluluğu Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, “yükleten<sup>271</sup>, yükle ilgili olarak hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru verilmesinden sorumlu olup, bu yüzden taşıyanın ve üçüncü şahısların uğrayacakları zararları tazmin ile yükümlüdür”. Binaenaleyh, hava yük senedinin düzenlenebilmesi ve içermesi gereken kayıtların belirlenebilmesi bakımından, gönderen, hem eşyaya ait olan bilgileri, hem de eşyanın gönderilene teslim edilebilmesi için gerekli diğer tüm hususları ve belgeleri doğru ve eksiksiz biçimde taşıyana vermekle yükümlüdür. Bu bilgi ve belgelerdeki eksiklik veya yanlışlık dolayısıyla taşıyanın veya üçüncü kişilerin zarara uğramaları halinde, gönderen bu zararları tazminle borçlanır<sup>272</sup>.

Yukarıda kara taşımacılığı açısından belirtilen sorun, hava taşımacılığı açısından da geçerlidir. Yani, hava taşımacılığında da, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü ve beyan edilen bilgilerdeki yanlış veya eksiklikten doğan zararlardan sorumluluğu, kural olarak taşıma senedine (hava yük senedine) bağlı kılınmıştır. Bu yüzden, kara taşımacılığı için yukarıda öngörülen çözümün, hava taşımacılığı bakımından da kabul edilmesi yerinde olur. Ancak hava taşımacılığında, gönderenin, sorumlu olduğu hava yük senedindeki bilgiler, kara taşımacılığından farklı olarak,

---

<sup>271</sup> Daha önce belirtildiği gibi, TSHK’da kullanılan yükleten kavramı, deniz taşımalarında kullanılan yükleten kavramı ile aynı olmayıp, aslında gönderen kavramına tekabül etmektedir. Bkz. yukarıda s. 44.

<sup>272</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 134.

eşyaya ilişkin bilgiler ile, eşyanın gönderilene teslimi için gereken bilgilerle sınırlandırılmıştır.

Yukarıda ifade olunan eleştiriler ışığında, hem belirtilen eksiklikleri ortadan kaldırmak, hem de mevzuatta yeknesaklık yaratmak açısından, tüm taşıma alanlarına uygulanmak üzere, aşağıdaki düzenlemenin getirilmesi yerinde olur:

Gönderen (veya yükleyen), eşya taşıma sözleşmesinin yapılması ve ifası bakımından gerekli olan tüm hususları beyan etmekle yükümlü olup, bu hususların beyan edilmemesinden ve/veya yanlış veya yetersiz beyan edilmesinden kaynaklanan, taşıyanın zarar ve giderlerinden sorumludur.

## **B) BEYAN EDİLMESİ GEREKEN HUSUSLAR**

### **1- Genel olarak**

Kara taşımacılığı bakımından, Yeni Türk Ticaret Kanununa göre, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü: taşıma senedine yazılacak olan bilgileri tam ve doğru şekilde beyan etmek<sup>273</sup>; tehlikeli eşya taşınacaksa, zamanında, açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmak; eşyanın tesliminden önce, resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli olan bütün bilgi ve belgeleri gerçeği aksettirecek şekilde taşıyana vermek yükümlerini içerir. Ayrıca bu kişiler, genel hükümlere göre, sözleşmelerin yapılması ve ifası aşamasında dürüstlük kurallarına uygun hareket etmekle de yükümlüdürler<sup>274</sup>.

Deniz taşımacılığı ile ilgili olarak Türk Ticaret Kanununa göre, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü muhtelif hususları içermektedir. Bunlar, taşınacak eşya (miktarı, işaretleri, cins ve niteliği) hakkında tam ve doğru beyanda bulunmak; harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yüklemekten kaçınmak, yükleme sırasında mevzuata,

---

<sup>273</sup> 11. HD., 03.02.2005, E. 2454, K. 642; 11. HD., 17.01.2006, E. 12168, K. 202. Kararlar için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 164 vd.

<sup>274</sup> Bkz. Çağa, T. – Kender, R.: age, s. 27; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleyen”, s. 397; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2752; Kender, R. – Çetingil, E.: age., s. 113; Okay, S.: age., s. 101.

özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına uygun hareket etmek; kaptanın bilgisi olmaksızın gemiye gizlice eşya yüklemekten kaçınmak; eşya tehlikeli ise, bunların tehlikeli cins ve nitelikleri hakkında doğru ve eksiksiz şekilde beyanda bulunmak; gümrük ve diğer idari işlerin tamamlanabilmesi için gerekli olan belgeleri ve o eşyanın taşınması için gerekli bütün diğer bilgi ve belgeleri, eksiksiz ve gerçeği aksettirecek şekilde sağlamak; diğer hususlar hakkında tam ve doğru beyanda bulunmak yükümlülüğüdür.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1208(1) maddesi<sup>275</sup> gereğince, “*taşıtan ve yükleten, kendilerinin veya adamlarının kusurundan kaynaklanmış olmadıkça, taşıyanın veya fiilî taşıyanın, geminin zıyaı veya hasarı dolayısıyla ya da diğer bir sebeple uğradığı zarardan sorumlu değildir*”. Fakat bu maddenin ikinci fıkrasında ise, özel hükümlerin saklı tutulduğu öngörülmüştür. İşte maddede saklı tutulan özel hükümler, Yeni Türk Ticaret Kanununun gönderenin kusursuz sorumluluğunu düzenleyen 1145–1149, 1165. maddeleridir.

Hava taşımacılığı ile ilgili olarak bu yükümlülük, Türk Sivil Havacılık Kanununu açısından, gönderenin, eşya ile ilgili olarak hava yük senedine yazılacak bilgiler ile, eşyanın gönderilene teslimi için gereken tüm bilgileri tam ve doğru şekilde beyan etmek; eşyanın gönderilene teslim edilmesi için gereken tüm belgeleri taşıyana teslim etmek yükümlülüğüdür.

Deniz taşımacılığına ilişkin Yeni Türk Ticaret Kanununun 1149. maddesine<sup>276</sup> göre, taşıyanın veya acentesinin bilgisi 1146 ilâ 1148. maddelerdeki hâllerde kaptanın bilgisi hükmündedir. Başka bir anlatımla, taşıyan veya taşıyanın acentesinin eşyanın gemiye yüklenmesi, eşyaların ölçüsü, sayısı, tartısı, cinsi, işaretleri, tehlikeli olup olmadığı ve tehlikeli ise, onların cins ve nitelikleri ve taşınacak eşya ile ilgili bütün diğer bilgi ve belgelerden bilgisi varsa, bu bilgi kaptanın bilgisi olarak kabul edilmektedir. Bu durumda kaptan, beyan edilen bilgilerden haberinin olmadığını ileri

---

<sup>275</sup> Aynı şekilde bkz. Lahey Kuralları m. 4(3). Benzer şekilde bkz. Hamburg Kuralları m. 12.

<sup>276</sup> MTTK. m. 1027.

süremez<sup>277</sup>. Binaenaleyh, kaptanın bilgisi ile hem taşıyanın, hem taşıyanın acentesinin bilgisi kast edilmektedir. Kara ve hava taşımacılığında, yanlış veya yetersiz beyanda bulunmadan dolayı sorumluluk, kural olarak taşıma senedine bağlandığından, böyle bir hükmün de düzenlenmesine ihtiyaç duyulmamıştır. Yani taşıma senedinde gösterilmeyen bilginin taşıyan tarafından bilinmediği varsayılır. Ancak bu karinenin aksi, her türlü delille ispatlanabilir<sup>278</sup>.

Uluslararası taşımacılık bakımından, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü ve eksik veya yanlış beyandan doğan zarardan sorumluluğu, eşya taşımalarına ilişkin ilgili konvansiyonlarda düzenlenmiştir. Şöyle ki gönderenin, CMR'nin 7(1) maddesi gereğince, sevk mektubuna yazılacak olan belirli bilgileri beyan etmek, 9. maddeye göre, refakat belge ve bilgileri vermek, 22. maddeye göre de, tehlikeli eşya taşındığı takdirde, eşyanın tehlikeli niteliği ve alınması gereken tedbirler hakkında taşıyanı bilgilendirmek; Lahey Kurallarının<sup>279</sup> 3(5) maddesi gereğince, eşya hakkında, 4(6) maddesi gereğince de, tehlikeli eşya hakkında beyanda bulunmak; 1999 tarihli COTIF/CIM'in 8(1) maddesine göre, kendisi tarafından 7. madde gereğince taşıma senedine yazılması gereken bilgileri ve RID'nin gerektirdiği bilgileri tam, doğru ve her biri için ayrılan yerlere yazmak, 15. maddeye göre de, idari formalitelerin tamamlanması için gereken bilgi ve belgeleri sağlamak; Montreal Konvansiyonunun 10. maddesi gereğince, hava yük senedine yazılacak kayıtları, tam ve gerçeğe uygun şekilde beyan etmek, 16. maddeye göre de, eşyanın taşınması için gereken bütün bilgi ve belgeleri taşıyana teslim etmek yükümlülüğü ve bu yükümlülükleri gerektiği şekilde yerine getirmemesinden doğan zararlardan sorumluluğu düzenlenmiştir.

---

<sup>277</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5529; İzveren, A. – Franko, N. – Çalık, A.: age., s. 183; İzveren, A.: age., 124.

<sup>278</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 568.

<sup>279</sup> Aynı şekilde bkz. Lahey/Visby Kuralları m. 3(5) ve 4(6). Benzer şekilde bkz. Hamburg Kuralları m. 13 ve 17.

## 2- Eşya hakkında

### a) Genel olarak

Kara taşımacılığına ilişkin olarak, gönderenin eşya hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğu, kural olarak taşıma senedindeki kayıtlara bağlandığından, bu taşıma senetlerinde eşyayla ilgili yazılı bilgiler önem arz eder. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1) maddesine<sup>280</sup> göre, taşıma senedinde belirtilmesi gereken eşya hakkındaki bilgiler: (g) eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşidi 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 miktarından ibarettir<sup>281</sup>. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(2) maddesine<sup>282</sup> göre, taşıma senedine, tarafların uygun gördüğü diğer kayıtlar da konulabilir. Yani taşıma senedine eşya hakkında konacak bilgiler, bunlarla sınırlı olmayabilir. Eğer taraflar, taşınacak eşya hakkında, belirtilen bilgiler dışında başka bilgilerin de geçirilmesi üzerinde anlaşmışlarsa, artık gönderen, bu bilgilerin yanlış veya eksik olmasından doğan zararlardan da sorumlu olur.

Deniz taşımacılığında, gönderenin eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145. maddesinde<sup>283</sup> ele alınmıştır<sup>284</sup>. Bu maddeye göre, “*taşıtan ile yükleten, eşya hakkında, tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür*”. Ancak madde hükmünde, eşya hakkında tam ve

---

<sup>280</sup> Benzer şekilde MTTK. m. 769(I)(2).

<sup>281</sup> Aynı şekilde bkz. CMR m. 6(1)(f, g, h).

<sup>282</sup> MTTK. m. 769(I)(7).

<sup>283</sup> Bu hüküm, MTTK'nın iki ayrı maddesinde düzenlenmiştir. Şöyle ki, MTTK'nın 1023. maddesinde, eşyanın ölçü, sayı, tartı ve markaları ile ilgili bilgilerin; 1024. maddede ise, eşyanın cinsi ve mahiyeti hakkındaki bilgilerin tam ve doğru beyan edilmesi düzenlenmiştir. Ayrıca bu maddeler arasında sorumluluk açısından önemli bir fark vardır. Şöyle ki, gönderen, taşıyana karşı, MTTK'nın 1023. maddesine göre, eşyanın miktarı ile ilgili eksik veya yanlış beyan etmeden doğan zararlardan, kusuru olmasa dahi sorumlu olduğu halde, 1024. maddeye göre, eşyanın cins ve mahiyeti hakkında eksik veya yanlış beyandan doğan zararlardan, ancak kusuru varsa sorumlu olur. YTTK'da ise böyle bir ayırım yapılmadan bu yükümlülük ve sorumluluk, tek bir başlık altında düzenlenmiş ve gönderenin, taşıyana karşı, eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünün yerine getirilmemesinden doğan zararlardan, her halükarda kusuru olmasa dahi sorumlu olacağı öngörülmüştür.

<sup>284</sup> Benzer şekilde bkz. Lahey, Lahey/Visby Kuralları m. 3(5) ve Hamburg Kuralları m. 17(1).

doğru beyan edilmesi gereken bilgilerin, neleri kapsadığı açıkça belirtilmemiştir<sup>285</sup>. Nitekim buradan, hiçbir ayırım yapılmadan, sözleşmeye göre belirlenecek eşyanın, taşınması ile ilgili gereken bütün bilgilerin tam ve doğru beyan edilmesi gerektiği sonucuna varılabilir. Fakat yine de gönderenin, taşınacak eşya ile ilgili hangi bilgilerin gerekli olduğu konusunda yanılığa düşmemesi bakımından, bu husus hakkında bazı maddeler göz önünde bulundurulmalıdır. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 1241(1) maddesi gereğince, konişmentoya konulan eşya ile ilgili kayıtlar hakkında 1145. madde uygulanır. Dolayısıyla, bu anlamda konişmentonun içeriğini belirleyen Yeni Türk Ticaret Kanununun 1229(1) maddesi dikkate alınmalıdır<sup>286</sup>. Bu maddenin (a) bendine göre, konişmento<sup>287</sup>, “*yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını*” içerir. Bu veriler, deniz taşıma senedi olan konişmentonun içeriğini oluştursa da, gönderen tarafından, eşya ile ilgili beyan edilmesi gereken bilgilerin genel kapsamının belirlenmesinde önem arz etmektedir. Şu kadar ki, eşya hakkındaki bilgiler, bu maddede belirtilenlerle sınırlı değildir. Bunlar, beyan edilmesi gereken genel hususlar olup, gerektiğinde taraflarca önemli sayılan diğer bilgiler de beyan olunabilir. Örneğin, eşyanın değeri beyan edildiği

---

<sup>285</sup> Lahey, Lahey/Visby Kurallarının 3(5) maddesinde, gönderenin sorumlu olduğu yanlış veya eksik bilgiler, eşyanın markası, sayısı, miktarı ve ağırlığı olarak gösterilmiştir. Hamburg Kurallarının 17(I) maddesinde de, gönderenin sorumlu olduğu beyanların kapsamı belirlenmiştir. Bu madde gereğince, “*gönderen konişmentoya dercedilmek üzere, eşyanın genel niteliği, markaları, sayısı, tartı ve miktarı hakkında yapmış olduğu beyanların doğruluğunu taşıyana karşı garanti etmiş sayılır. Gönderen bu beyanların yanlış olmalarından ileri gelen zararları taşıyana tazmin etmekle yükümlüdür*”.

<sup>286</sup> Aynı şekilde bkz. Hamburg Kuralları m. 15(I)(a). Benzer şekilde bkz. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m. 3(3).

<sup>287</sup> Konişmento, taşıyan tarafından tek taraflı olarak düzenlenen, navlun sözleşmesini tevsik eden ve eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı veya yüklendiğini ve eşyayı, senedin yetkili hamiline senedin iadesi karşılığında aynen teslim edileceği taahhüdünü içeren ve yükü temsil eden kıymetli evrak niteliğinde bir senettir. Tanımlar için bkz. Akıncı, S.: age., s. 188; Aybay, G. (ed.): age., s. 607; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 65; Demirkıran, M.: age., s. 9; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 212; İzveren, A.: age., 138; Karan, H.: *Elektronik Konişmento*, s. 35; Karan, H.: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi”, s. 155; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 121; Okay, S.: age., s. 44; Türkel, D. T.: agm., s. 1103; Yazıcıoğlu, E.: “Deniz Yük Senedi Ve Deniz Yük Senedi İle Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 657; Yeşilova, E.: *Konişmento*, s. 41; Zevkliler, A.: “Konişmentonun Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları”, İmran Öktem’e Armağan, Ankara 1970, s. 530.



halde, bu bilginin de taşıma senedine geçirilmesi gerekir. Eğer bu bilgi de yanlış veya eksik beyan edilirse, gönderen, doğan zarardan dolayı hem taşıyana, hem de diğer üçüncü kişilere karşı sorumlu olur.

Hava taşımacılığı bakımından, Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesinin, “*eşyayla ilgili olarak hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar*” ibaresi ile hava yük senedine gönderme yapılmıştır. Şöyle ki, Türk Sivil Havacılık Kanununun 110(1) maddesinin (f) bendi gereğince, yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı; (g) bendi gereğince de, özel olarak beyan edildiği takdirde değeri hava yük senedinde belirtilir. Bu durumda gönderen, bu bilgileri doğru ve eksiksiz biçimde vermekle yükümlü ve yanlış veya eksikliğinden dolayı sorumludur.

Görüldüğü gibi, gönderenin yanlış veya eksikliğinden dolayı sorumlu olduğu eşya hakkındaki bilgiler, her bir ilgili kanunda açıkça belirtilmiştir. Ancak mevzuatta, bu bilgilerin ne anlama geldiği açıklanmamıştır. Bundan dolayı, belirtilen bilgilerden neyin kastedildiğinin ayrı ayrı incelenmesi gerekir.

#### b) Eşyanın cinsi

. “*Eşyanın cinsi*”ne dair tarif, öncelikle varma yerinde eşyanın tanınmasını sağlamak için verilir. Diğer taraftan bu bilgi, taşıma senedinde tarif edilen eşyadan başka cinsten eşya teslim edildiği takdirde, gönderilene, bu durumu ispat etmek bakımından kolaylık sağlamaktadır. Eşyanın cinsi, o cins mallar için piyasada alışagelmış olan isimle bildirilmelidir. Eşyanın cinsi hakkındaki eksik veya yanlış beyanlar, ancak önemli hususlarla ilgili olduğu takdirde, yanlış beyan olarak kabul edilebilir<sup>288</sup>. Eşyanın cinsinin, eşyanın ayırt edilmesini kesin olarak sağlayacak şekilde taşıma senedine yazılmasında, resmi makamlara karşı ispat kuvvetini arttırması bakımından her iki tarafın da menfaati vardır; bu itibarla her iki taraf da bunu isteyebilir. Ayrıca, eşyanın cinsi hakkında tam ve doğru bilgi verilmesi, taşıma vasıtasının emniyeti, yolculuğun bir engelle karşılaşmadan devamı, istifin gereği gibi yapılması, yükleme ve boşaltmanın usulüne uygun olarak gerçekleştirilmesi,

---

<sup>288</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 399; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181, dn, 62.

taşıyanın eşyaya gereken özeni göstermesi ve taşıma ücretinin belirlenmesi bakımından önemlidir<sup>289</sup>.

Bir mahkeme kararına göre, gönderen, eşyanın cinsini tam ve doğru beyan etmekle yükümlüdür. Ancak gönderen, eşyanın cinsini doğru olarak beyan etmesine rağmen, şeyin zehirli olduğunu bildirmemiş olmasından dolayı sorumlu tutulamaz. Ayrıca birbiriyle karışması tehlikeli iki maddenin, aynı taşıma senedine geçirilmiş olması da, gönderenin bu nedenle sorumlu tutulmasına yol açmaz<sup>290</sup>. Oysa ki, zehirli eşya, mevzuat gereğince kural olarak tehlikeli eşya sayıldığından, gönderen, eşyanın hem zehirli (tehlikeli eşya) olduğunu, hem de bu eşyanın türü ve niteliği, gerektiğinde alınması gereken önlemler hakkında beyanda bulunmakla yükümlü olup, yanlış veya eksik beyan ettiği bilgidan doğan zarardan da sorumlu tutulması gerekir.

Deniz taşımacılığı bakımından Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1100(1). maddesinde, yükletenin talebi üzerine taşıyanın konişmentoda göstermesi gereken eşyaya ilişkin bilgiler arasında eşyanın cinsi sayılmamıştır. Lahey ve Lahey/Visby Kurallarının 3(3) ve 3(4) maddesinde de, konişmento içeriğine dair kayıtlar arasında eşyanın cinsi gösterilmemiştir. Bu nedenle de taşıyanın, kendisine sunulan eşyanın cinsine ilişkin bilgi ile bağlı olmadığı, isterse bu bilgiyi konişmentoya hiç aktarmayabileceği, isterse şerh vererek aktarabileceği veya isterse de yükletenin verdiği bilgiye hiç itibar etmeyip, kendi bilgisine göre yazabileceği gibi fikirler ileri sürülmektedir<sup>291</sup>. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun 1229(1)(a), aynı şekilde Hamburg Kurallarının 15(I)(a) maddesinde, eşyanın cinsinin de konişmentoya yazılması gerektiği açıkça vurgulanmıştır. Ancak Yeni Türk Ticaret Kanununun

---

<sup>289</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29, 81; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 399.

<sup>290</sup> Yükletenin borcu, malın cinsini doğru olarak taşıyana bildirmekten ibarettir. Davalı yükletenler yükledikleri malın (antimun) olduğunu olayda davacıya bildirmişler ve sadece bu maddenin zehirli olduğunu açıklamamışlardır. Davalıların, birbiriyle karışması tehlikeli iki maddeyi (şeker ve antimunayı) aynı ordinoya yazmaları da kendilerinin sorumluluğunu gerektirmez. Bkz. TD. 7.11.1952 gün ve E. 5881, K. 4845.

<sup>291</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 107; Bahtiyar, M.: age., s. 66; Cumalıoğlu, E.: age., s. 126; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 81; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; Çetingil, E.: “Alman Hukukuna Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk, Skripturhaftung”, Prof. Dr. Fahiman Tekil Armağanı, Marmara Üniversitesi Hukuku Fakültesi Yayını 2003, s. 9; Demirkıran, M.: age., s. 120; Okay, S.: age., s. 58; Seven, V.: age., s. 142; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 108.

1239(1), Hamburg Kurallarının 16(I) maddesi gereğince, taşıyan, konişmentoya eşyanın cinsine ilişkin verilen bilgiye dair bir çekince koyabilir. Bu suretle taşıyan konişmentonun karine kuvvetini kendi lehine olarak ortadan kaldırır ve eşyanın cinsini, yükü ilgili kimseler konişmentodan başka delillerle ispat etmek zorunda kalır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1186(5) maddesine göre, yükleten, eşyanın cinsini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz<sup>292</sup>. Taşıyan bu sorumsuzluk halini, yalnız gönderen veya yükletene karşı değil, iyiniyet sahibi olsa bile, gönderilene karşı da ileri sürerek eşyanın zıya veya hasarı nedeniyle sorumluluktan kurtulabilir<sup>293</sup>.

#### c) Eşyanın miktarı

“Eşyanın miktarı”, eşyanın taşıyan tarafından, taşıma senedinde belirtildiği şekilde teslim alındığına dair karine teşkil etmesi bakımından önemi haizdir. Bu anlamda taşıyan, taşıma senedinde belirtilen miktarda eşyayı teslim etmekle yükümlü ve teslim edemediği takdirde de doğan zararlardan sorumlu olur. Diğer taraftan, mevzuat gereğince, taşıyanın sorumluluk sınırının belirlenmesinde de eşyanın miktarı önem arz etmektedir. Dolayısıyla taşınmak üzere teslim edilen eşyanın miktarının, yani “ölçüsü, sayı veya ağırlığı”nın beyan edilmesi zorunludur. Fakat gönderen, eşyanın miktarını belirtmeye yarayan bu verilerden birden fazlasını bildirmiş olursa, taşıyan, bunların hepsini belirtmek zorunda olmayıp, kayıtlardan yalnız birini taşıma senedinde yazmakla yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılır<sup>294</sup>. Ancak bunu seçerken taşıyan, dilediği gibi hareket edemez. Taşıyan, bu verilerden, söz konusu eşyada yazılması olağan olup, eşyayı en iyi şekilde niteleyecek veya

---

<sup>292</sup> MTTK. m. 1064(1). Aynı şekilde bkz, Lahey, Lahey/Visby Kuralları m. 4(5).

<sup>293</sup> Bkz. Ateş, E.: age., s. 86; Bahtiyar, M.: agm., s. 68; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 173; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 145.

<sup>294</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 104; Aybay, G. (ed.): age., s. 613; Bahtiyar, M.: agm., s. 66; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 77; Çetingil, E.: “Skripturhaftung”, s. 9; Demirkıran, M.: age., s. 113; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2893; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 219; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 129; Okay, S.: age., s. 57; Seven, V.: age., s. 142, dpn, 61.

kolayca kontrolü mümkün olanı yazmak zorundadır. Olağan veri, genellikle taşıma ücretinin hesabında esas alınan veridir<sup>295</sup>. Taşıyan, eşyanın miktarına ait beyanlardan birden fazlasını taşıma senedine yazarsa, bunlardan her biri kendi aleyhine karine teşkil eder.

#### d) Eşyanın işaretleri

Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1)(g) ve 1229(1)(a) maddesine<sup>296</sup> göre, taşıma senedinde yazılması gereken bilgilerden biri de, “eşyanın işaretleri”dir. İşaretler, eşyanın diğer eşyalardan ayırt edilmesinde önemlidir. İşaret, eşyanın teşhisine ve diğer eşyalarla karıştırılmasını önlemeye yönelik olup, çoğunlukla harfler veya rakamlardan oluşur<sup>297</sup>. Taşıyan gönderenin bu konudaki beyanları ile bağlıdır. Ancak bir görüşe göre, işaretler, eşyaların veya ambalajlı olmaları halinde kapların yahut zarfların üstüne basılmamış veyahut normal koşullar altında yolculuğun sonuna kadar okunaklı kalacak biçimde başka suretle saptanmamış olduğu takdirde, bunların taşıma senedine yazılması gerekmez<sup>298</sup>. Oysa Yeni Türk Ticaret Kanununun 857 ve 1229. maddesi gereğince, gönderenin beyanına uygun olarak işaretlerin de taşıma senedine yazılması gerekli olup, eğer taşıyan bu işaretlerin gereken şartlara uymadığından şüphe ediyorsa, Yeni Türk Ticaret Kanununun 858(2) ve 1239(1) maddesine göre, şüphesini haklı gösteren sebepleri açıklayarak çekince koymak zorundadır. Aksi takdirde kendi lehine bir karine oluşturur. Uygulamada da ayırt edilebilmesi için zorunlu olduğundan, eşyaya gerekli vasıflara sahip işaretler konulmaktadır.

Taşıyan, eşyaya işaret konulmasını gönderenden talep edebilir. Gönderen, bunu yapmayı ret eder veya vakti olmazsa, masrafı ona ait olmak üzere, taşıyan,

---

<sup>295</sup> Bkz Akıncı, S.: age., s. 104; Aybay, G. (ed.): age., s. 613; Bahtiyar, M.: agm., s. 66; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 77; Çetingil, E.: “Skripturhaftung”, s. 9; Demirkıran, M.: age., s. 115; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2893; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 219; Seven, V.: age., s. 142, dpn, 61.

<sup>296</sup> MTTK. m. 769(I)(2) ve 1098(I)(8).

<sup>297</sup> Bkz. Arkan, S.: *Ticari İşletme*, s. 269; Bahtiyar, M.: agm., s. 66; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 398; Demirkıran, M.: age., s. 115; Yeşilova, *Konışmento*, s. 109; Ülgener, F.: *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 1991, s. 133.

<sup>298</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 105; Bahtiyar, M.: agm., s. 66; Demirkıran, M.: age., s. 116; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5756; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 219.

eşyayı işaretlendirip taşıma senedine yazabileceği gibi, gönderenin bildirdiği yetersiz işaretleri senede geçirerek bunlara dair bir şerh verebilir<sup>299</sup>. Eşyanın miktarı, cinsi, harici hal ve durumunun taşıma senedinde yanlış veya eksik gösterilmiş olması durumunda, bir zararın meydana gelmesi olasılığı yüksek iken, diğer şeylerle bir karışma söz konusu olmadıkça, yanlış işaretleme zararına sebebiyet verebilmesi ihtimali azdır<sup>300</sup>.

e) Eşyanın haricen belli olan hal ve mahiyeti

Taşıma senedine yazılması gereken diğer bir bilgi de, “*eşyanın haricen belli olan hal ve mahiyeti*”dir. Bu bilgi, eşyanın yalnızca dış görünüş itibariyle iyi durumda olduğunu gösterip, konteynırın, paketin veya ambalajın içeriğini açıklamaz<sup>301</sup>. Başka bir anlatımla, bu gibi beyanlardan kaynaklanan isbat karinesi, örneğin, çuval içerisindeki eşyada, yalnızca çuvalların durumu için hüküm ifade eder<sup>302</sup>.

Bu bilginin, gönderen tarafından beyan edilip edilmeyeceği, deniz taşımacılığına ilişkin olarak Mevcut Türk Ticaret Kanunu ile Yeni Türk Ticaret Kanununda farklı düzenlenmiştir. Şöyle ki Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1100(1) maddesine göre, taşıyan, eşyanın haricen belli olan hal ve durumunu da gönderenin talebi üzerine, yükleme başlangıcından önce yazılı olarak bildirmiş olduğu gibi yazmak zorundadır. Eğer konişmentoda, bu bilgi ile ilgili taşıyan, bir şerhte bulunmazsa, eşyanın teslim alınırken haricen belirtilen durumda olduğuna dair bir karine oluşur ve taşıyan, eşyanı belirtilen durumda gönderilene teslim edemediği takdirde bundan doğan zararlar için sorumlu tutulur<sup>303</sup>. Mevcut Türk Ticaret

---

<sup>299</sup> Bkz. Bahtiyar, M.: agm, s. 67; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 79; Demirkıran, M.: age., s. 116; Eriş, G.: 816-1475. Maddeler, s. 5756; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 219; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 110; Ülgener, F.: *Sorumsuzluk* s. 133.

<sup>300</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Skripturhaftung”, s. 9.

<sup>301</sup> Bkz. Bahtiyar, M.: agm., s. 67; Cumalıoğlu, E.: age. s. 130, dn. 411; Demirkıran, M.: age., s. 116; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 220; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 111.

<sup>302</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 79.

<sup>303</sup> Bkz. Seven, V.: age., s. 143. Konışmentoda bu hususa dair bir kayıt yoksa bundan eşyanın teslim alınırken iyi hal ve nitelikte bulunduğu zımnen kabul edilemez. Böyle bir durumda eşyanın haricen iyi halde ve durumda olduğunu gönderilen ispat etmek zorundadır. Bkz. Akıncı, S.: age., s. 106; Bahtiyar, M.: agm., s. 67; Cumalıoğlu, E.: age., s. 130; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 79; Çetingil,

Kanununun 1024(1) maddesine göre, taşıyan, eşyanın mahiyeti ile ilgili yanlış beyan etmeden dolayı göndereni sorumlu tutabilir. Böyle bir durumun nedeni, Lahey Kurallarında taşıyanın, bu hususa dair gönderenin beyanlarına uymak zorunluluğu öngörülmediği halde, 1937’de Alman Ticaret Kanununa Lahey Kuralları alınırken, her nedense gönderenin beyanlarına bağlılığın kapsamına eşyanın harici hal ve mahiyetinin de alınmış ve Mevcut Türk Ticaret Kanununa da bu düzenlemenin olduğu gibi aktarılmış olmasıdır<sup>304</sup>.

Mevcut Türk Ticaret Kanunundan farklı olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145. maddesinde, gönderenin vermesi gereken bilgiler açıkça belirtilmeyip, gönderen eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür, denilerek genel bir ifade kullanılmıştır. Ayrıca Yeni Türk Ticaret Kanununun konişmentonun karine niteliğini düzenleyen 1239(1) maddesinde de, eşyanın haricen belli olan hal ve durumu, bu bilgiler arasında gösterilmemiştir. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun 1229. maddesinin (a) bendinde belirtilen bilgiler, yükletenin beyanına uygun olarak yazılması gerektiği halde, eşyanın haricen belli olan hal ve durumu, bu bent içerisinde gösterilmemiş, maddenin (b) bendinde ayrıca belirtilmiştir ki, bu bilgi gönderenin beyanlarına göre değil, taşıyanın kendisi tarafından gördüğü şekilde aktarılacağından, artık bu durum, gönderenin, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünden doğan sorumluluğunu gerektirmeyecektir. Bu nedenle de Yeni Türk Ticaret Kanununun 1239(2) maddesinde<sup>305</sup>, konişmentoda bu konuda hiçbir bilginin yer almaması halinde, konişmentoda eşyanın haricen iyi halde olduğuna dair beyanda bulunulmuş farz edileceği belirtilmiştir.

---

E.: “Skripturhaftung”, s. 9; Demirkıran, M.: age., s. 119; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 130; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 112. Fakat YTTK’nın 1239(2) maddesini açık hükmü gereğince taşıyan, eşyanın haricen belli olan hâlini konişmentoda beyan etmeyi ihmal ederse, konişmentoda eşyanın haricen iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılır. Bu durum da, karine niteliğine sahip olup, aksi ispatlanamaz. Bkz. Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 130. Yargıtayın bazı kararlarına göre de, konişmentoda bu hususa ilişkin şerhin olmaması, eşyanın iyi durumda yüklendiğini göstermektedir. Bkz. 11. HD. 20.11.1975, E. 39, K. 6557; 11. HD. 12.4.1999, E. 665, K. 2645.

<sup>304</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; Demirkıran, M.: age., s. 116.

<sup>305</sup> Aynı şekilde bkz. Hamburg Kuralları m. 16(2).

Uygulamada, eşyanın haricen belli olan hal ve durumundaki ayıpların konişmentoya aktarılması arzu edilmez. Yükleten, eşyanın alıcısı ile yapmış olduğu satım sözleşmesine uygun olarak temiz konişmento düzenlenmesini isteyebilir<sup>306</sup>. Böyle hallerde müşterisini kaçırmak istemeyen taşıyanlar, yükletenin talebi üzerine önemli ayıbı bulunmayan eşya için temiz konişmento düzenleme yoluna gitmektedirler. Böyle bir konişmento gerçeğe uygun değildir ve taşıyan, bu hasarlar için gönderilene karşı sorumludur. Taşıyanlar, bu sorumluluktan doğan zararının tazminini garanti altına almak için, yükleten veya bir üçüncü şahıstan garanti mektubu alarak temiz konişmento düzenleme yoluna gitmektedirler.

Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1064(2) maddesine göre, “*taşıyanın, taşıtan veya yükletenle anlaşarak konişmentoya gerçeğe aykırı kayıtlar konmuş olması yüzünden gelecek sorumluluktan dolayı taşıtan veya yükletene rücu hakkı bulunduğunu derpiş eden bütün anlaşmalar hükümsüzdür*”<sup>307</sup>. Bazen bu tür anlaşmanın iyi niyetle yapılması veya bazı sorunların bu yolla hallinin kaçınılmaz olması dolayısıyla, örneğin, taşıyanın tereddütlerini gidermek amacıyla yapılması da mümkündür<sup>308</sup>. Bu yüzden Yeni Türk Ticaret Kanununda bu hüküm, Mevcut Türk Ticaret Kanunundan farklı olarak düzenlenmiştir. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1241(2) maddesine<sup>309</sup> göre, “*taşıyan veya onun bir temsilcisi tarafından konişmentonun, yükletenin konişmentoya konulmak üzere bildirdiği kayıtlara veya eşyanın haricen belli olan hâl ve niteliğine ilişkin bir çekince eklenmeksizin düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı yükletenin tazmin edeceğine dair her taahhüt veya anlaşma, konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersizdir*”. Fakat aynı maddenin

<sup>306</sup> Eşyanın cinsi, miktarı, işaretleri ile ilgili bir ihtirazi kayıt içermeyen ve haricen iyi hal ve nitelikte olduğunu belirten konişmentolara temiz veya net konişmento denir. Bkz. Aybay, G. (ed.): age., s. 643; Bahtiyar, M.: agm., s. 71; Cumalioğlu, E.: age., s. 130; Çetingil, E.: “Skripturhaftung”, s. 9; Demirkıran, M.: age., s. 37; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 220; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 130; Okay, S.: age., s. 62; Yeşilova, E.: *Konüşmento*, s. 195.

<sup>307</sup> Bkz. Akıncı, S.: age., s. 106; Arkan, P.: “Garanti Mektubu Karşılığı Verilen Temiz Konüşmentoda Zarar Kavramı”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl 4, S. 1-2, 1999, s. 121; Aybay, G. (ed.): age., s. 649; Bahtiyar, M.: agm., s. 71; Cumalioğlu, E.: age., s. 137; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 80; Okay, S.: age., s. 62; Demirkıran, M.: age., s. 39; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 220-221; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 130.

<sup>308</sup> Bkz. Aybay, G. (ed.): age., s. 646 vd.; Okay, S.: age., s. 63.

<sup>309</sup> Aynı şekilde bkz. Hamburg Kuralları m. 17.

üçüncü fıkrasında ise, “böyle bir taahhüt veya anlaşma, taraflar arasında geçerlidir; meğerki taşıyan veya onun bir temsilcisi, ikinci fıkrada belirtilen çekinceyi koymamak suretiyle, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütsün. Bu durumda, konişmentoya konulmayan çekince, yükleten tarafından konişmentoya yazılmak üzere bildirilen kayıtlara ilişkinse, taşıyan, 1145. madde uyarınca yükletenden tazminat isteyemez” denmektedir. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununda, isabetli olarak bu anlaşmaların iyiniyetli üçüncü kişilere karşı hükümsüz olduğu kabul edilmekle beraber, üçüncü kişileri aldatma amacı gütmüş olmaması şartı ile yükletene karşı ileri sürülebileceği öngörülmüştür.

#### f) Eşyanın değeri

Gönderenin yanlış veya eksik beyan etmeden dolayı sorumlu olduğu diğer bir bilgi, “eşyanın değeri” ile ilgilidir. Kara ve deniz taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun ilgili 857 ve 1229. maddelerinde<sup>310</sup>, taşıma senedinin içeriği belirtilirken eşyanın değeri gösterilmemiştir. Kanunun 858 ve 1239. maddelerinde de, taşıma senedinin karine teşkil ettiği bilgiler arasında, eşyanın değeri sayılmamıştır. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(2) ve 1229(1)(o) maddelerinde<sup>311</sup>, taraflarca uygun görülen diğer kayıtların da taşıma senedine yazılabileceği açıklanarak herhangi bir sınırlama getirilmemiştir. Dolayısıyla beyan olunduğu takdirde, eşyanın değerine de taşıma senedinde yer verilmesi ve bu bilginin yanlış veya eksik olmasından dolayı sorumlu olunması mümkündür. Hava taşımacılığı bakımından ise, Türk Sivil Havacılık Kanununun 110(1)(g) maddesinde özel olarak beyan edildiği takdirde eşyanın değerinin hava yük senedine yazılacağı açıkça belirtilmiştir.

Deniz taşımacılığı ile ilgili olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1186(5) ve aynı şekilde Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1064. maddesinde<sup>312</sup>, gönderenin veya yükletenin, eşyanın değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi durumunda, taşıyanın,

<sup>310</sup> MTTK. m. 769 ve 1098.

<sup>311</sup> MTTK. m. 769(I)(7).

<sup>312</sup> Aynı şekilde bkz. Lahey, Lahey/Visby Kuralları m. 4(5).



her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Ancak belirtilen madde hükümlerinde, taşıyan sorumluluktan kurtulur denilse de, gönderenin, eşyanın değerine ilişkin yanlış beyan etmeden dolayı sorumlu tutulup tutulamayacağı anlaşılmamaktadır. Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1023 ilâ 1024. maddelerinde, gönderenin, yanlış veya eksik beyan etmeden dolayı sorumlu olduğu bilgiler, eşyanın ölçüsü, sayı, tartısı, markaları, cinsi ve mahiyeti olarak belirtilmiş, bu bilgiler arasında eşyanın değeri gösterilmemiştir. Dolayısıyla eşyanın değerinin yanlış veya eksik beyan edilmiş olmasından dolayı, gönderenin sorumlu olacağı öngörülmemiştir. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145. maddesinde, gönderenin, yanlış veya eksikliğinden dolayı sorumlu olduğu eşya hakkındaki bilgiler sınırlandırılmamıştır. Bu açıdan bakıldığında gönderen, taşıyanın veya diğer ilgili kişilerin zararına sebep olan, eşya ile ilgili verdiği her türlü bilgiden sorumlu tutulacağından, eşyanın değeri de bu bilgiler arasında sayılmalı ve Kanunun 1239(1) ve 1239(3) maddesi, eşyanın değerine ilişkin beyanlara da uygulanabilmelidir.

Deniz taşımacılığına ilişkin olarak eşyanın değerine taşıma senedinde yer verilebilmesi için, bunun eşya taşıma sözleşmesinde kararlaştırılmış olması<sup>313</sup> ve ayrıca Yeni Türk Ticaret Kanununun 1186(1) maddesi uyarınca da, yükleten tarafından, yüklemeden önce bildirilmiş olması şarttır. Zira eşyanın değerinin, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmesi (mutlaka yazılı olarak beyan edilmiş olması gerekmez) ve denizde taşıma senedine yazılması durumunda, taşıyanın sorumluluğu Yeni Türk Ticaret Kanununun 1186(1) maddesindeki<sup>314</sup> sınırla bağlı olmaksızın, beyan olunan değere yükseltilmiş olur. Bu yüzden taşıyan, ya eşyanın değerini taşıma senedinde belirtmekten kaçınır ya da daha yüksek taşıma ücreti ister. Uygulamada bu şartlar altında eşya değerinin taşıma senedine yazdırılması yoluna gidilmemektedir<sup>315</sup>. Diğer taşımacılık alanlarına ilişkin olarak, eşyanın değerinin beyan edilmesi ile, taşıyanın sorumluluk sınırının ortadan

---

<sup>313</sup> 11. HD., 17.01.1980, E. 5764, K. 121. Bkz. [www.legalbank.net/liste.aspx?paketid=37&id=94246](http://www.legalbank.net/liste.aspx?paketid=37&id=94246).

<sup>314</sup> MTTK. m. 1114.

<sup>315</sup> Bkz. Bahtiyar, M.: agm., s. 68; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 82 ve 170 vd; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 646.

kalkacağı veya yükseleceğine ilişkin bir düzenleme öngörülmediğinden, dolayısıyla böyle bir şarta da gerek kalmamıştır.

g) Beyanın taşıyan bakımından önemi

Eşyanın cinsi, miktarı ve işaretlerinin tam ve doğru olarak beyan edilmesi, taşıyan için birçok açıdan önemlidir. Bu bilgilerin, tam ve doğru olarak beyan edilmesi taşıyanın, taşıma ve eşyaya özen gösterme yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmesine hizmet eder. Eşyayla ilgili yanlış veya eksik beyanda bulunulduğu takdirde, taşıyan, eşyanın güvenliği için ne kadar özen gösterilmesi gerektiğini, dolayısıyla katlanacağı masrafları, sigortalatacağı riskleri tahmin edemez<sup>316</sup>. Ayrıca taşıyan, söz konusu hususlara ait gönderenin beyan ettiği bilgileri, herhangi bir çekince koymadan taşıma senedinde göstermiş olursa, bu bilgilerin doğru olduğu kabul edilir ve eşyanın senette belirtilen şekilde teslimi gerekir. Aksi halde taşıyan, eşyayı, senetteki haliyle gönderilene teslim edemezse, bundan doğan zararları tazmin ile yükümlü kalır<sup>317 318</sup>.

Diğer taraftan, taşıyanın eşya hakkında tam ve doğru bilgiye sahip olması, taşıma aracını yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün gereği gibi yerine getirilmesinde önemlidir. Örneğin, taze et veya yaş meyve taşıyacak aracın frigorifik teçhizata sahip olması gerekir. Bu durum, deniz taşımacılığına ilişkin hükümlerde doğrudan düzenlenmiş olan taşıyanın sorumluluğunu oluşturmaktadır. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1141. maddesine<sup>319</sup> göre, taşıyan, her türlü navlun sözleşmesinde yükümlü olanlara karşı geminin yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur. Kanunun 932(3) maddesine<sup>320</sup> göre, soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve

---

<sup>316</sup> Bkz. Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 310.

<sup>317</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 210; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleten", s. 398; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Demirkıran, M.: age., s. 113; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2896; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114.

<sup>318</sup> Öğretide buna, "konişmentoda yazıdan doğma sorumluluk" denir. Geniş bilgi için bkz. Çetingil, E.: "Alman Hukukuna Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk, Skripturhaftung", Prof. Dr. Fahiman Tekil Armağanı, Marmara Üniversitesi Hukuku Fakültesi Yayını 2003, s. 1-11.

<sup>319</sup> MTTK. m. 1019(II).

<sup>320</sup> MTTK. m. 1019(I).

muhafazasına elverişli olan bir gemi, yüke elverişli sayılır. Geminin yüke elverişli olması, geminin yükü deniz tehlikelerinden, başka tehlikelere karşı koruyacak evsaf ve teşkilata sahip olması demektir<sup>321</sup>. Bu anlamda taşıyanın, geminin yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğunu bertaraf edebilmesi açısından, gemiyi yüke elverişli durumda bulundurabilmesi ve eşyaya özen yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için eşyanın özellikleri ile ilgili tam ve doğru bilgiye sahip olması şarttır.

Eşyanın miktarının tam ve doğru beyan edilmesi, taşıma ücretinin belirlenmesine de hizmet eder. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 1193. maddesi<sup>322</sup> gereğince, “*navlun, eşyanın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerine kararlaştırılmışsa, tereddüt hâlinde, navlun miktarı gönderilene teslim edilen eşyanın ölçü, tartı veya sayısına göre belirlenir*”. Bundan başka, söz konusu beyanlar, istifin şeklinin, yükleme vasıta ve teçhizatının belirlenmesinde de esas alınmaktadır. Yükün ölçüsü, yani hacmi, konulacağı ambarın müsait olup olmadığının anlaşılmasına yarar. Yükün ağırlığına dair beyan da, taşıma vasıtasının dengesi ve yükleme sınırı bakımından önemlidir<sup>323</sup>.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1182(1)(e) maddesi gereğince, zararın, yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmallerinden ileri gelmesi halinde, taşıyan sorumluluktan kurtulabilir. Zararın, durumun gereklerine göre bu sebepten ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak, aksi ispatlanabilir. Dolayısıyla taşıyan, gönderenin veya yükletenin fiili kabilinde, eşya hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Yani, gönderenin bu hususlar hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunması, kanun gereği, taşıyan için sorumluluktan kurtuluş hali olarak önemi haizdir.

---

<sup>321</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 87; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 18; Demirkıran, M.: age., s. 47; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 175; Kaner, İ. D.: age., s. 16; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 137; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 581.

<sup>322</sup> MTTK, m. 1074.

<sup>323</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 398; Demirkıran, M.: age., s. 122; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114; Onursal, E.: age., s. 163.

### 3- Caiz olmayan eşya ve yükleme hakkında

Gönderenin, taşınması ve yüklenmesi yasak olan eşya hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunmadan doğan zararlardan sorumluluğu, Mevcut Türk Ticaret Kanununun “*eşyanın cins ve mahiyeti hakkında*” başlıklı 1024(2) maddesinde düzenlenmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanununda ise, bu yükümlülük, yeni bir başlık altında, 1146. maddede kaleme alınmıştır. Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146. maddesinin başlığı, “*caiz olmayan eşya ve yükleme hakkında*”dır. Bu başlığın, “*yüklenmesi ve taşınması caiz olmayan eşya*” olarak kullanılması, dil ve madde metnine uyum açısından daha yerinde olurdu<sup>324</sup>. Bu düzenleme sadece deniz taşımalarına ilişkin olup, diğer taşıma alanlarına ilişkin düzenlemelerde böyle bir hüküm getirilmemiştir. Dolayısıyla diğer taşımacılık alanlarında böyle bir sorumluluk, genel hükümler çerçevesinde hal edilecektir.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146. maddesi gereğince, “*taşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yükler yahut yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyana karşı sorumludur; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar*”. Bu hüküm, gönderenin, yüklemiş olduğu eşyanın, kamu hukuku alanında geçerli olan hukuk kurallarınca taşınmasının yasaklanmış olması veya yükleme sırasında bu hukuk kurallarına aykırı hareket edilmiş olması nedeniyle taşıyanın polis, gümrük, vergi ve diğer makam ve merciler karşısındaki sorumluluğunu ve bundan dolayı uğrayabileceği her hangi bir zarardan, gönderenin, taşıyana ve diğer zarar gören kişilere karşı olan tazmin borcunu düzenlemektedir. Örneğin, 10.07.1940 tarihli ve 3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanununu<sup>325</sup> uyarınca yasaklanmış olan eşya taşınması nedeniyle, gemi veya eşyanın zapt veya müsadere edilmesi dolayısıyla taşıyan ve diğer üçüncü kişiler, maruz kaldıkları tüm zararlarını, gönderenden, bu hükme dayanarak talep edebilirler.

---

<sup>324</sup> Bkz. Çetingil, E. – Kender, R. – Ünan, S.A. – Yazıcıoğlu, E.: “Türk Ticaret Kanun Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanun Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 1-295, s. 131.

<sup>325</sup> Bkz. 18.07.1940 tarihli ve 4564 sayılı R.G.

Mevcut Türk Ticaret Kanununda bu yükümlülüğün yerine getirilmemesinden doğan zararlardan gönderenin, hem taşıyana, hem de zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumlu tutulabilmesi için, her halükarda kusur şartı aranmaktadır<sup>326</sup>. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununda, yalnızca taşıyana karşı kusursuz sorumluluk öngörülmekte olup, zarar gören diğer üçüncü kişiler bakımından sorumluluk, kusur esasına dayandırılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(2) maddesine<sup>327</sup> göre, kaptanın onayıyla hareket etmiş olsalar dahi, bu gibi hallerde gönderenin diğer kişilere karşı olan sorumlulukları ortadan kalkmaz<sup>328</sup>. Gönderen, bu durumda kaptan veya taşıyan yahut da taşıyanın acentesinin onayıyla hareket ettiğini ispatlayarak, yalnızca taşıyana karşı sorumluluktan kurtulabilir. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148. maddesinden farklı olarak, anılan durumu ispatlasalar bile, zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumlulukları devam eder.

Bu gibi hallerde, genellikle gecikmeden doğan zararlar söz konusu olur. Bu düzenleme gereğince, yolculuktaki gecikmeden zarar gören diğer eşyanın sahipleri, taşıyandan sözleşmeye dayanarak, gönderenden ise, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146. maddesi<sup>329</sup> hükmüne dayanarak tazminat talebinde bulunabilirler<sup>330</sup>.

Gönderenin, taşınması veya yüklenmesi caiz olmayan eşyayı yükleyerek, yükleme görevini ihlal etmesi halinde, Kanunda, tazminat yükümlülüğünden başka iki hukukî sonuç daha öngörülmüştür:

1) Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(2) maddesi gereğince, eşyalar müsadere edilmiş olsa bile gönderen, navlunu ödemek borcundan kurtulmuş olmayacaktır;

---

<sup>326</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 211; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2756; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5527; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182; Okay, S.: age., s. 103.

<sup>327</sup> MTTK. m. 1024(2).

<sup>328</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 211; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 29; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182; İzveren, A.: age., 123; Okay, S.: age., s. 103;

<sup>329</sup> MTTK. m. 1024(2).

<sup>330</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 115.

2) Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(3) maddesi gereğince, eşya, gemiyi veya içindeki diğer eşyayı tehlikeye sokarsa<sup>331</sup>, kaptan, bunu karaya çıkarmaya veya zorunluluk hâllerinde denize atmaya yetkilidir. Bundan dolayı taşıyanın, gönderene herhangi bir tazminat ödeme borcu olmadığı gibi, gönderenin de navlun ödemek borcu ortadan kalkmaz<sup>332</sup>.

#### 4- Tehlikeli eşya hakkında

##### a) Genel olarak

Tehlikeli eşya taşınacağı zaman, gönderen, eşyanın tehlikeli eşya olduğunu ve tehlikenin niteliğini, gerektiğinde alınması gereken önlemleri beyan etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğü yerine getirmeyen gönderen, bundan doğan zarardan sorumludur<sup>333</sup>. Tehlikeli eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü ve bundan doğan zararlardan sorumluluk, Türk Ticaret Kanununun hem kara, hem de deniz taşımalarına ilişkin hükümlerinde, hava taşımacılığını ilişkin olarak Türk Sivil Havacılık Kanununda ve bunlarla ilgili Konvansiyonlarda<sup>334</sup> düzenlenmiştir.

Bu hususla ilgili olarak “*tehlikeli eşya*” kavramının açıklanması gerekir. Nitekim ne Türk Ticaret Kanununda, ne Türk Sivil Havacılık Kanununda, ne de eşya taşımalarına ilişkin Konvansiyonlarda, tehlikeli eşyanın tanımı yapılmış değildir. Böyle bir tanımın yapılmamasının nedeni, kanunla tehlikeli eşya için sınırlama yapılmadan, teknolojik gelişmeler yüzünden ortaya çıkan yeni tip tehlikeli şeylerin de bu kapsama dâhil olmasını sağlamaktır<sup>335</sup>. Fakat bu kanunların gönderme yaptığı

---

<sup>331</sup> Buradaki tehlikeden, sadece fiziki veya maddi anlamda oluşan tehlike değil, aynı zamanda hukukî anlamda oluşacak tehlikenin de anlaşılması gerekir. Örneğin, silah veya taşınması yasak olan eşyaların taşınması zamanı geminin müsadere edilmesi tehlikesi hukukî bir tehlike oluşturabilir ki, bu zaman da kaptan aynı hükme dayanarak yetkilerini kullanabilir. İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182, dn. 64.

<sup>332</sup> Bkz. Cumalhoğlu, E.: age., s. 212; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182; İzveren, A.: age., 123.

<sup>333</sup> 11. HD., 14.09.1987, E. 2160, K. 4208; 11. HD., 11.12.1987, E. 7345, K. 6988. Karar için bkz. Eriş, G. *Kara Taşıma*, s. 245 vd.

<sup>334</sup> Demiryolu ile uluslararası tehlikeli eşya taşımacılığı, COTIF’in, “Tehlikeli Eşyanın Demiryolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik”te (RID) düzenlenmiştir. Geniş bilgi için bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımalar*, s. 29; Gençtürk, M.: age., s. 58; Özdemir, T.: age., s. 53.

<sup>335</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 567.

başka kanunlardaki tanımlardan veya doğrudan tehlikeli eşya taşınması ile ilgili diğer kanun, yönetmelik veya talimatlardan yararlanılarak tehlikeli eşyadan neyin kastedildiği anlaşılabilir.

Gönderenin, tehlikeli eşya ile ilgili beyanda bulunma yükümlülüğünün yerine getirilmemesi ve bundan doğan zararlardan dolayı sorumlu tutulabilmesi açısından tehlikeli eşyayı belirlerken, mevzuatta tehlikeli olarak sayılan şeylerin, tehlikeli eşya olarak kabul edilmesi, diğerlerinin ise tehlikeli özelliği hakkında bilirkişi incelemesi sonucu karar verilmesi gerekir<sup>336</sup>. Bununla birlikte gerçekte tehlikeli olmayan eşyanın bozulmuş, kokmuş, ıslanmış olması gibi somut durumundan dolayı diğer şeyler için tehlike teşkil etmesi veya eşyanın, diğer şeylerle aynı yerde taşınmasına elverişli olmaması, onun tehlikeli eşya olarak değerlendirilmesi için yeterli değildir<sup>337</sup>.

#### b) Kara taşımacılığı bakımından

Kara taşımacılığına ilişkin olarak, 2003 tarihli Karayolu Taşıma Kanununun 3. maddesine göre, tehlikeli eşya, bu Kanuna göre düzenlenecek yönetmelikte tehlikeli olarak kabul edilen eşyayı ifade eder. Fakat Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde<sup>338</sup>, tehlikeli eşya ile ilgili bir tanım yapılmamıştır. Tehlikeli eşyadan neyin kastedildiği 1997 tarihli Karayolları Trafik Yönetmeliğinin<sup>339</sup> 132. maddesinde belirtilmiştir. Bu maddeye göre, fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, parlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı, zehirli ve radyoaktif maddeler ile bunların benzerleri tehlikeli madde sayılır. Ayrıca, 2007 tarihli Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması hakkında Yönetmeliğin<sup>340</sup> 4(p) maddesi uyarınca, 1957 tarihli Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşmasının (ADR)<sup>341</sup> A Ek'inin 3. bölümünde yer alan maddeler tehlikelidir. Bu Anlaşmaya göre tehlikeli madde, doğal özellikleri

---

<sup>336</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 568.

<sup>337</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 114; Cumalhoğlu, E.: age., s. 213; Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 29, dn. 26; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleten", s. 402; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 568.

<sup>338</sup> Bkz. 11.06.2009 tarihli ve 27255 sayılı R.G.

<sup>339</sup> Bkz. 18.07.1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı R.G.

<sup>340</sup> Bkz. 31.03.2007 tarihli ve 26479 sayılı R.G.

<sup>341</sup> 30.11.2005 tarihli ve 5434 sayılı Kanun. (Bkz. 06.12.2005 tarihli ve 26015 sayılı R.G.).

veya taşıma esnasındaki durumları sebebiyle; genel emniyet ve düzeni, özellikle umumu önemli malların, insanların, hayvanların ve diğer canlıların sağlık ve hayatlarını tehlikeye sokan madde nesnelere.

CMR'nin 22. maddesine göre, gönderen, tehlikeli eşya taşıdığı takdirde, tehlikenin gerçek özelliği ve gerekiyorsa alınacak tedbirler hakkında taşıyanı bilgilendirmekle yükümlüdür. Aksi takdirde, bundan doğan bütün masraf ve zararlardan sorumlu olur. Maddede, beyanda bulunma yükümlülüğü her hangi bir şekilde tabi tutulmamıştır. Oysa CMR'nin 6(1)(f) maddesinde, eşyanın tehlikeli özelliğinin, herkesçe anlaşılacak şekilde sevk mektubunda tarif edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Aksi takdirde, taşınan eşyanın tehlikeli özelliğinin taşıyan tarafından bilinmediği varsayılır<sup>342</sup>. Ancak CMR'nin 22(1) maddesinin ikinci cümlesine göre, eğer bu bilgiler, sevk mektubuna yazılmamış ise, taşıyanın eşyanın tehlikeli özelliğini bildiğini başka yollarla ispatlamak yükü, gönderen veya alıcıya düşer. Dolayısıyla bu karine kesin olmayıp, aksi ispatlanabilirse de, taşıyanın bu durumu ortaya koyması, gönderenin sorumluluğuna gidebilmesi için yeterlidir<sup>343</sup>. Ancak bu durumda gönderen, CMR'nin hem 7, hem de 22. maddesine göre sorumlu tutulabileceğinden, hangi maddenin uygulanması gerektiği tartışılabilir. Kanımızca gönderenin, sevk mektubunda yer alan tehlikeli eşya hakkında bilginin yanlış veya yetersiz olması durumunda CMR'nin 7. maddesine göre; sevk mektubu düzenlenmediği veya düzenlenip de eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bir açıklama içermediği ve taşıyanın da bilgisinin başka yollarla ispatlanamadığı durumlarda ise 22(2) maddesine göre sorumlu tutulması gerekir. Zira CMR'nin 22. maddesi bakımından gönderenin sorumluluğu, 7. maddeden farklı olarak, taşıma senedindeki beyanlara bağlı kılınmamıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 861(1) maddesine<sup>344</sup> göre, *“tehlikeli eşya, taşınacaksa gönderen, taşıyana zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda*

<sup>342</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 568.

<sup>343</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 571.

<sup>344</sup> MTTK'nın 769(II) maddesinde, eşyanın tehlikeli niteliği hakkında beyanda bulunulması gerektiği düzenlenmiş olsa da, şekil şartı öngörülmemiştir.



*bildirimde bulunmakla yükümlüdür*”. Kanunun 864(1)(c) maddesi<sup>345</sup> gereğince de, gönderen, kusuru olmasa da, tehlikeli eşyanın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmaktan kaynaklanan, taşıyanın zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür. Hükmün kaynağını CMR’nin 22. maddesi oluştursa da, madde kaleme alınırken Alman Ticaret Kanununun 410. maddesi de göz önünde tutulmuştur<sup>346</sup>. Bundan dolayı, CMR’den farklı olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 861(1) maddesinde, gönderenin, zamanında, açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde beyanda bulunulması gerektiği vurgulanmıştır. Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1)(g) maddesinde, *“tehlikeli malların bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretlerinin”* taşıma senedinde gösterilmesi gerektiği ve bu işaretlerin gerçeğe aykırı, yanlış veya yetersiz olmasından dolayı Kanunun 864(1)(b) maddesi gereğince, gönderenin sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Ancak bu düzenlemeden farklı olarak, Kanunun 861(1) maddesinde, daha kapsamlı bir beyan yükümlülüğü öngörülmüştür. Nitekim maddede, bu yükümlülük iki alt yükümlülüğü içerir: 1) tehlikeli eşya bulunduğu ve tehlikenin türünün bildirilmesini; 2) gerekiyorsa alınması gerekli tedbirlerin beyan edilmesini. Beyan, yazılı olarak ve zamanında yapılmalıdır. Bu yükümlülüğün ihlali dolayısıyla, başka bir anlatımla, bildirim belirlenen şekilde veya hiç yerine getirilmemesinden dolayı gönderen, 864(1)(c) madde gereğince sorumlu olur.

Yeni Türk Ticaret Kanununun, taşınma eşyası taşınması ile ilgili olarak 896(2) maddesinde, genel kurallardan farklı bir hüküm tesis edilmiştir. Şöyle ki, bu madde gereğince, *“taşınma eşyası<sup>347</sup> tehlikeli eşyadan sayılıyorsa ve gönderen de tüketici ise 861. maddeden farklı olarak, taşıyan sadece eşyadan kaynaklanacak tehlike hakkında genel olarak bilgilendirilir. Bilgilendirme herhangi bir şekilde bağlı değildir. Taşıyan ayrıca, göndereni birinci cümledeki yükümlülüğü hakkında uyarır”*<sup>348</sup>.

---

<sup>345</sup> Aynı şekilde CMR. m. 22(2).

<sup>346</sup> Bkz. Kendigelen, A.: age., s. 877.

<sup>347</sup> YTTK’nın 894(1) maddesine göre, “bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya taşınma eşyasıdır.”

<sup>348</sup> CMR’nin 1. maddesi gereğince, taşınma eşyası taşınması, Konvansiyonun uygulama alanı dışında bırakıldığından, uluslararası taşınma eşyası taşımalarında, yetkili hukukun Türk hukuku olması kaydıyla, YTTK’nın 894 vd. maddelerinin uygulanması gerekir. Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 35.

Dolayısıyla, eğer gönderen tüketiciyse, sadece eşyadan kaynaklanacak tehlike hakkında genel olarak bilgi vermesi gerekir. “Tüketici”, Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(5) maddesine göre, sözleşmeyi ticarî veya meslekî faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapan bir gerçek ya da tüzel kişidir. Gönderenin, eşyanın tehlikeli özelliği hakkında bilgi vermesi, herhangi bir şekilde bağlı tutulmamıştır. Yani, 861. maddeden farklı olarak bu durumda, yazılı beyanda bulunma zorunluluğu olmayıp, tehlike hakkında genel olarak beyanda bulunulması yeterli görülmüştür. Ayrıca, taşıyan, tüketici olan göndereni, bu yükümlülüğü ile ilgili olarak uyararak zorundadır. Aksi takdirde, bu hükme gidilemez. Madde hükmüne göre, bu durum sadece tüketici olan gönderenle ilgili olup, diğer durumlarda taşınma eşyası taşınma bile, Yeni Türk Ticaret Kanununun 861. maddesi uygulanır.

c) Deniz taşımacılığı bakımından

Deniz taşımacılığı ile ilgili olarak Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1026(1) maddesinde tehlikeli eşya, 10.6.1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki Kanunun<sup>349</sup> 12. maddesinin A-F bentlerinde yazılı olanlar olarak belirtilmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148(1) maddesinde ise, denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya denilerek, kanunda genel bir yollama yapılmıştır<sup>350</sup>. Ancak bununla ilgili henüz başka bir kanun kabul edilmiş olmadığından, Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun hükümleri geçerli olacaktır. Dolayısıyla deniz taşımacılığında tehlikeli eşyadan neyin kastedildiğini anlamak için, belirtilen kanun hükümlerinden hareket edilecektir. Kanunun 12. maddesinde<sup>351</sup> tehlikeli eşya sayılmasına rağmen, maddenin (F)

---

<sup>349</sup> Bkz. 14.06.1946 tarihli ve 6333 sayılı R.G.

<sup>350</sup> MTTK’da Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanuna yapılan yollama, kanunun isminin ileride değişebileceği ve diğer bazı kanunlarda da bu konuda hükümler sevk edilebileceği düşünülerek, YTTK’da genel bir atıfla yapılmıştır. Bkz. Kendigelen, A.: age., s. 943.

<sup>351</sup> Kanunun 12. maddesi gereğince, tehlikeli eşya: A) Patlama maddeleri ve bilhassa parlama ve ateş malzemesi (Parlama veya ateş amaçlarına uygun nitelikte bulunmayan, alevle patlatılmayan ve vurma ve sürtünmeye karşı, dinitrobenzoldan daha hassas olmayan maddeler patlama maddesi sayılmaz); 1. cephanes; 2. ateşleme malzemesi, havai fişekler ve benzerleri; 3. sıkıştırılmış ve sıvı haline getirilmiş gazlar; 4. suya dokununca yanan veya yanmayı kolaylaştıran gazları çıkaran maddeler; B) Kendi kendine tutuşan maddeler; C) Yanıcı sıvılar ve kolay ateş alabilen katı maddeler; D) Zehirli maddeler; E) Yakıcı maddeler; F) Fizik ve şimik nitelikleri bakımından yukarıdakilere benzer başka maddelerdir. Fakat maddenin G) bendinde, hayvan, kereste ve zahire

bendindeki düzenleme gereğince, kanunda tehlikeli maddelerle ilgili bir sınırlama getirilmeyip, fizik ve şimik nitelikleri bakımından belirtilen maddelere benzer diğer maddeler de tehlikeli eşya olarak kabul edilmektedir. Nitekim bu Kanundaki düzenlemeye dayanarak tehlikeli eşyayı, patlayıcı, parlayıcı veya yanıcı maddeler gibi, fizik ve şimik nitelikleri itibariyle gemi veya diğer eşyayı yok etmeye yahut bunlara zarar vermeye genel olarak elverişli olan eşya olarak değerlendirmek mümkündür<sup>352</sup>. Tehlikeli eşyanın hangi gemilerle ne surette taşınabilecekleri ise, Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri İle Taşınması hakkındaki Tüzükle<sup>353</sup> düzenlenmektedir<sup>354</sup>. Ayrıca Tüzük Ek'inde, tehlikeli eşya sekiz bentte sınıflandırılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148(1) maddesi<sup>355</sup> gereğince, tehlikeli eşyanın, kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins ve niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye yüklenmesi halinde, gönderen, kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi, 1145. maddeye göre sorumlu olur<sup>356</sup>. Bu hükme göre, tehlikeli eşya yüklenmesinden dolayı sorumluluğun doğması için, bu tür eşyanın gizlice yüklenmesi veya cins ve nitelikleri hakkında yanlış beyanda bulunulması veya sadece eşyanın cinsinin doğru olarak beyanına rağmen, tehlikeli özelliklerinin

---

gibi istifleri bakımından tehlikeli yükler bu Kanun anlamında tehlikeli eşya sayılsa da MTTK'nın 1026. maddesi kapsamında tehlikeli eşya olarak kabul edilmemiştir.

<sup>352</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5528; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182, dn. 65.

<sup>353</sup> 6.4.1952 tarih ve 3/14831sayılı Kararname (Bkz. 8.10.1952 tarihli ve 8227 sayılı R.G.) Tadili 11.11.1966 tarihli ve 6/7313 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı.

<sup>354</sup> Hem Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki Kanun, hem de Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri İle Taşınması hakkındaki Tüzük bugünün gereksinimleri karşısında yetersiz kalmıştır. Türkiye'nin de, 6.3.1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olduğu Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesinin (SOLAS-74) (sözleşme metni için bkz. 25.5.1980 tarihli ve 16998 sayılı R.G.) 7. bölümü gereği, 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren zorunlu hale getirilen, deniz yoluyla tehlikeli madde taşımacılığını düzenleyen IMDG Kod (Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere İlişkin Uluslararası Kod) ulusal uygulamadaki ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzaktır. Ayrıca International Maritime Organization'un (IMO) bu alanda çok kapsamlı olarak hazırladığı "Dangerous Goods" kitapları bütün dünya denizciliğinde kullanılmakta ve hem işler, hem de işlemlere rehber olmaktadır. Bu bakımdan İMO'nun tehlikeli eşyalara ilişkin düzenlediği kurallar Türk Hukuku açısından da dikkate alınması gerektiği kabul edilmektedir. Bkz. Aybay, G. (ed.): age., s. 597.

<sup>355</sup> MTTK. m. 1026(1).

<sup>356</sup> Taşınması tehlikeli olan bir eşyanın bu mahiyeti hakkında taşıyana (kaptana) doğru bilgi vermeyen veya eksik bilgi veren taşıtan, bu eşyanın gemide yani deniz motorunda meydana getirdiği zarar ve ziyandan, TTK'nın 1024/f.1 hükmüne göre taşıyana karşı sorumludur. 11. HD. 2.10.1980, E. 3589, K. 4468.

bildirilmemiş olması gerekir<sup>357</sup>. Lahey, Lahey/Visby Kurallarının 4(6) maddesinde, Hamburg Kurallarının ise 13. maddesinde<sup>358</sup>, tehlikeli eşya ile ilgili beyanda bulunma yükümlülüğü ve bu tür eşyalarla ilgili yanlış veya eksik beyandan doğan zararlardan sorumluluk düzenlenmiştir. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanunu ve Lahey, Lahey/Visby Kurallarından farklı olarak, Hamburg Kurallarında, tehlikeli eşyanın gizlice yüklenmesi, madde hükmü kapsamında değildir. Ayrıca Hamburg Kurallarına 13(2) maddesine göre, tehlikeli eşyanın beyan edilmesi ile birlikte, alınması gereken önlemlerin de beyanı gerekmektedir. Ancak ne Türk Ticaret Kanununda, ne de Konvansiyonlarda eşyanın tehlikeli özelliği hakkında beyanın ne şekilde yerine getirilmesi gerektiği ile ilgili bir düzenleme yoktur. Dolayısıyla bu yükümlülüğün yerine getirilmesi herhangi bir şekilde tabi olmayıp, her türlü bilgilendirme yeterli olacaktır. Bu durumda gönderen veya yükleyen, tehlikeli eşya yüklendiğinden ve bu eşyaların tehlikeli özelliğinden, kaptanın (taşıyanın veya taşıyanın acentesinin) bilgisinin olduğunu ispatlamakla yükümlü olur.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148. maddesinden anlaşılacağı gibi, gönderenin, tehlikeli eşyayı, gizlice veya onların cins ve nitelikleri hakkında yanlış veya yetersiz bilgi vererek gemiye yüklenmesinden doğan zararlardan hem taşıyana, hem bu yüzden zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı garanti, yani, kusursuz, sorumluluğu vardır. Nitekim hükümde 1145. maddeye gönderme yapılmış olmasına rağmen (Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145. maddesinde, gönderenin kusursuz sorumluluğu yalnızca taşıyana karşı öngörülmüştür), 1148. maddede, işin önemine binaen zarar görenler arasında bir ayrıma gidilmeden, her halükarda kusursuz sorumluluk getirilmiştir<sup>359</sup>.

---

<sup>357</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleyen", s. 402.

<sup>358</sup> Hamburg Kurallarının 13(2) maddesine göre, taşıyan veya fiili taşıyana tehlikeli eşya teslim eden gönderen, ona eşyanın tehlikeli niteliği ve icabında alınması gerekli emniyet tedbirleri hakkında bilgi vermekle yükümlüdür. Gönderen bunu yapmaz ve taşıyan veya fiili taşıyan eşyanın tehlikeli niteliğinden başka suretle de haberdar olmazsa: (a) Gönderen bu gibi eşyanın taşınmasından doğan zararlardan taşıyan veya fiili taşıyana karşı sorumlu olur; (b) Eşya, bir tazminat ödenmeden, halin icaplarına göre her zaman boşaltılabilir, imha edilebilir veya zararsız hale getirilebilir.

<sup>359</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleyen", s. 402; Eriş, G.: 816-1475. Maddeler, s. 5528; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 183; İzveren, A.: age., 124; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 115.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148(2)<sup>360</sup> maddesine göre, kaptanın, eşyanın tehlikeli cins veya niteliğini bildiği halde, yüklemeye onay vermişse, müşterek avarya hâlinde zararın paylaşılmasına ilişkin hükümler saklıdır. Yeni Türk Ticaret Kanununun 1272(1) maddesine göre, “*ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanması hâlinde müşterek avarya hareketi var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir*”. Bu hüküm gereğince, tehlikeli eşya, gemi, navlun ve eşya için müşterek bir tehlike oluşturan bir tehdit teşkil ettiği takdirde kaptanın bundan kurtulmak için alacağı tedbirler müşterek avarya teşkil eder. Böyle bir durumda, söz konusu zarar ve masraflar müşterek avarya hükümlerine göre, gemi, eşya ve navlun arasında paylaşılır. Ancak sadece tehlikeli eşyanın denize atılması ve başka zarar ve masrafların olmaması halinde, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148(2) maddesi gereğince taşıyan veya kaptan zararı tazminle yükümlü olmadığından, müşterek avarya paylaşması da söz konusu olmaz. Ayrıca tehlikeli eşyanın, gemiyi değil sadece diğer şeyleri tehdit etmesi halinde de müşterek tehlike gerçekleşmediğinden, müşterek avarya ortaya çıkmaz<sup>361</sup>.

Bazı yazarlara göre 1148. maddenin ikinci fıkrasında<sup>362</sup> saklı tutulan bu hususun, birinci fıkradaki hal için de geçerli olması gerekir<sup>363</sup>. Ne var ki bu hükmün sadece ikinci fıkrada belirtilen durumlar için, yani kaptan, eşyanın tehlikeli cins veya niteliğini bildiği hâlde, yüklemeye onay vermişse, müşterek avarya hükümlerinin uygulanması, daha doğru olur. Çünkü kaptanın, eşyanın tehlikeli olduğunu bilmesine rağmen yüklenmesini kabul etmesi halinde, gönderenin, yanlış veya eksik beyan etmeden dolayı sorumluluğu söz konusu olmaz. Fakat tehlikeli eşya, kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins ve niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye yüklenmişse, bundan doğan zararlardan gönderen, hem taşıyana karşı, hem de zarar

---

<sup>360</sup> MTTK. m. 1026(II). Aynı şekilde bkz. Lahey Kuralları m. 4(6) ve Hamburg Kuralları m. 13(4).

<sup>361</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 403; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30.

<sup>362</sup> MTTK. 1026(2).

<sup>363</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 404.

gören diğer kişilere karşı sorumlu olacağına göre, kaptanın alacağı tedbirlerin müşterek avarya hükümlerine tâbi olmaması gerekir. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148(1) maddesi gereğince<sup>364</sup>, doğacak zararlardan gönderen sorumlu olduğundan, zarar gören kişiler müşterek avarya hükümlerine başvurmadan doğrudan Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148. maddesine dayanarak tüm zararları için göndereni sorumlu tutabilirler.

d) Hava taşımacılığı bakımından

Hava taşımacılığı hakkında Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesine göre, *“yükleten yükle ilgili olarak hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru verilmesinden sorumlu olup, bu yüzden taşıyıcının ve üçüncü şahısların uğrayacakları zararları tazmin ile yükümlüdür”*. Kanunda gönderenin tehlikeli eşya hakkında beyanda bulunması gerektiği doğrudan belirtilmese de, *“eşyanın gönderilene teslimi için gereken tüm bilgiler”* ifadesinden, gönderenin tehlikeli eşya hakkında da beyanda bulunması gerektiği ve dolayısıyla beyan ettiği bu bilginin yanlış veya eksik olmasından doğan zararlardan da bu madde gereğince sorumlu tutulacağı anlaşılmaktadır.

Türk Sivil Havacılık Kanununda tehlikeli eşyanın tanımı doğrudan yapılmış değildir. Ancak Kanunun 93(I)(c) maddesinde, *“silah, cephane, her nevi harp malzemeleri, patlayıcı, yanıcı, tahrip edici ve aşındırıcı madde, zehirli gaz, nükleer yakıt, radyoaktif madde, can ve mal güvenliği yönünden tehlikeli olduğu saptanmış her nevi katı, sıvı ve gaz halinde madde taşınması yasaktır”* denilerek, tehlikeli eşyadan neyin kastedildiği belirtilmiştir. Kanunun 93(II) maddesine göre, bu tür eşyanın taşınması, istisnai hallerde, Ulaştırma Bakanlığının özel veya genel nitelikte izni ile yapılabilir. Dolayısıyla böyle bir izin olmadan hava yolu ile tehlikeli eşya taşınması yasaklandığı gibi, bu kurala aykırı davranışta bulunanların da, Kanunun 141(I) maddesi gereğince, altı aydan üç yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca yanlış veya yetersiz beyanda bulunan gönderen,

---

<sup>364</sup> MTTK. m. 1026(1).

Kanununun 111. maddesi gereğince de, doğan tüm zararlardan taşıyan ve diğer üçüncü kişilere karşı sorumlu olur.

Türkiye’de tehlikeli eşyanın havayolu ile taşınması, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 24.08.2010 tarihinde yayınlanmış olan Uçakla Ticari Hava Taşıma İşletmeciliği Operasyon Usul Ve Esasları Talimatının (SHT OPS 1)<sup>365</sup> R Bölümünün 222-233. maddeleri uyarınca gerçekleştirilmektedir. Talimatın 223(1)(d) maddesine göre, tehlikeli maddeler, Teknik Talimatlardaki tehlikeli maddeler listesinde gösterilmiş ya da bu Teknik Talimatlara göre sınıflandırılmış; sağlık, emniyet, varlıklar veya çevre için risk oluşturabilecek eşya veya maddelerdir. SHT OPS 1 talimatında, ICAO Teknik Talimatlarına (ICAO-TI Doc. 9284)<sup>366</sup> atıfta bulunulmuştur. ICAO-TI gereğince tehlikeli eşya, sağlığa, güvenliğe, eşyaya ve çevreye zarar verebilme riskine sahip ve teknik talimatlarda bu konu kapsamında olan ya da bu kapsamda sınıflandırılmış olan maddeleri içerir. ICAO Teknik Talimatlarında bazı tehlikeli eşyanın taşınması özel izne bağlanmış, bazılarının ise taşınması her koşulda yasaklanmıştır. Ayrıca tehlikeli eşyanın taşınmasına izin verildiği durumlarda, bu tür eşyanın sınıflandırılması, paketlenmesi, etiketlenmesi ve işaretlenmesi şartları da, bu Talimatta özel olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla gönderen, tehlikeli eşya taşındığı zaman, bu eşyanın, taşınmasına izin verilen tehlikeli eşyadan olduğu, tehlikeli eşyanın uygun gönderi adına göre tam ve doğru tanımlandığı, tehlikenin türü ve niteliği, gerektiğinde alınması gereken önlemler ve eşyanın Talimata uygun şekilde sınıflandırıldığı, paketlenildiği, etiketlenip işaretlendiği hakkında tüm hususları, yazılı şekilde beyan etmesi gerekir. Taşıyanın, tehlikeli eşyayla ilgili genel bilgiye sahip olacak durumda olması, göndereni, söz konusu eşya hakkında gerçek ve kesin bilgi verme yükümlülüğünden kurtarmaz. Çünkü bazı hallerde eşyanın kendine has özelliği yayınlarda olduğu şekliyle farklı bulunmaktadır<sup>367</sup>.

---

<sup>365</sup> Talimat metni için bkz. <http://web.shgm.gov.tr/doc3/shtops1.pdf>

<sup>366</sup> Talimat için bkz. [www.icao.int/publications/Documents/9284\\_2011\\_2012\\_add\\_03\\_corr\\_02\\_en.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/9284_2011_2012_add_03_corr_02_en.pdf)

<sup>367</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 402, dph, 18.

Sonuç olarak, yukarıda belirtilen tüm düzenlemeler dikkate alınarak, tehlikeli eşya şu şekilde tanımlanabilir:

Tehlikeli eşya, doğal özellikleri veya taşıma esnasındaki durumları nedeniyle genel emniyet ve düzene, özellikle insanlara, hayvanlara, diğer tüm canlılara, eşyaya veya çevreye zarar verebilecek her türlü katı, sıvı veya gaz halindeki maddelerdir.

## 5- Refakat bilgi ve belgeleri hakkında

Eşyanın taşınması ile ilgili gümrük ve diğer formalitelerin tamamlanabilmesi için gerekli olan bilgi ve belgelerin (*refakat bilgi ve belgeleri*), bu husustaki kanun ve mevzuatın zorunlu kıldığı şekli şartlara ve gerçeğe uygun olarak düzenlenip, taşıyana vermesi, gönderenin belirtilen yükümlülükleri arasında yer almaktadır. Bu yükümlülük, Türk Ticaret Kanununun bir sıra maddelerinde, Türk Sivil Havacılık Kanununda ve ilgili Konvansiyonlarda<sup>368</sup> düzenlenmiştir.

Kara taşımacılığı hakkında, Yeni Türk Ticaret Kanununun 860(1) maddesine göre, “gönderen, eşyanın tesliminden önce, resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri taşıyana vermek ve söz konusu belgeleri taşıyanın tasarrufuna bırakmak zorundadır”. Kanunun 864(1)(d)<sup>369</sup> maddesi gereğince de, gönderen, kusuru olmasa da, belirtilen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan kaynaklanan, taşıyanın zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür<sup>370</sup>.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1)(m) maddesine<sup>371</sup> göre, eşyanın gümrük ve diğer resmî işlemlerine ilişkin talimatlar da taşıma senedine yazılır. Bu madde gereğince gönderen, taşınacak eşya ve taşımada izlenecek güzergâh dolayısıyla takip

---

<sup>368</sup> Uluslararası Konvansiyonlar açısından, gönderenin eşyanın taşınması için gereken belgeleri verme yükümlülüğü, CMR'nin 11, COTIF/CIM'in 15 ve Montreal Konvansiyonunun 16. maddesinde düzenlenmiş olsa da, Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kurallarında böyle bir düzenleme öngörülmemiştir.

<sup>369</sup> MTTK. m. 768(2). Aynı şekilde bkz. CMR. m. 11(1 ve 2); COTIF/CIM m. 15.

<sup>370</sup> 11. HD., 30.09.1980, E. 4384, K. 4045; 11. HD., 20.11.1980, E. 4486, K. 5369; 11. HD., 14.06.1983, E. 2920, K. 3113. Kararlar için bkz. Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 225 vd.

<sup>371</sup> Aynı şekilde bkz. CMR m. 6(1)(j).



edilecek gümrük ve diğer formaliteler hakkında, taşıma senedine gereken talimatları yazarak taşıyanı bilgilendirmesi gerektiği<sup>372</sup> gibi, taşıyan da, gönderen tarafından belirtilmeyen veya teslim edilen belgeler arasında yer almayan bilgileri talep ederek taşıma senedine yazabilir. Gönderen, bu bilgileri de beyan etmekle yükümlüdür ve bu bilgilerin eksik veya yanlışlığından dolayı Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(1)(b) maddesi gereğince de taşıyana karşı sorumlu olur.

Deniz taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1165(1) maddesine göre, “her türlü navlun sözleşmesinde taşıtan ve yükleten, eşyanın teslim alınacağı süre içinde o eşyanın taşınması için gerekli olan belgeleri taşıyana vermek zorundadır”. Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1049. maddesinde de aynı düzenleme öngörülmüş olsa da, bu maddenin birinci fıkrasında, yalnızca gönderenin (taşıtanın) belgeleri verme yükümlülüğünün olduğu belirtilmiştir. Ancak aynı maddenin ikinci fıkrasında, bu belgelerdeki yolsuzluklardan ve özellikle de bunların gerçeğe uymayan beyanları ihtiva etmesinden doğan zararlardan, hem gönderen, hem de yükleten sorumlu tutulmuştur. Aynı maddenin iki fıkrası arasında böyle bir farklı düzenlemenin nedeninin herhalde dikkatsizlik olduğu ve birinci fıkrada da gönderenle birlikte yükletenin de bu belgeleri vermekle yükümlü olduğunun gösterilmesi gerektiği kanısındayız. Zaten Yeni Türk Ticaret Kanununda da bu hata düzeltilmiş ve Kanunun 1165. maddesinde gönderenle birlikte yükletenin de belgeleri verme yükümlülüğü ve sorumluluğu düzenlenmiştir. Nitekim Kanunun 1165(2) maddesi gereğince, “belgelerdeki bütün yolsuzluklardan ve özellikle bunların gerçeğe uymayan beyanları içermelerinden doğan zararlardan gönderen veya yükleten, taşıyana ve yükle ilgili diğer kişilere karşı 1145. madde gereğince sorumludur”. Ayrıca Kanunun 1165(1) maddesinde, belgelerin, yalnızca taşıyana vermek zorunluluğu öngörülmüş olmasına rağmen<sup>373</sup>, bunu daha geniş şekilde anlamak, yani belgelerin taşıyana, kaptana veya taşıyanın acentesine vermek zorundadır şeklinde anlamak gerekir. Dolayısıyla belirtilen belgelerin bunlardan herhangi birisine verilmesi aynı sonucu doğurur.

---

<sup>372</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 145 ve 202.

<sup>373</sup> MTTK'nın 1049. maddesinde ise, belgelerin kaptana verilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Hava taşımacılığında, Türk Sivil Havacılık Kanununun 111(1) maddesi<sup>374</sup> gereğince, gönderen, eşyanın gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgeleri tam ve doğru şekilde taşıyana vermekle yükümlü olup, bu yüzden taşıyanın ve üçüncü kişilerin uğrayacakları zararlardan dolayı sorumludur. Ayrıca Kanunun 110(1)(i) maddesine göre, gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler hava yük senedine yazılır. Kanunun 111(I) maddesi gereğince, gönderenin bu bilgi ve belgeleri verme yükümlülüğü, hava yük senedine bağlı değildir. Bu yüzden de, hava yük senedi düzenlenmemiş olsa bile, gönderen, refakat bilgi ve belgeleri temin etmekle yükümlü ve bu belge ve bilgilerin yanlış veya yetersiz olmasından doğan zararlardan da sorumlu olur.

Gönderen tarafından temini gereken bilgi ve belgelerin nelerden ibaret olduğu maddelerde açıklanmamıştır. Söz konusu belgeler resmi, özellikle taşıma sırasında eşya ile ilgili gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilebilmesi için aranan tüm bilgi ve belgeler olup, taşıma konusu eşyanın türü ve mahiyetine, ihraç ve ithal olduğu, transit olarak geçirildiği ülkelere, taşımanın yapıldığı ortama ve vasıtaya vs. hususlara bağlı olarak değişmektedir<sup>375</sup>. Bunlar gümrüğe, polise, sağlığa, güvenliğe, terminallere vs. ilişkin bilgi ve raporlar gibi belgelerdir<sup>376</sup>. Örneğin, gümrük beyannameleri, menşe şahadetnamesi, fatura, çeki listesi, ithal veya ihraç için izin belgeleri, hayvansal ve bitkisel ürünler için sağlık sertifikaları, standart kontrol belgesi vs<sup>377 378</sup>.

Rafakat bilgi ve belgelerin taşıyana ne zaman teslim edileceği hususu önem arz etmektedir. Kara taşımacılığı bakımından, Yeni Türk Ticaret Kanununun 860(1)

<sup>374</sup> Montreal Konvansiyonunun 16. maddesine göre, gönderen, kargonun alıcıya teslim edilmesinden önce, gümrük, polis ve benzer kamu otoritelerinin formalitelerinin yerine getirilebilmesi için gerekli olan bu tür bilgi ve belgeleri sağlamalıdır. Gönderen, hasar, taşıyanın, çalışanının ya da temsilcisinin bir kusuruna bağlı olarak meydana gelmediği sürece, bu tür bilgi ve belgelerin yokluğu, yetersizliği ve düzensizliğinden doğan her türlü hasar için taşıyana karşı sorumludur.

<sup>375</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 201.

<sup>376</sup> 11. HD., 21.12.1983, E. 5698, K. 5801. Bkz. Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2249, dn. 8; 11. HD., 17.01.2006, E. 12168, K. 202. Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 210 vd.

<sup>377</sup> Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımacılığı*, s. 74, dn. 9; Çağa, T. - Kender, R.: *age*, s. 51; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5576; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: *age*, s. 201, dn. 126; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 201.

<sup>378</sup> CMR'nin 6(2)(g) maddesine ve 1999 COTIF/CIM'in 7(1)(n). maddesine göre teslim edilen belgelerin taşıma senedinde de belirtilmesi gerekir.

maddesine<sup>379</sup> göre, gönderen, eşyanın tesliminden önce, belge ve bilgileri taşıyanın tasarrufuna bırakmak zorundadır<sup>380</sup>. Burada önemli olan, taşıyanın belgeleri ve bilgileri tasarruf edebilmesidir, yoksa teslim önemli değildir. Bilgi ve belgelerin tasarrufa bırakılması için ise, belli bir zaman öngörülmemiştir. Amaçlanan, eşyanın taşınmak için alınmasından teslimine kadar geçecek süre içinde, gerekli olan anda bilgi ve belgenin tasarrufa hazır olmasıdır<sup>381</sup>.

Deniz taşımacılığı ile ilgili Yeni Türk Ticaret Kanununun 1165. maddesinde belirtildiği gibi, bu belgeler eşyanın teslimi için öngörülen süre içerisinde teslim edilmelidir. Çarter sözleşmelerinde, belgelerin teslimi için gerekli süre, yükleme, sürastarya ve bekleme süresidir. Belgeler, sürastarya süresi zarfında verilirse gönderen sürastarya ücreti ödemekle de yükümlü olur. Ancak kırkambar sözleşmelerinde kanunî bekleme süresi öngörülmediğinden, bu bilgi ve belgeler, gecikmeden, en geç eşyanın teslimiyle birlikte verilmelidir<sup>382</sup>.

Hava taşımacılığı açısından, Türk Sivil Havacılık Kanununun 111 ve Montreal Konvansiyonunun 16. maddesi gereğince, bu belgelerin en geç, gereken formalitelerin yerine getirilmesinden önce teslim edilmesi gerekir. Varşova Konvansiyonunda, söz konusu belgelerin, taşıma senedine ekli olarak teslim edileceği öngörüldüğü halde, Montreal Konvansiyonunda bu belgelerin taşıyana doğrudan teslim edilmesi istenmiştir. Bu değişiklik, Montreal Konvansiyonunun, hava konişmentosunun bilgisayar kullanılarak tutulmasına cevaz vermesi dolayısı ile, elektronik ortama belge eklemenin mümkün olamayacağı dikkate alınarak yapılmıştır<sup>383</sup>.

---

<sup>379</sup> MTTK'nın 768. maddesinde böyle bir düzenleme yoktur.

<sup>380</sup> Benzer şekilde bkz. CMR m. 11(1), 1999 COTIF/CIM m. 15(1). 1980 tarihli COTIF/CIM'in 25(1)(2) maddesine göre, belgelerin hamule senedi ile birlikte verilmediği ya da belgelerin ileride gönderilen tarafından demiryoluna verileceği hallerde gönderen, hamule senedine söz konusu belgelerin, hangi istasyon veya resmi mercide teslim edileceğini de not etmekle yükümlüdür.

<sup>381</sup> Bkz. Kendigelen, A.: age., s. 876.

<sup>382</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 215; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 51; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5576; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 201.

<sup>383</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 138, dn. 28'den naklen.

## 6- Gizlice yüklenen eşya hakkında

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1147. maddesine<sup>384</sup> göre, “*kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yükleyen kişi, 1145. maddeye göre bu yüzden doğacak zararı tazmin etmekte yükümlüdür.*” Madde hükmü gereğince, eşyaların gizlice yüklenmesi, kaptanın yüklemeden bilgisinin olmamasını gerektirir. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun 1149. maddesine<sup>385</sup> göre, taşıyanın veya acentesinin bilgisi kaptanın bilgisi hükmünde olduğuna göre, onların bu durumu biliyor olması halinde, kaptan, bu eşyaların yüklendiğinden bilgisinin olmadığını ileri süremez. Ayrıca, kaptanın yüklemeyi kontrolle görevlendirdiği gemi ekibinin bilgisinin olması da kaptanın bilgisi anlamına gelir ve bu durumda da eşyanın gizlice yüklenmesinden söz edilemez<sup>386</sup>.

Eşyanın gizlice gemiye yüklenmesi durumunda, taraflar arasında bir sözleşme mevcut olmadığından, bu duruma ilişkin olmak üzere, gönderen veya yükletenden de bahsedilemez. Bu yüzden madde metninde de, gönderen veya yükleten değil, gizlice gemiye eşya yükleyen kişi ifadesi kullanılmıştır. Yani, eşyayı gemiye gizlice yükleyen bir kimse, gönderen veya yükleten olmasa da, meydana gelen zarardan özel hüküm kapsamında, taşıyan ve zarar gören diğer kişilere karşı sorumlu olur. Örneğin, manifestonun gerçek duruma uymadığının anlaşılmasından dolayı, gümrükteki gecikme ve gümrük cezasının tahakkuk ettirilmesi sonucu oluşan zarardan, gizlice gemiye eşya yükleyen kişi, bu madde gereğince sorumludur<sup>387</sup>.

Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1025. maddesinde, sorumluluk açısından 1024. maddeye gönderme yapılarak, eşyayı gizlice yükleyen kimsenin bundan doğan zarardan sorumlu tutulabilmesi için kusur şartı aranmıştır. Eşya taşıma sözleşmesi yapılmadan, eşyanın gemiye getirilmesi veya yüklenmesinin kabul edilmediği eşyanın yüklenmesi gibi hallerde, ortada bir kusurun olduğu ve bu yüzden de doğacak zarardan sorumlu olunacağı açıktır. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanununun

---

<sup>384</sup> MTTK. m. 1025.

<sup>385</sup> MTTK. m. 1027.

<sup>386</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 403.

<sup>387</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 404, dn. 26.

1147. maddesi, gizlice eşya yükleyen kişinin sorumluluğu açısından 1145. maddeye gönderme yaparak, taşıyana karşı kusursuz sorumluluk, bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise kusurlu sorumluk getirmiştir.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1147. maddesine<sup>388</sup> göre, kaptan, bu gibi eşyayı tekrar karaya çıkarmaya ve gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye düşürürse gerektiğinde denize atmaya yetkilidir. Örneğin, geminin gereğinden fazla yüklenmesinden dolayı yükleme çizgisinin aşılması durumunda, kaptan, bu yetkileri kullanabilir<sup>389</sup>. Belirtilen madde hükmünden anlaşıldığı gibi, kaptanın gizlice yüklenen eşyayı, gemi yolculuğa başladıktan sonra fark ederse, program gereği bir limana uğrayıncaya kadar, tehlike arz etmemesi kayıt ve şartıyla gemide tutmalıdır<sup>390</sup>. Bu takdirde, taşınan eşya için, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1147. maddesi gereğince, yükleme yerinde ve yükleme sırasında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek navlun ödenir. Böyle bir durumda taraflar arasında eşya taşıma sözleşmesi olmadığı halde, sanki sözleşme yapılmış gibi hareket edilmekte ve taşıma ücreti talep edilebilmektedir.

Bir görüşe göre, gizlice eşya yükleyen kişi tarafından ödenmesi öngörülen bu yüksek taşıma ücreti, tazminat niteliğindedir. Ancak, maddede taşıma ücretinin yüksek olarak belirlenmesi, zararın meydana gelmesine bağlı tutulmadığından, yükleyen tarafından ödenmesi gereken bu ücretin tazminat olarak nitelendirilmesi de uygun değildir<sup>391</sup>. Ayrıca gizlice eşya yükleyen kişi, bundan doğan diğer zararlardan dolayı da Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145. maddesi gereğince, taşıyana karşı kusuru olmasa bile, diğer zarar gören kişilere karşı ise kusurları varsa, zararı tazmin etmekle yükümlüdür<sup>392</sup>.

---

<sup>388</sup> MTTK. m. 1025.

<sup>389</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 212; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 404; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182; İzveren, A.: age., 123.

<sup>390</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 404.

<sup>391</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 404, dn. 27.

<sup>392</sup> YTTK’nın 1111. (MTTK. m. 1004) maddesi gereğince, kaptan, donatanın muvafakati olmaksızın kendi hesabına gemiye eşya yükleyemez. Bu yasağa uymadığı takdirde, kaptan bu gibi yolculuklarda benzer eşya için, yükleme yerinde ve zamanında istenebilecek en yüksek navlunu

Eşyanın gizlice gemiye yüklenmesi durumunda taraflar arasında bir sözleşme yapılmış olmamaktadır. Ortada bir sözleşme olmadığı için de, zarar gören kişinin uğradığı zarardan dolayı haksız fiil hükümlerine gitmesi olanaklıdır. Fakat sözleşme olmamasına rağmen, Türk Ticaret Kanununda özel bir düzenleme öngörülerek sanki bir sözleşme varmış gibi hareket edilmektedir. Yani hem taşıyan, hem de zarara gören diğer kişiler, doğrudan Türk Ticaret Kanununa başvurarak zararlarının tazminini isteyebilir. Burada hem taşıyanın, hem de zarar gören diğer kimselerin seçim hakkı vardır. Şöyle ki, onlar, istemlerini isterlerse haksız fiil hükümleri ile ilgili Borçlar Kanununa, isterlerse de doğrudan Ticaret Kanununa dayandırabilirler. Bu düzenleme ile ilgili, diğer taşımacılık alanlarında her hangi bir hüküm öngörülmemiştir. Bu yüzden diğer taşımacılık alanlarında gizlice taşıta yüklenen eşya hakkında, Borçlar Kanununun haksız fiil hükümleri uygulama alanı bulur. Ayrıca eşyanın taşıta gizlice yüklenmesi kamu menfaatini de ilgilendirdiğinden, bu nevi yüklemeye kamu hukuk kuralları da uygulanabilir.

## **7- Diğer hususlar hakkında**

### **a) Genel olarak**

Daha önce de değinildiği gibi<sup>393</sup>, gönderen, taşıma senedine geçirilecek bilgileri tam ve doğru beyan etmekle yükümlüdür. Bu bakımdan, gönderen yukarıda belirtilen hususlardan başka, diğer bazı hususları da tam ve doğru beyan etmekle yükümlü ve bu hususların yanlış veya eksikliğinden doğan zararlardan sorumludur. Bu hususlar, Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1), 1229(1)<sup>394</sup> ve Türk Sivil Havacılık Kanununun 110(I) maddesinde gösterilmiştir. Bununla birlikte, Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(2) ve 1229(1)(o) maddesi gereğince, belirtilen hususların yanı sıra, tarafların uygun gördüğü diğer kayıtlar da taşıma senedine konulabilir ki, bu durumda, gönderen, beyan ettiği bu kayıtların da yanlış veya yetersiz olmasından dolayı sorumlu olur. Ancak bu diğer kayıtlar, mevzuatın emredici hükümleri ile

---

donatana ödemeye zorunludur. Donatanın, kaptanın ödediği navlunun karşılamadığı zararı için tazminat isteme hakkı saklıdır.

<sup>393</sup> Bkz. yukarıda s. 66.

<sup>394</sup> MTTK. m. 769(I), 1098.

getirilen sınırlamalar da dikkate alınarak konulmalıdır. Gönderenin tam ve doğru beyan etmekle yükümlü olduğu diğer hususlara aşağıdakiler ait edilebilir.

b) Gönderen ve yükleten hakkında

Kara taşımacılığına ilişkin Yeni Türk Ticaret Kanununun 857 (1)(b)<sup>395</sup>, hava taşımacılığı ile ilgili Türk Sivil Havacılık Kanununun 110(I)(c) maddesi gereğince, gönderenin<sup>396</sup> adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresinin, deniz taşımacılığı bakımından ise, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1229(1)(f) maddesi gereğince, yükletenin<sup>397</sup> adı ve soyadının veya ticaret unvanının taşıma senedine yazılması gerekir. Gönderen ve yükleten, gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişi de olabilir. Bu bakımdan taşıma senedine, gerçek kişilerde isim ve soyadının, tüzel kişilerde ise adının yazılması gerekir. Bu kişilerin tacir olmaları halinde ise, onların ticaret unvanı<sup>398</sup> da yazılır. Gönderen ve yükletenin adının yanında onun adresi gösterilmelidir. Ticarî işletmelerde, işletme merkezinin ya da şubenin adresi gösterilebilir<sup>399</sup>. Bu bilgilerin, açık ve tam olarak beyan edilmesi gerekir. Ayrıca, gönderenin kendi adresinden başka, Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1)(f) maddesi gereğince, gerektiğinde bildirim adresinin de gösterilmesi gerekir. Bu husus, gerektiğinde, örneğin, taşıma veya teslim engeli ile karşılaşıldığı zaman, taşıyanın kendileriyle daha hızlı temasa geçme imkânı sağlar.

c) Gönderilen hakkında

Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1)(e)<sup>400</sup>, 1229(1)(g) ve Türk Sivil Havacılık Kanununun 110(I)(d) maddesine göre, taşıma senedine yazılması gereken hususlardan biri, gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresidir<sup>401</sup>.

---

<sup>395</sup> Aynı şekilde bkz. CMR. m. 6(1)(b), 1999 COTIF/CIM m. 7(1)(b).

<sup>396</sup> Gönderen hakkında geniş bilgi için bkz. yukarıda s. 33 vd.

<sup>397</sup> Yükleten hakkında geniş bilgi için bkz. yukarıda s. 43 vd.

<sup>398</sup> Ticaret unvanı, tacirin, ticarî işletmesine ilişkin işlemleri yaparken kullandığı isimdir. Bu yönüyle ticaret unvanı, taciri tanıtmaya ve onun diğer tacirlerden ayırt etmeye yarar. Bkz. Arkan, S.: *Ticari İşletme*, s. 239 vd.

<sup>399</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 142.

<sup>400</sup> Aynı şekilde bkz. CMR. m. 6(1)(e), 1999 COTIF/CIM m. 7(1)(g).

<sup>401</sup> Gönderici, sevk mektubunda, alıcının adının yanlış beyanından dolayı taşımacıya karşı sorumludur. 11. HD., 17.01.2006, E. 12168, K. 202. Karar için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 165.

Gönderilen, yapılan taşıma işlemi sonucunda, varna yerinde veya limanında yükü teslim alacak olan kimsedir<sup>402</sup>. Eşya taşıma sözleşmesi gereğince hak sahibi ve borçlu kişi, gönderen olduğundan, eşyayı varna yerinde teslim alacak olan kişi de, hak sahibi olarak gönderendir. Ancak eşyanın gönderenden başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesi isteniyorsa, taşıma senedine, gönderilen olarak o kişinin adının yazılması gerekir<sup>403</sup>. Ayrıca, taşımanın başlanmasından sonra, tasarruf hakkına dayanılarak eşyanın sözleşmede belirlenen kişiden başkasına teslimi istenildiği veya taşıma senedinin usulüne uygun şekilde devrolunduğu takdirde, bu kişi gönderilen durumuna gelir ve kendisine bu sıfatla tanınmış olan hakları kullanma yetkisini elde eder ve eşyanı teslim almakla, taşıma ücretinin de borçlusu olur. Gönderilen, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayıp, lehine sözleşme yapılan üçüncü kişi durumundadır<sup>404</sup>. Gönderilen de, hem gerçek kişi, hem tüzel kişi olabileceğinden, taşıma senedine gerçek kişilerin ismi ve soyadı, tüzel kişilerin adı ve tacirlerde ticaret ünvanı yazılır. Gönderilenin adresinin de taşıma senedine yazılması gerekir. Gönderilen olarak taşıyan, taşıyanın acentesi veya bir banka da gösterilebilir<sup>405</sup>. Uygulamada, bazı durumlarda örneğin, semenin banka kredisi ile ödendiği satış sözleşmelerinde, gönderilenle birlikte, ihbar olunacak kişinin ("*ihbar adresinin*") de taşıma senedine yazıldığı görülmektedir. Ancak ihbar olunacak kişi, gönderileni tanımlamayıp, eşyanın teslim edilecek yere varıldığı hakkında bilgi verilecek kişiyi gösterir<sup>406</sup>.

#### d) Teslim günü ve yeri hakkında

Kara taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1)(d)<sup>407</sup>, hava taşımacılığı ile ilgili Türk Sivil Havacılık Kanununun 110(I)(e) maddesinde, eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yerin da taşıma senedine

---

<sup>402</sup> Gönderilenle ilgili bilgi için bkz. Akıncı, S.: age., s. 24; Arkan, S.: "Ücret Hakkı", s. 343; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 5; Demirkıran, M.: age., s. 101; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 115; Okay, S.: age., s. 19; Sözer, B.: *Deniz Ticareti*, s. 526; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 54; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, s. 103; Ülgen, H.: age., s. 70; Üstündağ, B.: agm, s. 940.

<sup>403</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 143.

<sup>404</sup> Bkz. Arkan, S.: "Ücret Hakkı", s. 344; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 143; Ülgen, H.: age., s. 69; Üstündağ, B.: agm., s. 940; Yazıcıoğlu, E.: agm, s. 669.

<sup>405</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 5, 75; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 144.

<sup>406</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 144; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 175.

<sup>407</sup> Aynı şekilde bkz. CMR m. 6(1)(d), 1999 COTIF/CIM m. 7(1)(e,f).



geçirilmesi gerektiği düzenlenmiştir<sup>408</sup>. Teslim, eşyanın zilyetliğinin devredilmesi olup, iki taraflı bir hukukî işlemdir ve tarafların birlikte ve karşılıklı iradeleri sonucu oluşur<sup>409</sup>. Taşıma senedi, kural olarak eşyanın taşıyan tarafından teslim edildiği andan sonra düzenlendiğinden, eşyanın fiilen teslim alındığı gün ve yer esas alınır. Eşyanın teslim edileceği yer ise, taraflar arasında anlaşmayla belirlenen yerdir. Ancak eşyanın teslim edileceği yer, taşıma senedi düzenlendiği anda değil, daha sonra bildirilebileceği gibi, taşıma senedine yazılmış yerin, sonradan değiştirilmesi de mümkündür. Tesellüm ve teslim yerlerinin uygun<sup>410</sup> bir yer olması gerekir. Aynı ismi taşıyan farklı yerlerin, açık ve tereddüde yer bırakmayacak şekilde beyan edilmesi uygun olur<sup>411</sup>.

Deniz taşımacılığı bakımından Yeni Türk Ticaret Kanununun 1229(1)(h, i) maddesinde, yükleme günü ve limanından bahsedilmiştir. Şöyle ki, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı gün ve yer ile, yükleme günü ve yeri farklı olabilir. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 1228. maddesi gereğince, eşya, taşıyana teslim edildiği ancak henüz gemiye yükletilmemiş olduğu takdirde, eşya için “*tesellüm konişmentosu*” düzenlenebilir ki, bu durumda senede teslim günü ve yeri yazılır. Eşyanın gemiye yüklenmesinden sonra ise, teslim konişmentosunun iadesi karşılığında “*yükleme konişmentosu*” düzenlenir ve bu senette yükleme günü ve limanı belirtilir. Ayrıca teslim konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklendiğine dair şerh verilmek suretiyle de, bu konişmento yükleme konişmentosu niteliğini kazanır<sup>412</sup>.

---

<sup>408</sup> Gönderici, sevk mektubunda, eşyanın teslim alınacağı yer ile alıcının adının yanlış beyanından dolayı taşımacıya karşı sorumludur. 11. HD., 03.02.2005, E. 2454, K. 642. Karar için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 164.

<sup>409</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 61; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 160; Seven, V.: age., s. 68.

<sup>410</sup> Belirtilen yer, suyun derinliği veya geminin başkaca selameti bakımından yanaşıp kalkmaya veya demirlemeye elverişli değilse, mahalli nizamlara veya yetkili makamların emirlerine aykırı düşüyorsa, yükleme veya boşaltma için gerekli tesislere sahip değilse uygun bir yer değildir. Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 31.

<sup>411</sup> Bkz. Atabek, R.: age., s. 69. Teslim yeri belirtilmiş, ancak açık olarak ifade edilmemişse, eşyanın, alıcının iş merkezinin bulunduğu yerde teslim edilmesi uygun olur. Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 50; Erdil, E.: *CMR Konvansiyonu Şerhi*, İstanbul 2007, s. 54.

<sup>412</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 66; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5734; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 214; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 123.

e) Teslimde ödeme kaydı ve ödeme tutarı hakkında

Yeni Türk Ticaret Kanununun 857(1)(l) ve 1229(1)(l) maddeleri gereğince, teslimde ödemeli taşımalarda, teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar taşıma senedine yazılacaktır. Daha önce de belirtildiği gibi<sup>413</sup>, taşıma ücretinin borçlusu gönderendir. Ancak taraflar taşıma senedine koyacakları “*ödemeli teslim*” (*cash on delivery*) kaydı ile, taşıma ücretini ve diğer ödentilerin gönderilen tarafından ödeneceğini kararlaştırabilirler. Teslimde ödeme kaydından, taşıyanın teslim sırasında gönderilenden tahsil edeceği toplam bedel anlaşılır<sup>414</sup>. Üçüncü kişi aleyhine sözleşme yapılamaz ise de, gönderilen eşyayı teslim almak suretiyle bu tür ödentilerin borçlusu haline gelir. Taşıma sözleşmesinin teslimde ödeme kaydı içermesi halinde, gönderen tarafından, gönderilenden tahsil olunacak ödentilerin tutarının da, taşıma senedinde gösterilmesi gerekir. Taşıma ücreti, eşyanın satış bedeli, paketleme masrafları, sigorta bedeli gibi her türlü ödemenin, teslimde ödeme şartına bağlanabileceği kabul edilmektedir<sup>415</sup>.

---

<sup>413</sup> Bkz. yukarıda s. 66.

<sup>414</sup> Bu konuda geniş bilgi için bkz. Yeşilova, E.: *Uluslararası Karyolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması Ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21)*, Ankara 2010, s. 67 vd.

<sup>415</sup> Bkz. Yeşilova, E.: *CMR 19-21*, s. 75.

## V. BEYANDA BULUNMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN İHLÂLİNİN HUKUKÎ SONUÇLARI VE SORUMLULUK

### A) GENEL OLARAK

Taşıma sözleşmesi, geniş anlamda bir borç ilişkisi doğurduğundan, bu borç ilişkisinin içeriğinde çeşitli hak ve yükümlülükler yer almaktadır. Gönderenin yükümlülüklerinden biri de, beyanda bulunma yükümlülüğüdür. Bu yükümlülüğünü yerine getirmeyerek zararın meydana gelmesine neden olan gönderen, bu zarardan sorumludur.

Gönderence beyanda bulunma yükümlülüğünün gereği gibi ifası, taşıyanın, taşıma ve eşyaya özen yükümlülüklerini yerine getirmesi bakımından önem arz etmektedir. Yanlış veya eksik beyanda bulunulması, taşıyanın, eşyanın muhafazası için gereken özeni, dolayısıyla yapması gereken masrafları, talep edeceği taşıma ücretini, sigortalayacağı riskleri tespit etmesini önlemektedir. Zira taşıyan, gönderenin beyan ettiği bilgi ve belgelere dayanarak eşya taşıma sözleşmesi yapmakta, taşıma ücretini belirlemekte, üstlendiği taşımayı gerçekleştirmekte ve bu taşımadan dolayı sorumluluğunu sigorta ettirmektedir<sup>416</sup>. Ayrıca taşıyan, gönderenin beyan ettiği bilgileri, herhangi bir çekince koymadan taşıma senedine geçirmiş olursa, bu bilgilerin doğru olduğu karine olarak kabul edilir ve eşya, senette belirtilen şekilde gönderilene teslim edilemezse, bundan doğan zararlar için tazminat ödemek zorunda kalabilir<sup>417</sup>. Bu yüzden, gönderen, bu bilgileri, taşıyana tam ve doğru şekilde beyan etmek ve taşıma senedine geçirtmekle yükümlüdür. Gönderen, bu beyanlarının yeterliliğini ve doğruluğunu, taşıyana karşı garanti etmiş olup, beyan ettiği hususların eksik veya yanlış olmasından dolayı taşıyana karşı sorumludur. Diğer taraftan, gönderenin eksik veya yanlış beyanı dolayısıyla, taşıyandan başka diğer üçüncü kişiler de zarar görebileceğinden, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin mevzuatta,

---

<sup>416</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 156; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 310.

<sup>417</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 210; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleten", s. 398; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Demirkıran, M.: age., s. 113; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2896; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114.

gönderenin, bu yüzden zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı da, özel hükümler çerçevesinde sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır.

Yanlış veya eksik beyan, taşıyan için sorumluluktan kurtuluş hali olarak kabul edildiğinden, taşıyan, bu durumu ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir. Örneğin, eşyanın ağırlığı yanlış beyan edilmiş ve taşıyan da beyan edilen bu yanlış ağırlığı göz önünde bulundurarak araca başka kişilerin eşyasını yüklemiş ve oluşan fazla yükleme sebebiyle araç durdurulmuş ise, durdurulma neticesindeki gecikme zarara neden olduğu takdirde, taşıyan gönderene karşı sorumluluktan kurtulur<sup>418</sup>. Ancak, taşıyanın kurtulabileceği sorumluluk, yalnızca eşyanın ağırlığını yanlış beyan eden gönderene karşı olup, diğer kişilere karşı sorumluluğuna tesir etmez<sup>419</sup>. Bununla ilgili olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145(2) maddesinde<sup>420</sup>, “*taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülükleri ve sorumluluğu saklıdır*” hükmü getirilmiştir. Böyle bir durumda, taşıyan diğer kişilerin zararını tazmin etmekle yükümlü olup, ödediği bu tazminatı daha sonra yanlış veya eksik beyanda bulunan gönderene, belirtilen hükümlere dayanarak rücu edebilir<sup>421</sup>.

Mevzuatta, gönderenin, yanlış veya eksik beyanda bulunmasından kaynaklanan zararlardan sorumluluğu ile ilgili düzenlemeler yetersizdir. Örneğin, sorumluluğun şartları, gönderen tarafından ödenecek tazminatın hesaplanması, sorumluluktan kurtuluş halleri gibi hususlarda özel hükümlere yer verilmemiştir. Oysa taşıyanın sorumluluğu bakımından bu konularda ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır. Bu nedenle, aşağıda, gönderen tarafından tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğün hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden dolayı sorumluluğun

---

<sup>418</sup> Bir Fransız mahkeme kararına konu olan uyuşmazlıkta, taşıyan aşırı yükleme yaptığı için ceza ödemek zorunda kalmıştır. Taşıyanın, istiap haddini aşma nedeni olarak gönderenin sevk mektubunda eşyanın ağırlığını yanıltıcı olarak eksik göstermesini ileri sürerek gönderene karşı açtığı davada, mahkeme taşıyıcıyı haklı bulmuş ve gönderenin CMR'nin 7(1) maddesine göre sorumlu olduğunu belirtmiştir. Bkz. Akıncı, Z. age., s. 54.

<sup>419</sup> Bkz. Aydın, A.: age., s. 60, dn. 92.

<sup>420</sup> MTTK. m. 1023(II).

<sup>421</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 211; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 398; Ülgen, H.: age., s. 149.

hukukî niteliği, şartları, tazminat, yanlış veya eksik beyanın özel hukukî sonuçları, sorumluluktan kurtuluş halleri ayrı ayrı incelenecektir.

## **B) SORUMLULUĞUN HUKUKÎ NİTELİĞİ**

### **1- Genel olarak**

Hukukî niteliği itibariyle sorumluluk, cezaî ve hukukî sorumluluk olarak ikiye ayrılmaktadır<sup>422</sup>. Gönderenin, çalışma konusunu oluşturan beyanda bulunma yükümlülüğünü, hiç veya gereği gibi yerine getirmemesinden doğan zararlardan sorumluluğu, tüm taşımacılık alanlarında özel hukuk kurallarınca (Türk Ticaret Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu, eşya taşımalarına ilişkin Konvansiyonlarla) düzenlenmiştir. Bu anlamda gönderenin sorumluluğu, hukukî sorumluluk olarak kabul edilmektedir.

Sözleşmeden doğan zararın giderilmesini, kural olarak sözleşmeye taraf olan alacaklı talep edebilir. Zira söz konusu zarar, alacaklının malvarlığında oluşmaktadır. Sözleşmeden doğan bir yükümün ihlâli, sözleşmeye taraf olmayan üçüncü kişinin zarar görmesine neden olmuşsa, ne alacaklı, ne de zarar gören üçüncü kişi, bu sözleşmeye dayanarak zararın tazminini talep edemez<sup>423</sup>. Bu zarar, haksız fiile ilişkin genel hükümler çerçevesinde talep edilebilir. Ancak bazı durumlarda, borçlunun sözleşmeden doğan yükümünün ihlâl edilmesinden bizzat üçüncü kişinin zarar görmesi ve bu zararın borçlu tarafından tazmin edilmesi, doğrudan kanunda öngörülmüş olabilmektedir. Bu özel durumlardan biri de, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak Türk Ticaret Kanunu ve Türk Sivil Havacılık Kanununda doğrudan düzenlenmiştir. Bu düzenlemelere göre, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâli dolayısıyla zarar gören üçüncü kişiler, zararlarının tazminini, haksız fiili hükümlerine göre değil, doğrudan bu özel hükümlere dayanarak, gönderenden talep edebilirler. Bu yüzden gönderenin eksik veya yanlış

---

<sup>422</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 474; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 295.

<sup>423</sup> Borçlunun, sözleşmedeki yükümlülüğünün ihlâlinden diğer tarafın değil de üçüncü kişinin mal varlığı ve şahıs varlığında iradesi dışında meydana gelen eksilmeye, üçüncü kişinin zararı denir. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 1015; Tekinay - Akman - Burcuoğlu - Altop.: *age.*, s. 861.

beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğunun hukukî niteliği belirlenirken, deniz ve hava taşımacılığı ile ilgili olarak, ikili bir ayırımın yapılması gerekir. Kara taşımacılığına ilişkin olarak ise, özel hükümler çerçevesinde, gönderenin yalnızca taşıyana karşı sorumluluğu düzenlenmiş olup, üçüncü kişilere karşı sorumluluk bu düzenleme kapsamında değildir. Dolayısıyla aşağıda, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı, deniz ve hava taşımacılığına yönelik olarak hem taşıyana karşı, hem de zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, kara taşımacılığında ise, yalnızca taşıyana karşı sorumluluğu değerlendirilmiştir.

## 2- Hukukî sorumluluğun türlerine göre

### a) "...ile" ve "...den" sorumluluk

Sorumluluk kavramı, özel hukukta birbirinden farklı iki anlamda kullanılmaktadır. Bunlardan birincisi, borçlunun malvarlığının borcunun güvencesini oluşturması ve borcunu ifa etmemesi halinde, onun malvarlığına başvurularak alacağın, devlet organları aracılığıyla zorla (cebri icra yoluyla) elde edilmesidir. Sorumluluğun ikinci anlamı ise, bir kimsenin diğerine karşı ika ettiği zarar verici veya hukuka aykırı bir fiilden ötürü ona karşı sorumlu tutulması, yani bir tazminat ödeme yükümlülüğü altına girmesidir. Birinci anlamda sorumluluk, bir yükümlülüğün yerine getirilmemesi halinde, borçlunun malvarlığı değerleri ile sorumluluğunu ifade ettiğinden, buna "*... ile sorumluluk*", ikinci anlamda sorumluluk ise, bir borcun ihlâlinden sorumluluğu belirttiğinden, buna da "*... den sorumluluk*" denmektedir<sup>424</sup>. Bu anlamıyla sorumluluk, borcun müeyyidesi, tazminat borcunun da kaynağıdır.

Gönderenin, hem taşıyana, hem de zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâlinden doğan bir zararın tazmin edilmesini amaçlamaktadır. Bu anlamda, gönderenin eksik veya yanlış

---

<sup>424</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 80; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 295; Karahasan, M. R.: age., s. 59; Kılıçoğlu, A.: age., s. 26; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 26; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 13; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 18.

beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğu, her türlü taşımacılık alanına ilişkin olarak “... den sorumluluktur”.

b) Akdî ve haksız fiil sorumluluğu

Deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı hem taşıyana, hem de zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, aynı özel hükümler kapsamında değerlendirilmiştir. Bu nedenle, gönderenin sorumluluğunun hukukî niteliğinin belirlenmesi için, öncelikle gönderenle zarara uğrayan taşıyan ve diğer üçüncü kişiler arasındaki ilişki, başka bir deyişle, ihlâl edilen borcun mahiyeti dikkate alınmalıdır.

Bu anlamda sorumluluk, geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu/akit dışı sorumluluk<sup>425</sup> ve akdî sorumluluk olmak üzere ikiye ayrılır. Bir kimse, genel davranış kurallarını veya kanunen kendisine yüklenen, üçüncü kişilere zarar vermekten kaçınma borcunu ihlâl etmişse, geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu; buna karşılık, bir sözleşmeden doğan yükümlülüğünü hiç veya gereği gibi yerine getirmemişse, akdî sorumluluk söz konusu olur<sup>426</sup>.

Kara taşımacılığı ile ilgili Yeni Türk Ticaret Kanununun 864 ve 896. maddelerinde<sup>427</sup>, gönderenin özel hükümler çerçevesinde sadece taşıyana karşı sorumluluğu hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla onlar arasında akdî bir ilişki bulunduğundan, bu sorumluluk da hukukî niteliği itibariyle akdî sorumluluktur. Gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı, zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ise, haksız fiil sorumluluğu olup, bu sorumluluk Türk Ticaret Kanununa değil, genel hükümler öngören Borçlar Kanununun haksız fiil hükümlerine göre belirlenir.

---

<sup>425</sup> Geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu, hem dar anlamda haksız fiil sorumluluğunu (kusur sorumluluğu) hem de sebep sorumluluğunu (kusursuz sorumluluk) ifade etmek için kullanılan bir üst kavramdır. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 456; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 487; Tandoğan, H.: age., s. 8.

<sup>426</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 455; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 295; Kocayusufpaşaoğlu, N.: age., s. 26; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 14

<sup>427</sup> Aynı şekilde bkz. CMR m. 7, 11, 22 ve 1999 COTIF/CIM m. 8, 15.

Deniz taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun<sup>428</sup> 1145 ilâ 1148, 1165, hava taşımacılığı bakımından Türk Sivil Havacılık Kanununun<sup>429</sup> 111. maddelerinde, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı, hem akdî sorumluluğu, hem de geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu düzenlenmiştir. Şöyle ki, gönderen ile taşıyan arasında sözleşme ilişkisi bulunduğu ve sorumluluk, bu sözleşmeden doğan bir yükümlülüğün ihlâl edilmesinden doğacağından, gönderenin taşıyana karşı sorumluluğu, akdî bir sorumluluk olarak ortaya çıkar. Gönderen ile zarar gören diğer üçüncü kişiler arasında ise sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır. Ancak gönderenin, beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâlinden dolayı üçüncü kişilerin uğrayacağı zararı gidermesi gerektiği, kanunla doğrudan düzenlendiğinden, gönderenin diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, kanundan doğan geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu olarak değerlendirilmelidir.

İster deniz, isterse de hava taşımacılığında, gönderenin zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun özel bir hükümlerle düzenlenmesi yersizdir. Zira beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı zarar gören diğer üçüncü kişiler, zararlarını, isterlerse sözleşme hükümlerine dayanarak taşıyandan, isterlerse Borçlar Kanununun dar anlamda (kusur şartına dayanan) haksız fiil hükümlerine dayanarak gönderenden talep etme imkânına zaten sahiptirler. Bu özel düzenlemelerde ise, genel düzenlemeden farklı bir durum öngörülmüş olmayıp, davranış, hukuka aykırılık, zarar, kusur, uygun illiyet bağı gibi dar anlamda haksız fiil sorumluluğunun şartları, bu sorumluluk açısından da aynen aranmıştır. Dolayısıyla bu sorumluluğun, özel hükümlerle yeniden düzenlenmesine gerek bulunmamaktadır. Ancak istisnai bir düzenleme olarak, deniz taşımacılığı bakımından Yeni Türk Ticaret Kanununun yalnızca 1148. maddesi gereğince, gönderenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu için kusur şartı aranmadığından, bu madde açısından özel düzenleme getirilmesi uygundur.

---

<sup>428</sup> MTTK. m. 1023 ilâ 1026, 1049.

<sup>429</sup> Benzer şekilde bkz. 1999 Montreal Konvansiyonu m. 10. Bu maddeye göre de, gönderen beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı, hem taşıyana, hem de taşıyanın sorumluluk taşıdığı diğer üçüncü kişilere karşı sorumludur. TSHK'dan farklı olarak Montreal Konvansiyonunda, gönderenin genel olarak bütün üçüncü kişilere karşı değil, sadece taşıyanın sorumlu olduğu üçüncü kişilere karşı sorumluluğu öngörülmüştür. Bu konuyla ilgili aşağıdaki açıklamalara bkz. s. 131.



### c) Kusurlu ve kusursuz sorumluluk

Sorumluluk hukukunda, zararın tazmin edilmesi bakımından çeşitli ayrımlar yapılmaktadır. Bunlardan biri de, kusur şartının aranıp aranmamasına göre yapılan, kusurlu ve kusursuz sorumluluk ayrımıdır<sup>430</sup>. Kusurlu sorumlulukta, zarar verenin zarardan sorumlu tutulabilmesi için, kusurlu davranmış olma şartı aranır iken, kusursuz sorumluluk halinde, zarar veren kusuru olmasa bile sorumlu tutulabilmektedir.

Kara taşımacılığında gönderenin yanlış veya eksik beyandan dolayı taşıyana karşı sorumluluğu, Yeni Türk Ticaret Kanununun 864. maddesinin açık hükmü gereğince, garanti niteliğinde olup, kural olarak kusursuz sorumluluktur<sup>431</sup>. Ancak istisnaen, Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(4) maddesi ile kusurlu sorumluluk hali getirilmiştir. Bu maddeye göre, “gönderen tüketici ise, taşıyıcıya karşı ancak kusuru hâlinde ve birinci ile ikinci fıkra hükümlerine göre, zarar ve giderleri tazminle yükümlü tutulur”. Hükümden de anlaşıldığı üzere, kara taşımacılığına ilişkin olarak, gönderenin sorumluluğu tüketici olması durumunda, kusur sorumluluğu, diğer durumlarda ise kusursuz sorumluluktur.

Deniz taşımacılığı ile ilgili olarak Yeni Türk Ticaret Kanunu bakımından, gönderenin eksik veya yanlış beyanda bulunmadan dolayı taşıyana karşı sorumluluğu ile, zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, bu anlamda farklı niteliğe sahiptir. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145 ilâ 1148, 1165. maddeleri gereğince, gönderenin taşıyana karşı sorumluluğu, her halükarda garanti niteliğinde olup, kusursuz sorumluluk<sup>432</sup> olduğu halde, zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı

---

<sup>430</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 459; Kılıçoğlu, A.: age., s. 257; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 484; Tandoğan, H.: age., s. 89; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Alttop, A.: age., s. 633.

<sup>431</sup> Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 73; Arkan, S.: *Türk Ticaret Kanununun Taşıma Senetlerine Ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. IX, S. 4, Ankara 1978, s. 1029; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 156.

<sup>432</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age., s. 28; İzveren, A.: age., s. 123; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114; Okay, S.: age., s. 102; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, s. 165.

sorumluluğu ise, kural olarak kusur sorumluluğudur<sup>433</sup>. Fakat istisnai bir düzenleme olarak, Kanununun 1148. maddesi gereğince, tehlikeli eşya hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı, gönderenin zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumluluğu için kusur şartı öngörülmediğinden, bu duruma has olarak sorumluluk da, kusursuz sorumluluktur<sup>434</sup>.

Hava taşımacılığına ilişkin olarak, gönderenin taşıyana ve zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesinde<sup>435</sup> aynı düzenlemeye tabi tutulmuştur. Ancak hükümde, sorumluluğun niteliği hakkında açıklık yoktur. Öğretide bir görüş, bunun kusursuz sorumluluk<sup>436</sup>, diğer bir görüş ise kusurlu sorumluluk<sup>437</sup> olduğu yönündedir. Hem haksız fiilden, hem sözleşmeden doğan sorumluluk hallerinde sorumluluğun gerçekleşmesi, kural olarak borçlunun kusurlu olması şartına bağlıdır. Nitekim Yeni Borçlar Kanununun 112. maddesine<sup>438</sup> göre, “*borçlu, alacaklıya verdiği zararı giderme yükümlülüğünden, ancak kusursuz olduğunu ispat ederek kurtulabilir*”. Bu bakımdan sorumluluğun kurucu unsuru, kural olarak borçlunun kusurunun varlığıdır. Ancak istisnai hallerde, borçlu olan kişi, kusursuz sorumluluk ilkesine göre de sorumlu tutulabilir<sup>439</sup>. Kusursuz sorumluluk, doğrudan bir kanun hükmünden doğabileceği gibi, taraflar da sözleşme ile bunu kararlaştırabilirler. Hem kara taşımacılığı, hem deniz taşımacılığı bakımından Yeni Türk Ticaret Kanununda, gönderenin sorumluluğu, doğrudan kusursuz sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Fakat Türk Sivil Havacılık Kanununda böyle bir açık hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla hava taşımacılığı bakımından gönderenin hem taşıyana, hem de zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun, kusurlu sorumluluk olduğu sonucuna varılabilir.

---

<sup>433</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 398; İzveren, A.: age., s. 123; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114; Okay, S.: age., s. 102.

<sup>434</sup> Bkz. Cumalioğlu, E.: age., s. 212; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 402; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 115.

<sup>435</sup> Aynı şekilde bkz. 1999 Montreal Konvansiyonu m. 10(2)

<sup>436</sup> Bkz. Ülgen, H.: age., s. 149.

<sup>437</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 135.

<sup>438</sup> MBK. m. 96.

<sup>439</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 459 vd.; Kılıçoğlu, A.: age., s. 257; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 337; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 874.

#### d) Sınırlı ve sınırsız sorumluluk

Sorumluluğun hukukî niteliği açısından diğer bir ayrımı da, sorumluluğun sınırlı veya sınırsız olması ile ilgilidir. Kural olarak borçlu, yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde, alacaklıya karşı bütün malvarlığı ile sorumlu olur ki, buna sınırsız veya tam sorumluluk denilir. Ancak bazı sosyal ve ekonomik düşüncelerden dolayı, borçlunun sadece bazı malları İcra-İflas Kanunu ile sorumluluk dışında bırakılmıştır. Kural sınırsız sorumluluk olmakla birlikte, bazen ya doğrudan kanunla, ya da tarafların anlaşması ile sorumluluk, mevzuattaki emredici hükümlere aykırı olmayacak şekilde konu ve miktar itibarıyla sınırlandırılabilir ki, buna da sınırlı sorumluluk denmektedir<sup>440</sup>.

Kara taşımacılığına ilişkin olarak, Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(4) ve 897(1) maddeleri<sup>441</sup> gereği gönderen, beyan ettiği bilgilerdeki yanlış veya eksiklikten dolayı taşıyanın maruz kaldığı tüm zarar ve giderlerinden, gönderinin net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 (taşıma eşyası taşımalarında ise, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpüne başına 1.500) Özel Çekme Hakkı tutarında sınırlı sorumludur. Yani, gönderenin, beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı taşıyana karşı sorumluluğu, konu açısından sınırsız, fakat miktar açısından sınırlı sorumluluktur.

Deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak, hem iç hukukta, hem de Konvansiyonlarda, gönderenin sorumluluğu, ne konu açısından, ne de miktar açısından sınırlandırılmıştır. Bu anlamda gönderenin, yanlış veya yetersiz beyandan doğan zararlardan, hem taşıyana karşı, hem de zarar gören diğer kimselere karşı sorumluluğu, eşyanın değeri göz önüne alınmaksızın, konu ve miktar açısından sınırsız sorumluluktur<sup>442</sup>.

---

<sup>440</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 83; Kılıçoğlu, A.: age., s. 27; Kocayusufoğlu, N.: age., s. 29.

<sup>441</sup> Ne MTTK ne de CMR ve COTIF/CIM açısından böyle bir sınırlama öngörülmüştür.

<sup>442</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 54; Bahtiyar, M.: agm., s. 65; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleten", s. 400; İzveren, A.: age., s. 123; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181; Erdil, E.: age., s. 73; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114; Okay, S.: age., s. 102; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 135; Ülgen, H.: age., s. 149.

### 3- Sorumluluk türlerinin yarışması

Gönderenin eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâli, aynı zamanda Yeni Türk Borçlar Kanununun 49. maddesi<sup>443</sup> anlamında bir haksız fiil oluşturabilir. Örneğin, gönderenin, eşyanın tehlikeli niteliği hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunması sonucu, geminin veya diğer eşyanın zarara uğramasında durum böyledir. Bu takdirde, gönderenin zarar doğuran filli, aynı zamanda hem sözleşmeye aykırılık, hem de haksız fiil teşkil ettiğinden, her iki sorumluluk esasına ilişkin hükümler uygulama alanı bulabilir. Tabiidir ki, aynı zarar iki ayrı esasa dayanılarak iki defa tazmin ettirilemez. Bu durumda, zarar görenin hangi sorumluluk esasına dayanabileceği sorusu ile karşılaşılır.

Öğretide, bir görüş borca aykırılık esasına dayanma olanağı varken, haksız fiil sorumluluğuna dayanılamayacağını, diğer bir görüş ise haksız fiil esaslarına üstünlük tanınması gerektiğini savunmakla birlikte, Türk hukukunda hâkim olan görüş, şartları gerçekleşen iki tazminat talebinin birleşeceği ve zarar görenin dilediği esasa göre tazminat talebinde bulunabileceği yönündedir<sup>444</sup>. Ancak kısmen bir esasa, kısmen de diğer esasa dayanılamayacak olup, zarar verene karşı hangi sorumluluk esasına dayanılmışsa o esasın bütün hükümleri uygulanır. Başka bir anlatımla, bu sorumluluk esaslarından birine dayanılarak tazminat talebinin yerine getirilmiş olması, diğerinin de ortadan kalkması sonucunu doğurur<sup>445</sup>.

Eşya taşımacılığına ilişkin mevzuatta, hangi sorumluluk esasına dayanılması gerektiğine ilişkin açık bir hüküm ve dolayısıyla herhangi bir sınırlama da getirilmiş değildir. Dolayısıyla zarar gören taşıyanın sözleşme ilişkisine dayanabileceği gibi, haksız fiil hükümlerine dayanarak da tazminat talebinde bulunması mümkündür. Ancak taşıyanın sözleşme ilişkisine dayanması, kendi yararındır. Şöyle ki, haksız

---

<sup>443</sup> MBK. m. 41.

<sup>444</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 170; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., 702; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 201; Tandoğan, H.: age., s. 536.

<sup>445</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 170; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 209; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 722; Karahasan, M.R.: age., s. 72; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., 702; Reisoğlu, S.: age., s. 351; Tandoğan, H.: age., s. 536.

fiil sorumluluğunda, zarar gören zarar verenin kusurunu ispatla yükümlü olduğu halde, akde aykırılıkta sorumluluktan kurtulmak için borçlu kusursuzluğunu ispat zorundadır<sup>446</sup>. Eşya taşıma sözleşmesi gereğince gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı taşıyana karşı sorumluluğu ise, kural olarak kusursuz sorumluluk olduğundan, gönderen kusursuz olduğunu ispatlarsa bile sorumluktan kurtulamaz. Ancak sözleşme ilişkisine dayanıldığı takdirde, kara taşımacılığı ile ilgili olarak gönderenin sorumluluğu kanunda sınırlandırılmış olduğundan, taşıyanın sınırlı sorumlulukla karşılaşılabileceği düşünülebilir. Ne var ki, taşıyan, kara taşımacılığına ilişkin olarak tazminat talebini, sözleşme ilişkisine değil, haksız fiil hükümlerine dayanarak gönderenden talep ettiği takdirde bile, Yeni Türk Ticaret Kanununun tazminat miktarını sınırlayan 864. maddesi, haksız fiil kaynaklı bu tazminat taleplerine de uygulanacaktır. Nitekim 864(2) maddenin yaptığı yollama nedeniyle, Yeni Türk Ticaret Kanununun 885(1) maddesi gereğince, sorumluluk sınırlamaları, taşıyanın sözleşme dışı istemlerinde de geçerli olur. Görüldüğü gibi, bu durumda, taşıyan için sözleşme ilişkisine dayanmak, çoğu kez haksız fiil hükümlerine dayanmaktan daha elverişli olabilir.

Gönderenin yanlış veya eksik beyandan dolayı üçüncü kişilere karşı haksız fiil sorumluluğu, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak ilgili hükümlerde doğrudan düzenlendiğinden, zarar gören üçüncü kişiler, zararların tazminini, ister Borçlar Kanununa, isterse de özel hükümlere dayanarak talep edebilirler. Diğer taraftan, zarar gören üçüncü kişiler, aralarında akdî bir ilişki varsa ve şartları da oluşmuşsa, eşya taşıma sözleşmesine dayanarak zararının tazminini, taşıyandan da talep etmek hakkına sahiptirler. Bu durumda, zararı tazmin eden taşıyan, gönderene rücu edebilir<sup>447</sup>. Deniz taşımacılığı bakımından Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148. maddesinde ise, gönderenin, zarar gören üçüncü kişilere karşı istisnai bir düzenleme olarak kusursuz sorumluluğu öngörüldüğünden, bu özel hükme dayanıldığı takdirde, genel hükümlerden farklı olarak, zarar gören üçüncü kişi, ayrıca gönderenin

---

<sup>446</sup> Bkz. Karahasan, M.R.: age., s. 63; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., 379; Reisoğlu, S.: age., s. 352; Tandoğan, H.: age., s. 532.

<sup>447</sup> Bkz. Cumaloğlu, E.: age., s. 211; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 398; Ülgen, H.: age., s. 149.

kusurunu ispatlamak zorunda kalmayacaktır. Kara taşımacılığı ile ilgili olarak ise, bu sorumluluk hâli özel hükümlerle düzenlenmediğinden, zarar gören üçüncü kişiler, zararlarının tazminini dilerlerse, aralarında akdî bir ilişkinin bulunması halinde taşıyana, dilerlerse de şartların oluşması halinde Borçlar Kanununun haksız fiil hükümlerine dayanarak gönderene yönelmekte serbesttirler. Ancak Yeni Türk Ticaret Kanununun 885(2) maddesi gereğince, gönderen, üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerine karşı da, Kanunun 864(2) maddesinde öngörülen sorumluluk sınırlamasından yararlanabilir. Taşıyan, üçüncü kişilere ödemiş olduğu tazminatı, özel hükümlere dayanarak, zararı kabilinde gönderenden talep edebilir<sup>448</sup>.

Alt taşıma sözleşmeleri gereğince, alt taşıyan ile asıl gönderen arasında herhangi bir akdî ilişkinin bulunmamasının önemli sonucu olarak, alt (fili) taşıyanın alt gönderen ve onun fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurlarından doğan zararlardan dolayı asıl gönderene karşı, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğuna ilişkin özel hükümlere başvuramayacak olmasıdır. Alt taşıyan, asıl gönderenin sebep olduğu zararlar için, sadece Borçlar Kanununun haksız fiil hükümlerine dayanarak tazminat talebinde bulunabilir. Diğer taraftan alt taşıyan, zararların tazminini akdî ilişki içinde olduğu alt gönderenden isteyebilecekken, zararı tazmin eden alt gönderen de, ödediği tazminatı asıl gönderene rücu edebilir.

## C) SORUMLULUK ŞARTLARI

### 1- Genel olarak

Gönderenin, eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü hiç veya gereği gibi yerine getirmemesinden dolayı sorumlu tutulabilmesi için, sorumluluk şartlarının gerçekleşmiş olması gerekir. Fakat özel hükümler çerçevesinde gönderenin, hem taşıyana karşı akdî sorumluluğu, hem de zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu

---

<sup>448</sup> Bkz. Aydın, A.: age., s. 60, dpn, 92; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 157. Aksi yönde görüş için bkz. Akıncı, Z.: age., s. 54, Erdil, E.: age., s. 88.

düzenlenmiştir. Dolayısıyla sorumluluk şartları da, her bir sorumluluk türü için, farklı şekilde öngörülmektedir. Örneğin, akdî sorumluluk için, haksız fiil sorumluluğundan farklı olarak, taraflar arasında tazminat hakkı veren bir hukukî ilişkinin varlığı aranır. Ayrıca mevzuatta bazı durumlarda kusur sorumluluğu, bazı durumlarda ise kusursuz sorumluluk getirildiği için, kusur şartının aranıp aranmamasına göre de, sorumluluklar farklılık arz etmektedir. Bu bakımdan kusur şartı aranmadığı durumlarda, zarar gören taşıyanın, gönderenin sorumluluğuna gidebilmesi için, aralarındaki hukukî ilişkiyi, beyanların tam veya doğru olmadığını, bundan dolayı zarara maruz kaldığını, yanlış veya eksik beyanla zarar arasında uygun illiyet bağının mevcudiyetini ispat etmesi gerekli ve yeterlidir<sup>449</sup>. Sorumluluk şartlarını ispat yükü, sorumluluk normundan kendi lehine sonuç çıkaran talep sahibine aittir<sup>450</sup>. Bu kural, Türk Medeni Kanununun 6. maddesine dayanmaktadır. Bu maddeye göre, *“kanunda aksine hüküm bulunmadıkça, taraflardan her biri hakkını dayandırdığı olguların varlığını ispatla yükümlüdür”*.

Çalışmada, gönderenin, hem taşıyana karşı akdî sorumluluğu, hem de deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak üçüncü kişilere karşı geniş anlamda haksız fiil sorumluluğu incelendiğinden, aşağıda tüm şartlara ilgili olduğu ölçüde değinilmiştir. Genel olarak sorumluluk şartları şunlardır:

- Taraflar arasında tazminat hakkı veren hukukî bir ilişkinin var olması;
- Gönderenin, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü ihlâl etmesi;
- Yükümlülüğün ihlâli sonucunda, bir zararın doğması;
- Yükümlülüğü ihlâl eden hareket ile doğan zarar arasında, uygun illiyet bağının bulunması;
- Gönderenin, bazı sorumluluk halleri açısından kusurunun mevcut olması.

---

<sup>449</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 403; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2754; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5528; İzveren, A.: age., s. 124; Okay, S.: age., s. 102.

<sup>450</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 296.

## 2- Tazminat hakkı veren bir hukukî ilişkinin varlığı

Tazminat hakkı veren hukukî bir ilişkinin varlığı, gönderenin, yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı, yalnızca taşıyana karşı akdî sorumluluğu çerçevesinde aranmaktadır. Zira böyle bir hukukî ilişki, sadece sözleşme tarafları arasında var olup, haksız fiil sorumluluğunda ise böyle bir ilişki yoktur. Yani, gönderenin, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü yerine getirmemesinden dolayı, zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumlu tutulabilmesi, onlar arasında böyle bir hukukî ilişkinin varlığına bağlı değildir.

Gönderenin, yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğu için, taşıyanın, ilk olarak gönderen ile aralarında, kedisine tazminat hakkı veren bir hukukî ilişkinin varlığını ispat etmesi gerekir<sup>451</sup>. Bu hukukî ilişki, kural olarak, taşıyanın, gönderenle yaptığı eşya taşıma sözleşmesine, konişmentonun düzenlendiği hallerde ise, konişmento (başka bir deyişle konişmento alıp verme) sözleşmesine<sup>452</sup> dayanmaktadır. Eşya taşıma sözleşmesinin varlığı herhangi bir şekilde tabi olmayıp, taşıma senedinin düzenlenmemesi veya usule aykırı olması, sözleşmenin geçerliliğini etkilemezse de, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı taşıyana karşı sorumluluğu ile ilgili olarak, taşıma senedinin düzenlenmiş olup olmamasına göre, deniz taşımacılığı ile kara ve hava taşımacılığında, bir birinden farklı hükümler getirilmiştir.

Kara taşımacılığına ilişkin Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(1)(b)<sup>453</sup> ve hava taşımacılığı ile ilgili Türk Sivil Havacılık Kanununun 111<sup>454</sup>. maddesi gereğince, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâlinden doğan zararlardan sorumluluğu, taşıma senedine bağlanmıştır. Yani, gönderenin özel hükümler çerçevesinde sorumluluğu için, taşıma senedinin düzenlenmiş olması şarttır. Ancak yukarıda bahsedildiği gibi, işin mahiyeti gereği, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, gönderen, eşya taşıma sözleşmesi gereğince beyan ettiği

---

<sup>451</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 156, 207, 569.

<sup>452</sup> Bu sözleşme ile ilgili bkz. s. 49, dn. 205.

<sup>453</sup> Aynı şekilde bkz. MTTK. m. 769(II) ve CMR. m. 7(1), 1999 COTIF/CIM m. 8(1).

<sup>454</sup> Aynı şekilde bkz. Montreal Konvansiyonu m. 10.



bilgilerdeki yanlış veya eksikliklerden dolayı, yine de bu özel hükümler çerçevesinde sorumlu olması gerekir<sup>455</sup>.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 896(1) maddesinde, “gönderen, 856 ve 857. maddelerden farklı olarak, taşıma senedi düzenlemekle yükümlü değildir” ve 897. maddesinde, “gönderen, verdiği zarar sebebiyle taşıyıcıya karşı sadece 864. maddenin ikinci fıkrasından farklı olarak, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı tutarında tazminatla yükümlüdür” hükümleri yer almaktadır. Bu maddeler gereğince, taşınma eşyası taşınmasında, gönderen, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü ve dolayısıyla sorumludur. Bu düzenleme hatalıdır. Şöyle ki, hükmün anlamından sanki taşınma eşyası taşınmasında, gönderen, taşıma senedi düzenlemekle yükümlü değil, ancak diğer taşımalarda yükümlü olduğu gibi bir sonuç hâsıl olmaktadır. Oysa, taşıma senedi düzenlemek, Kanunda bir yükümlük olarak öngörülmemiştir. Taşıma senedinin düzenlenmesi sadece bir ispat şartıdır ve isteğe bağlıdır. Bu hükmün amacı ise, göndereni sorumluluktan kurtarmak değil, taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu durumlarda bile, göndereni yanlış veya eksik beyanda bulunmaktan sorumlu kılmaktır. Bu nedenle, düzenlemenin anlaşılabilir hale getirilebilmesi için, Yeni Türk Ticaret Kanununun 896(1) hükmü metinden çıkarılabilir ve 897. maddeye, “taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile” ibaresi eklenebilir.

Deniz taşımacılığı açısından, gönderenin, yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı taşıyana karşı sorumluluğu için, hukukî bir ilişkinin varlığı aransa da, bu sorumluluk, kara ve hava taşımacılığından farklı olarak, doğrudan taşıma senedine bağlı kılınmamıştır. Yani, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, gönderen, Türk Ticaret Kanununu gereğince, belirtilen hususları tam ve doğru beyan etmekle yükümlü ve bu bilgilerdeki yanlışlık veya eksikliklerden dolayı sorumlu tutulmuştur. Ayrıca Yeni Türk Ticaret Kanununun 1147. maddesinde<sup>456</sup>, gizlice gemiye eşya yükleyen kişinin de, beyan etmemeden dolayı taşıyana karşı

---

<sup>455</sup> Bu konuda bilgi için bkz. yukarıda s. 70.

<sup>456</sup> MTTK. m. 1025.

sorumluluğu, özel hükme bağlanmıştır. Bu durumda, onlar arasında bir sözleşme olmadığına göre, her hangi bir hukukî ilişki de, söz konusu olmayacaktır. Ancak bu hâl, Kanunda doğrudan düzenlendiğinden, taşıyan, herhangi bir hukukî ilişkinin varlığını değil, sadece bu durumu ortaya koyması, sorumluluk için yeterlidir.

Sorumlu olan kişi, her türlü taşımacılık alanına ilişkin olarak eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü olan yükle ilgili kimse, yani “gönderen”, deniz taşımacılığında, buna ilaveten “yükleten”dir. Buna karşılık, gönderilen veya diğer yükle ilgililerin, gönderen gibi, sorumluluğuna gidilemez<sup>457</sup>; zaten bu kişilerin yükleme öncesi taşıyana yöneltmiş oldukları eşyayla ilgili bir beyanları bulunmamaktadır. Gönderen ve yükletenin yanlış veya yetersiz beyandan doğan zararlardan sorumluluğu, beyanların aynı olması halinde müteselsildir. Beyanlar farklı ise, bu takdirde sorumluluk, yanlış veya yetersiz beyanı ile zarara fiilen sebep olan kişiye ait olacaktır<sup>458</sup>. Ancak zararı tazmin eden gönderen veya yükletenin, yanlış beyanda bulunmasına diğeri sebep olmuşsa, bu hususun, kendi aralarındaki iç ilişkiye göre hal edilmesi gerekir. Şöyle ki, zararı tazmin eden gönderen veya yükleten, bu iç ilişkiye dayanarak diğeri rücu edebilir. Bir görüşe göre, Yeni Türk Ticaret Kanunu 1148. maddesi gereğince, tehlikeli eşya bakımından, gönderen ve yükleten, birlikte sorumlu tutulmamış, “*taşıtan veya yükleten*” denilerek zarar görenin, ikisinden birine yönelebileceği ifade edilmiştir. Zarara uğrayan taşıyan veya üçüncü kişinin, burada gönderen ile yükleten arasında yapacağı seçim, sorumluluk için kusur şartı aranmadığından, kusurlu olana değil, beyanı ile zarara fiilen sebep olmuş kişiye yönelik olmalıdır<sup>459</sup>. Zaten diğer hükümler gereğince de, ister kusur sorumluluğu, isterse de kusursuz sorumluluk olsun, zarar, gönderen veya yükletenden hangisinin beyanı sonucu meydana gelmişse, onun sorumluluğu cihetine gidilir. Diğer taraftan, Yeni Türk Ticaret Kanununun<sup>460</sup> 1145. maddesinde, “*taşıtan ile*

---

<sup>457</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 157, 203, 570.

<sup>458</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 211; Çetingil, E.: “*Taşıtan ve Yükleten*”, s. 398; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2754; Okay, S.: age., s. 102, dpn, 378.

<sup>459</sup> Bkz. Okay, S.: age., s. 102, dpn, 378.

<sup>460</sup> MTTK'nın 1023. maddesinde “*taşıtan ile yükleten*”, 1024(I) maddesinde “*taşıtan veya yükleten*”, 1024(III) maddesinde “*taşıtan ve yükleten*”, 1026. maddesinde “*taşıtan veya yükleten*” ifadeleri kullanılmıştır.

*yükleten*”, 1146. maddesinde “*taşıtan ve yükleten*”, 1148. maddesinde ise “*taşıtan veya yükleten*” denilerek, Kanunda teknik bir hata yapılmıştır. Ne var ki, bu ibarelerin hatalı şekilde bir birinden farklı kullanılmış olması, kanunda farklı bir düzenlemenin yer aldığı anlamına gelmez.

Özel hükümler çerçevesinde tazminat talep hakkı sahibi, her türlü taşımacılık alanına ilişkin olmak üzere eşya taşıma sözleşmesinin karşı tarafı olan taşıyan ve ayrıca, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak da zarara uğrayan diğer üçüncü kişilerdir. Genel anlamda taşıyan, gönderen ile eşya taşıma sözleşmesi yaparak, ücret karşılığında eşya taşımayı taahhüt eden kimsedir. Taşıyan, eşya taşıma sözleşmesini, şahsen yapabileceği gibi, temsilci vasıtasıyla da yapabilir ve bu durumda talep hakkı sahibi de, temsilci değil, taşıyan olur. Ayrıca taşıyanın, eşyanın taşınmasını da fiilen kendisinin yapması gerekmeyip, başka bir üçüncü kişi aracılığıyla icra etmesi mümkündür. Taşıyan sıfatının belirlenmesi için, bu kişinin aynı zamanda taşıma aracının (taşıt, gemi, tren vs.) sahibi veya kullanım hakkı sahibi, donatan veya gemi işletme müteahhidi sıfatına sahip olması gerekmediği gibi, aracın maliki veya işleten kişi de taşıma taahhüdünde bulunmadıkça, taşıyan sayılmaz. Taşıyanın, taşıma işini meslek edinmiş olması şart olmayıp, geçici olarak ücret karşılığında eşya taşıyan kişi de, taşıyan sayılır. Taşıyan eşya taşıma sözleşmesine göre veya düzenlenmiş olduğu takdirde taşıma senedine göre belirlenir<sup>461</sup>.

Deniz ve hava taşımacılığında, aralarında akdî ilişkisi bulunmamış olsa bile, zarar gören diğer üçüncü kişiler de, özel hükümler kapsamında tazminat talep hakkına sahiptir. Deniz taşımacılığına ilişkin olarak, gönderenin, beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı sorumlu olduğu diğer kişiler, Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1023 ilâ 1026. maddelerinde “*973. maddenin birinci fıkrasında yazılan diğer şahıslar*”<sup>462</sup> olarak belirlenmiş ve sınırlandırılmış olsa da, Yeni Türk Ticaret

---

<sup>461</sup> Taşıyan hakkında geniş bilgi için bkz. Akıncı, S.: age., s. 34; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 20 vd.; Cumalıoğlu, E.: age., s. 71 vd.; Genctürk, M.: age., 25 vd.; Karan, H.: *The Carrier's Liability*, s. 163 vd.; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 296 vd.; Seven, V.: age., s. 88 vd.; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, 36 vd.

<sup>462</sup> MTTK'nın 973(I) maddesine göre, “Kaptan donatandan başka, taşıtana, yükletene, gönderilene, gemi adamlarına, alacağı, 988. maddeye giren bir kredi muamelesinden doğan gemi alacaklısına, hususiyle deniz ödöncü verene karşı da mesuldür”.

Kanununun 1145 ilâ 1148. maddelerinde, “*bu yüzden zarar gören diğer kişiler*” kelimesi kullanılarak her hangi bir sınırlama getirilmemiştir. Hava taşımacılığı bakımından ise, Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesinde<sup>463</sup>, yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluktan yararlanabilen üçüncü kişilerin kapsamına, sözleşme ile ilgili olsun ya da olmasın, doğrudan veya dolaylı olarak zarar gören bütün kişiler dâhil edilmiştir<sup>464</sup>. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanunu ve Türk Sivil Havacılık Kanunu gereğince, beyan yükümlülüğünden dolayı zarara uğrayan üçüncü kişiler, örneğin, taşıyanın adamları, yardımcı şahıslar, aynı araçta taşınan diğer eşyanın sahipleri, yükle ilgililer<sup>465</sup> vs. zararının tazminini bu özel hükümlere dayanarak gönderenden talep edebilirler.

### **3- Yanlış veya eksik beyanda bulunma**

Sorumluluk açısından diğer bir şart, sorumlu kişinin davranışdır. Bu davranış, haksız fiil sorumluluğunda hukuka aykırı fiil, akdî sorumlulukta ise sözleşmede öngörülmuş olan yükümlülüğün ihlâlidir. Gönderenin sorumluluk doğuran davranışı, eşya taşıma sözleşmesi gereğince, yerine getirmesi gereken tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğün ihlâl edilmesi, başka bir deyişle, yanlış veya eksik beyanda bulunmasıdır. Bu davranış, bir taraftan, sözleşmeden doğan bir yükümlülüğün ihlâli olarak akde aykırılık, diğer taraftan da, doğrudan kanunda düzenlenen hükmün ihlâli olarak hukuka aykırılık oluşturmakta ve sorumluluk yaratmaktadır.

Gönderenin, yanlış veya eksik beyanda bulunması, muhtelif hususları içermektedir. Bu nevi aykırılıklar içinde, taşınacak eşya (onların miktarı, işaretleri, cins ve niteliği) hakkında yanlış veya yetersiz beyanda bulunmak; harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yüklemek, yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı

---

<sup>463</sup> 1999 Montreal Konvansiyonunun 10. maddesinde, gönderenin, zarar gören bütün üçüncü kişilere karşı değil, sadece taşıyanın kendisine karşı sorumlu olduğu üçüncü kişilere karşı sorumluluğu öngörülmüştür.

<sup>464</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 136; Ülgen, H.: age., s.149.

<sup>465</sup> Gönderen ve yükletenin, bu sorumluluk çerçevesinde birbirlerine karşı sorumluluğu da söz konusu olabilir. Bkz. Okay, S.: age., s. 102, dn. 377.

hareket etmek; kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yüklemek; eşya tehlikeli ise, bunların tehlikeli cins ve nitelikleri hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunmak; gümrük ve diğer idari işlerin tamamlanabilmesi için gerekli olan belgeleri ve o eşyanın taşınması için gerekli bütün diğer bilgi ve belgeleri tam veya gerçeği aksettirecek şekilde sağlamamak; diğer hususlar hakkında yanlış veya yetersiz beyanda bulunmak ve genel hükümlere göre sözleşmelerde dürüstlük kurallarına uygun hareket etmekten kaçınmak oluşturur<sup>466</sup>.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesi gereğince, gönderen, yanlış veya yetersiz beyanlardan dolayı, zarar gören tüm üçüncü kişilere karşı sorumludur<sup>467</sup>. 1999 Montreal Konvansiyonunda ise, farklı bir düzenlemeye yer verilmiş olup, gönderen beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı, tüm üçüncü kişilere değil, ancak taşıyanın sorumlu olduğu üçüncü kişilere karşı sorumlu tutulmuştur. Fakat 1999 Montreal Konvansiyonunun, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı sorumluluğunu düzenleyen 10. maddesinin resmi çevrisi, hatalı ve yanlış anlaşılmaya müsaittir. Şöyle ki, bu çevri metnine göre<sup>468</sup>, “1. Gönderen, hava sevk fişine kendisi tarafından veya kendi adına eklenen veya taşıyıcıya kendisi tarafından veya kendi adına yetkilendirmek suretiyle kargo makbuzuna eklenen veya madde 4’ün 2. paragrafında belirtilen farklı yöntemlerin içerdiği kayıtlara eklenen ayrıntı ve ifadelerin doğruluğundan sorumludur. 2. Gönderen, kendisinin ya da kendi adına hareket eden birisinin sağlamış olduğu ayrıntılar ve ifadelerin düzensizliğinden, yanlışlık ya da eksikliğinden dolayı gönderenden ya da taşıyıcının sorumlu olduğu herhangi başka kişiden zarar gören taşıyıcının zararını karşılayacaktır”. Görüldüğü gibi, gönderenin kime karşı sorumlu olduğu, maddede karışık ve yanlış bir ifade ile kaleme alındığından, yeterince anlaşılammaktadır. Orijinal metin<sup>469</sup> gereğince, gönderen, beyanda bulunma

---

<sup>466</sup> Bu hususlarla ilgili geniş bilgi için bkz. yukarıda s. 75 vd.

<sup>467</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 136; Ülgen, H.: *age.*, s. 149.

<sup>468</sup> Sözleşmenin resmi çevri metni için bkz. 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı R.G.

<sup>469</sup> Montreal Konvansiyonunun 10. maddesinin orijinal metni:

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means

yükümlülüğünden dolayı, hem taşıyana, hem de taşıyanın sorumlu olduğu diğer üçüncü kişilere karşı sorumludur. Yani Konvansiyon açısından, gönderen, Türk Sivil Havacılık Kanunundan farklı olarak, tüm üçüncü kişilere karşı değil, sadece taşıyanın sorumluluk taşıdığı kişilere karşı sorumlu sayılmıştır. Diğer taraftan Konvansiyonunun 10(3) maddesinin tercümesinin de yanlış anlaşılmaya müsait olduğu vurgulanmalıdır. Bu çeviri metnine göre, *“Bu maddenin 1 ve 2. paragraflarına tabi olarak taşıyıcı, kendisinin ya da kendi adına hareket eden birisinin kargo makbuzuna ya da madde 4’ün 2. paragrafında anılan diğer araçlar tarafından tutulan kayıtlara girilen ayrıntılar ve ifadelerin düzensizliğinden, yanlışlık ya da eksikliğinden dolayı taşıyıcıdan ya da gönderenin sorumlu olduğu herhangi başka kişiden zarar gören gönderenin zararını karşılayacaktır”*. Bu metinden, taşıyanın da, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı sorumluluğunu düzenleyen hükümler çerçevesinde sorumlu tutulduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca taşıyanın, sorumluluğunun kime karşı olacağı, çeviriden anlaşılmamaktadır. Bu yüzden hükümlerin anlaşılır hale gelmesi için, 10. maddenin çevrisinin aşağıdaki gibi yapılması gerekir:

1. Gönderen, kendisi tarafından veya onun adına, eşya ile ilgili olarak hava taşıma senedine dercedilen veya onun tarafından veya onun adına, kargo teslim senedine veya 4. maddenin 2. paragrafında öngörülen başka vasıtalarla yapılan kayıtlara dercedilmek için, taşıyana sağlanan husus ve beyanların doğruluğundan sorumludur.

Bu hüküm, gönderen adına hareket eden kişinin, taşıyanın temsilcisi olması durumunda da uygulanır.

---

referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

2. Gönderen, kendisi tarafından veya onun adına sağlanmış olan husus ve beyanların düzensiz, yanlış veya yetersizliğinden dolayı, taşıyanın veya taşıyanın sorumlu olduğu diğer kişilerin uğradığı tüm zararları tazmin eder.

3. Bu maddenin 1. ve 2. paragraf hükümleri saklı kalmak şartıyla, taşıyan, kendisi tarafından veya onun adına, kargo teslim senedine veya 4. maddenin 2. paragrafında öngörülen başka vasıtalarla yapılan kayıtlarda olan husus ve beyanların düzensiz, yanlış veya yetersizliğinden dolayı, gönderenin veya gönderenin sorumlu olduğu diğer kişilerin uğradığı tüm zararları tazmin eder.

#### 4- Zarar

Gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğunun şartlarından bir diğeri, tazmini gereken bir zararın varlığıdır. Yani, gönderenden tazminat talep eden taşıyan veya diğer üçüncü kişilerin, yanlış veya yetersiz beyandan dolayı zarara uğraması gerekir. Her yanlış veya eksik beyan zarara sebebiyet vermeyebilir. Örneğin, taşınacak eşyanın işaretlerinin yanlış beyan edilmiş olmasından dolayı, diğer eşyalarla karışma söz konusu değilse, zarar doğmamış olacak ve bu durumda gönderenin sorumluluğuna da gidilemeyecektir<sup>470</sup>. Zira sorumluluk hukukunun amacı, zarar görenin malvarlığındaki eksilmenin giderilmesidir, yoksa sebepsiz zenginleşme yaratmak değil.

Öğretide, zarar kavramı, bir kimsenin kişi veya mal varlığında iradesi dışında meydana gelen eksilme olarak tanımlanmaktadır<sup>471</sup>. Eksilmenin malvarlığında ortaya çıkması halinde maddi zarardan, kişi varlığında ortaya çıkması halinde ise manevi zarardan bahsedilmektedir<sup>472</sup>. Malvarlığındaki eksilme, zarar görenin zarar verici

---

<sup>470</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Skripturhaftung”, s. 9.

<sup>471</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 488; Ergüne, M. S.: *Olumsuz Zarar*, İstanbul 2008, s. 9; Kılıçoğlu, A.: age., s. 242; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 514; Reisoğlu, S.: age., s. 147; Tandoğan, H.: age., s. 68.

<sup>472</sup> Öğretide, zarar, dar ve geniş anlamda olmak üzere, iki anlamda kullanılmaktadır. Yalnız mal varlığında meydana gelen azalma (maddi zarar) dar anlamda zararı, hem mal varlığında (maddi zararı) hem de şahıs varlığında meydana gelen azalma (manevi zarar) ise geniş anlamda zararı ifade etmektedir. Türk hukukunda zarar kavramından, kural olarak maddi zararın anlaşılması gerektiği genellikle kabul edilmektedir. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 487; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 338; Tandoğan, H.: age., s. 63; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 548.

olaydan sonra malvarlığının gösterdiği durum ile, bu olay meydana gelmeseydi göstereceği durum arasındaki farktan ibarettir<sup>473</sup>. Bu zararlar, malvarlığındaki aktif değerlerin azalması, pasifin artması, bazen de kazanç kaybı şeklinde ortaya çıkabilir. Bu zarar, öğretide müspet zarar olarak adlandırılmaktadır. Geçerli olarak kurulmuş ve hüküm ifade eden bir sözleşmenin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan zarar olarak tanımlanabilen müspet zarar<sup>474</sup> fiili zarar<sup>475</sup> ve yoksun kalınan kar<sup>476</sup> olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır<sup>477</sup>. Gönderen, beyanda bulunma yükümlülüğünü yerine getirmemesinden dolayı, taşıyan veya diğer üçüncü kişilerin uğrayacağı bu tür zararların hepsinden sorumludur.

Gönderen, yanlış veya eksik beyanın sebep olduğu bu türlü zararların hepsinden, sorumludur. Gönderen, zarar görenin sadece uğradığı doğrudan fiili zarardan değil, umulan kar kaybından, ekonomik zarardan veya taşıyanın katlandığı masraflardan (örneğin, tekrar boşaltma, aktarma masrafları, yargılama giderleri,

---

<sup>473</sup> Malvarlığının iki farklı durumu arasındaki farkın tespitini konu edinmesi nedeniyle fark teorisi olarak adlandırılan bu görüş, Türk Hukukunda esas alınmaktadır. Bkz. Ergüne, M. S.: age., s. 14.

<sup>474</sup> Zarar, farklı açılardan sınıflandırılmaktadır. Bir sınıflandırmaya göre sözleşmeden doğan zarar, müspet (olumlu) zarar ve menfi (olumsuz) zarar olarak ikiye ayrılmaktadır. Müspet (olumlu) zarar, borçlunun, sözleşmeden doğan borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmemesi nedeniyle alacaklının uğramış olduğu zararı, başka bir değişle, alacaklının malvarlığının, borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi yüzünden içinde bulunduğu fiili durum ile borcun gereği gibi ifası halinde içinde bulunacağı farazi durum arasındaki farktır. Menfi zarar ise, kurulacağına veya geçerliliğine güvenilen bir sözleşmenin kurulmaması veya geçerli olmaması yüzünden uğranılan zararları ifade eder. Menfi zarar kavramı, geçerli olarak kurulmuş ve hüküm ifade eden bir sözleşmenin gereği gibi ifa edilmemesinden doğan müspet zarar kavramından farklıdır. Menfi zarar-müspet zarar ayrımı sözleşme dışı sorumlulukta söz konusu olmaz. Bu konuda geniş bilgi için bkz. Ergüne, M. S.: age., s. 7 vd.; Ayrıca bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 497 vd.; Kılıçoğlu, A.: age., s. 242 vd.; Oğuzaman, M. - Öz, T.: age., s. 339; Tandoğan, H.: age., s. 426; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 855;

<sup>475</sup> Malvarlığının mevcut net durumunda, zarar görenin iradesi dışında meydana gelen eksilmeye fiili zarar denir. Fiili zararda, malvarlığının aktiflerinin azalması yahut pasiflerin artması söz konusudur. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 493; Ergüne, M. S.: age., s. 10; Kılıçoğlu, A.: age., s. 246; Oğuzaman, M. - Öz, T.: age., s. 343; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 855.

<sup>476</sup> Olayların normal akışına, genel hayat tecrübelerine göre malvarlığında meydana gelebilecek artışların zarar verici olay nedeniyle kısmen veya tamamen önlenmesi sonucu meydana gelen eksilmeye yoksun kalınan kar denir. Yoksun kalınan karda, aktiflerin artmasına veya pasiflerin azalmasına engel olma söz konusudur. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 493; Ergüne, M. S.: age., s. 10; Kılıçoğlu, A.: age., s. 246; Oğuzaman, M. - Öz, T.: age., s. 343; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 855.

<sup>477</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, 493; Ergüne, M. S.: age., s. 10; Seven, V.: age., 182; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 855.



kanunî vekâlet ücretinden) da sorumludur<sup>478</sup>. Örneğin, eşyanın ağırlığının yanlış beyan edilmesinden dolayı ödenilen trafik cezası işaretlerin yanlış beyan edilmesinden dolayı yüklerin birbiri ile karışması sonucu eşyanın yanlış kişilere teslim edilmesinden doğan zararlar, belgelerin yetersizliği ya da eksikliği dolayısıyla taşıtın idari makamlarca zaptı ya da seferin geciktirilmesi dolayısıyla ödenen tazminat, zarar kabilinden gönderenden talep edilebilir<sup>479</sup>.

Yeni Borçlar Kanununun 114(2) maddesi<sup>480</sup> gereğince, akdî zararın ve tazminatın hesaplanmasında, akit dışı sorumlulukla ilgili Yeni Borçlar Kanununun 50. maddesi ve devamı hükümleri kıyas yoluyla uygulanır. Bu nedenle, bir zararın meydana gelmiş olduğunu ve miktarını, alacaklının (tazminat talep eden kimsenin) ispatlaması gerekir. Varlığı ve miktarı ispatlanamayan zarar, tazmin olunamaz. Bu takdirde, varlığı muhakkak, ancak miktarını tespit etmekte güçlükle karşılaşılan zarar, Yeni Borçlar Kanununun 50. maddesine<sup>481</sup> dayanılarak hakkaniyet ilkesi çerçevesinde hesaplanır<sup>482</sup>.

### 5- Uygun illiyet bağı

Sorumluluğun şartlarından biri de, uygun illiyet bağıdır. Tüm hukukî sorumluluk türlerinde, sorumlu kişinin hukuka veya borca aykırı davranışı ile zarar arasında uygun sebep – sonuç ilişkisi, başka bir deyişle uygun illiyet bağı aranır. Uygun illiyet bağı<sup>483</sup> olarak ifade edilen bu şart, borçlunun sorumluluğunun kurucu unsurlarından birini oluşturmada ve yükümlülüğü ihlâl eden davranış ile zarar arasındaki uygun sebep–sonuç ilişkisi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle,

---

<sup>478</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 54; Erdil, E.: age., s. 73; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 159, 205.

<sup>479</sup> Örnekler için bkz. Akıncı, Z.: age., s. 53; Arkan, S.: “Taşıma Senetleri”, s. 1029; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 399; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 159, 205, 571; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114.

<sup>480</sup> MBK. m. 98(2).

<sup>481</sup> MBK. m. 42.

<sup>482</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 159, 205; Seven, V.: age., s. 130.

<sup>483</sup> İlliyet bağı ile ilgili olarak farklı teoriler vardır. Türk hukukunda “uygun illiyet bağı” teorisi hâkim olmaktadır. Bu teoriler hakkında geniş bilgi için bkz. Eren, F.: Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Ankara 1975, s. 1 vd. Ayrıca bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 502 vd.; Karahasan, M. R.: age., s. 153; Kılıçoğlu, A.: age., s. 248; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 518; Tandoğan, H.: age., s. 71; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 762.

yükümlülüğü ihlâl eden davranış, olayların normal akışına, genel hayat tecrübelerine göre somut olayda gerçekleşen türden bir zararı doğurmaya mahiyeti itibariyle elverişli olmalıdır<sup>484</sup>.

Gönderenin sorumlu tutulabilmesi, beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâli ile zarar arasında, uygun bir illiyet bağının bulunmasına bağlıdır. Yanlış veya eksik beyan ile zarar arasında uygun bir illiyet bağının gerçekleşmiş olması, genel hayat tecrübelerine ve olayların alışılmış akışına göre, zararın, bu yanlış veya eksik beyanın uygun ve normal bir sonucu olarak gerçekleşmesine bağlıdır. Burada önemli olan, gönderenin sonucu öngörebilmesi değil, objektif olarak yanlış veya eksik beyanın o zararı meydana getirebileceğinin, olayların normal akışına göre kabul edilebilmesidir<sup>485</sup>. Örneğin, gümrük belgelerinin yetersizliği dolayısıyla, taşımanın gecikmiş olması ile uğranılan zarar arasında, alıcının adresinin yanlış beyan edilmesi ile taşıyanın alıcıya ulaşamaması yüzünden veya alıcıya ulaşabilmek amacıyla yaptığı masraflar arasında uygun illiyet bağı bulunmaktadır<sup>486</sup>. Gönderen, uygun illiyet bağı içinde kaldığı sürece, hem doğrudan, hem de dolaylı zararlardan sorumludur.

Beyanın yanlış veya eksik olduğunu, zararı ve bunlar arasında uygun illiyet bağı, başka bir deyişle, zarara, yanlış veya eksik beyanın neden olduğunu, kural olarak zarar gören ispat etmelidir. Örneğin, zarar gören taşıyanın, eşyanın miktarı veya tehlikeli eşya taşındığı halde bunların niteliği hakkındaki bilgilerin doğru beyan edilmediğini, zararını ve bununlar arasındaki uygun illiyet bağı ispat etmesi, gönderenin sorumlu tutulabilmesi için gerekli ve yeterlidir<sup>487</sup>. Fakat beyanın yanlış veya eksik olduğunu ispat etmek çoğu zaman zor olabilir. Çünkü zarara sebep olan olgu, zarar verenin hâkimiyeti alanında gerçekleşmekte, zarar görenin bu konudaki delilleri elde etme ve öğrenme imkânı bulunmamaktadır. Bu yüzden ispat

---

<sup>484</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 500; Kılıçoğlu, age., s. 248; Karahasan, M.: age., s. 968; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 518; Reisoğlu, S.: age., s. 286.

<sup>485</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 160; Seven, V.: age., s. 86.

<sup>486</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 160, 205, 572.

<sup>487</sup> Bkz. Cumaloğlu, E.: age., s. 213; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleten", s. 403; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2754; Eriş, G.: *816 - 1475. Maddeler*, s. 5528; İzveren, A.: age., s. 124; Okay, S.: age., s. 102.

kolaylıklarından (örneğin, fiili karineden<sup>488</sup>) yararlanılması gerekebilir. Yeni Türk Ticaret Kanununun 1182(1)(e) maddesine<sup>489</sup> göre, “zarar, yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmallerinden ileri gelmişse, taşıyan ve adamları kusursuz sayılır”. 1182(3) maddeye<sup>490</sup> göre de, “zararın, durumun gereklerine göre birinci fıkrada yazılı sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak, aksi ispatlanabilir”. Bu husus, taşıyanın sorumluluğu (sorumluluktan kurtuluş hali) ile alakalı olsa da, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğuna da kıyasen uygulanabilir. Nitekim taşıyan, zararın, gönderenin yanlış veya eksik beyan ettiği hususlardan doğmuş olma ihtimalini ispat ederse, zarar ile sebep arasında uygun illiyet bağının bulunduğu dair aksi ispat edilebilen bir fiili karine doğar. Bu durum deniz taşımalarına ilişkin olsa da, diğer taşımalarda da böyle bir fiili karinenin kabul edilmesi yerinde olur.

## 6- Kusur

Hukuk düzeninin hoş görmediği, kınadığı davranış biçimine “kusur” denir. Başka bir deyişle, benzer durum ve şartlar altındaki normal kişilerden beklenen ortalama davranış biçiminden ayrılan ve sapan her davranış, toplumca kınanacağından kusurludur<sup>491</sup>.

Türk hukuk sisteminde kusur, kast ve ihmal şeklinde ikiye ayrılmak suretiyle inceleme konusu yapılmaktadır<sup>492</sup>. Gönderenin, sorumluluğu belirlenirken, kusurun

---

<sup>488</sup> Karine, belli bir olaydan belli olmayan diğer bir olay için çıkarılan sonuçtur. Yazarlar karineleri, fiili karineler ve kanuni karineler olarak ikiye ayırmaktadır. Kanuni karineler de kesin kanuni karine ve adi karineler olarak ikiye ayrılmaktadır. Adi kanuni karinelerin aksi ispat edilebildiği halde, kesin kanuni karinelerin aksi ispat edilemez. Bkz. Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 95 vd.; Demirkıran, M.: age., s. 120, dpn, 434.

<sup>489</sup> MTTK. m. 1063(1)(5).

<sup>490</sup> MTTK. m. 1063(2).

<sup>491</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 549; Kılıçoğlu, A.: age., s. 253; Oğuzman, M. - Öz, T.: age, s. 526; Reisoğlu, S.: age., 139; Tandoğan, H.: age., s. 45; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 492

<sup>492</sup> Kast, fiili gerçekleştiren kişinin, yaptığı fiilin hukuka aykırı sonucu olduğunu görmesi ve tasavvur etmesine rağmen bu fiili gerçekleştirmeyi ve sonuçta da hukuka aykırı neticeyi istemesidir. Buna karşılık, fiili yapan kişinin, hukuka aykırı sonucu istememekle birlikte sonucu önlemek için durumun ve şartların gerektirdiği özeni göstermemesi halinde ise, ihmal söz konusu olmaktadır. İhmal de ağır ve hafif ihmal olmak üzere ikiye ayrılır. Ağır ihmal, aynı durum ve şartlar altında

ağırlığı bakımından bir ayırım yapılmadığından, her türlü kusurdan dolayı sorumlu olacağı anlaşılmaktadır. Yani gönderen, beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâlinden dolayı, ister ağır, ister hafif kusurlu olsun, sorumludur. Fakat kusurun ağırlığı tazminatın hesaplanmasında dikkate alınır. Başka bir deyişle, kusur, sorumluluğu sınırlayıcı bir rol oynamaktadır<sup>493</sup>. Şöyle ki, Yeni Borçlar Kanununun 52. maddesi gereği<sup>494</sup>, zarara hafif kusuruyla sebep olan tazminat yükümlüsü, tazminatı ödediği takdirde yoksulluğa düşecek olur ve hakkaniyet de gerektirir ise hâkim, tazminattan indirim yapabilir.

Sözleşmeden doğan sorumluluğun kurucu unsuru, kural olarak borçlunun kusurunun varlığına bağlı olmakla birlikte, istisnai bazı hallerde, özellikle bir kanun hükmüne dayanıldığı durumlarda, borçlu olan kişi, kusursuz sorumluluk ilkesine göre sorumlu tutulabilir<sup>495</sup>. Bu istisnai durumlardan biri, kanununda doğrudan düzenlenmiş olan, gönderenin eksik veya yanlış beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğudur.

Gönderen, kara ve deniz taşımacılığı bakımından Türk Ticaret Kanunu gereğince, beyanda bulunma yükümlülüğünden doğan zararlardan dolayı taşıyana karşı, kusuru olsun ya da olmasın sorumludur (kusursuz sorumluluk). Yani, gönderenin taşıyana karşı sorumluluğu, garanti niteliğinde olup, kural olarak, kusur şartı aranmamaktadır<sup>496</sup>. Fakat istisnaen, gönderenin taşıyana karşı beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı sorumluluğu için, kusur şartı arandığı da görülmektedir. Bu

---

makul ve mantıklı her insandan beklenen en basit özenin ve dikkatin gösterilmemesi; hafifi ihmal ise, ancak dikkatli ve tedbirli bir kişinin göstermesi gereken özenin gösterilmemesidir. Ağırlık dereceleri dikkate alınmak suretiyle yapılan incelemelerde ağır kusur, kast ve ağır ihmali, hafif kusur ise hafif ihmali içermektedir. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 554 vd.; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 527 vd.; Tandoğan, H.: age., s. 45 vd.; Karahasan, M. R.: age, s. 8 vd.; Kılıçoğlu, A.: age., s. 200 vd.; Reisoğlu, S.: age., s. 139; Tandoğan, H.: age., s. 46; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 665 vd.

<sup>493</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 756; Kılıçoğlu, A.: age., s. 255.

<sup>494</sup> MBK. m. 44(2).

<sup>495</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 459 vd.; Kılıçoğlu, A.: age., s. 257; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 337; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 874.

<sup>496</sup> Bkz. Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 73; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2754; İzveren, A.: age., s. 123; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 156; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114; Okay, S.: age., s. 102; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, s. 165; Ülgen, H.: age., s. 149. Aksi yönde görüş için bkz. Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 135.

istisnai düzenleme, kara taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(4) maddesinde yer almaktadır. Bu maddeye göre, “*gönderen tüketici ise, taşıyıcıya karşı ancak kusuru hâlinde ve birinci ile ikinci fıkra hükümlerine göre, zarar ve giderleri tazminle yükümlü tutulur*”. Nitekim kara taşımacılığına ilişkin olarak, gönderenin tüketici olması durumunda, taşıyana karşı sorumluluğu için kusur şartı aranmaktadır. Hava taşımacılığı ile ilgili Türk Sivil Havacılık Kanununun 111. maddesi gereğince ise, gönderenin taşıyana karşı sorumluluğu kusurlu sorumluluk olarak düzenlendiğinden, kusur da bir şart olarak sunulmaktadır<sup>497</sup>.

Deniz taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1208(1) maddesi<sup>498</sup> gereğince, “*taşıtan ve yükleten, kendilerinin veya adamlarının kusurundan kaynaklanmış olmadıkça, taşıyanın veya fiilî taşıyanın, geminin zıyaı veya hasarı dolayısıyla ya da diğer bir sebeple uğradığı zarardan sorumlu değildir*”. Yani, gönderen ve yükleten, kural olarak kusurlu davranışıyla sebep olduğu zararlardan sorumludur. Fakat bu maddenin ikinci fıkrasında, özel hükümlerin saklı tutulduğu öngörülmüştür. İşte maddede saklı tutulan özel hükümler, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145 ilâ 1149, 1165. madde hükümlerinde öngörülen gönderenin kusursuz sorumluluğudur. Mevcut Türk Ticaret Kanununda, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı taşıyana karşı sorumluluğu için, kusur şartının aranıp aranmamasına göre, 1023 ve 1024. maddeler farklı hükümler içermektedir. Şöyle ki, gönderenin, taşıyana karşı Mevcut Türk Ticaret Kanununun 1023. maddesi gereğince, eşyanın miktarı ile ilgili eksik veya yanlış beyanda bulunmadan doğan zararlardan sorumluluğu için, kusur şartı aranmadığı halde; 1024. madde gereğince, eşyanın cins ve mahiyeti hakkında eksik veya yanlış beyandan doğan zararlardan sorumluluk için, kusur şartı aranmıştır<sup>499</sup>. Bu farklılığın sebebi olarak, taşıyanın,

---

<sup>497</sup> Bkz. Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 135. Aksi yönde görüş için bkz. Ülgen, H.: age., s. 149.

<sup>498</sup> Aynı şekilde bkz. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m. 4(3). Benzer şekilde bkz. Hamburg Kuralları m. 12.

<sup>499</sup> Eriş'e göre ise, MTTK'nın 1024. maddesi gereğince taşıtan veya yükleten, eşyanın cins ve niteliği hakkındaki beyanlarının yanlış olmasından doğan zararlardan ve harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi yasak olan eşyanın yüklenmesinden yahut yükleme sırasında kanun hükümlerine ve hususiyle zabita, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket edilmesinden doğan zararlardan, taşıyana karşı kusurları varsa, diğer zarar gören kişilere karşı ise kusurları olmasa bile sorumludur. Bkz. Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5526. Aslında ise MTTK'nın 1024.

eşyanın ölçü, sayı, tartı ve işaretlemeler hakkındaki bilgileri, yükletenin yazılı beyanına göre konişmentoya aktarmasının zorunlu bulunması ve bu hususta, istisnalar hariç, konişmentoya şerh verilememesi; buna karşılık taşıyanın, kendisine yine yazılı olarak verilen yükün cins ve mahiyeti hakkındaki bilgilerle bağlı olmayıp, bu iki bilgiyi kendi kontrol ve görüşüne göre konişmentoya aktara bilmesi, eşyaların kapalı kaplar içerisinde olması halinde bile, daima şerh verilebilmesi gösterilmektedir<sup>500</sup>. Yeni Türk Ticaret Kanununda bu ayırım kaldırılarak, sorumluluk, tek bir başlık altında düzenlenmiş ve gönderen, taşıyana karşı kusuru olmasa dahi sorumlu tutulmuştur.

Mevzuattan, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâlinden dolayı zarar gören üçüncü kişilere karşı sorumluluğu bakımından, bazen kusurlu, bazen de kusursuz sorumluluk hali getirildiği anlaşılmaktadır. Deniz ve hava taşımacılığına ilişkin düzenlemelerde, gönderenin zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu için, kural olarak kusur şartı aranmıştır<sup>501</sup>. Fakat istisnaen Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148. maddesi gereğince, tehlikeli eşya hakkında yanlış veya eksik beyandan dolayı, gönderenin zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, kusur şartına bağlanmamıştır<sup>502</sup>. Kara taşımacılığına ilişkin olarak, Borçlar hukukunun haksız fiile ilişkin hükümleri uygulanacağından ve kural olarak haksız fiilin şartlarından birisinin de kusur şartı olmasından<sup>503</sup> dolayı, gönderenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, kusurun mevcudiyetine bağlanmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanununun bir sıra maddelerinde, kusurun ağırlığı ile ilgili olarak özel düzenlemeler getirilmiştir. Kara taşımacılığı ile ilgili Yeni Türk Ticaret

---

maddesindeki düzenlemede, böyle bir ayırım yapılmamış, gönderen veya yükletenin sorumluluğu için kusur şartı, hem taşıyanlar açısından, hem de zarar gören diğer üçüncü kişiler açısından öngörülmüştür.

<sup>500</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 400; Çetingil, E.: “Skripturhaftung”, s. 9; Okay, S.: age., s. 103; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 39, dpn, 77; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2756; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181, dpn, 62.

<sup>501</sup> Bkz. Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 398; İzveren, A.: age., s. 123; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114; Okay, S.: age., s. 102;

<sup>502</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 212; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 402; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 115.

<sup>503</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 551; Kılıçoğlu, A.: age., s. 253; Tandoğan, H.: age., s. 45.

Kanununun 864(2) maddesinin göndermede bulunduğu 886. madde gereğince, zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla<sup>504</sup> ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen gönderen, 864(2) maddesinde öngörülmüş olan sorumluluk sınırlamasından yararlanamaz. Yani gönderen, yanlış veya eksik beyanda bulunma ile ilgili olarak her türlü kusurundan (hem ağır kusurundan, hem de hafif kusurundan) dolayı taşıyana karşı sorumludur. Ancak gönderen, zarara bu nevi kusuru ile neden olmuşsa, artık sorumluluk sınırından yararlanamaz, başka bir deyişle, tüm zararlardan sınırsız şekilde sorumlu olur.

Deniz taşımacılığında Yeni Türk Ticaret Kanununun 1186(5) maddesi<sup>505</sup> gereğince, “*yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz*”<sup>506</sup>. Bu madde hükmünün uygulanabilmesi için, eşyanın cinsi ve değeri hakkındaki yanlış beyanın, kasten yapılmış olması gerekir. Başka bir anlatımla, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1145. maddesinin<sup>507</sup> uygulanabilmesi için her türlü kusur yeterli olduğu halde, bu maddenin uygulanabilmesi kusurun kast derecesine erişilmesine bağlıdır<sup>508</sup>. Gönderenin ağır kusuru dahi bu düzenleme açısından yeterli değildir. Bu beyanların yanlış olduğunu ve gönderenin kastını taşıyan ispat etmek zorundadır; taşıyanın gerçek değeri bildiğini ve iyiniyet kuralınca

---

<sup>504</sup> 14.05.2005 tarihinde gerçekleştirilen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı panelinde, “pervasızca davranış” kavramıyla ifade edilen kusur derecesinin Türk hukukuna ilk olarak hava taşımalarına ilişkin Varşova/Lahey sözleşmeleri ile girdiği ve bu kavramın Borçlar hukukunun kusur derecelendirmesi içinde yer almadığı açıklanmıştır. Hareketin cesurca, delice davranış olduğu ve bu davranışın ölçütlerinin zamanla doktrin, mahkeme ve Yargıtay kararları tarafından oluşturulacağı ifade edilmiştir. Bkz. Atamer, K.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar”, Hukukî Perspektifler Dergisi, S. 4, Ağustos 2005, s. 41.

<sup>505</sup> MTTK. m. 1064(1). Aynı şekilde bkz. Lahey, Lahey/Visby Kuralları m. 4(5).

<sup>506</sup> MTTK’nın 1064(1) maddesinin uygulanabilmesi için, ayrıca, beyanın konişmentoda yazılı olması şartı da aranmıştır. Bu şart, MTTK’nın 1064 ile 1024. maddelerinin uygulanması bakımından diğer bir farkı oluşturmaktadır. Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 400; Okay, S.: age., s. 229; Ülgener, F.: *Sorumsuzluk*, s. 154. Ancak YTTK’nın 1186(5) maddesinde böyle bir şart öngörülmediğinden, hükümler arasındaki bu fark da ortadan kalkmış olmaktadır.

<sup>507</sup> MTTK. m. 1024.

<sup>508</sup> Bkz. Ateş, E.: age., s. 86; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 400; Okay, S.: age., s. 229; Ülgener, F.: *Sorumsuzluk*, s. 154.

sorumsuzluğa engel teşkil edecek sair hususları ispat ise, yükü ilgiliye düşer. Hükümden anlaşıldığı üzere, taşıyan belirtilen durumu ileri sürerek yalnızca gönderene karşı değil, üçüncü kişi konişmento hamillerine karşı da her türlü sorumluluktan kurtulabilir. Ayrıca bu hüküm, değerın kasten yüksek veya düşük beyan edilmesi durumunda da geçerli olup, taşıyanın fiilen zarara uğramış olması şartı da aranmaz<sup>509</sup>. Fakat taşıyan bu bilgilerin yanlışlığını biliyorsa, artık bu hükümden yararlanamaz<sup>510</sup>.

## D)TAZMİNAT

### 1- Genel olarak

Sorumluluk hukukunun amacı, kişinin şahıs veya mal varlığında iradesi dışında meydana gelen eksilmeyi, yani zararı gidermektir. Borcun ihlâli dolayısıyla doğan tazminat ödeme yükümlülüğü, borçlunun ihlâl ettiği asıl borcun yerine geçmektedir. Zarar verenin, zararı giderme yükümlülüğüne, tazminat yükümlülüğü, uğranılan zararı gidermek için yerine getirilmesi gereken edime de “*tazminat*” denmektedir<sup>511</sup>. Tazminat borcu, hukuka aykırı davranışla doğar, borcun içeriği, tarafların anlaşması ya da hâkimin kararı ile belirli hale gelir. Bir zararın tazmini aynen veya nakden olmak üzere iki şekilde olur<sup>512</sup>.

Zararla tazminat arasında sıkı bir bağ vardır. Hukukun temel prensiplerinden olan, zararın tazmini ilkesi gereği, tazminat, zarar ölçüsünde olmalı ve zarara uğrayan kişi, tazminat sonucunda haksız surette zenginleşmemelidir. Bu bakımdan tazminatın amacı, alacaklının uğramış olduğu zararı gidermek olduğundan, zarar verenin ödeyeceği tazminat, gerçekleşen zararla sınırlıdır ve hiçbir zaman zararın

---

<sup>509</sup> Bkz. Ateş, E.: age., s. 86; Bahtiyar, M.: agm., s. 68; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 173. Bir görüşe göre, bu hüküm taşıyanın zarar görme ihtimalinin mevcut olduğu hallerde, taşıyan fiilen zarar görmemiş olsa bile uygulanır, başka bir deyişle taşıyanın zarar görme ihtimali yoksa bu hüküme de dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Bkz. Okay, S.: age., s. 230; Ülgener, F.: *Sorumsuzluk*, 156.

<sup>510</sup> Bkz. Okay, S.: age., s. 230; Ülgener, F.: *Sorumsuzluk*, s. 156.

<sup>511</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 717; Tandoğan, H.: age, s. 252; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 581.

<sup>512</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 767; Kılıçoğlu, A.: age., s. 349; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 574; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 581.



azami miktarını geçemez. Tazminatın üst sınırını, uğranılan zarar oluşturur (tam tazmin)<sup>513</sup>.

Bundan dolayı, tazminat miktarının tespit edilebilmesi için, her şeyden önce zarar miktarının belirlenmesi gerekir. Ancak, zararın belirlenmiş olması, aynı zamanda tazminatın da belirlenmiş olduğu anlamına gelmez. Zira tazminatın konusu, tazmin edilebilecek zarar değil, tazmin edilmesi gereken zarardır. Tazminat davasında birinci aşama zararın hesaplanması, ikinci aşama ise tazminatın hesaplanmasıdır. Tazminatın hesaplanmasında, bazen indirim sebepleri söz konusu olabilir. Ayrıca bazı sorumluluk halleri için de, miktar itibarıyla sınırlamalar olabilir. İşte bu durumlarda tazminat zararın altında kalabilir<sup>514</sup>. Nitekim gönderenin ödemekle yükümlü olduğu tazminat, Kanunda belirtilen sınır dâhilinde kalmak üzere gerçek zarara göre hesaplanır. Gerçek zararın miktarını ise, talepte bulunan ispatlamalıdır.

Manevi zararların da, bu kapsamda tazmin edilip edilmeyeceği meselesine gelindiğinde, Yeni Borçlar Kanununun 114(II) maddesindeki<sup>515</sup>, “*haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler, kıyas yoluyla sözleşmeye aykırılık hâllerine de uygulanır*” hükmü kural olarak kabul edilmektedir<sup>516</sup>. Belirtilen hükümle yapılan bu gönderme sebebiyle, akdî sorumlulukta da zarar kavramı ve çeşitleri, zararın hesaplanması gibi meseleler haksız fiil hükümlerine göre belirlenir. Bundan dolayı, akde aykırılıktan doğan zararların kapsamına, Yeni Borçlar Kanununun 56 ve 58. maddelerinde<sup>517</sup> öngörülen manevi zararlar da dâhildir<sup>518</sup>. Buna göre, yanlış veya eksik beyanın, cismani bir zarara veya ölüme yol açtığı durumlarda, Borçlar Kanununun 56. maddesi, diğer bir kişilik hakkı ihlâline yol açtığı takdirde ise genel

---

<sup>513</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 718; Kılıçoğlu, A.: age., s. 349; Reisoğlu, S.: age., s. Tandoğan, H.: age, s. 261; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 583.

<sup>514</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 756; Kılıçoğlu, A.: age., s. 349; Seven, V.: age., s. 181; Tandoğan, H.: age., s. 315

<sup>515</sup> MBK. m. 98(II).

<sup>516</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*. s. 498; Kılıçoğlu, A.: age., 244; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 344; Reisoğlu, S.: age., s. 310; Tandoğan, H.: age., s. 424; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 857

<sup>517</sup> MBK. m. 47 ve 49.

<sup>518</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 498; Kılıçoğlu, A.: age., 244; Reisoğlu, S.: age., s. 310; Tandoğan, H.: age., 424.

hüküm niteliğindeki Borçlar Kanununun 58. maddesi anlamında bir manevi zarar söz konusu olacak ve bu kapsamda tazmin edilecektir. Örneğin, tehlikeli eşya taşındığı takdirde, niteliği hakkında yanlış beyan edilen bu eşya dolayısıyla, bir kimsenin cismani zarara uğraması veya ölmesi durumunda, bu manevi zararın tazmini bu hükümler çerçevesinde talep edilebilir.

## 2- Taşıma ortamlarına göre

### a) Kara taşımacılığı

Gönderen, beyandaki yanlışlık veya eksiklik dolayısıyla, taşıyan veya diğer kimselerin uğradığı tüm zararları tazmin etmekle yükümlüdür<sup>519</sup>. Kara taşımacılığına ilişkin olarak (yalnızca Yeni Türk Ticaret Kanununda), gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü dolayısıyla sorumluluğu, konu açısından sınırsız olsa da, miktar açısından sınırlandırılmıştır. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(2) maddesi<sup>520</sup> gereğince, gönderenin net olmayan ağırlığının (yani brüt ağırlığının)<sup>521</sup> 8,33 Özel Çekme Hakkı (*Special Drawing Rights*)<sup>522</sup> ile sınırlı sorumluluk öngörülmüştür. Yani gönderen, beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı bütün zararlardan, belirli tutara kadar sorumludur. Ancak bu madde nispi emredici nitelikte olduğundan taraflar, Yeni Türk Ticaret Kanunu 854. maddesi çerçevesinde, bu

<sup>519</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 54; Arkan, S.: *Demiryolu Taşımacılığı*, s. 72; Arkan, S.: “Taşıma Senetleri”, s. 1029; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 161.

<sup>520</sup> Karan’a göre, YTTK’nın bu hükmünün CMR taşımalarında uygulanması mümkün değil ise de, menfaatler durumundaki benzerlik dolayısıyla, CMR’nin bu gibi düzenlemeye ihtiyacı olduğu açıktır. Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 161, 205, 572.

<sup>521</sup> Brüt ağırlıktan kasıt, eşyanın net ağırlığı yanında, kapları, ambalajı (varsa gönderen tarafından temin edilen konteynır veya palet) ve destek ağırlığıyla birlikte oluşan ağırlıktır. Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 585; Özdemir, T.: age., 135.

<sup>522</sup> İlk kez 1970 yılında uluslararası bir likidite türü olarak Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından oluşturulan ÖÇH (SDR), doğrudan doğruya eşya veya hizmet bedellerini odemede kullanılan bir değer olmayıp, IMF’ye üye devlete, Fon nezdinde sahip olduğu ÖÇH karşılığında, diğer bir üye devletin merkez bankasından o devletin parasını çekme hakkı veren, başka bir anlatımla döviz temine yarayan bir haktır. ÖÇH (SDR), belli bazı itibarlı paraların sabit oranlar dâhilinde iştirak ettikleri sepetin ortalama piyasa fiyatıdır. ÖÇH’nin değeri, 1.1.1981 tarihinden beri dört para birimine (Amerikan Doları, Yen, Sterlin, ve Euro) belirli oranda ağırlık tanınarak yapılan hesaplarda tayin edilmekte ve IMF her iş günü milli paraların ÖÇH olarak değerini hesap ve ilan etmektedir. Bkz. Gençtürk, M.: age., s. 224; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 592; Karan, H.: *The Carrier’s Liability*, s. 364; Özdemir, T.: age., s. 145, dpn, 258; Sözer, B.: *Hava Taşınması*, s. 221; Yazıcıoğlu, E.: age., s. 166. YTTK’nın 882(4) maddesi gereğince, ÖÇH, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

sınırın yükseltilmesini değil, fakat azaltılmasını kararlaştırabilirler. Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(2) maddesinin yapmış olduğu gönderme dolayısıyla, bu sınır, taşıyanın ileri sürebileceği sözleşme dışı taleplerinde ve üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerinde de geçerlidir. Yani, daha önce de belirtildiği gibi, deniz ve hava taşımacılığında farklı olarak kara taşımacılığında, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü dolayısıyla üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, Türk Ticaret Kanununa değil, Borçlar Kanununa tabidir. Fakat bu hüküm gereğince, üçüncü kişilerin yanlış veya eksik beyandan doğan zararlarını Borçlar hukukuna göre talep etseler bile, bu sorumluluk belirtilen tutarla sınırlı olmaya devam edecektir. Mamafih, Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(2) maddesinin gönderme yaptığı 886. madde hükmüne göre, *“zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen gönderen, sorumluluk sınırlamasından yararlanamaz”*. Dolayısıyla bu hüküm, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kapsamını bir hayli daraltmakta, gönderenin sadece kusursuz olduğu hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanabileceğini öngörmektedir.

Yeni Türk Ticaret Kanununun taşınma eşyası taşınmasına ilişkin 897. maddesi gereğince, *“gönderen, verdiği zarar sebebiyle taşıyıcıya karşı sadece 864 üncü maddenin ikinci fıkrasından farklı olarak, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı tutarında tazminatla yükümlüdür”*. Görüldüğü gibi burada, gönderenin konumu dikkate alınarak tazminat, hem miktar, hem de hacim açısından genel kurallardan farklı olarak belirlenmiştir. Şöyle ki, tazminatın belirlenmesinde, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü esas alınacaktır. Örneğin, üç dolap, büyük bir TIR kamyonunda taşınsa bile, zararlar için yapılacak tazminatın hesaplanmasında, TIR kamyonunun metreküpü değil, bu üç dolap için gerekli olan yükleme alanının metre küpü esas alınacaktır<sup>523</sup>. Diğer taraftan da, tazminatın miktarı, her metreküp başına 1.500 ÖÇH (SDR) ile sınırlı olacaktır.

---

<sup>523</sup> Bkz. Kendigelen, A.: age., s. 913.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 864(3) maddesine göre, “zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışlarının da etkisi olmuşsa, tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde, bu davranışların ne ölçüde etkili oldukları da dikkate alınır”. Diğer taşımacılık alanlarına ilişkin mevzuatta böyle bir düzenleme öngörülmemiş olsa da, öğretide “müterafik kusur” veya “birlikte kusur”<sup>524</sup> olarak adlandırılan bu durum, genel olarak Yeni Borçlar Kanununun 52. maddesinde<sup>525</sup> hükme bağlanmıştır. Bu maddeye göre, “zarar gören, zararı doğuran fiile razı olmuş veya zararın doğmasında ya da artmasında etkili olmuş yahut tazminat yükümlüsünün durumunu ağırlaştırmış ise hâkim, tazminatı indirebilir veya tamamen kaldırabilir”. Buna göre, meydana gelen zarara ilişkin tazminatın hesaplanmasında, zarar gören taşıyan veya diğer üçüncü kişilerin müterafik kusurunun derecesine göre, tazminat miktarından indirim yapılır. Başka bir deyişle, zarar, kısmen taşıyanın veya zarar gören üçüncü kişilerin, kısmen de gönderenin sorumlu olduğu bir sebepten doğmuşsa sorumluluk paylaşılır. Fakat paylaşımın neye göre yapılacağı kanunlarda öngörülmediğinden bu konuda hâkimin takdir yetkisi devreye girer. Zarar görenin kusurunun ağır olması ve illiyet bağımlı kesecek derecede olması ise, sorumluluğu ortadan kaldırmaktadır.<sup>526</sup>

#### b) Deniz ve hava taşımacılığı

Deniz ve hava taşımacılığına ilişkin mevzuat gereğince, gönderen, bütün zararlardan sorumlu olup, bu sorumluluk hem konu, hem de miktar açısından sınırsızdır. Şöyle ki, burada tazminat, taşıyanla ilgili olarak yapılanın aksine, eşyanın objektif değeri ile sınırlandırılmamakta, alacaklının malvarlığındaki azalma gibi subjektif değer dikkate alındığından, fiili zarar, yoksun kalınan kâr ve ortaya çıkan diğer tüm zararın (doğrudan ve dolaylı zarar) talep edilebilmesi mümkün olmaktadır. Diğer taraftan taşıyanın aksine, miktar açısından da sınırlandırma yapılmadığından,

---

<sup>524</sup> Zarar görenin, makul bir insandan beklenen davranışta bulunmayarak zararın meydana gelmesinde veya artmasında etkili olmasına müterafik veya birlikte kusur denir. Bkz. Eren, F.: age., s. 732; Kılıçoğlu, A.: age., s. 351; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 579; Reisoğlu, S.: age., s. 190; Tandoğan, H.: age., s. 318; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 594.

<sup>525</sup> MBK. m. 44.

<sup>526</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 732; Kılıçoğlu, A.: age., s. 351; Oğuzman, M. - Öz, T.: age., s. 580; Tandoğan, H.: age., s. 318.

gönderen, yanlış veya yetersiz beyandan doğan tüm zararlardan sınırsız olarak sorumludur<sup>527</sup>.

### c) Değerlendirme

Yeni Türk Ticaret Kanununun madde gerekçelerinin 850 ilâ 855. maddelerine ilişkin genel açıklamalarında, Kanunun Dördüncü Kitabının özellikle birinci ve ikinci kısımlarının, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri haline dönüştürülmüş olduğu belirtilmiştir<sup>528</sup>. Ancak Kanunun 852. maddesinde<sup>529</sup>, deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur. Bu hükmü esas alan bazı yazarlar, genel hükümlerin belirtilen diğer taşımacılık alanlarına uygulanamayacağını belirtmişler<sup>530</sup>. Oysa özel hükümlerin saklı tutulmuş olması, genel hükümlerin hiçbir şekilde uygulanamayacağı anlamına gelmez. Bilakis, bir husus hakkında bu tür taşıma alanlarına ilişkin özel hükümler bulunduğu takdirde, öncelikle bu özel hükümler uygulama alanı bulur. Hakkında özel hüküm bulunmayan durumlar için ise, genel hükümlere gidilebilir. Türk Sivil Havacılık Kanununun 106. maddesinde öngörülen *“havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır”* hükmü de, bu görüşü doğrular niteliktedir. Nitekim deniz ve hava taşımacılığına ilişkin mevzuatta, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü ile ilgili özel hükümler getirilmiştir. Bu bakımdan, yanlış veya eksik beyandan doğan zararlardan sorumlulukla ilgili doğrudan özel hükümlerin uygulanması, özel hüküm bulunmadığı takdirde ise, genel hükümlere gidilebilmesi mümkündür.

Yeni Türk Ticaret Kanununda gönderenin yanlış veya yetersiz beyandan doğan zararlardan sorumluluğu, genel hüküm mahiyetinde olan kara taşımacılığına

---

<sup>527</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 54; Bahtiyar, M.: agm., s. 65; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; İzveren, A.: age., s. 123; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 114; Okay, S.: age., s. 102; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 135; Ülgen, H.: age., s. 149.

<sup>528</sup> Bkz. Kendigelen, A.: age., s. 864.

<sup>529</sup> MTTK m. 764.

<sup>530</sup> Bkz. Sözer, B.: *“Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”*, BATİDER, C. XII, S. 4, Ankara 1984, s. 16.

ilişkin hükümlerde miktar bakımından sınırlandırılmasına karşın, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin özel hükümlerde sınırlama getirilmemiştir. Bu durumda genel hükümlerde öngörülen sınırlamanın da, diğer taşıma türleri açısından uygulanıp uygulanamayacağı tartışılabilir. Kanımızca, genel hükümde öngörülen sınır, deniz ve hava taşımacılığına uygulanamaz. Zira tazminat hukukunun amacı, zarar gören kişinin tüm zararlarının giderilmesi ve onun malvarlığının zarara uğramadan önceki duruma getirilmesidir. Bu bakımdan gönderenin sorumluluğunun sınırsız olması kural, sınırlanması ise istisna mahiyetinde olup, bu sınırlamanın doğrudan kanunla veya sözleşme ile getirilmesi gerekir. Ne var ki, deniz ve hava taşımacılığı bakımından sınırlı sorumlulukla ilgili olarak kanunda boşluk değil, nitelikli susma<sup>531</sup> söz konusudur. Yani kanunkoyucu bu tür taşımalar açısından gönderenin tüm zararlardan sınırsız sorumlu olmasını arzu etmiştir. Bu yüzden, gönderenin sorumluluğu ile ilgili kara taşımacılığında getirilen sınırın, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin sorumluluğa uygulanmaması gerekir.

Deniz ve hava taşımacılığının niteliği itibari ile büyük riskler taşıması ve iktisadi olarak yüksek maliyete sebep olması, bu alanda bazı özel kuralların düzenlenmesini gerektirmiştir. Şöyle ki, hem eşya taşımaya ilişkin konvansiyonlarda, hem iç hukukta, eşyanın zıya veya hasara uğraması sonucu doğan zararlardan taşıyanın sorumluluğu, eşyanın değeri ve/veya belirli bir tutar ile sınırlandırılmıştır<sup>532</sup>. Tarafların sorumluluğu arasında denklik ilişkisi ve menfaatler durumundaki benzerlik dolayısıyla, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin düzenlemelerde de, gönderenin sorumluluğunun belirli bir tutarla sınırlandırılması yerinde olur.

---

<sup>531</sup> Kanunda boşluk kavramından, gerekli kanuni düzenlemedeki eksiklik anlaşılır. Kanun koyucu belirli bir mesele için bazen olumlu, bazen olumsuz bir çözüm yolu öngörebilir. Kanunun belirli bir meselede olumlu bir çözüm verebilen bir kural öngörmediği takdirde ise, nitelikli susma söz konusu olur. Bu durumda da kanunda boşluktan değil, kanun koyucunun nitelikli susmasından söz edilir. Bu konuda geniş bilgi için bkz. Öztan, B.: *Medeni Hukukun Temel Kavramları*, B. 23, Ankara 2006, s. 143 vd.

<sup>532</sup> Bu konuda geniş bilgi için Bkz. Şamlı, K. Y.: *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul 2008. Söz konusu sorumluluk sınırları, kural olarak akdi nitelik taşıyan ve konvansiyonlarda veya iç hukuk kurallarında düzenlenen belirli sorumluluk hallerinde (genellikle ziya, hasar ve gecikme) geçerlidir. Taşıyanın Konvansiyonlarda veya ilgili iç hukuk kurallarında düzenlenmeyen hallerden doğan sorumluluğu ise, genel hükümlere tabi olduğundan, sorumluluk da kural olarak sınırsız olacaktır. Bkz. Gençtürk, M.: age., s. 202 vd.

Bütün bu eksiklik ve karışıklıkları gidermek amacıyla, tüm taşıma türlerinin hepsi için ortak olan düzenlemelerin tek bir başlık altında genel hükümlerde toplanması daha uygun olur. Ancak tabiidir ki, değişik taşıma türlerinin kendilerine has bazı farklı özelliklere sahip olması, bir takım özel düzenlemelerin de getirilmesini zorunlu kılacaktır. Bunun için de, her bir taşıma türü bakımından özel olarak düzenlenmesi gereken hususların, ilgili kanun veya bölümlerde, tamamlayıcı hükümler veya genel hükümlere istisna getiren kurallar ile, bu gibi özellikleri de belirtilerek düzenlenmesi mümkündür<sup>533</sup>.

## E) ÖZEL HUKUKÎ SONUÇLAR

Mevzuatta, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünü hiç veya gereği gibi yerine getirmemesinin hukukî sonucu olarak tazminat yükümlülüğü getirilmiştir. Ancak istisnaen, tazminat yükümlülüğünden başka, özel hukukî sonuçların da öngörüldüğüne rastlanmaktadır. Bu özel hukukî sonuçlar, kara taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 861(2), CMR'nin 22(2), 1999 COTIF/CIM'in 9; deniz taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(3), 1147, 1148(1), Lahey ve Lahey/Visby Kurallarının 4(6), Hamburg Kurallarının 13(2)(b) maddelerinde yer almaktadır. Hava taşımacılığına ilişkin Türk Sivil Havacılık Kanununda ise, böyle bir özel hukukî sonuç öngören hüküm bulunmamaktadır<sup>534</sup>. Madde hükümlerine dikkat edildiği zaman, özel hukukî sonuçların tehlikeli veya tehlike arz eden eşyanın taşınması ile ilgili olduğu gözükmektedir. Zira diğer

---

<sup>533</sup> Aynı yönde görüş için bkz. Sözer, B.: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler", Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanun Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 326.

<sup>534</sup> Ancak hava taşımacılığını düzenleyen SHT OPS 1 Talimatının 229(1)(a) maddesine göre, "*işletici, tehlikeli maddeler içeren kalemlerden veya paketlerden olan sızıntılardan veya bunların hasar görmesinden kaynaklanan her türlü kontaminasyonun (kirliliğin ve bulaşmanın) gecikme olmaksızın giderilmesini ve Teknik Talimatlarda öngörüldüğü şekilde herhangi bir tehlikenin etkisiz hale getirilmesi için tedbirler alınmasından sorumludur*". Talimatın 229(2) maddesine göre de, "*Teknik Talimatlarda radyasyon seviyesi veya kontaminasyon ile ilgili olarak uygulanabilir herhangi bir limitin içinde olunmaması halinde, işleticinin (i) söz konusu uygunsuzluk halinin, taşıma sırasında saptanması halinde göndericinin durumdan haberdar edilmesini sağlaması; (ii) söz konusu uygunsuzluk halinin sonuçlarını hafifletmek için, derhal gerekli tedbirleri alması; (iii) herhangi bir acil durum halinin gelişmiş veya gelişmekte olduğu her durumda, söz konusu uygunsuzluk halini sırasıyla göndericiye ve Genel Müdürlük ile ilgili Otoritelere mümkün olduğunca ivedi bildirmesi gereklidir*".

eşyadan farklı olarak bu tür eşyanın niteliği ve önemi, özel hukukî sonuçların öngörülmesini gerektirmektedir.

Kara taşımacılığına ilişkin olarak özel hukukî sonuç, Yeni Türk Ticaret Kanununun 861(2) maddesinde<sup>535</sup> düzenlenmiştir. Tehlikeli eşya taşınması ile ilgili olan bu madde gereğince, *“taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli malın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir”*. Görüldüğü gibi, eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilgisi olmayan taşıyan, bundan haberi olduğu an, o sırada henüz bir tehlike söz konusu olmasa bile, bu eşyayı istenilen zaman ve istenilen yerde boşaltabilir, geri taşıyabilir ve hatta gerektiğinde imha edebilir veya başka suretle zararsız hale getirebilir<sup>536</sup>. Taşıyan, bu tedbirlerden herhangi birini tercih etmekte serbesttir. Taşıyanın alacağı tedbir bakımından tercihinin yerindeliği tartışma konusu yapılamaz<sup>537</sup>. Ancak taşıyanın bu tedbirleri alabilmesi için talimat alması gerekmeseyse de, daha sonra, hali hazırda almış olduğu tedbir hakkında tasarruf hakkı sahibini bilgilendirmesi uygun olur<sup>538</sup>. Ayrıca bu tedbirlerin alınmasından ötürü, taşıyanın gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü de doğmaz.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 861(2) [CMR'nin 22(2), 1999 COTIF/CIM'in 9.] maddesindeki düzenlemeden anlaşıldığı gibi, taşıyanın bu tedbirleri alabilmesi için, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyor olması veya bununla ilgili kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamış olması gerekir. Ancak eşyanın tehlikeli niteliği hakkında beyanda bulunulmuş ve bu husus taşıma senedine geçirilmiş olması veya ayrıca yazılı şekilde bildirimde bulunulması halinde, belirtilen tedbirlerin alınıp alınamayacağı, maddede düzenlenmemiştir. Bu durumda taşıyan, tehlikeli eşyayı taşımayı kabul ederek ortaya çıkabilecek riskleri önceden kabul etmiş

---

<sup>535</sup> Aynı şekilde bkz. CMR m. 22(2), 1999 COTIF/CIM m. 9.

<sup>536</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 115; Erdil, E.: age., s. 280; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 569.

<sup>537</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 569.

<sup>538</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 569.



sayılacağından, artık maddede öngörülen haklardan yaralanamayacak demektir<sup>539</sup>. Ancak bilgisi dâhilinde taşınan tehlikeli eşya, taşınma sırasında bir tehlike arz ederse, taşıyan, Yeni Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi<sup>540</sup> gereğince, tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat alması, bu talimatları uygun bir süre içinde alamadığı takdirde ise, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri alabilmesi gerekir<sup>541</sup>.

Deniz taşımacılığı bakımından özel hukukî sonuçlar farklı hükümlerde ele alınmıştır. Bu hükümlerden biri, tehlikeli eşya hakkında beyan yükümlülüğünü düzenleyen Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148. maddesidir<sup>542</sup>. Bu maddeye göre, “denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya, kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins veya niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hâle getirmeye yetkilidir”. Yukarıda belirtildiği gibi burada da, tehlikeli eşyadan veya eşyanın tehlikeli niteliğinden bilgisi olmadığı durumlarda kaptan, bundan haberi olduğu an, henüz bir tehlike söz konusu olmasa bile, belirtilen tedbirleri almaya yetkilidir<sup>543</sup>. Ancak kara taşımacılığında farklı olarak deniz taşımacılığında, bilgisi dâhilinde taşıyana teslim edilen tehlikeli eşya hakkında düzenlemeye yer verilmiştir. Şöyle ki Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148(2) maddesine<sup>544</sup> göre, “kaptan, eşyanın tehlikeli cins ve niteliğini bildiği hâlde, yüklemeye onay vermişse, eşya gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye soktuğu takdirde aynı şekilde hareket etmeye yetkilidir”. Maddeden de anlaşıldığı gibi, kaptanın (taşıyanın veya taşıyanın acentesinin), eşyanın tehlikeli cins ve niteliğinden haberi varsa ve bu eşyayı taşımayı kabul etmiş ise, bu takdirde, gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğu doğmayacağı

---

<sup>539</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 115; Erdil, E.: age., s. 280.

<sup>540</sup> Aynı şekilde bkz. CMR. m. 13 ilâ 14.

<sup>541</sup> CMR açısından benzer şekilde bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 569.

<sup>542</sup> Aynı şekilde bkz. Lahey, Lahey/Visby Kuralları m. 4(6), Hamburg Kuralları m. 13(2).

<sup>543</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 402; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2755; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5528; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 183; İzveren, A.: age., 124; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 115; Okay, S.: age., s. 102; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, s. 165.

<sup>544</sup> Aynı şekilde bkz. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m. 4(6), Hamburg Kuralları m. 13(4).

gibi, kaptanın belirtilen tedbirleri alabilmesi için de, eşyanın gemi veya diğer eşya için tehlike yaratması gerekir<sup>545</sup>. Aksi takdirde, taşıyan, zararı tazmin etmekle yükümlüdür.

Tehlikeli eşya taşınması haricinde, deniz taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(3) maddesi gereğince, taşınması veya yüklenmesi caiz olmayan eşya hakkında ve 1147. madde gereğince de, gizlice yüklenmiş eşya hakkında aynı özel hukukî sonuçlar öngörülmüştür. Yani bu maddeler gereği, gemiye, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşya yüklenirse veya tehlikeli olmayan eşya kaptanın (taşıyanın veya acentesinin) bilgisi olmaksızın yüklenirse, gemiyi veya içindeki diğer eşyayı tehlikeye soktuğu takdirde, kaptan, bunları karaya çıkarmaya veya zorunluluk hâllerinde denize atmaya yetkilidir<sup>546</sup>. Tehlikeli eşyadan farklı olarak bu tür eşyanın taşınması zamanı belirtilen tedbirlerin alınması için, bu eşyanın gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye<sup>547</sup> sokması şarttır. Örneğin geminin haddinden fazla yüklenmesinden dolayı yükleme çizgisinin aşılması halinde bu durum söz konusu olabilir. Bu tür eşyanın yüklendiği, gemi yolculuğa başladıktan sonra anlaşılırsa, bu eşya program gereği bir limana uğrayıncaya kadar tehlikeye sebep olmadıkları takdirde, kaptanın, belirtilen tedbirleri alma yetkisi bulunmamaktadır<sup>548</sup>. Aksi takdirde, bu tedbirlerin yerine getirilmesinden doğan zararlardan, taşıyan sorumlu olur.

Eşyanın belirtilen sebeplerle yok edilmesi, taşıyanın tazmin yükümlülüğünü doğurmayacağı gibi, taşıma ücretini isteme hakkına da hâlel getirmez. Yani, eşya belirtilen tedbirler sonucu, boşaltılmış, geri taşınmış, karaya çıkartılmış, imha edilmiş

---

<sup>545</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 403; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 183; İzveren, A.: age., 124; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 115; Okay, S.: age., s. 102.

<sup>546</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 212; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2755; Eriş, G.: *816 - 1475. Maddeler*, s. 5627; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182; İzveren, A.: age., s. 123; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, s. 165.

<sup>547</sup> Buradaki tehlikeden, sadece fiziki veya maddi anlamda oluşan tehlike değil, aynı zamanda hukukî anlamda oluşacak tehlikenin de anlaşılması gerekir. Örneğin, silah veya taşınması yasak olan eşyaların taşınması zamanı geminin müsadere edilmesi tehlikesi hukukî bir tehlike oluşturabilir ki, bu zaman da kaptan, aynı hükme dayanarak yetkilerini kullanabilir. İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182, dn. 64.

<sup>548</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 404

veya başka suretle zararsız hale getirilmiş olsa bile gönderen, taşıma ücretini ödemek borcundan kurtulmuş olmayacak; başka bir deyişle, taşıyan taşıma ücretinin tamamını talep edebilecektir<sup>549</sup>.

## F) SORUMLULUKTAN KURTULUŞ HALLERİ

### 1- Genel Olarak

Zarar gören taşıyan veya diğer kişilerin, yanlış veya eksik beyan ile zarar arasında illiyet bağının bulunduğunu ispatlamasından sonra, sorumluluktan kurtulabilmek için, gönderenin kurtuluş kanıtı getirmesi gerekir. Mevzuatta, bazı istisnai durumlar dışında [örneğin, CMR'nin 11(2) maddesi], gönderene, özel bir sorumluluktan kurtuluş hali bahşedilmemiştir. Ayrıca gönderen, kusursuz sorumluluk öngörüldüğü hallerde, kusursuzluğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulamaz. Bu yüzden gönderenin sorumluluktan kurtulabilmesi, genel sorumluluktan kurtuluş hallerinin, yani, uygun illiyet bağını kesen sebeplerden birinin varlığının ispatı ile mümkün olabilir. Borçlar hukuku kurallarına göre, sorumlu kişi, zararın, mücbir sebepten, zarar görenin haksız fiilinden veya üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse, sorumluluktan kurtulur. Bu sebep, her türlü sorumluluk halinde geçerlidir<sup>550</sup>. Aynı durum, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünün ihlâlinden doğan sorumluluğu için de uygulanabilir. Şöyle ki, gönderen, zararın, mücbir sebepten, zarar görenin hukuka aykırı davranışından veya üçüncü kişilerin ağır kusurundan kaynaklandığını ispatladığı ölçüde, sorumluluktan kurtulabilir<sup>551</sup>. Ayrıca gönderenin, sorumluluk için kusur şartı arandığı durumlarda, kusursuzluğunu ispatlayarak sorumluluğunu bertaraf edebilmesi mümkündür.

Yerine göre, Türk Medeni Kanununun 2. maddesi gereğince dürüstlük kuralı da, gönderenin sorumluluktan kurtulabilmesine olanak verir. Örneğin, aynı gönderene ait kıymetli eşyayı devamlı surette taşıyan ve gereğinde kıymetli eşya

---

<sup>549</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29; Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleten", s. 401; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2755; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 183; İzveren, A.: age., 124; Okay, S.: age., s. 102; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, s. 165.

<sup>550</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 539; Karahasan, M. R.: age., s. 158; Kılıçoğlu, A.: age., 253.

<sup>551</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 160, 572; Seven, V.: age., s. 163.

bildirimi yapıp yapılmadığına bakmaksızın tazminat ödeyen taşıyan, sonradan göndereni, kıymetli eşya bildiriminde bulunmadığını ileri sürerek sorumlu tutamamalıdır<sup>552</sup>.

## 2- Genel sorumluluktan kurtuluş halleri

### a) Mücbir sebep

Gönderenin, yanlış veya eksik beyanlardan doğan zararlardan dolayı sorumluluktan kurtulabilmesi için, kaideten özel kurtuluş halleri öngörülmediğinden, ancak genel kurtuluş hallerinden yararlanılabilir. Bu nedenle, genel olarak illiyet bağının kesilmesi halinde, yani yanlış veya eksik beyan ile zarar arasında sebep ve sonuç ilişkisinin ortadan kalktığı durumlarda gönderenin sorumluluğu söz konusu olmaz. Bu anlamda, illiyet bağını kesen sebeplerden biri mücbir sebeptir. Mücbir sebep, sorumlu veya borçlunun faaliyet veya işletmesi dışında meydana gelen, genel bir davranış normunun veya bir borcun ihlâline kaçınılmaz ve mutlak şekilde neden olan, önceden öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağanüstü bir olay olarak tanımlanmaktadır<sup>553</sup>. Konumuz açısından da, zararın mücbir sebepten ileri geldiğini ispatlayan gönderenin sorumluluğuna gidilemez. Örneğin, gönderen, tehlikeli eşya yükleyerek, eşyanın niteliği hakkında gereken bilgiyi vermemiş olsa da, zararın, bu tehlikeli eşyadan değil de, denizde baş veren güçlü kasırga dolayısıyla ileri geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir.

### b) Zarar görenin hukuka aykırı davranışı veya üçüncü kişinin ağır kusuru

Uygun illiyet bağının, zarar görenin hukuka aykırı fiili veya üçüncü kişinin ağır kusuru ile kesilmesi mümkündür. Dolayısıyla zarar görenin kendisinin veya adamlarının hukuka aykırı fiillerinin veya üçüncü kişinin ağır kusurunun zararın doğmasına sebebiyet verdiği ölçüde, gönderen, sorumluluktan tamamen veya kısmen

---

<sup>552</sup> Bkz. Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 132.

<sup>553</sup> Bkz. Arkan S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 136; Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 539; Kılıçoğlu, A.: age., s. 254; Reisoğlu, S.: age., s. 296; Tandoğan, H.: age., 464; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 1342.

kurtulur<sup>554</sup> <sup>555</sup>. Örneğin, belgelerin eksik veya yanlış doldurulmaları sebebi ile gümrükte beklemek zorunda kalan taşıyan, eşyanın bu arada çalınması durumunda, gönderenin sorumluluğuna gidemez. Çünkü burada uygun illiyet bağı, taşıyanın fiili ile kesilmektedir. Zarar gören taşıyanın hukuka aykırı fiili veya diğer kimselerin ağır kusuru, illiyet bağını kesmişse, gönderen sorumluluğunu tamamen bertaraf eder. Bu durumda zarar görenin tam kusurundan bahsedilir. Ancak zarar gören taşıyan veya diğer kimselerin kusuru, uygun illiyet bağını kesmemişse, sadece zararlı sonucun doğumunda diğer sebeplerle birlikte iştirak etmişse, ortak illiyetten bahsedilir ki, bu takdirde sorumluluktan kurtulma değil, tazminatın indiriminden bahsedilir<sup>556</sup>.

Gönderen, zarar gören taşıyanın hukuka aykırı davranışı kabilinde, taşıyanın kontrol mükellefiyetine dayanarak da sorumluluktan kurtulabilir. Şöyle ki, taşıyanın, gönderen tarafından beyan edilen bilgileri kontrol yükümlülüğü olduğu hallerde, gönderen, bu hususu ileri sürerek yanlış ve ya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluktan kurtulabilir veya müterafik kusur nedeniyle sorumluluğu azaltılabilir. Mevzuatta bununla ilgili açık bir düzenleme olmasa da, öğretide, bazı yazarlar taşıyanın beyanları kontrol yükümlülüğünün olduğunu<sup>557</sup>, bazı yazarlar ise, böyle bir yükümlülüğün olmadığını<sup>558</sup> savunmaktadır. Oysa mevzuattan bazı hallerle ilgili olarak kontrol yükümlülüğün olduğu, diğer hallerde ise böyle bir yükümlülüğün olmadığı anlaşılmaktadır<sup>559</sup>.

Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanununun kara taşımacılığına ilişkin 858(2) maddesi<sup>560</sup> <sup>561</sup> hükmü gereğince, eşya ve ambalajının, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı sırada, dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğu ve taşınan

---

<sup>554</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 539; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 160; Karahasan, M. R.: age., s. 158; Kılıçoğlu, A.: age., 253.

<sup>555</sup> 11. HD., 17.01.2006, E. 12168, K. 202. Karar metni için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 165.

<sup>556</sup> Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku*, s. 545; Kılıçoğlu, A.: age., s. 252.

<sup>557</sup> Bkz. Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 33 ve 220; Demirkıran, M.: age., s. 74.

<sup>558</sup> Bkz. Çetingil, E.: "Taşıtan ve Yükleten", s. 398; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 28; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 181.

<sup>559</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 170 vd.

<sup>560</sup> MTTK'nın 772. maddesinde ise bu durum, yalnızca eşyanın dış görünüşü hakkında öngörülmüştür. Taşıyan, kapalı kutuları açarak içindekilerin taşıma senedinde yazılanlara uygunluğunu denetlemek durumunda değildir. Bkz. Arkan, S.: "Taşıma Senetleri", s. 1035.

<sup>561</sup> Benzer şekilde bkz. CMR m. 8(1), 1999 COTIF/CIM m. 12.

paketlerin sayısı, işaretleri ve numaralarına (gönderen istemde bulunmuşsa ve buna uygun araçlar varsa, eşyanın ağırlığı, miktarı veya içeriğine); deniz taşımacılığına ilişkin 1239. maddesi<sup>562</sup> gereğince, eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarına; hava taşımacılığına ilişkin Türk Sivil Havacılık Kanununun 112. maddesine<sup>563</sup> göre, eşyanın ağırlığı, boyutları, ambalajı ve parça sayısına (gönderenin katılması ile taşıyan tarafından muayene edilmesi şartı ile miktarı, hacmi, bulunduğu hali veya yükün belirgin durumuna) ilişkin kayıtlar haklı bir nedenle çekince konulmadan taşıma senedine yazılırsa, bu beyanların taşıma senedinde belirtilen kayıtlara uygun olduğu karine olarak kabul edilir<sup>564</sup>. Buradan da anlaşıldığı üzere, eşyayla ilgili belirtilen bilgileri kontrol etmek, taşıyanın borcu olmayıp, sadece kendi aleyhine olacak bir karineyi ortadan kaldırmak için, kanunen ona tanınmış olan bir mükellefiyettir. Taşıyan, bu mükellefiyetini yerine getirmediği takdirde, gönderene karşı sorumluluğu söz konusu olmayıp, sadece ispat yükü, taşıyan aleyhine ters çevrilmektedir. Ayrıca kontrol mükellefiyetini gereken şekilde yerine getirmeyen taşıyan, sözleşmeye aykırı davranmış olacağından, gönderen, bu duruma dayanarak sorumluluktan kurtulabilir<sup>565</sup>. Taşıyanın, eşya hakkında diğer beyanlarla ilgili olarak örneğin, eşyanın tehlikeli niteliğini, belgelerin içeriğini ve yeterliliğini kontrol mükellefiyeti yoktur<sup>566</sup>. Bu nedenle, gönderen, taşıyanın kontrol

---

<sup>562</sup> Benzer şekilde bkz. MTTK. m. 1100; Lahey, Lahey/Visby Kuralları m.3(4); Lahey Kuralları m. 16

<sup>563</sup> Benzer şekilde bkz. 1999 Montreal Konvansiyonu m. 11.

<sup>564</sup> YTTK'nın 1239(3) maddesine göre, kesin kanuni karine oluşturur. MTTK'ya göre ise bu karinenin aksi ispat edilebilir. Diğer taşımacılık alanlarına ilişkin karineler de aksi ispatlanabilen kanuni karinelere. Zira taşıyan, bu karinenin aksini ispat ederek taşıma senedindeki yazılı olan eşyadan başka bir eşya teslim edebileceği gibi, daha az miktarda ve markada eşya da teslim ederek sorumluluktan kurtulabilir. Bkz. Akıncı, S.: age., s. 115; Arkan, S.: "Taşıma Senetleri", s. 1036; Aybay, G. (ed.): age., s. 614; Bahtiyar, M.: agm., s. 69; Cumalıoğlu, E.: age., s. 126; Demirkıran, M.: age., s. 120; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 128; Seven, V.: age., s. 143; Yeşilova, E.: *Konışmento*, s. 112.

<sup>565</sup> Bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 170.

<sup>566</sup> Bu durum TSHK. m. 11; CMR m. 11(2); COTIF/CIM m. 15(2); Montreal Konvansiyonu m. 16(2) düzenlenmiştir. Bkz. Akıncı Z.: age., s. 64; Arkan, S.: *Demiryolu Taşımaları*, s. 74; Erdil, E.: age., s. 89; Karan, H.: *CMR Şerhi*, 202; Sözer, B.: *Hava Taşımaları*, s. 137; Ülgen, H.: age., s. 149. Ancak bazı mahkeme kararlarında, "taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özeni göstererek, refakat belgelerinin yeterliliğini incelemekle yükümlüdür" denilerek farklı bir sonuca varılmıştır. Bkz. 11. HD., 13.12.2007, E. 12776, K. 15749. Kararın eleştirisi için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 202; 11. HD., T. 14.06.1983, E. 2920, K. 3113. Karar metni için bkz. Eriş, G.: *Kara Taşıma*, s. 226. Yargıtay bir kararında da, eşyanın tehlikeli niteliğini beyan etmemesi durumunda, gönderenin kusurlu olduğunu vurgulamakla birlikte, taşıyanın da, basiretli bir tacir gibi hareket ederek taşıdığı yükün niteliğini araştırması gerektiğini belirtmiştir. 11. HD., 26.11.1992, E. 5858, K. 10885. Karar

mükellefiyeti olmayan beyanlarla ilgili, bu duruma dayanarak sorumluluktan kurtulamaz. Ancak taşıyanın kontrol mükellefiyeti olmadığı hallerde bile, beyandaki yanlışlığı bildiği ispatlanarak, gönderenin sorumluluktan kurtulması mümkündür<sup>567</sup>.

### c) Sorumluluktan kurtuluş sözleşmesi ve kayıtları

Taraflar sözleşmenin ihlâlinden doğan zararın gerçekleşmesinden önce, aralarında ayrı bir anlaşma yaparak veya böyle ayrı bir anlaşmaya gitmeden, sadece yaptıkları eşya taşıma sözleşmesine veya taşıma senedine koyacakları bir kayıtla da sorumluluğu kaldırabilir veya daraltabilirler. Böyle anlaşmaya sorumluluktan kurtuluş sözleşmesi, kayıtlara da sorumluluktan kurtuluş kayıtları denir<sup>568</sup>. Örneğin, “*casser clause*” (kesilme klozu) denen kayıtlar bu amaçla sözleşmelere konan kayıtlardandır. Böyle bir kayıtla gönderen, eşyanın gemiye yüklenmesiyle sorumluluğunun sona ereceğini şart eder<sup>569</sup>.

Deniz taşımacılığına ilişkin olarak, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1243(1)(b) maddesi<sup>570</sup> gereğince, “*bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da, taşıtan ve yükletenin borç ve sorumluluklarına ilişkin 1145 ilâ 1149, 1165 ve 1208. madde hükümlerinden kaynaklanan borç ve sorumluluklarını doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir*”. Yani gönderenin, taşıyanla sözleşme yaparak yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğunu önceden kaldırması veya daraltması mümkün değildir. Sorumluluktan kurtuluş kaydı geçersiz olduğu takdirde, taşıma sözleşmesinin tamamı geçersiz olmayıp, sadece bu kayıt hükümsüzdür. Ancak sorumluluktan kurtuluş kayıtlarının geçersizliği, zararın doğmasından önce yapılmış olması haline bağlanmış olmaktadır. Bu nedenle, yanlış

---

için bkz. Eriş, G.: *Açıklamalı – İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, (678-815. Maddeler)*, C. 4. Ankara 2010, s. 4764.

<sup>567</sup> Bkz. Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 398; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 572.

<sup>568</sup> Bkz. Akman, G.: *Sorumluluk Anlaşması*, İstanbul 1976, s. 6 vd.; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 140; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 187; Seven, V.: age., 168.

<sup>569</sup> Bkz. İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 183; Okay, S.: age., s. 103; Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, s. 152.

<sup>570</sup> MTTK'nın 1116. maddesinde ise, sadece taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartların hükümsüz olduğu, hükme bağlanmıştır.

veya eksik beyandan dolayı sorumluluğun doğmasından önce, gönderen lehine kabul edilen sorumluluktan kurtuluş şartları geçersiz sayılırken, sorumluluğun doğumundan sonra taraflar arasında sorumluluğu kısmen veya tamamen kaldırmaya ilişkin anlaşmalar geçerli kabul edilmektedir<sup>571</sup>. Ayrıca taraflar, yaptıkları bu sorumluluktan kurtuluş sözleşmesi ile sadece kendi sorumluluklarını sınırlandıra veya kaldırılabirler. Bu sözleşme ve kayıtlar, taşıyanın veya gönderenin diğer kişilere karşı olan sorumluluğunu etkilemez.

Kara ve hava taşımacılığına ilişkin olarak, mevzuatta böyle bir düzenleme öngörülmemiştir. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanununun 854(1) maddesine göre, *“kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir”*. Türk Sivil Havacılık Kanununun 125. maddesine göre de, *“taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran veya 124 üncü maddede sözü geçen Sözleşme veya onu değiştiren protokolde belirtilmiş olan sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şart hükümsüzdür”*. Bu madde hükümlerinden anlaşılacağı gibi, yalnızca taşıyanın sorumluluğunu daraltan ve kaldıran şartlar geçersiz olup, gönderenin sorumluluğunu daraltan veya kaldıran anlaşmalar geçerlidir. Yani taraflar, sorumluluktan kurtuluş sözleşmesi yaparak gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı sorumluluğunu daraltabilir veya kaldırılabirler. Fakat bu durumda bile, genel hüküm olan Yeni Borçlar Kanununun 115 ve 116. maddelerine<sup>572</sup> de uyulması gerekir. Kanunun 115. maddesine göre, *“borçlunun ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür”*. Bu düzenlemenin sonucu olarak, gönderen, beyanda bulunma yükümlülüğüne ilişkin sorumluluğunun daraltılmasına veya kaldırılmasına ilişkin sözleşme yapabilir ise de, ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin sözleşmedeki kayıt ve şartlar mutlak şekilde hükümsüz olacaktır. Yani gönderen, beyanda bulunma yükümlülüğünü yerine getirirken, sadece kusursuz veya hafif kusurlu olarak verdiği zararlardan dolayı sorumlu olmayacağına

---

<sup>571</sup> Bkz. Akman, G.: age., s. 43; Arkan, S.: *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 145; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 187; Kender, R. - Çetingil, E.: age., s. 145; Ülgen, H.: age., s. 199.

<sup>572</sup> MBK. m. 99 ve 100.



ilişkin sözleşme yapabilir. Ancak Kanununun 116(2) maddesine göre, “yardımcı kişilerin fiilinden doğan sorumluluk, önceden yapılan bir anlaşmayla tamamen veya kısmen kaldırılabilir”. Nitekim bu madde gereğince, 115. maddeden farklı olarak, gönderenin, yardımcı kişilerin kasıtlı veya ağır kusurlu davranışıyla borca aykırılıktan doğan zararlardan tamamen veya kısmen sorumlu olmayacağına ilişkin sözleşme yapılabilir<sup>573</sup>.

### 3- Özel sorumluluktan kurtuluş halleri

Deniz taşımacılığına ilişkin olarak Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(2) maddesi<sup>574</sup> gereğince, gönderen, kaptanın onayıyla, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yükler yahut yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, diğer kişilere karşı sorumluluktan kurtulamazlar<sup>575</sup>. Hükümden anlaşıldığı gibi, gönderen veya yükleyen, kaptanın (taşıyanın veya taşıyanın acentesinin) onayıyla hareket ettiğini ispat ederek, taşıyana karşı sorumluluktan kurtulabilirler. Ancak bu durumu ispat etseler bile, zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumlulukları devam eder. Kanunun 1146(2) maddesinin ikinci cümlesi gereğince ise, bunlar, eşyanın el konulmuş olduğunu ileri sürerek navlunu ödemekten kaçınamazlar. Yani, gönderen veya yükleyen, kaptanın (taşıyanın veya taşıyanın acentesinin) onayıyla hareket etmiş olduklarını ispat ederek taşıyana karşı sorumluluktan kurtulmuş olsalar bile, taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü devam eder.

Yeni Türk Ticaret Kanununun 1148. maddesine göre, tehlikeli eşya, kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins veya niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, gönderen veya yükleyen, doğan zararlardan sorumlu olur. Madde hükmü

---

<sup>573</sup> Bu konuyla ilgili geniş bilgi için bkz. Kılıçoğlu, A.: age., s. 637; Oğuzman, K. - Öz, T.: age., s. 372; Seven, V.: age., s. 168; Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: age., s. 1203.

<sup>574</sup> MTTK. m. 1024(III).

<sup>575</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 211; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 29; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleten”, s. 401; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2755; Eriş, G.: *816 - 1475. Maddeler*, s. 5527; İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: age., s. 182; İzveren, A.: age., s. 123; Okay, S.: age., s. 103

gereğince, gönderen veya yükleyen, taşıyanın (kaptanın yahut taşıyanın acentesinin) tehlikeli nitelikte eşyanın gemiye yüklendiğini veya eşyanın tehlikeli cins ve niteliğinden bilgisinin olduğunu ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulur<sup>576</sup>. Ancak bunlar, kusurunun olmadığını veya taşıyanın eşyanın tehlikeli özelliğini bilmesi gerektiğini ileri sürerek sorumluluktan kaçamaz<sup>577</sup>. Zira taşıyanın, tehlikeli eşyalarla ilgili olarak genel bilgiye sahip olacak durumda olması, göndereni söz konusu eşya ile ilgili bilgi vermek yükümlülüğünden ve dolayısıyla sorumluluktan kurtarmaz. Ayrıca taşıyanın, eşyanın tehlikeli özelliğini araştırma yükümlülüğü de bulunmamaktadır. Bu durumun ispatı halinde gönderen ve yükleyen, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(2) maddesinden farklı olarak yalnız taşıyana karşı değil, zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı da sorumluluktan kurtulur<sup>578</sup>. Bu durumda taşıyan, üçüncü kişilerin uğradıkları zararları, tehlikeli eşyayı kusurlu şekilde gemiye almış olmasından dolayı tazmin etmekle yükümlü olur<sup>579</sup>.

Gönderenin, taşıyanın eşyanın tehlikeli niteliği hakkında bilgisinin olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtuluş hali, diğer bilgilerle ilgili olarak öngörülmemiştir. Mamafih, diğer hallerde de, gönderenin, taşıyanın beyanların yanlış veya yetersiz olduğunu başlangıçta bilmesine rağmen taşımaya başladığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilmesine müsaade edilmelidir<sup>580</sup>. Şu kadar ki taşıyanın, beyanların yanlış veya eksikliğinden başlangıçta bilgisi olmayıp, taşımaya başladıktan sonra bilgisi olursa, bu takdirde, gönderen, bu sorumluluktan kurtuluş haline dayanmamalıdır.

---

<sup>576</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleyen”, s. 403; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2754; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5528; Okay, S.: age., s. 102. CMR'nin 22(1) maddesi gereğince de, taşıyanın, eşyanın tehlikeli niteliğini bildiği başka yollarla ispatlanarak, gönderenin sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür. Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 115; Erdil, E.: age., s. 280; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 572.

<sup>577</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleyen”, s. 403; Eriş, G.: *816-1475. Maddeler*, s. 5528; İzveren, A.: age., s. 124; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 572; Okay, S.: age., s. 102. Doğanay, gönderen, kaptanın eşyanın tehlikeli niteliğini bilmesi gerektiğini ispatlayarak da, sorumluluktan kurtulabileceğini belirtmektedir. Bkz. Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2754.

<sup>578</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleyen”, s. 403, dn. 19; Doğanay, İ.: *Şerh Madde 816-1475*, s. 2754; Okay, S.: age., s. 102, dpn, 380.

<sup>579</sup> Bkz. Cumalıoğlu, E.: age., s. 213; Çağa, T. - Kender, R.: age, s. 30; Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yükleyen”, s. 403

<sup>580</sup> Aynı yönde görüş için bkz. Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 160.

Deniz taşımacılığı ile ilgili diğer bir özel sorumluluktan kurtuluş hali, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1241(3). maddesinde<sup>581</sup> [aynı şekilde Hamburg Kurallarının 17. maddesinde] öngörülmüştür. Şöyle ki bu maddenin ikinci fıkrasına göre, “*taşıyan veya onun bir temsilcisi tarafından konişmentonun, yükletenin konişmentoya konulmak üzere bildirdiği kayıtlara veya eşyanın haricen belli olan hâl ve niteliğine ilişkin bir çekince eklenmeksizin düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı yükletenin tazmin edeceğine dair her taahhüt veya anlaşma, konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersizdir*”. Maddenin üçüncü fıkrasına göre de, “*böyle bir taahhüt veya anlaşma, taraflar arasında geçerlidir; meğerki, taşıyan veya onun bir temsilcisi, ikinci fıkrada belirtilen çekinceyi koymamak suretiyle, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütsün. Bu durumda, konişmentoya konulmayan çekince, yükleten tarafından konişmentoya yazılmak üzere bildirilen kayıtlara ilişkinse, taşıyan, 1145 inci madde uyarınca yükletenden tazminat isteyemez*”. Maddeden de anlaşıldığı gibi, yükleten, gönderilen de dâhil üçüncü kişileri aldatma amacı ile temiz konişmento düzenlendiğini ispatlayarak, 1145. madde uyarınca taşıyana karşı sorumluluktan kurtulabilir.

Kara taşımacılığı bakımından, Yeni Türk Ticaret Kanununda gönderenin yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluktan kurtulması ile ilgili özel bir düzenleme olmasa da, gönderen tarafından taşıyana verilmesi gereken refakat belge ve bilgilere ilişkin CMR'nin 11(2) maddesinden<sup>582</sup>, sorumluluktan özel kurtuluş hali getirildiği anlaşılmaktadır. Bu maddeye göre, “*gönderen, bu gibi belgelerin bulunmaması, yetersiz olması veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan taşıyana karşı sorumludur. Ancak taşıyanın hatası veya ihmali görülen durumlar bu hükmün dışındadır*”. Bu hükümden anlaşıldığı gibi, gönderen, kural olarak gümrük ve diğer taşımaya ilişkin belgelerin yanlış veya yetersizliğinden taşıyana karşı sorumlu ise de, zarar, taşıyanın hatası veya ihmaliinden kaynaklanmışsa, artık, gönderenin sorumluluğundan bahsedilemez. Yani, gönderen,

---

<sup>581</sup> Bu madde ile ilgili bkz. yukarıda s. 84.

<sup>582</sup> Aynı şekilde bkz. 1999 COTIF/CIM m. 15(2).

zararın, taşıyanın veya onun adamlarının hukuka aykırı davranışı veya ihmallerinden kaynaklandığını ispatlayarak sorumluluğunu bertaraf edebilir<sup>583</sup>. Örneğin, gümrük belgelerinin yanlış veya yetersiz olması nedeniyle taşıt gümrük idaresince bekletildiği sırada, taşıyanın ihmali sonucunda araçta hırsızlık olması ve eşyanın çalınması halinde, gönderen, taşıyanın bu ihmali nedeniyle zarar doğduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Aslında bu düzenleme, sorumluluktan genel kurtuluş hali olan, uygun illiyet bağıını kesen sebeplerden biri, zarar görenin kusurunun, Kanunda doğrudan öngörölmüş biçimidir. Yoksa sorumluluktan kurtuluşun özel bir sebebi değildir. Sadece, genel kuraldan farklı olarak, Kanunda kusur yerine, alternatif bir unsur olarak, kusurun bir türü olan taşıyanın ihmaliinden bahsedilmiştir.

---

<sup>583</sup> Bkz. Akıncı, Z.: age., s. 65; Erdil, E.: age., s. 90; Karan, H.: *CMR Şerhi*, s. 206.

## SONUÇ

Hem iç hukuk düzenlemelerinin, hem konvansiyonların genel olarak eşya taşıma sözleşmesinin tanımını yapmaktan kaçındıkları görülmektedir. Nitekim bazı kanunlarda, dolaylı olarak taşıma, taşıyan, gönderen, taşıma sözleşmesinin unsurları açıklanmış, bazı kanunlarda ise, bu kavramlarla ilgili hiç bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Taşımanın değişik türlerine ilişkin hukukî düzenlemeler değerlendirilmek suretiyle, öğretide ve uygulamada yapılan farklı tanımlar da dikkate alındığında, genel olarak eşya taşıma sözleşmesinin tanımı şöyle yapılabilir: “Eşya taşıma sözleşmesi”, taşıyanla gönderen arasında tam iki tarafa borç yükleyen, rızâî öyle bir anlaşmadır ki, bununla taşıyan, ücret karşılığında, eşyayı muhafazası ve nezareti altında bir yerden başka bir yere taşımayı ve varma yerinde, aynen teslim aldığı gibi ve zamanında teslim etmeyi taahhüt eder.

Eşya taşıma sözleşmesinin açık bir tanımının yapılmamış ve Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıma sözleşmesiyle, yalın (alelîtlak) taşıma sözleşmesi ayrımının da dikkate alınmamış olması, öğretide, eşya taşıma sözleşmesinin unsurlarının, farklı sayıda ve şekillerde incelenmesine yol açmıştır. Eşya taşıma sözleşmesi, hukukî niteliği itibarıyla tam iki tarafa borç yükleyen, rızâî bir sözleşmedir. Bu tür sözleşmelerde olduğu gibi, genel olarak eşya taşıma sözleşmesinin de kurulmuş sayılabilmesi için, şu üç aslî unsurun bir arada bulunması gerekli ve yeterlidir: taşıyanın edimi – eşya taşıma taahhüdü unsuru; gönderenin edimi – taşıma ücreti ödeme taahhüdü unsuru; tarafların edimler konusunda anlaşması – anlaşma unsuru. Bu üç aslî unsur, bütün eşya taşıma sözleşmelerinin ortak özelliklerinden olup, her eşya taşıma sözleşmesinde mutlaka bulunması gereken zorunlu unsurlardır. Ancak eşya taşıma sözleşmesinin değişik türlerine (deniz, kara, demiryolu, hava taşımalarına) ilişkin özel hükümler kapsamında, taşımanın yapıldığı ortam ve araç gibi unsurlar da ilave edilmektedir. Ayrıca eşya taşıma sözleşmesinde aslî unsurların yanı sıra, başka yan unsurların da olması mümkündür. Bu yan unsurlar, eşya taşıma taahhüdünü akdin aslî unsuru olmaktan çıkarmadığı sürece, sözleşmenin eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine engel değildir.

Eşya taşıma sözleşmesi gereğince, taşıyanın aslî borcunu, eşyanın bir yerden başka bir yere gereği gibi taşınarak, gönderilene, zamanında, tam ve hasarsız şekilde teslim edilmesi; gönderenin aslî borcunu ise, taşıma ücretinin ödenmesi oluşturur. Ancak bu aslî borçların yanı sıra, kanunen başka yükümlülükler öngörülebileceği gibi, taraflar da farklı yükümlülükler kararlaştırabilirler. Kanunda doğrudan düzenlenmiş olan bu yükümlülüklerden biri, gönderen (ve yükletenin) tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğüdür.

Yükümlülük kavramı geniş kapsamlı bir kavram olup, borç, aslî edim yükümü, yan edim yükümü, yan yüküm, külfet gibi kavramları kapsamaktadır. Gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü, bu kavramlarla karşılaştırıldığı zaman bir sıra benzerliklerin yanı sıra, bazı farklı özelliklerinin de olduğu görülmektedir. Bu özellikler dikkate alındığında, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü, genel olarak dürüstlük kurallarından doğan, kanunda doğrudan düzenlenmiş bulunan ve geniş anlamda borçlar arasında yer alan bir yan yükümlülük olarak değerlendirilebilir.

Her eşya taşıma sözleşmesinde, biri taşıma taahhüdünde bulunan taşıyan, diğeri ise, sözleşmenin karşı tarafı olan gönderen olmak üzere, en az iki kişi vardır. Fakat taşıma işlerinde çoğu zaman tarafların dışında bir de kanunen, taşıma sözleşmesinden bir hak iktisap eden veya borçla yükümlendirilen başka ilgili kişiler de mevcut olabilir. Eşya taşıma sözleşmesi gereğince, tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü ve beyan olunan bilgidaki eksik ya da yanlışlıktan sorumlu olan kişi, sözleşmenin karşı tarafı olan gönderendir. Diğer ilgili kişiler, beyanda bulunmakla yükümlü olmadığı gibi, doğan zararlardan da sorumlu tutulamazlar. Ancak deniz taşımacılığına mahsus olarak, farklı bir hukukî statüye sahip yükleten de, tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olup, yanlış veya eksik beyandan doğan zararlardan sorumlu tutulmuştur.

Eşya taşıma sözleşmesine göre, taşıyanın karşı tarafı olan kişiyle ilgili mevzuatta, gönderen, gönderici, taşıtan, yükleten gibi farklı terimler kullanılsa da, çalışmada, tüm taşıma alanlarını kapsayacak şekilde gönderen terimi tercih edilmiştir. Gönderen kavramı, mevzuatta tanımlanmadığı gibi, öğretide bazı yazarlar,

bu kavramı tanımlamaktan kaçınmışlardır. Genel olarak gönderen kavramı, şöyle tanımlanabilir: “Gönderen”, ücret ödemesi karşılığında eşyanın belli bir yere taşınarak teslim edilmesi hususunda, taşıyan ile eşya taşıma sözleşmesi yapan veya adına böyle bir sözleşme yapılan gerçek veya tüzel kişidir.

Tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü diğer kişi, yalnızca deniz taşımacılığına mahsus olarak farklı bir statüye sahip olan yükletendir. Türk-Alman deniz hukukunun bir özelliği olarak, kanunla yükletene bağımsız bir yükle ilgili kişi statüsü tanınmasının nedeni, denizaşırı satışların arz ettiği hukukî özelliktir. Ancak mevzuatta, yükletenin de tanımı yapılmış değildir. Genel olarak ise, yükleten şöyle tanımlanabilir: “Yükleten”, eşya taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyayı, gönderenin adına ve gönderenin bağımsız bir temsilcisi olarak taşıyana fiilen teslim eden, üçüncü bir gerçek veya tüzel kişidir.

Mevzuatta, taşıyanın sorumluluk sistemi karşısında dengenin sağlanması açısından, gönderenin (ve yükletenin) beyanda bulunma yükümlülüğüne ve yanlış veya eksik beyandan doğan zarardan sorumluluğuna yer verilmiştir. Ancak bu yükümlülük ve sorumlulukla ilgili her bir taşımacılık alanına ilişkin kanunlarda farklı düzenlemeler öngörülmüştür. Nitekim deniz taşımacılığına ilişkin olarak gönderen ve yükletenin, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü ve bundan doğan zararlardan sorumluluğu taşıma senedine bağlı kılınmamış, yanlış veya eksikliğinden dolayı sorumlu olduğu hususlar kanunda açıkça belirtilmiştir. Ne var ki, kanun hükümlerine dikkat edildiğinde, gönderenin yanlış veya eksikliğinden dolayı sorumlu olduğu hususlar, genellikle taşınacak eşya ile ilgili olup, onun tarafından beyan edilen diğer hususların, örneğin, gönderen, yükleten, gönderilen, yükleme ve boşaltma limanı vs. hakkındaki bilgilerin yanlış veya eksikliğinden sorumlu olup olmayacağı anlaşılmamaktadır. Bilakis gönderenin yanlış veya eksik beyan ettiği diğer hususlardan doğan zarardan sorumluluğunun olmadığı düşünülmemeyeceği gibi, özel hüküm olmasına rağmen, bu hususlara genel hükümlerin uygulanması da, adaletsiz sonuçların doğmasına neden olabilecektir. Bu bakımdan, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1241(1) maddesinin geniş yorumlanması, dolayısıyla gönderen veya yükletenin beyan ettiği tüm hususlardaki yanlışlık veya eksiklikten doğan

zararlardan, özel hükümler kapsamında sorumlu tutulması gerekir. Kara taşımacılığı ile hava taşımacılığında ise, gönderenin tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü ve bundan dolayı sorumluluğu, kural olarak, doğrudan taşıma senedine bağlı kılınmıştır. Yani, taşıma senedi düzenlenmeden eşya taşıma sözleşmesinin yapılması mümkün olsa da, beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı gönderenin sorumlu tutulabilmesi için, taşıma senedinin düzenlenmesi bir şart olarak aranmıştır. Oysa taşıma senedi düzenlenmediği durumlarda da, işin mahiyeti gereği, gönderenin yanlış veya eksik beyandan doğan zararlardan, genel hükümler çerçevesinde değil, özel hükümler gereğince sorumlu tutulması gerektiği kabul edilmelidir. Ayrıca kara taşımacılığına ilişkin olarak, gönderen, bilgisi dâhilinde olsun ya da olmasın taşıma senedine geçirilen tüm bilgilerden dolayı sorumlu tutulmuş, bu bilgiler sınırlandırılmamıştır. Nitekim hem belirtilen bütün eksiklikleri ortadan kaldırmak, hem de yeknesaklık yaratmak açısından, tüm taşıma alanlarına ilişkin olmak üzere, mevzuatta şöyle bir düzenlemenin getirilmesinde yarar vardır: “Gönderen (veya yükleten), eşya taşıma sözleşmesinin yapılması ve ifası bakımından gerekli olan tüm hususları beyan etmekle yükümlü olup, bu hususların beyan edilmemesinden ve/veya yanlış veya yetersiz beyan edilmesinden kaynaklanan, taşıyanın zarar ve giderlerinden sorumludur”.

Gönderenin (ve yükletenin) eşya taşıma sözleşmesi gereğince tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olduğu hususlar muhteliftir. Bunlar, kara taşımacılığı açısından, taşıma senedine yazılacak olan bilgileri tam ve doğru şekilde beyan etmek; tehlikeli eşya taşınacaksa, zamanında, açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmak; eşyanın tesliminden önce, resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli olan bütün bilgi ve belgeleri, gerçeği aksettirecek şekilde taşıyana vermek yükümlülüğüdür.

Deniz taşımacılığı açısından bu nevi yükümlülükler içinde, taşınacak eşya (onların miktarı, işaretleri, cins ve niteliği) hakkında tam ve doğru beyanda bulunmak; harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi menedilmiş olan eşyayı yüklemekten kaçınmak, yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk,



vergi ve gümrük kurallarına uygun hareket etmek; kaptanın bilgisi olmaksızın gizlice gemiye eşya yüklemekten kaçınmak; eşya tehlikeli ise, bunların tehlikeli cins ve nitelikleri hakkında doğru ve eksiksiz şekilde beyanda bulunmak; gümrük ve diğer idari işlerin tamamlanabilmesi için gerekli olan belgeleri ve o eşyanın taşınması için gerekli bütün diğer bilgi ve belgeleri, tam ve gerçeği aksettirecek şekilde sağlamak yükümlülükleri sayılabilir.

Hava taşımacılığı ile ilgili olarak ise, bu kapsamda, gönderenin, eşya ile ilgili olarak hava yük senedine yazılacak bilgiler ile eşyanın gönderilene teslimi için gereken tüm bilgileri tam ve doğru şekilde beyan etmek; eşyanın gönderilene teslim edilmesi için gereken tüm belgeleri taşıyana teslim etmek gösterilebilir.

Gönderen (ve yükleten), belirtilen hususları tam ve doğru şekilde beyan etmekle yükümlü olup, bu beyanların yeterliliğini ve doğruluğunu taşıyana karşı garanti etmektedir. Beyanda bulunma yükümlülüğünü gerektiği gibi yerine getirmeyen gönderen (ve yükleten), bundan kaynaklanan zarardan dolayı, her türlü taşımacılık açısından, özel hükümler gereğince taşıyana karşı sorumlu olur. Ayrıca deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak gönderen (ve yükleten), beyanların yanlış veya eksik olmasından dolayı zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı da, özel hükümler çerçevesinde sorumlu tutulmuştur. Kara taşımacılığı bakımında ise, gönderenin zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, Borçlar Hukukunun genel hükümlerine tâbidir.

Gönderenin (ve yükletenin) yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğu, mevzuatta, hem taşıyana karşı, hem de deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak zarar gören üçüncü kişilere karşı düzenlendiğinden, hukukî nitelik itibariyle bir birinden ayrılmaktadır. Nitekim bu sorumluluk, taşıyana karşı akdî sorumluluk, zarar gören üçüncü kişilere karşı ise, geniş anlamda haksız fiil sorumluluğudur. Ayrıca bu sorumluluk, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin olarak hem taşıyana, hem de zarar gören diğer kişiler karşı, eşyanın değeri göz önüne alınmaksızın konu ve miktar açısından sınırsız; kara taşımacılığında ise, konu açısından sınırsız, miktar açısından sınırlı sorumluluktur. Diğer taraftan gönderenin (ve yükletenin) taşıyana karşı sorumluluğu, kara ve deniz taşımacılığı bakımından

(kara taşımacılığına ilişkin olarak gönderenin tüketici olması durumu hariç) garanti niteliğinde olup, kusursuz sorumluluk, hava taşımacılığında ise kusurlu sorumluluktur. Ancak, gönderenin (ve yükletenin) zarar gören diğer kişilere karşı sorumluluğu, her türlü taşımacılıkta (deniz taşımacılığına ilişkin olarak tehlikeli eşya hakkında yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluk hariç) kusur sorumluluğudur.

Görüldüğü gibi, tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğün ihlâlinden dolayı gönderenin sorumluluğu, hukukî nitelik açısından her bir taşımacılık alanına göre farklılık arz etmektedir ki, dolayısıyla da bu, karışıklığa neden olmaktadır. Bu farklılığı ve karışıklığı gidermek amacıyla, tüm taşıma türlerinin hepsi için ortak olan düzenlemelerin tek bir başlık altında genel hükümlerde toplanması daha uygun olur. Ancak tabiidir ki, değişik taşıma türlerinin kendilerine has bazı farklı özelliklere sahip olması, bir takım özel düzenlemelerin de getirilmesini zorunlu kılacaktır. Bunun için de, her bir taşıma türü bakımından özel olarak düzenlenmesi gereken hususların, ilgili kanun veya bölümlerde, tamamlayıcı hükümler veya genel hükümlere istisna getiren kurallar ile, bu gibi özellikleri de belirtilerek düzenlenmesi mümkündür.

Gönderenin (ve yükletenin) yanlış veya eksik beyanda bulunmadan dolayı sorumluluğunun farklı hukukî niteliğe sahip olması, dolayısıyla sorumluluk şartlarının da farklı olmasına neden olmuştur. Nitekim gönderenin (ve yükletenin) taşıyana karşı sorumluluğu için, tazminat hakkı veren hukukî bir ilişkinin varlığının, beyanların yanlış veya eksik olduğunun, bundan dolayı zarar doğduğunun ve yanlış veya eksik beyanla zarar arasında uygun illiyet bağının ispat edilmesi gerekli ve yeterli olduğu halde; zarar gören diğer kişilere karşı sorumlulukta, belirtilenlerin yanı sıra, ayrıca kusur şartı da aranır. Sorumluluk şartlarını ispat yükü, bu sorumluluk normundan kendi lehine sonuç çıkaran talep sahibine ait olur.

Yanlış veya eksik beyandan dolayı tazminat talep hakkı sahibi, eşya taşıma sözleşmesinde gönderenin karşı tarafı olan taşıyandır. Ancak deniz ve hava taşımacılığında zarar gören üçüncü kişiler de, özel hükümler gereğince tazminat talep hakkına sahiptirler. Nitekim zarar gören üçüncü kişiler, aralarında herhangi bir

hukukî ilişki olmasa da, kanunen onlara tanınmış olan bu haktan yararlanarak, gönderen ve yükletenden zararlarının tazminini talep edebilirler. Binaenaleyh, bu kişiler, gönderenden zararının tazminini, isterlerse Borçlar Kanununun haksız fiil hükümlerine, isterlerse doğrudan bu özel hükümlere dayanarak talep edebilirler. Diğer taraftan zarar gören üçüncü kişiler, zararlarının tazminini, aralarındaki eşya taşıma sözleşmesine dayanarak taşıyandan da talep etmek hakkına sahiptirler. Bu durumda, zararı tazmin eden taşıyan, gönderen veya yükletene rücu edebilir.

Kara taşımacılığına ilişkin düzenlemelerde ise, zarar gören üçüncü kişilere, yanlış veya eksik beyanda bulunmadan doğan zararların tazminini, özel hükümler çerçevesinde talep etme hakkı tanınmamıştır. Bilakis zarar gören üçüncü kişiler, bu zararlarının tazminini, ya aralarında akdî bir ilişkinin bulunması halinde taşıyandan, ya da gerekli şartların oluşması halinde, Türk Borçlar Kanununun haksız fiil hükümleri gereğince gönderenden talep edebilirler. Taşıyan da, bu nedenle üçüncü kişilere ödemiş olduğu tazminatı, zararı kabilinden özel hükümlere dayanarak gönderenden talep edebilir.

Deniz taşımacılığında, gönderen ve yükletenin yanlış veya yetersiz beyandan doğan zararlardan sorumluluğu, beyanların aynı olması halinde müteselsildir. Beyanlar farklı ise, bu takdirde sorumluluk, yanlış veya yetersiz beyanı ile zarara fiilen sebep olan kişiye ait olacaktır. Ancak zararı tazmin eden gönderen veya yükletenin, yanlış beyanda bulunmasına diğeri sebep olmuşsa, bu hususun, kendi aralarındaki iç ilişkiye göre hall edilmesi gerekir. Şöyle ki, zararı tazmin eden gönderen veya yükleten, bu iç ilişkiye dayanarak diğerine rücu edebilir.

Gönderen (ve yükleten), yanlış veya eksik beyanın sebep olduğu her türlü zarardan, yani, zarar görenin uğradığı doğrudan fiili zarardan olduğu kadar, umulan kâr kaybından, ekonomik zarardan veya taşıyanın katlandığı masraflardan ve hatta manevi zarardan da sorumludur. Ancak talepte bulunan kişi, bu zararlarını ispat etmekle yükümlüdür. Zira gönderenin ödeyeceği tazminat, gerçekleşen zararla sınırlı olup, hiçbir zaman gerçek zararın azami miktarını geçemez. Diğer taraftan kara taşımacılığına ilişkin olarak (yalnızca yeni Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde), gönderen, beyanda bulunma yükümlülüğü dolayısıyla bütün zararlardan, yalnızca

gönderinin brüt ağırlığının 8,33 Özel Çekme Hakkı (*Special Drawing Rights*), taşıma eşyası taşınmasına ilişkin olarak ise, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı tutarında sorumludur. Bu sınır, taşıyanın ileri sürebileceği sözleşme dışı taleplerinde ve zarar gören üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerinde de geçerlidir. Fakat deniz ve hava taşımacılığında, gönderen (ve yükleten), beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı tüm zararlardan, miktar açısından sınırsız şekilde sorumludur.

Yeni Türk Ticaret Kanununun madde gerekçelerinin 850 ilâ 855. maddelerine ilişkin genel açıklamalarında, Kanunun Dördüncü Kitabının özellikle birinci ve ikinci kısımlarının, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri haline dönüştürülmüş olduğu belirtilmiştir. Ancak Kanunun 852. maddesinde, deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur. Ne var ki, özel hükümlerin saklı tutulması, genel hükümlerin hiçbir şekilde uygulanamayacağı anlamına gelmez. Bilakis, bu hükümden, bir husus hakkında bu tür taşıma alanlarına ilişkin özel hükümler bulunduğu takdirde, öncelikle özel hükümlerin uygulanması, hakkında özel hüküm bulunmayan durumlar için ise, genel hükümlere gidilmesi gerektiği anlaşılmalıdır. Nitekim deniz ve hava taşımacılığına ilişkin mevzuatta, gönderenin beyanda bulunma yükümlülüğü ile ilgili özel hükümler getirilmiştir. Bu bakımdan, yanlış veya eksik beyandan doğan zararlardan sorumlulukla ilgili doğrudan özel hükümlerin uygulanması, özel hüküm bulunmadığı takdirde ise, genel hükümlere gidilebilmesi mümkündür. Ancak genel hüküm niteliğinde olan, kara taşımacılığı bakımından getirilen sınırlı sorumluluğa ilişkin hükmün, deniz ve hava taşımacılığına uygulanıp uygulanmayacağı tartışılabilir. Kanımızca, kara taşımacılığı açısından öngörülen sınırlı sorumluluğun, deniz ve hava taşımacılığına uygulanması mümkün olmamalıdır. Çünkü tazminat hukukunun amacı, zarar gören kişinin tüm zararlarının giderilmesi ve onun malvarlığının zarara uğramadan önceki duruma getirilmesidir. Bu nedenle, sorumluluğun sınırsız olması kural, sınırlandırılması ise istisna mahiyetinde olup, bu sınırlamanın doğrudan kanunla veya sözleşme ile getirilmesi gerekir. Ne var ki, deniz ve hava taşımacılığı bakımından sınırlı sorumlulukla ilgili olarak mevzuatta boşluk değil, nitelikli susma söz konusudur. Yani, kanunkoyucu bu tür taşımalar açısından gönderenin tüm zararlardan sınırsız

sorumlu olmasını arzu etmiştir. Bu yüzden, gönderenin sorumluluğu ile ilgili kara taşımacılığında getirilen sınırların, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin sorumluluğa uygulanmaması gerekir. Ancak tarafların sorumluluğu arasında denklik ilişkisi ve menfaatler durumundaki benzerlik dolayısıyla, deniz ve hava taşımacılığına ilişkin düzenlemelerde de böyle bir sınırlandırmanın öngörülmesi uygun olur.

Mevzuatta, gönderenin (ve yükletenin) beyanda bulunma yükümlülüğünü yerine getirmemesinin hukukî sonucu olarak tazminat yükümlülüğünün yanı sıra, bazı durumlara has istisnâ özel hukukî sonuçlar da öngörülmüştür. Bu durumlara, tehlikeli veya tehlike arz eden eşya taşınması, ayrıca deniz taşımacılığında taşınması veya yüklenmesi caiz olmayan eşya ve gizlice yüklenmiş eşya taşınması örnek olarak sayılabilir. Bu tür eşya taşınması sırasında, eşya, gemiyi veya diğer şeyleri tehlikeye sokarsa (tehlikeli eşya taşınması sırasında ise, bir tehlike söz konusu olmasa bile) taşıyan eşyanı istenilen zaman ve istenilen yerde boşaltabilir, geri taşıyabilir, denizde taşınması halinde karaya çıkarabilir ve hatta gerektiğinde imha edebilir veya başka suretle zararsız hale getirebilir. Bundan ötürü taşıyan tarafından tazminat ödenmeyeceği gibi, gönderenin de ücret ödeme borcu devam eder.

Mevzuatta, bazı istisnai durumlar dışında [örneğin, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1146(2), 1241, CMR'nin 11(2) maddesi] gönderene (ve yükletene), özel bir sorumluluktan kurtuluş hali bahşedilmemiştir. Dolayısıyla gönderen (ve yükleten), genel sorumluluktan kurtuluş hallerini, yani, illiyet bağını kesen sebeplerden birini (zararın, mücbir sebepten, zarar görenin hukuka aykırı davranışından veya üçüncü kişilerin ağır kusurundan kaynaklandığını) ispatladığı ölçüde, sorumluluktan kurtulabilir. Ayrıca gönderenin (ve yükletenin), beyanda bulunma yükümlülüğünden dolayı sorumluluk için kusur şartı arandığı durumlarda, kusursuzluğunu ispatlayarak da sorumluluktan kurtulması mümkündür. Diğer taraftan, sözleşmenin ihlâlinden doğan zararın gerçekleşmesinden önce, taşıma sözleşmesi taraflarınca, sorumluluktan kurtuluş sözleşmesi yapılarak veya böyle ayrı bir sözleşme yapılmadan, sadece eşya taşıma sözleşmesine veya taşıma senedine konulan sorumluluktan kurtuluş kayıtları ile de sorumluluk kaldırılabilir veya daraltılabilir.

## KAYNAKÇA

### I. ASLÎ KAYNAKLAR

#### A) KONVANSİYONLAR

Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu, 1978 [Hamburg Kuralları].

Demiryolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1999 [COTIF/CIM].

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon, 1999 [Montreal Konvansiyonu].

Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, 1956 [CMR].

Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyonda Değişiklik Protokolü, 1978 [CMR ÖÇH Protokolü].

Konişmentoya İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Konvansiyon, 1924 [Lahey Kuralları].

Konişmentoya İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25 Ağustos 1924 tarihli Uluslararası Brüksel Konvansiyonunda Değişiklik Yapan Protokol, 1968 [Lahey/Visby Kuralları].

Tehlikeli Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Anlaşması, 1957 [ADR].

Tehlikeli Eşyanın Demiryolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik, [RID].

#### B) KANUNLAR

Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki Kanunun, 1946.

Denizde Zapt ve Müsadere Kanununu, 1940.

Hukuk Muhakemeleri Kanununun, 2011

Karayolu Taşıma Kanunu, 2003.

Karayolu Trafik Kanunu, 1983.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 2009.

Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997.

Mevcut Borçlar Kanunu, 1926 [MBK].

Mevcut Türk Ticaret Kanunu, 1956 [MTTK].

Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileri İle Taşınması hakkındaki Tüzük, 1952.

Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması hakkında Yönetmelik, 2007.

Türk Medeni Kanunu, 2001 [TMK].

Türk Sivil Havacılık Kanunu, 1983 [TSHK].

Yeni Türk Borçlar Kanunu, 2011 [YTBK].

Yeni Türk Ticaret Kanunu, 2011 [YTTK].

## II. YARDIMCI KAYNAKLAR

### A) BİLİMSEL ESERLER

#### 1- Kitaplar

Aday, N.: *Özel Hukukta Yükleni Kavramı ve Sonuçları*, B. 1, İstanbul 2000.

Akan, P.: *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, Ankara 2007.

Akıncı, Z.: *Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara 1999.

Akıncı, S.: *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1961.

Akıntürk, T.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Özel Borç İlişkileri*, B. 14, İstanbul 2009.

Akıpek, J.: *Türk Eşya Hukuku (Ayni Haklar)*, Ankara 1972.

Akıpek, Ş.: *Alt Vekâlet*, Ankara 2003.

Akısoy, S.: *Hava – Kara – Deniz – Demiryolu Taşıma Hukuku Mevzuatı*, B. 1, Ankara 2012.

Akıyol, Ş.: *Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme*, İstanbul 2008.

Akıman, G.: *Sorumsuzluk Anlaşması*, İstanbul 1976.

Alihan, A.: *CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, B. 2, İstanbul 2006.

- Ardıç, O. - Ersol, E.: *Borçlar Hukuku*, Ankara, 2006.
- Arkan, S.: *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, Ankara 1987 [*Demiryolu Taşımaları*].
- Arkan, S.: *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982 [*Taşıyıcının Sorumluluğu*].
- Arkan, S.: *Ticari İşletme Hukuku*, B. 10, Ankara 2001 [*Ticari İşletme*].
- Atabek, R.: *Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç)*, İstanbul 1960.
- Atamer, K.: *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra*, İstanbul 2006.
- Ateş, E.: *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi, (1924 Lahey Kuralları)*, İstanbul 2008.
- Ayan, M.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 5, Konya 2007.
- Aybay, G (ed.): *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998.
- Aydın, A.: *CMR'ye göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu*, B. 2, İstanbul 2006.
- Bulut, N. K.: *Üçüncü Kişiyi Koruyucu Etkili Sözleşme*, B. 1, İstanbul 2009.
- Can, M.: *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Ankara 1998 [*Sona Erme*].
- Can, M.: *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Denizyoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2001 [*Yolcu Taşıma*].
- Cumalıoğlu, E.: *Kırkambar Sözleşmesi*, Ankara 2011.
- Çağa, T. - Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi*, C. II, B. 8 , İstanbul 2006.
- Deniz, İ.: *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1982, s. 4.
- Demirkıran, M.: *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, İstanbul 2008
- Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C. II, B. 4, Madde 420-815, İstanbul 2004 [*Şerh Madde 420-815*].
- Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C. III, B. 4, Madde 816-1475, İstanbul, 2004 [*Şerh Madde 816-1475*].
- Erdil, E.: *CMR Konvansiyonu Şerhi*, İstanbul 2007.



- Erdem, E.: *SİF Satışlar = CIF Sales*, İstanbul 1999.
- Eren, F.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 9, İstanbul 2006 [*Borçlar Hukuku*].
- Eren, F.: *Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi*, Ankara 1975 [*İlliyet Bağı*].
- Eriş, G.: *Açıklamalı – İctihatlı – Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku*, Ankara 1996 [*Kara Taşıma*].
- Eriş, G.: *Açıklamalı – İctihatlı Türk Ticaret Kanunu, (678-815. Maddeler)*, C. 4. Ankara 2010 [*678-815. Maddeler*].
- Eriş, G.: *Açıklamalı – İctihatlı Türk Ticaret Kanunu, (816-1475. Maddeler)*, C. 5. Ankara 2010 [*816-1475. Maddeler*].
- Erguvan, S.: *Deniz Yolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*, İstanbul 2007.
- Ergüne, M. S.: *Olumsuz Zarar*, İstanbul 2008.
- İlgın, S.: *Alt Navlun Sözleşmeleri*, İstanbul 1996.
- İnal, H. T.: *Borca Aykırılık ve Sonuçları*, İstanbul 2009.
- İnan, A. N.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 3, Ankara 1984.
- İzveren, A.: *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara 1975.
- İzveren, A. - Franko, N. - Çalık, A.: *Deniz Ticareti Hukuku, (40. Yıl 1954 -1994)*, Ankara 1994.
- Franko, N.: *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Ankara 1992.
- Gençtürk, M.: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, İstanbul 2006.
- Gürpınar, D.: *Sözleşme Dışı Yanlış Tavsiyede Bulunma, Öğüt veya Bilgi Vermeden Doğan Hukuki Sorumluluk*, İzmir 2006.
- Havutçu, A.: *Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Temerrüt ve Müspet Zararın Tazmini*, İzmir 1995.
- Kalpsüz, T.: *Denizaşırı Satışlar, (Giriş – Boşaltmada Satışlar)*, Ankara 1967.
- Kaner, İ. D.: *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri*, İstanbul 2009.
- Karan, H.: *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, Ankara 2011 [*CMR Şerhi*].
- Karan, H.: *Elektronik Konişmento*, Ankara 2004 [*Elektronik Konişmento*].

- Karan, H.: *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague-Visby And Hamburg Rules*, The Edwin Melen Pres 2004 [*The Carrier's Liability*].
- Karan, H.: *Law On International Carriage Of Goods*, 2<sup>nd</sup> Edition, Ankara 2009 [*Carriage of Goods*].
- Karahasan, M. R.: *Sorumluluk Hukuku, Sözleşmeler, Öğreti, Yargıtay Kararları*, B. 6, İstanbul 2003.
- Kender, R. - Çetingil, E.: *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte), Temel Bilgiler*, B. 10, İstanbul 2009.
- Kendigelen, A.: *Gerekçeli-Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun*, İstanbul 2011.
- Kendigelen, A. – Aydın, A.: *Taşıma Hukuku Mevzuatı, Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı, Kanunlar, Uluslararası Sözleşmeler, Tüzükler, Yönetmelikler, Genel Şartlar*, İstanbul 2001.
- Kennedy, (Çev. Tekil, M.): *CIF Mukaveleleri*, İstanbul 1972.
- Kılıçoğlu, A.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 13, Ankara 2010.
- Kocayusufpaşaoğlu, N.: *Borçlar Hukukuna Giriş – Hukuki İşlem – Sözleşme*, B. 4, İstanbul 2008.
- Okay, S.: *Deniz Ticareti Hukuku II*, B. 2, İstanbul 1971.
- Oğuzman, K. - Öz, T.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 8, İstanbul 2010.
- Onursal, E.: *Ulusal ve Uluslararası Ticari Kurallar ve Uygulama*, İstanbul 2000.
- Özdemir, T.: *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)*, İstanbul 2006.
- Özsunay, E.: *Borçlar Hukuku I*, B. 2, İstanbul 1983.
- Öztan, B.: *Medeni Hukukun Temel Kavramları*, B. 23, Ankara 2006.
- Reisoğlu, S.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, B. 21, İstanbul 2010,
- Seven, V.: *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, İstanbul 2003.
- Sözer, B.: *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 2009 [*Hava Taşımaları*].
- Sözer, B.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2011 [*Deniz Ticareti*].

- Tandoğan, H.: *Türk Mes'uliyet Hukuku, (Akit Dışı ve Akdi Mes'uliyet)*, İstanbul 2010.
- Tekil, F.: *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1973 [*Navlun*].
- Tekil, F.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 1973 [*Deniz Ticareti*].
- Tekil, F.: *Deniz Hukuku*, İstanbul 1993 [*Deniz Hukuku*].
- Tekil, F.: *Deniz Hukuku, Giriş, Uluslararası Konvansiyonlar, Gemi, Donatan*, İstanbul 1986 [*Uluslararası Konvansiyon*].
- Tekinay, S. S. - Akman, S. - Burcuoğlu, H. - Altop, A.: *Borçlar Hukuku*, B. 5, C. I, İstanbul 1985.
- Tunçomağ, K.: *Borçlar Hukuku*, C. I, Genel Hükümler, B. 2, İstanbul 1965.
- Yavuz, C.: *Türk Borçlar Hukuku, Özel Hükümler*, B. 8, İstanbul 2009.
- Yazıcıoğlu, E.: *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul 2000 [*Hamburg Kuralları*].
- Yazıcıoğlu, E.: *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul 2003 [*Tekne Sigortası*].
- Yeşilova, E.: *Konişmentonun İspat Kuvveti*, İzmir 2006 [*Konişmento*].
- Yeşilova, E.: *Uluslararası Karyolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması Ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21)*, Ankara 2010 [*CMR 19-21*].
- Yılmaz, E.: *Hukuk Sözlüğü*, Ankara 1996.
- Yılmaz, O.: *CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma*, CMR m. 34-40, İzmir 2008.
- Uygur, T.: *Açıklamalı – İctihatlı Borçlar Kanunu, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku*, C. I, Giriş ve Madde 1-40, Ankara 2003.
- Ülgen, H.: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 1987.
- Ülgener, F.: *Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, İstanbul 2000 [*Çarter Sözleşmeleri*].
- Ülgener, F.: *Sürastarya Süresi ve Ücreti*, Ankara 1993 [*Sürastarya*].
- Ülgener, F.: *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 1991 [*Sorumsuzluk*].
- Şamlı, K. Y.: *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul 2008.
- Zeyneloğlu, A.: *Taşıma Hukuku*, B. 2., Ankara 1980.

## 2- Makaleler

- Akan, P.: “Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000.
- Arkan, S.: “Eşyanın Karayolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-17 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara 1984 [“CMR Üzerinde İnceleme”].
- Arkan, S.: “Taşıyıcının Ücret Hakkı”, Fazıl H. Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983 [“Ücret Hakkı”].
- Arkan, S.: “Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma Senetlerine Ve İlmühaberlere İlişkin Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. IX, S. 4, Ankara 1978 [“Taşıma Senetleri”]
- Arkan, P.: “Garanti Mektubu Karşılığı Verilen Temiz Konişmentoda Zarar Kavramı”, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 4, S. 1-2, 1999.
- Atamer, K.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar”, Hukuki Perspektifler Dergisi, S. 4, Ağustos 2005.
- Bahtiyar, M.: “Konişmentoda Yüke İlişkin Kayıtlar”, Makaleler I, İstanbul 2008.
- Çağa, T.: “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı 1978”, BATİDER 1979, C. X, S. 12.
- Çetingil, E. – Kender, R. – Ünan, S.A. – Yazıcıoğlu, E.: “Türk Ticaret Kanun Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanun Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Ocak 2006.
- Çetingil, E.: “Taşıtan ve Yüklemenin Usulüne Uygun Yükleme Görevine Aykırı Hareketleri İçin Sorumlulukları İle Eşyanın Gizlice Gemiye Yüklenmesi Hakkında”, Prof. Dr. Vecdi Aral'a Armağan, Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kocaeli 2001 [“Taşıtan ve Yükleme”].
- Çetingil, E.: “Alman Hukukuna Göre Konişmentoda Yazıdan Doğma Sorumluluk, Skripturhaftung”, Prof. Dr. Fahiman Tekil Armağanı, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını 2003 [“Skripturhaftung”].
- Çetingil, E.: “Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985 [“Bagaj Taşıma”].

- Doğrucu, M.: “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Alınmaması”, Prof. Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007.
- Karan, H.: “Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi İle Konişmento Arasındaki İlişki”, BATİDER 2000, C. XX, S. 4 [“Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi”].
- Karan, H.: “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVIII (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2-3 Haziran 2000), Ankara 2000 [“La Haye Kaideleri”].
- Karan, H.: “Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği”, BATİDER 2004, C. XXII, S. 3 [“Karayolu Taşıma Kanunu”].
- Kaya, A.: “Türk Ticaret Kanununa Göre Kara Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu ”, Prof. Dr. Hüsyin Hatemi’ye Armağan, C. 1, İstanbul 2009.
- Serozan, R.: “Edim Yükümlerinden Bağımsız Borç İlişkileri”, Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi, Yeni Seri, Yıl: I, No: 3’den ayrı bası, İstanbul 1968.
- Sözer, B.: “Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, BATİDER, C. XII, S. 4, Ankara 1984 [“Türk Sivil Havacılık Kanunu”].
- Sözer, B.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler”, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanun Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Ocak 2006 [“Türk Ticaret Kanunu Tasarısı”].
- Türkel, D. T.: “Türk İspat Hukuku Açısından Konişmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007.
- Ülgen, H.: “Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, Ankara 1985.
- Ülgener, F.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası 2007, C. LXV, S. 2.
- Üstündağ, B.: “Türk Hukukunda Eşya Taşıma Sözleşmesi”, Prof. Dr. Fikret Eren’e Armağan, İstanbul 2006.
- Yazıcıoğlu, E.: “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi İle Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000.

Zevkliler, A.: “Konişmentonun Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları”, İmran Öktem’e Armağan, Ankara 1970.

## **B) MAHKEME KARARLARI**

- HGK., 04.11.1964, E. 2-640, K. 689.  
HGK., 16.12.1964, E. 2-936, K. 725.  
TD., 07.11.1952, E. 5881, K. 4845.  
TD., 25.04.2961, E. 3606, K. 1344.  
TD., 08.06.1972, E. 1920, K. 2829.  
TD., 03.03.1972, E. 5927, K. 1045.  
11. HD., 20.11.1975, E. 39, K. 6557.  
11. HD., 17.01.1980, E. 5764, K. 121.  
11. HD., 30.09.1980, E. 4384, K. 4405.  
11. HD., 02.10.1980, E. 3589, K. 4468.  
11. HD., 20.11.1980, E. 4486, K. 5369.  
11. HD., 14.06.1983, E. 2920, K. 3113.  
11. HD., 21.12.1983, E. 5698, K. 5801.  
11. HD., 14.09.1987, E. 2160, K. 4208.  
11. HD., 11.12.1987, E. 7345, K. 6988.  
11. HD., 21.06.1990, E. 4504, K. 4967.  
11. HD., 26.11.1992, E. 5858, K. 10885.  
11. HD., 16.03.1993, E. 84, K. 1834.  
11. HD., 13.06.1994, E. 3712, K. 4366.  
11. HD., 12.04.1999, E. 665, K. 2645.  
11. HD., 03.02.2005, E. 2454, K. 642.  
11. HD., 17.01.2006, E. 12168, K. 202.  
11. HD., 13.12.2007, E. 12776, K. 15749.

## ÖZET

Eşya taşıma sözleşmesi gereğince tarafların, kanunda doğrudan düzenlenmiş olan bir sıra hak ve yükümlülükleri vardır. Bu yükümlülüklerden biri, gönderenin taşıma sözleşmesi gereğince beyanda bulunma yükümlülüğüdür. Beyanda bulunma yükümlülüğü muhtelif hususları içermektedir. Bunlar, eşyanın miktarı, işaretleri, cinsi, niteliği, eşya tehlikeli ise, bunların tehlikeli cins ve nitelikleri, gerektiğinde alınacak tedbirleri, gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için gerekli talimatları, gönderen, yükleten, gönderilen, teslim ve teslim günü ve yeri, teslimde ödeme kaydı ve ödeme tutarı ve diğer hususlar hakkında bilgileri, başka bir anlatımla eşya taşıma sözleşmesinin yapılması ve ifası açısından önem arz eden, gönderenin beyan etmesi gerekli tüm hususları kapsar. Zira taşıyan, gönderenin beyan ettiği bu bilgilere dayanarak eşya taşıma sözleşmesi yapmakta, taşıma ücretini belirlemekte, üstlendiği taşımayı gerçekleştirmekte ve bu taşımadan dolayı sorumluluğunu sigorta ettirmektedir. Bu bakımdan, bu hususların tam ve doğru beyan edilmesi büyük önemi haiz olup, gönderen (ve yükleten) beyanların yanlış veya eksik olmasından doğan zararlardan, taşıyana ve zarar gören diğer üçüncü kişilere karşı sorumlu tutulmuştur. Ancak mevzuatta, taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyanın, yükümlülükleri ve sorumluluğu bakımından ayrıntılı düzenlemeler yapılsa da, gönderenin (yükletenin) sorumluluğu ile ilgili düzenlemeler yetersizdir. Bu nedenle çalışmada eşya taşıma sözleşmesi gereğince gönderenin (yükletenin) tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğü ile, yanlış veya yetersiz beyandan doğan zararlardan sorumluluğu incelenmiştir. İnceleme sırasında hem mevzuata (6762 sayılı (Mevcut) Türk Ticaret Kanununa, 6102 sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanununa, Türk Sivil Havacılık Kanununa, ilgili Konvansiyonlara ve diğer Kanunlara), hem öğretiyeye, hem de mahkeme kararlarına isnat edilmiştir.

## ABSTRACT

The contracting parties have some of rights and obligations in accordance with the contract of carriage of goods, which is directly regulated in act. One of these obligations, is the consignor's obligation to give information under the contract of carriage. This obligation includes, the quantity, marks, nature of the goods, in the case of dangerous goods, their type and nature, if necessary, precautions to be taken, the requisite instructions for the purposes of the customs or other formalities, informations about the consignor, shipper, consignee, date and place of taking over and delivery, the condition and amount charges of "cash on delivery", and informations about other particulars, in other words, all issues which are important to make and carry out the contract of carriage of goods. Because, the carrier makes the contract of carriage, determines carriage charges, carry out carriage and insures own liability on the basis of consignor's informations. In this regard, to declare these issues completely and accurately have great importance. So the consignor is charged with responsibility for all inadequacy and inaccuracy informations against carrier and all others who suffer damage. However, unlike the carrier's liability regulations, the consignor's liability regulations are insufficient in the legislation. Therefore, in this thesis the consignor's (shipper's) obligation to give complete and correct information under the contract of carriage of goods is studied together with the liability for the breach of the obligation, under the regulations (the Turkish Commercial Code No. 6762, the Turkish Commercial Code No. 6102, Turkish Civil Aviation Act, Conventions and other applicable regulations) and doctrine, as well as court decisions.