

T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DEMİR YOLU İLE YURT İÇİ YÜK TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ
SORUMLULUĞU

TEZİ YAZAN
Abdullah CİVAN

Tez Danışmanı : Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN (Dicle Üniversitesi)
Jüri Üyesi : Prof. Dr. Faruk ANDAÇ
Jüri Üyesi : Dr. Öğr. Üyesi Şenol KANDEMİR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERSİN/ EYLÜL 2019

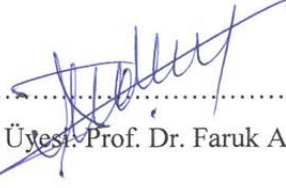
ONAY

T.C
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ' NE

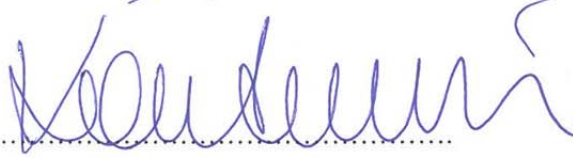
20173061 numaralı öğrencimiz olan **Abdullah CİVAN** tarafından hazırlanan “**Demir Yolu İle Yurt İçi Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**” başlıklı bu tez çalışması jüri üyelerimiz tarafından **oy birliği** ile **Özel Hukuk** Anabilim Dalında **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.



Üniv. Dışı asıl üye - Tez Danışmanı - Jüri Başkanı: Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN
(Dicle Üniversitesi)



Üniv. İçi – Jüri asıl Üyesi: Prof. Dr. Faruk ANDAÇ



Üniv. İçi – 1.Yedek Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Şenol KANDEMİR

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylarım.



13 /09 / 2019

Doç. Dr. Murat KOÇ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.

İTHAF



Sevgili Aileme...

ETİK BEYANI

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,

Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,

Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,

Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,

Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

13/09/2019

Abdullah CİVAN

TEŞEKKÜR

Tez konusunun seçiminden tezin tamamlanması sürecine kadar değerli zamanını ayırarak yardımcı olan, bilgisini paylaşan ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen tez danışmanım Sayın Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN'e teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca tezimin her aşamasında özveri ile yanımda olan ve sevgilerini eksik etmeyen annem Halime CİVAN ve babam Mehmet Emin CİVAN'a teşekkürü bir borç bilirim.



ÖZET

DEMİR YOLU İLE YURT İÇİ YÜK TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Abdullah CİVAN

Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN

Eylül 2019, 148 sayfa

Bu çalışma kapsamında ilk olarak okuyucuya genel bir bilgi sunmak için, taşıma kavramı ve taşımacılık faaliyeti genel hususları ile anlatılmıştır. Bununla birlikte demir yolu taşımacılığı hakkında ana hatlarıyla bilgi verilmiş; tarihi ve gelişimi hakkında açıklama yapılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde taşıma sözleşmesi hakkında bilgi verilmiştir. Burada özellikle; çalışma konusu olan demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukukun belirlenmesi önem arz etmektedir. Demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukukun Osmanlı Devleti zamanında yürürlüğe konulan Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamnamenin olduğunun tespitiyle çalışma bu Nizamname ekseninde ilerlemektedir. Kanaatimizce Nizamnamenin eski tarihli olması ve demir yolu taşımacılığının genel olarak arka planda kalması nedeniyle bu konuda daha önce yazılmış nispeten kapsamlı bir akademik çalışma tespit edilememiştir.

Üçüncü bölümde, demir yolu ile yurt içi yük taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu hakkında açıklama yapılmıştır. Bu konuda gerek Nizamnamenin gerekse de Türk Ticaret Kanunu hükümleri göz önüne alınmış olup; taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu incelenmiştir.

Sonuç kısmında, demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukukun günümüz taşımacılık faaliyetleri ve çağımızın gerekleri karşısında yeterli düzenlemelere sahip olmadığından bahisle; yeni bir mevzuat düzenlemesine ihtiyaç olduğu veyahut da mevcut Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabi olması gerektiği yönündeki çözüm ve görüşlerimizle çalışmamız sonlandırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Demir Yolu İle Yurt İçi Yük Taşıma Sözleşmesi, Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname, Taşıyıcının Sorumluluğu,

ABSTRACT

RESPONSIBILITY OF THE CARRIER FOR DOMESTIC LOAD TRANSPORTATION BY RAILWAY

Abdullah CİVAN

Master Thesis, Department of Private Law

Thesis Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Nihat TAŞDELEN

September 2019, 148 pages

In the scope of this study, the concept of transport and the activity of transportation are described in general matters to first present the readers a general knowledge. Besides, information is outlined on railway transportation and explanation is given on its history and development.

Given in Chapter 2 of the study is information on the transport agreement. The specification of the law particularly bears significance in this context while applying to the agreements for domestic transport via railways which is the subject here to study. The law to be applied in agreements for domestic railway transport is determined to be the Regulation on Transport Work of the Rumeli Railway which began to be executed in the Ottoman era, hence the study progresses in the direction of this ordinance. In our opinion, due to the ordinance being obsolete and the railway transport being underrated in general, no relatively extensive academic study is determined which has been previously written in this field.

Described in Chapter 3 is the responsibility of the transporter in the domestic transport via railways. Both the said ordinance and the rules of the Turkish Commercial Code are considered in this subject and the transporter's responsibility born out of loss, damage and delay are analysed.

For the conclusion, considering the insufficiency of regulations in the law to be applied to the agreements for the domestic transport via railways against the contemporary activities of transportation and the requirements of the modern era, our study is concluded with our solutions and opinions oriented at the necessity of a new regulation or the fact that it must be subject to the current rules of the Turkish Commercial Code.

KeyWords: Domestic Freight Carriage Contract with Railroad, Regulation on Transport Work of the Rumeli Railway, Responsibility of the Carrier

ÖNSÖZ

Demir yolu ile yük taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu konusunun incelendiği bu çalışma Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı kapsamında yüksek lisans tezi olarak hazırlanmıştır.

Demir yolu ile yük taşımacılığında uygulanacak öncel normun Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesi olması nedeniyle Nizamname hükümleri uyarınca taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu incelenmiştir. Nizamnamede hüküm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanununun Taşıma İşleri adlı kitabının uygulanması nedeniyle çalışmamız Türk Ticaret Kanunu hükümleriyle beraber ele alınmıştır.

Son yıllarda demir yolu taşımalarında Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesiyle ilgili Yargıtay kararları tespit edilemediğinden, doktrindeki çalışmalardan faydalanarak konu ile ilgili emsal kararlar eşliğinde taşıyıcının sorumluluğu anlatılmaya çalışılmıştır.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KAPAK.....	i
ONAY.....	ii
İTHAF.....	iii
ETİK BEYANI.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
ÖZET.....	vi
ABSTRACT.....	vii
ÖNSÖZ.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
KISALTMALAR.....	xvi
EKLER.....	xviii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL BİLGİLER

1.1. Taşıma Kavramı.....	2
1.1.1. Taşıma Kavramının Tanımı ve Hukukumuzda Ele Alınış Biçimi.....	2
1.1.2. Taşımanın Niteliği Gereği Arz Ettiği Önem.....	2
1.2. Taşımacılık Faaliyeti ve Türleri.....	3
1.2.1. Genel Olarak.....	3
1.2.2. Taşımacılık Faaliyetinin Türleri.....	4
1.2.2.1. Demir Yolu Taşımacılığı.....	4
1.2.2.2. Kara Yolu Taşımacılığı.....	4
1.2.2.3. Hava Yolu Taşımacılığı.....	5
1.2.2.4. Deniz Yolu Taşımacılığı.....	5
1.2.2.5. İç Su Taşımacılığı.....	5
1.2.2.6. Diğer Taşıma Türleri.....	6
1.3. Demir Yolu Taşımacılığı.....	7
1.3.1. Genel Olarak.....	7
1.3.2. Demir Yolu Taşımacılığının Tarihi ve Gelişimi.....	9

1.3.2.1. Osmanlı İmparatorluğundan Cumhuriyet Dönemine Kadar	
Yaşanan Gelişmeler.....	9
1.3.2.1.1. Dünya Üzerinde Demir Yolu Taşımacılığına İlişkin	
Gelişmeler.....	10
1.3.2.1.2. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Demir Yolu	
Taşımacılığına İlişkin Gelişmeler.....	11
1.3.2.2. Cumhuriyet Döneminden 1950 Yılına Kadar Yaşanan Gelişmeler..	13
1.3.2.3. 1950 Yılından Günümüze Kadar Yaşanan Gelişmeler.....	15
1.3.2.4. Ülkemizde Demir Yolu Taşımacılığının Gelişimine İlişkin Bir	
Değerlendirme	16
1.3.3. Demir Yolu Taşımacılığının Diğer Taşıma Türleri İle Karşılaştırılması	17
1.3.3.1. Emniyet Açısından Karşılaştırılması	17
1.3.3.2. Hız Açısından Karşılaştırılması	19
1.3.3.3. Maliyet Açısından Karşılaştırılması	20
1.3.3.4. Erişilebilirlik Açısından Karşılaştırılması	21
1.3.3.5. Diğer Özellikler Yönünden Karşılaştırılması	23

İKİNCİ BÖLÜM

YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

2.1. Genel Olarak	25
2.2. Demir Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmelerinde Uygulanacak Hukuk.....	26
2.2.1. Demir Yolu İle Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesinde Uygulanacak	
Hukuk.....	27
2.2.1.1. Demir Yolu İle Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesi ve	
Hukukumuzdaki Yeri.....	27
2.2.1.2. Demir Yolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin	
Tektip Kurallara (CIM) Tabi Taşımalar	28
2.2.2. Demir Yolu İle Yurt İçi Yük Taşıma Sözleşmelerinde Uygulanacak Hukuk	28
2.2.2.1. Rumeli Demiryolu Umuru Nakliyesi Hakkında Nizamname.....	32
2.2.2.2. Türk Ticaret Kanunu.....	33
2.3. Yük Taşıma Sözleşmesinin Tanımı, Kurulması ve Hamule Senedi.....	34
2.3.1. Yük Taşıma Sözleşmesinin Tanımı	34
2.3.2. Yük Taşıma Sözleşmesinin Kurulması.....	35
2.3.3. Hamule Senedi.....	36

2.4. Yük Taşıma Sözleşmesinin Unsurları.....	38
2.4.1. Taşıma Taahhüdü.....	38
2.4.1.1. Genel Olarak.....	38
2.4.1.2. Taşımanın Konusu	39
2.4.1.3. Taşımanın İfası	40
2.4.2. Ücretin stlenilmesi	40
2.5. Yük Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği	42
2.6. Yük Taşıma Sözleşmesinin Şekli	44
2.7. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ve İlgilileri.....	47
2.7.1. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları.....	47
2.7.1.1. Taşıyıcı.....	47
2.7.1.1.1. Asıl Taşıyıcı.....	47
2.7.1.1.2. Ara Taşıyıcılar (Taşıyıcının Diğer Türleri)	49
2.7.1.1.2.1. Alt Taşıyıcı	49
2.7.1.1.2.2. Fiili Taşıyıcı.....	50
2.7.1.1.2.3. Müteakip Taşıyıcı	50
2.7.1.2. Gönderen.....	51
2.7.2. Taşıma Sözleşmesinin İlgilileri	52
2.7.2.1. Gönderilen	52
2.7.2.2. Taşıma Konusu Yükün Sahibi	53
2.7.2.3. Sigortacı.....	54
2.8. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ile İlgilisinin Hak ve Borçları	55
2.8.1. Taşıyıcının Hak ve Borçları.....	55
2.8.1.1. Taşıyıcının Hakları	55
2.8.1.1.1. Taşıma creti Talep Hakkı.....	55
2.8.1.1.2. Masrafları Talep Hakkı.....	56
2.8.1.1.3. Bekleme creti Talep Hakkı	58
2.8.1.1.4. Yükü İnceleme Hakkı	59
2.8.1.1.5. Yükü Tevdi Etme Hakkı	59
2.8.1.1.6. Hapis Hakkı	60
2.8.1.2. Taşıyıcının Borçları	60
2.8.1.2.1. Taşımayı Yerine Getirme Borcu.....	60
2.8.1.2.2. Yükü Teslim Borcu.....	61
2.8.1.2.3. Yüke zen Gösterme Borcu	62
2.8.1.2.4. Talimatlara Uyuma Borcu	62
2.8.1.2.5. Taşıma Belgelerini Bulundurma Borcu	63

2.8.1.2.6. Ödemeleri Tahsil ve Tahsil Edileni Verme Borcu.....	63
2.8.2. Gönderenin Hak ve Borçları	64
2.8.2.1. Gönderenin Hakları.....	64
2.8.2.1.1. Emir ve Talimat Verme Hakkı.....	64
2.8.2.1.2. Sözleşmeyi Feshetme Hakkı	65
2.8.2.1.3. Kısmi Taşımayı Talep Hakkı.....	66
2.8.2.1.4. Tazminat Talep Hakkı	67
2.8.2.2. Gönderenin Borçları	67
2.8.2.2.1. Taşıma Ücretini, Masrafları ve Bekleme Ücretini Ödeme Borcu	67
2.8.2.2.2. Yüğü Hazır Bulundurma Borcu.....	67
2.8.2.2.3. Taşıyan Yük Hakkında Doğru ve Yeterli Bilgi Verme Borcu	68
2.8.2.2.4. Yükleme ve Boşaltma Borcu	69
2.8.2.2.5. Yükleri Ambalajlama ve İşaretleme Borcu	69
2.8.2.2.6. Taşıma Belgelerini Düzenleme ve Taşıyıcının Tasarrufuna Bırakma Borcu.....	70
2.8.3. Gönderilenin Hakları ve Borçları	71
2.8.3.1. Gönderilenin Hakları	71
2.8.3.1.1. Yüğün Teslimini Talep Hakkı	71
2.8.3.1.2. Emir ve Talimat Verme Hakkı.....	71
2.8.3.1.3. Taşıma Belgelerini ve Yüğün İnceleme Hakkı.....	72
2.8.3.1.4. Tazminat Talep Etme Hakkı	72
2.8.3.2. Gönderilenin Borçları	72
2.8.3.2.1. Taşıma Ücretini, Masrafları ve Bekleme Ücretini Ödeme Borcu	73

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DEMİR YOLU İLE YURT İÇİ YÜK TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

3.1. Genel Olarak	74
3.2. Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu.....	75
3.2.1. Genel Olarak	75
3.2.2. Zıya ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğunun Nedeni.....	75

3.2.3. Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğa Neden Olan Haller.....	76
3.2.3.1. Yükün Ziya Olması.....	76
3.2.3.1.1. Yükün Kısmi Ziya Olması.....	76
3.2.3.1.2. Yükün Tam Ziya Olması	77
3.2.3.1.3. Ziya Karinesi.....	77
3.2.3.2. Yükün Hasara Uğraması.....	78
3.2.4. Taşıyıcının Yükün Ziyaa ve Hasara Uğramasından Sorumlu Olduğu Dönem.....	79
3.3. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu.....	80
3.3.1. Genel Olarak	80
3.3.2. Taşıma Süresi.....	81
3.3.3. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Şartları.....	82
3.3.3.1. Sürenin Aşılması.....	82
3.3.3.2. Zararın Meydana Gelmesi	83
3.3.3.3. İliyet Bağının Bulunması.....	84
3.4. Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri	84
3.4.1. Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	84
3.4.1.1. Taşıyıcının Ziya ve Hasar Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	84
3.4.1.2. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği .	85
3.4.1.3. Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği.....	85
3.4.2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri	86
3.4.2.1. Genel Olarak.....	86
3.4.2.2. Taşıyıcıyı Sorumluluktan Kurtaran Genel Sebepler.....	86
3.4.2.2.1. Hak Sahibinin Davranışı veya Talimatı.....	86
3.4.2.2.2. Yükün Özel Ayıbı.....	87
3.4.2.2.3. Mücbir Sebep ile Taşıyıcının Önleyemeyeceği ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay	88
3.4.2.2.3.1. Mücbir Sebep.....	88
3.4.2.2.3.2. Taşıyıcının Önleyemeyeceği ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay.....	89
3.4.2.3. Taşıyıcıyı Sorumluluktan Kurtaran Özel Sebepler.....	90
3.4.2.3.1. Yükün Açık Vagonla Taşınması.....	90

3.4.2.3.2. Yükün Yeterli Olmayan Ambalajlama ile Taşınması.....	91
3.4.2.3.3. Gönderen/ Gönderilen Tarafından Yükleme ve Boşaltmanın Yapılması veya İşleme Tabi Tutulması.....	92
3.4.2.3.4. Yükün Doğal Niteliği.....	93
3.4.2.3.5. Taşınması Yasak Olan veya Şarta Bağlı Olan Yükün Taşınması.....	95
3.4.2.3.6. Canlı Hayvan Taşınması.....	96
3.4.2.3.7. Yükün Refakatçi Nezaretinde Taşınması	96
3.5. Taşıyıcının, Yardımcılarının Fiil ve İhmalinden Doğan Sorumluluğu.....	97
3.5.1. Genel Olarak	97
3.5.2. Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı.....	97
3.5.2.1. Taşıyıcının Kendi Adamları.....	97
3.5.2.2. Taşıyıcının Yararlandığı Kişiler	98
3.5.3. Sorumluluğun Şartları.....	98
3.5.3.1. Taşıyıcı Yardımcılarının Fiil ve İhmalleri	98
3.5.3.2. Fiil veya İhmalin Zarara Neden Olması	99
3.6. İstem ve Dava	100
3.6.1. Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Tazminat	100
3.6.2. Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Tazminatın Belirlenmesi	100
3.6.2.1. Zıya Halinde	100
3.6.2.2. Hasar Halinde	102
3.6.2.3. Gecikme Halinde	103
3.6.3. Taşıyıcının Tazminat Sorumluluğunun Sınırı.....	103
3.6.3.1. Yükün Ağırlığı Esas Alınarak Belli Bir Değerle Sınırlama	103
3.6.3.2. Taşıyıcının Tazminat Sorumluluğunun Sınırlanmasının İstisnaları	105
3.6.3.2.1. Ek Ücret Ödenmesi.....	105
3.6.3.2.2. Zararın Kasıt ya da Ağır Kusurdan Doğması	107
3.6.4. Zararın Tespiti ve Bildirim	108
3.6.4.1. Zıya ve Hasarın Tespiti ve Bildirim	108
3.6.4.2. Gecikmenin Bildirimi	109
3.6.5. Tazminat Davası	109
3.6.5.1. Genel Olarak	109
3.6.5.2. Tazminat Davasının Tarafları	110
3.6.5.2.1. Davacı	110

3.6.5.2.2. Davalı.....	111
3.6.5.3. Yetkili ve Görevli Mahkeme	112
3.6.5.4. Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süre	114
3.6.5.4.1. Genel Olarak	114
3.6.5.4.2. İşletme Nizamnamesi Açısından	115
3.6.5.4.3. Türk Ticaret Kanunu Açısından	116
SONUÇ	118
KAYNAKÇA.....	121
EKLER	128
ÖZGEÇMİŞ	130



KISALTMALAR

AŞ	: Anonim Şirket
BATIDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
Bkz	: Bakınız
C	: Cilt
CIM	: Convention internationale concernant transport des marchandises par chemins de fer
CMR	: Convention relative au contract de transport international demarchandises parroute
COTIF	: Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
eBK	: Eski Borçlar Kanunu
eTTK	: Eski Türk Ticaret Kanunu
e.t	: Erişim tarihi
E	: Esas
derl	: Derleyen
dipn	: Dipnot
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
İHFM	: İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası
İİBF	: İktisadi İdari Bilimler Fakültesi
K	: Karar
md	: Madde
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
s	: Sayfa
S	: Sayı
ss	: Sayfa sayısı
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
TBB	: Türkiye Barolar Birliği
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TCDD	: Türkiye Cumhuriyet Devlet Demiryolları
Tem. T.D	: Temyiz Ticaret Dairesi
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TTK	: Türk Ticaret Kanunu

vb	: Ve benzeri
vd	: Ve devamı
Y.11.HD	: Yargıtay 11. Hukuk Dairesi
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
YUHFD	: Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergi



EKLER

EK 1: Etik Kurulu Onay Belgesi.....	128
--	-----



GİRİŞ

İnsanın kendi beden gücüyle yükünü taşıması nedeniyle taşıma işini insanlık tarihiyle yaşıt kabul edebiliriz. Öyle ki bilinen tarihin başlangıcını yazının icadı olarak kabul etmemize karşın; tekerleğin icadı daha önceki dönemlere denk gelmektedir. Tekerleğin taşıma işlerinde kullanılması ile aynı dönemde yaşayan topluluklar birbiri ile etkileşime girmiş, bunun sonucu olarak aynı tarih öncesi dönemde yaşayan topluluklar, farklı gelişmeler kaydetmiştir.

Demir yolu taşımacılığı niteliği gereği, belli bir maliyeti ve teknolojiyi gerektirmesi nedeniyle kullanılmaya başlanması 19.yüzyılın ilk çeyreğine denk gelmektedir. Osmanlı İmparatorluğu da ulusal sınırlar içerisinde 1856 yılında demir yolu taşımacılığına başlamıştır. 1872 yılında demir yolu taşımacılığına ilişkin Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamnamesi yürürlüğe girmiştir. Bu çalışmada günümüzde de geçerliliğini koruyan Nizamname hükümleri çerçevesinde taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu ele alınmıştır. Bununla birlikte Nizamnamede hüküm bulunmayan hallerde taşıma işlerinin düzenlendiği Türk Ticaret Kanunu'nun hükümleri de taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi açısından önemlidir. Bu nedenle bu çalışmada Türk Ticaret Kanununun hükümlerine uygun düştüğü ölçüde yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL BİLGİLER

1.1. Taşıma Kavramı

1.1.1. Taşıma Kavramının Tanımı ve Hukukumuzda Ele Alınış Biçimi

Taşıma hukukunun temelini taşıma kavramı oluşturmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma kavramının tanımına yer verilmemekle birlikte Kanunda ilk defa taşıma işleri adıyla ayrı bir kitap olarak düzenlemeye gidilmiştir.

Taşıma kavramı, sözlükte taşımak işi olarak tanımlanmıştır.¹Bununla birlikte, gerek Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR), Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarına İlişkin Sözleşme (CIM- COTIF), Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) gibi Türkiye'nin de taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde; gerekse de taşıma işlerini düzenleyen TTK gibi genel iç hukuk normlarında taşıma kavramının tanımına yer verilmemiştir. Buna karşın, özel bir iç hukuk normu olan Karayolları Taşıma Kanununda, taşımanın tanımına yer verildiği görülmektedir. Kanunun tanımlar başlıklı 3. maddesinde taşıma, yolcunun taşıta bindiği veya yükün taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesini ifade eder demektedir. Yine, TTK'nin 850. maddesinin² taşıyıcıyı düzenleyen hükmünden hareketle, taşımayı genel ve basit tanımıyla bir şeyi veya kişiyi bir yerden başka bir yere götürme olarak tanımlamak mümkündür.³

1.1.2. Taşımanın Niteliği Gereği Arz Ettiği Önem

Taşıma, sadece ekonomik boyutuyla değil toplumu ilgilendiren her boyutuyla büyük bir önem arz etmektedir. Taşıma, ekonomik faydasının yanı sıra, turizm, askeri, toplumsal, sosyal yaşam ve bireyler için de hayati öneme sahiptir.⁴ Zira, tarihin en eski

¹ **Türkçe Sözlük**, "Taşıma Kavramı", 10. Baskı, Türk Dili Kurumu Yayınları, Ankara 2009, s. 1915.

İlhan, Ayverdi, **Misalli Büyük Türkçe Sözlük**, "Taşıma Kavramı", 2. Baskı, Kubbealtı Yayınları, İstanbul 2011, s. 1208.

² TTK md.850/2'ye göre, Taşıyıcı, 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, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.

³ Mehmet Tanyaş ve Köksal Hazır, **Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)**, 1. Baskı, Çağ Üniversitesi Yayınları, Mersin 2011, s. 76.

⁴ Alpaslan Doğan, **Kara Yolu Yük Taşımacılığı**, 1. Baskı, Beta Basım, İstanbul 2014, s. 45.

zamanlarında bile taşıma neticesinde etkileşime giren topluluklar, dönemine göre diğer topluluklardan kültürel çeşitlilik ve teknoloji bakımından daha avantajlı konuma gelmişlerdir. Özellikle sanayi devrimi neticesinde hammaddenin ve sonrasında üretilen işlenmiş ürünün dağıtılmasında ve el değiştirmesinde taşıma işinin büyük katkısı vardır. Taşımacılık faaliyetlerini geliştiren ve yaygınlaştıran toplumlar ekonomik olarak ciddi bir refah düzeyine ulaşırken; bu faaliyetleri özümseyemeyen toplumlar çağı yakalama noktasında geride kalmıştır.

Ekonomide, tarım ve sanayinin yanında hizmet sektörü de üretim sektörleri içerisinde yer almaktadır. Ulaşım hizmetleri de hizmet sektörü kapsamında bulunmaktadır.⁵ Hizmete dayalı sektörler, milli gelire en fazla katkı sağlayan sektörlerin başında yer almaktadır. Taşıma işi de çağımızdaki tüm ekonomik faaliyetleri besleyen ve destek olan bir alt hizmet sektörüdür.⁶ Bu çerçevede taşımacılık faaliyetinin ülke hayatına büyük bir etkisi olduğu da yadsınamaz bir gerçektir.

1.2. Taşımacılık Faaliyeti ve Türleri

1.2.1. Genel Olarak

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi gerek taşıma gerekse de taşıma işi Türk Ticaret Kanunu'nda tanım olarak kendisine yer bulamamıştır. Bununla birlikte Kanunun taşıma işlerine ayrılan dördüncü kitabında, taşıyıcıyı düzenleyen 850.maddesinde taşıma işlerini ticari işletme faaliyeti olarak düzenleyen bir hüküm yer almaktadır.

Ticari işletme⁷, Türk Ticaret Kanunun 11.maddesinde “ *esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletmedir*” şeklinde tanımlanmıştır.

Kanunun mezkûr tanımı ve yine aynı yasanın taşımacılık faaliyetini bir ticari işletme faaliyeti olarak düzenleyen hükmü birlikte değerlendirildiğinde; Türk Ticaret Kanunun dördüncü kitabında düzenlenen taşıma işlerinden, beden gücüyle yapılan taşıma işleri de dâhil; esnaf işletmesi sınırlarında kalan taşıma işlerinin kastedilmediği

⁵ H. Tuba Erdoğan, Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi, **İGÜSBD**, C: 3, S: 1, Nisan 2016, s. 188. dipn. 1.

⁶ İsmet Ergün, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi İİBF Yayınları, No: 10, Ankara 1985, s. 1. ; H. Tuba Erdoğan, s. 189.

⁷ Ticari işletme ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 24. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2018, s. 25-69. (**Ticari İşletme**)

izlenimi uyandırır da pekâlâ taşımacılık faaliyeti ile uğraşan bir kişi karşımıza esnaf statüsünde de çıkabilir.⁸

1.2.2. Taşımacılık Faaliyetinin Türleri

Taşımacılık faaliyeti, çalışmamızı da doğrudan ilgilendiren ve yaygın yapılan ayrıma (yapıldığı ortama) göre beş farklı ortamda gerçekleştirilir. Bunlar karayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, hava yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı ve iç su taşımacılığıdır.⁹Demir yolu taşımacılığının daha iyi anlaşılabilmesi için bu taşıma türlerine kısaca değinmek faydalı olacaktır.

1.2.2.1. Demir Yolu Taşımacılığı

Demir yolu; lokomotif, vagon vb. demir tekerlekli taşıtların üzerinde hareket ettiği paralel iki ray döşenerek yapılan bir tür yol, tren yolu demir hat olarak tanımlanmış¹⁰ve demir yolu taşımacılığının bu yolla yapılan bir taşımacılık sistemi olduğu belirtilmiştir. Demir yolu taşımacılığı ile ilgili aşağıda daha detaylı bilgiye yer vereceğiz.¹¹

1.2.2.2. Kara Yolu Taşımacılığı

Kara yolu; yerleşim merkezlerini birbirine karadan bağlayan yol olarak tanımlanmıştır.¹²

Yük taşımacılığında üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmasız bir ulaşım olanağı sunması, taşıma kapasitesi ve güzergâh seçiminde esneklik sağlaması, yüklerin kısa mesafede hızlı taşınması karayolu taşımacılığının ana özellikleridir.¹³

Karayolu taşıması aynı zamanda ülkemizde en yaygın kullanılan taşıma türüdür. Öyle ki karayolu taşımacılığının 2018 yılındaki yurt içi yük taşıma oranı tüm taşıma içerisinde, % 90 civarındadır.¹⁴

⁸Mertol Can, **CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, 1. Bası, C: 1, İmaj Yayınevi, Ankara 2017, s. 1. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2019, s. 34. (**Taşıma Hukuku**) ; Bununla birlikte 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile birlikte demir yolu taşıyıcısının sadece kamu tüzel kişisi veya şirket olabileceği düzenlenmiştir. Bu nedenle bu ayrımın çalışma konumuz açısından pratik bir faydası bulunmamaktadır.

⁹ Can, s. 2

¹⁰ Türkçe Sözlük, “ demir yolu taşımacılığı”, s. 494

¹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. bölüm 1. 3.

¹² Türkçe Sözlük, “kara yolu taşımacılığı”, s. 1083

¹³ Taşkın Deniz, Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, **Doğu Coğrafya Dergisi**, C: 21, S: 36, 2016, s. 138.

1.2.2.3. Hava Yolu Taşımacılığı

Hava yolu; hava taşıtlarının uçuş sırasında izlemeye zorunlu oldukları yol olarak tanımlanmış yine hava yolu ulaşımı da hava taşıtlarıyla yolcu, yük vb. taşıma işi olarak tanımlanmıştır.¹⁵

Terminaller arası uzun mesafeleri, sahip olduğu üstün hız özelliği ile kısa sürede aşma imkânına sahip olan hava yolu taşımacılığı, genelde küçük boyutlardaki değerli yüklerin taşınmasında etkili olan bir taşımacılık türüdür.¹⁶ Bu nedenle teslim süresinin öncelik kazandığı ve ürün açısından pazarlama döneminin kısıtlı olduğu durumlarda bu taşımacılık türü tercih edilmektedir.¹⁷ Hava yolu taşıması aynı zamanda en hızlı taşıma türüdür.

1.2.2.4. Deniz Yolu Taşımacılığı

Deniz yolu; deniz taşıtlarının izlemek zorunda oldukları yol, deniz yolu ulaşımı ise liman ve iskeleler arasında deniz taşıtlarıyla yapılan taşıma işi olarak tanımlanmıştır.¹⁸

Ağırlık ve hacim yönünden tek seferde en fazla yükün taşınabildiği taşımacılık türü olan deniz yolu taşımacılığı sayesinde, yüklerin daha düşük maliyetle ve daha uzak noktalara aktarılması mümkün olmaktadır.¹⁹

Deniz yolu taşımacılığının yurt dışı yük taşımacılığından önemli bir yeri bulunsa da; yurt içi yük taşımacılığında 2018 yılı içerisindeki payı %5.6'dır.²⁰

1.2.2.5. İç Su Taşımacılığı

İç su, denizlerden uzak bölgelerde bulunan göl veya göletler olarak tanımlanmaktadır.²¹ İç su taşıması her ne kadar nakil vasıtaları bakımından deniz

¹⁴T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/3dbf8bb47414193.pdf>, s. 25. e.t.: 30.07.2019

¹⁵ Türkçe Sözlük, “hava yolu taşımacılığı”, s. 862

¹⁶ Deniz, s. 148.

¹⁷ Yusuf Bayraktutan ve Mehmet Özbilgin, Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşisi Prosesi (AHP) Uygulaması, **Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S: 6.2, s. 412.

¹⁸ Türkçe Sözlük, “deniz yolu taşımacılığı”, s. 501

¹⁹ Bayraktutan ve Özbilgin, s. 409.

²⁰T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/3dbf8bb47414193.pdf>, s. 25. e.t.: 30.07.2019

²¹ Türkçe Sözlük, “iç su taşımacılığı”, s. 934.

taşımasına benzese de doktrindeki bir görüşe göre iç su niteliğindeki yerlerin denizden farklı hukuki rejimlere tabi olması nedeniyle kara taşıması içinde değerlendirilmelidir.²²

1.2.2.6. Diğer Taşıma Türleri

Yapıldığı ortama göre nitelendirilen taşıma türleri ile beraber, kendine özgü nitelikleri gereği, farklı taşıma türleri de mevcuttur.

Boru hattı taşımacılığı, özellikle enerji naklinde büyük bir önemi olan, ülkelere sadece taşıma üstünlüğü değil; aynı zamanda stratejik ve politik üstünlük sağlayan, kendine has özellikleri olan bir taşıma türüdür. Boru hattı taşımacılığında, taşınabilecek yük çeşitliliğinin sınırlı olmasıyla beraber, demir yolu taşımacılığına nazaran daha yüksek kapasiteli yükleri daha az masrafla taşıma olanağı sağlamaktadır.²³ Şimdilik, genellikle ham petrol, doğalgaz gibi sıvı veya gaz halindeki enerji ürünleri ile içme ve sulama suyu taşınmasında kullanılmakla birlikte; gelecekte taşınabilecek yük çeşidinin artması neticesinde daha sık kullanılabilecek bir taşıma türü olacağı kanaatindeyiz.

Karma (multimodal) taşıma, gelişen ulaşım imkânları ve taşımacılık faaliyetlerinin doğurduğu ve Türk Ticaret Kanunu'nun madde 902 vd. düzenlenen hem uygulama hem de uygulama neticesinde hukuk düzeninde yer bulan bir taşıma türüdür. Karma taşıma, tek bir sözleşme ile yükü bir yerden başka bir yere götürmeyi üstlenen taşıyıcının, yukarıda sayılan taşıma türlerinin iki veya daha fazlasını kullanarak edimini ifa etmesidir. Karma taşıma, niteliği gereği yolcu taşımasına uygun olmadığı için sadece yük taşımalarında uygulanmaktadır.²⁴ Bu taşıma türü hız, maliyet, kalite ve güvenilirlik gibi etkenler göz önüne alınarak tercih edilen bir taşıma sistemidir. Ulusal sınırlar içerisinde yapılacak karma taşımalarının TTK madde 902'de²⁵ sayılan özellikleri taşıması gerekmektedir. Yine karma taşıma türü muhteviyatı gereği birden çok taşıma türünü barındırdığı için zararın hangi taşıma türüne göre giderileceği hususu da TTK madde 903 uyarınca çözüme kavuşmuştur. Anılan madde uyarınca taşıma esnasında zararın hangi taşımacılık faaliyeti esnasında ortaya çıktığı tespit edilebiliyorsa;

²² Can, s. 2.

²³ Doğan, s. 101.

²⁴ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 13.

²⁵ TTK md. 902 (1) Bu Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri, aşağıdaki şartların tamamının bir arada varlığı hâlinde, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmelerine de uygulanır:

a) Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa.

b) Bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacaksa.

c) Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse.

d) Aşağıdaki hükümlerle, uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme yoksa.

sorumluluk açısından o taşıma yöntemine ilişkin hükümler uygulanacaktır. Buna karşın zararın hangi taşıma olayından meydana geldiği tespit edilemiyorsa ²⁶ yine TTK madde 903 uyarınca taşıma işleri kitabının birinci ve ikinci kısmına yani TTK md. 850-893 hükümleri nazara alınarak sorumluluk tespit edilecektir.

Bir diğer taşıma türü ise posta taşımalarıdır. Posta taşımaları, 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununa, 5584 sayılı Posta Kanununa ve bu kanuna bağlı olarak çıkartılan Posta Tüzüğü'ne tabidir. Posta Hizmetleri Kanunu uyarınca posta gönderisi, göndericinin bizzat kendisi veya talimatıyla, üzerinde belirtilen yer ve adrese, gönderi türüne ve özel hizmetine göre teslim edilen haberleşme gönderileri ile kitap, katalog, gazete ve süreli yayınları, görme engellilere özgü yazıları, ticari değeri olsun veya olmasın eşya içeren en fazla beş kilogram ağırlığa veya elli desimetreküp hacme sahip posta maddesi ile posta kolisi veya kargosunu ifade etmektedir.

Posta taşımacılığı tekel türünden bir hizmetken; 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu ile tekelin kapsamı daraltılmıştır.²⁷

1.3. Demir Yolu Taşımacılığı

1.3.1. Genel Olarak

Demir yolu kavramının tanımına yukarıda değinildiğinden; bu kısımda demir yolu taşımacılığının gelişimi ve diğer taşımacılık sistemleri ile kıyaslanarak özelliklerine değinilecektir.

Demir yolu taşımacılığı tanımından da anlaşılacağı üzere lokomotif, vagon vb. demir tekerlekli taşıtların ray üzerinde hareket ettiği bir taşıma sistemidir. Bu türden bir taşımada demir yolu literatürüne göre iki tür araç bulunmaktadır. Bunlardan ilki lokomotifin oluşturduğu çeken araçlar; diğeri ise vagon ve konteynerlerin oluşturduğu çekilen araçlardır. Çeken araçlar kendi başına hareket edebilen araçlar olarak tanımlanırken; bir çeken araç vasıtasıyla hareket eden araçlara da çekilen araçlar denmektedir.²⁸

Elektrikli lokomotif ve dizel lokomotif olmak üzere iki tür lokomotif bulunmaktadır. Dizel lokomotiflerin motor güçleri elektrikli lokomotiflere göre daha

²⁶ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 14.

²⁷ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 14.

²⁸ Ömer Faruk Görçün ve Özhan Görçün, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı**, 2. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 3.

güçlüyken; elektrikli lokomotifler de dizel lokomotiflere göre daha süratlidir.²⁹ Vagonlar, taşınacak yükün cinsine ve özelliklerine uygun olarak üretilen ve demir yolu taşımacılığında kullanılan taşıma kaplarıdır. Yükün emniyetli bir şekilde taşınabilmesi amacıyla dış şartlardan zarar görebilecek veya etkilenebilecek yükler için kapalı; dış hava şartlarından etkilenmeyecek yükler için ise açık vagonlar kullanılır. Ev eşyaları, giyecek, yiyecek, canlı hayvan vb. yüklerin taşınması kapalı vagon ile yapılır. Otomobil, kamyon, beton ve ağaç direkleri ile tarım makineleri platform tipi yük vagonları ile taşınır. Kömür ve madenler yüksek kenarlı yük vagonları ile taşınmaktadır. Sıvı ve kimyasal maddeler sarnıçlı yük vagonları ile taşınırken; buğday, arpa gibi tahıl ürünleri tahıl vagonlarında taşınmaktadır. Gıda ürünleri, ilaçlar ve medikal malzemeler ise ısı kontrolü bulunan soğuk hava (frigorifik) vagonlar ile taşınmaktadır.³⁰

Demir yolu yük taşımacılığında yük iki türlü taşınmaktadır. Bunlardan ilki perakende işlemli yük taşımacılığı diğeri ise tam vagonlu yük taşımacılığıdır. Perakende işlemli yük taşımacılığında yük, vagonun belli bir bölümünü işgal etmektedir. Bu nedenle, yükün güvenliği açısından uygulamada yükün perakende işlemli taşımaya kabul edilmesi bazı şartlara bağlanmıştır.³¹ Diğer bir yük taşıma hali de tam vagon işlemli taşımadır. Tam vagon işlemli taşımada yükün ayrı vagona yüklenerek taşınması söz konusudur.³² Mevzuatta hangi yüklerin perakende işlemli hangi yüklerin tam vagon işlemli olarak taşınacağına dair açık bir düzenleme yer almamaktadır.³³

Demir yolu araçlarının büyük taşıma kapasitesine sahip olmasının getirdiği avantaj nedeniyle düşük değerli yüklerin yüksek hacimde taşınması bakımından cazip durumdadır. Bu nedenle, demir yolu taşımacılığı genel olarak dökme ve hacimli yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir.³⁴

²⁹Görçün ve Görçün, s. 3- 6.

³⁰Görçün ve Görçün, s. 7-27.

³¹ TCDD Taşımacılık AŞ tarafından 2017 yılında hazırlanan Eşya Tarifesinin 2.1.1 maddesi uyarınca, yüklerin perakende işlemli taşımaya kabul edilebilmesi için düzgün bir şekilde ambalajlanması ve her bir parçasının üzerine gönderilenin adı ve adresinin yazılması gerekmektedir.

³²Sabih Arkan, Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, İstanbul 23-24 Ocak 1985, s. 59. dipn. 53. **(Sempozyum)**

³³ Bununla birlikte uygulamada Eşya Tarifesine göre canlı hayvan, dökme yük, cenaze taşımaları tam vagon işlemli olarak taşınacağına dair hüküm bulunmaktadır. Bkz. Eşya Tarifesi 2.2.1. md, 2.4.1. md, 3.5.8. md.

³⁴Bayraktutan ve Özbilgin, s. 411. dipn. 204.

Yine de demir yolu yurt içi yük taşımacılığı halen istenilen düzeyde değildir. Demir yolu yük taşımacılığının 2018 yılı toplam yurtiçi yük taşıma içerisindeki payı %4,4 seviyesindedir.³⁵

2017 yılında, demir yolu ile en fazla taşınan yükü % 34,8 ile cevher ve metal artıklar oluşturmaktadır. Bu grupta en fazla taşınan ürünler arasında demir cevheri, borasit ve krom bulunmaktadır. Cevher ve metal artıklarını %16,4 ile üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri; %15,6 ile araç makine grupları; %13,1 ile katı mineral yakıtlar; %9,0 ile kimyasal maddeler; kalanını ise diğer ürünler (tarımsal ürünler, canlı hayvanlar, gıda maddeleri, metalürji ürünleri vb.) takip etmektedir.³⁶

Demir yolu taşımacılığına ilişkin genel bilgilere yer verdikten sonra bu bölümde demir yolu taşımacılığının tarihini ve gelişimini çalışma konumuza paralel olarak; yurt içi taşımacılığı eksenli olarak açıklamaya çalışılacaktır.

1.3.2. Demir Yolu Taşımacılığının Tarihi ve Gelişimi

Ulusal demir yolu taşımacılığının tarihinin ve gelişiminin ele alınmasını, ayrı süreçleri ve belirgin farklılıkları bulunması nedeniyle üç ana dönemde incelenmesi faydalı olacaktır. Bunlar; demir yolu taşımacılığı ile tanışılan Osmanlı İmparatorluğu dönemi, yeni kurulan bir devletin ulaşım politikası olması nedeniyle Cumhuriyet Dönemi ve son olarak kendine has özelliği nedeniyle 1950 yılı ve sonrası dönemdir.

1.3.2.1. Osmanlı İmparatorluğundan Cumhuriyet Dönemine Kadar Yaşanan Gelişmeler

Demir yolu taşımacılığı niteliği gereği yüksek teknoloji ve yüksek maliyet gerektiren bir taşıma türü olması nedeniyle bu taşımacılığın gerek ortaya çıkmasında gerekse de kullanılmasında sanayi devrimiyle beraber gelişen ve zenginleşen ülkelerin etkin bir rolü bulunmaktadır. Bu nedenle, konu sistematığının bozulmaması açısından demir yolu taşımacılığına ilişkin dünya üzerindeki gelişmelere, en azından Osmanlı İmparatorluğunun demir yolu taşımacılığı ile tanışmasına kadar olan sürecine kısaca değinmekte fayda vardır.

³⁵T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/3dbf8bb47414193.pdf>, s. 25. e.t.: 30.07.2019

³⁶TCDD Taşımacılık AŞ, Faaliyet Raporu 2017, s. 68- 69.

1.3.2.1.1. Dünya Üzerinde Demir Yolu Taşımacılığına İlişkin Gelişmeler

Yukarıda taşıma kavramının önemine değindiğimiz için burada taşımanın önemiyle ilgili izaha girmemekle birlikte, ülkeleri demir yolu taşımacılığına sevk eden etken de bu önemin bizzat kendisidir.

İskoç mucit James Watt'ın 1768 yılında buhar makinesini icat etmesiyle birlikte üretim sistemlerinde yeni bir devrimin temeli atılmıştır. Sanayi Devrimi olarak adlandırılan bu dönem, bir dizi teknolojik gelişmeyi ve bunun sonucu olarak ticari faaliyetleri de beraberinde getirmiştir.³⁷

Kömür madenlerindeki suyun dışarıya pompalanması ve pamuk ipliğinin eğrilmesi gibi önemli sanayi kollarında kullanılan buhar makinesinin çalışması için kömüre ihtiyaç duyulmaktaydı. Bununla beraber kömürün tüketim noktalarına taşınması, üretim maliyetinin çok üstündeydi. İşte böyle bir durumda taşıma maliyetinin asgari düzeye indirme çabası demir yolu taşımacılığının bugünkü anlamda doğmasına yol açmıştır.³⁸

İngiliz mucit George Stephenson birkaç başarısız deneme sonrasında, 1829 yılında Liverpool- Manchester arasındaki demir yolunda kullanılacak buharlı makineyi belirlemek için yapılan bir yarışmada, Rocket isimli makinesiyle birinci olmuştur. Bu makine daha öncesinde kullanılan ikame araçlara (insan gücü, at gücü) oranla büyük bir verim sağlamış ve daha sonrasında geliştirilecek olan lokomotiflere de ilham kaynağı olmuştur.

İlk işletmeye açılan hat, 1830 yılında Liverpool- Manchester hattı olmuştur. İngiltere, Fransa ve Amerika Birleşik Devletleri demir yolu yapımına önem vermiş ve demir yolu yapımına ciddi sermayeler yatırmıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde ilk demir yolu hattı 1830 yılında Baltimore-Ohio arasında; Fransa'da 1832 yılında St. Etienne- Lyon arasında; Almanya'da ise 1835 yılında Nürnberg- Maliner arasında inşa edilmiştir. Ülkeler arası ilk demir yolu ise Belçika'nın Liege ile Almanya'nın Köln şehirleri arasında 1843 yılında faaliyete geçmiştir. Daha sonra sırasıyla Avusturya, Rusya, Hollanda ve İtalya'da tren seferleri başlamıştır. 1850'li yıllara gelindiğinde

³⁷Gülşah Toptaş Arslan, Çalışmanın Evrimi: Sanayi Toplumundan Sanayi Ötesi Topluma Geçiş, **Fırat Üniversitesi İİBF Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, C: 2, S: 1, 2018, s. 149.

³⁸ İlker Öztürk, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 2009, s. 23.

Avrupa'daki mevcut demir yolu hatları ihtiyaçları genel olarak karşılayabilecek niteliğe ulaşmıştır.³⁹

Yukarıda bahsi geçen ülkelerin şu anda dahi gelişmiş sanayiye ve güçlü ekonomiye sahip oldukları ve dünya ticaretine hâkim oldukları göz önünde bulundurulacak olursa; demir yolu taşımacılığının önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

1.3.2.1.2. Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Demir Yolu Taşımacılığına İlişkin Gelişmeler

Dönemin şartları göz önüne alındığında, Osmanlı İmparatorluğu;

- Tarımsal ürünler ve mamullerin yurt içi ve yurt dışı pazarlarına daha kolay, hızlı ve ucuz şekilde ulaştırılacak olması,
- Uzak vilayetler üzerinde hükümetin nüfuzunun artacak olması,
- Savaş dönemlerinde de askeri birliklerin sevkiyatının kolaylaşacak olması,

nedenleriyle demir yolu yapımına önem vermiştir.⁴⁰

Demir yollarının önemini erken anlayan İngilizler, Hindistan'a ulaşabilmek için en kısa yolun Osmanlı İmparatorluğundan geçmesi nedeniyle, Osmanlı Hükümetine, topraklarında demir yolu yapılmasını teklif etmiştir. Zira, bu sırada Süveyş Kanalı henüz açılmamıştır.⁴¹ Özellikle padişahın ve yöneticilerin yenileşme hareketlerini desteklemesiyle, İngilizlerin bu teklifi kabul görmüştür. Bu nedenle Osmanlı İmparatorluğunda demir yolu taşımacılığı ilk olarak 1851 yılında Kahire- İskenderiye hattı ile başlasa da -çalışma konumuzun ulusal demir yolu taşımacılığı olmasına paralel olarak- ulusal sınırlar içerisindeki ilk demir yolu hattı 23 Eylül 1856 yılında bir İngiliz şirketine verilen imtiyaz ile yapılan İzmir- Aydın hattıdır.⁴²

³⁹ Ali Osman Akalan, "Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi", **Yayınlanmamış Doktora Lisans Tezi**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2010, s. 6- 7.

⁴⁰ TCDD, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, 9. Baskı, Ankara 2018, s. 13.

⁴¹ Cemil Sönmez, **Tren Gelir Hoş Gelir**, 1.Baskı, TC Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Ankara 2000, s. 6.

⁴² TCDD Taşımacılık AŞ, Faaliyet Raporu 2017, s. 28.

1866 yılında, İngilizlere verilen imtiyaz sonucu, İzmir- Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından İzmir- Kasaba (Turgutlu) hattı tamamlanmıştır.⁴³

1866 yılına gelindiğinde, İmparatorluğun başkenti ile Avrupa arasında bağlantı sağlayacak demir yolu hattı bulunmamaktaydı. Hem bu bağlantının sağlanması hem de Balkanlardaki artan isyanları bastırabilmek ve bölgedeki ticareti canlandırmak amacıyla Rumeli Demir yolu hattının inşasına karar verilmiştir.⁴⁴ 1869 yılında, Avusturyalı banker Baron Hirsch'e imtiyaz tanınmış, İmparatorluğun askeri ve siyasi gücünü kaybetmesi ile yöneticilerin bilgisizlik ve tecrübesizliği nedeniyle büyük zararlar karşılığında 1875 yılında Rumeli (Şark) hattı tamamlanmıştır.⁴⁵

1886 yılında, 66,80 km uzunluğundaki Adana-Tarsus-Mersin demir yolu hattı işletmeye açılmıştır.⁴⁶

1888 yılında, Almanlara imtiyaz verilerek inşasına başlanan Anadolu- Bağdat demir yolu hattı, hattın uzun ve masraflı olması nedeniyle 1918 yılında işletmeye açılmış ve hattın planlanan şekilde tamamlanması mümkün olmamış; Bağdat ile Nusaybin arasında birleşme sağlanamamıştır.

1890 yılında Kaklık Ahşap Travers Fabrikası, 1894 yılında Eskişehir Cer Atölyesi açılmıştır.⁴⁷

Rumeli hattının imparatorluğa yaşattığı tecrübeden kaynaklı yabancı işletmelere duyulan güvensizlik nedeniyle demir yolunun devlet eliyle inşasına karar verilmiş⁴⁸ ve 1892 yılında Mudanya- Bursa hattı tamamlanmıştır.⁴⁹

1920 yılında Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.⁵⁰

Her ne kadar, ulusal sınırlar dışında inşa edilmiş olsa da Hicaz Demiryolu hattına kendine has özelliklerinden dolayı değinmekte fayda vardır. Zira, Hicaz Demiryolu projesi dönemin olumsuz şartları arasında İmparatorluğun demir yoluna verdiği önemin güzide bir örneğini teşkil etmektedir. Askeri, dini ve stratejik nedenleri göz önüne alan Sultan II. Abdülhamid, Şam- Medine arasında devletin kendi imkânlarıyla bir demir yolu hattının yapılması konusunda irade çıkarmıştır. İmparatorluğun mali ve ekonomik

⁴³ A.Nedim Atilla, **İzmir Demiryolları**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2002, s. 113.

⁴⁴ Gülpinar Akbulut, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara 2010, s. 92. dipn. 275.

⁴⁵ Vahdettin, Engin, **Rumeli Demiryolları**, TDV İslam Ansiklopedisi, C: 35, İstanbul 2008, s. 235- 237.

⁴⁶ Selminaz Adıgüzel, **Demiryolu Taşımacılığı Mevzuatı**, Akademisyen Kitabevi, Ankara 2019, s. 580.

⁴⁷ **TCDD**, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 20- 21.

⁴⁸ Mustafa Yazıcı, **Mudanya- Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi**, Nilüfer Belediyesi Akkılıç Kütüphanesi, Bursa 2015, s. 41.

⁴⁹ Yazıcı, s. 77.

⁵⁰ **TCDD**, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 28.

durumunun iyi olmaması nedeniyle demir yolu hatlarını imtiyaz vermek suretiyle yabancılara yaptırılması, özellikle Baron Hirsch'e verilen imtiyaz, yöneticilerde ve padişapta memnuniyetsizlik yaratmıştır. Kutsal bölgeleri de kapsayan alanda yapılacak Hicaz demir yolu hattının inşası için ülkenin ekonomik durumu nedeniyle Sultan, Halife unvanıyla, dünyadaki tüm Müslüman âlemine çağrı yaparak bağışta bulunulmasını istemiş; böylelikle demir yolu hattının Müslümanların sermayesi ve iş gücüyle yapılması hedeflenmiştir.⁵¹ 1900 yılında Şam'da yapımına başlanan hat, çöl sıcaklığı ve bölgenin coğrafi yapısına karşın; özverili bir çalışma sonucu kısa sürede tamamlanarak 1908 yılında Medine'ye bağlanmıştır.⁵² Bu hattın bir diğer önemi de hattın yapımında çalışan mühendislerin ve işçilerinin büyük çoğunluğunun (hattın inşasında kutsallık mahremiyeti gereği bazı bölgelere gayrimüslim çalışanlar giremediği için bu bölgelerin tamamı Müslüman çalışanlarca inşa edilmiştir) Müslüman olmasından kaynaklanmaktadır. Hicaz demir yolu hattı, o dönemde dahi İmparatorlukta yetişmiş eğitilmiş insanların, demir yolu inşasını başarabilecek düzeyde olduğunun bir ispatı niteliğindedir.⁵³ Hicaz Demir yolu hattı, 1. Dünya Savaşı sonucunda İmparatorluğun sınırları dışında kalmış olsa da; Müslüman sermaye ve iş gücü ile inşa edilen bu hat nedeniyle kazanılan tecrübe, İmparatorlukta ve devamında Türkiye Cumhuriyetinde demir yolu mühendisi, işçisi, makinisti ve kalifiye personeli yetişmesine sebebiyet vermiştir.⁵⁴

1.3.2.2. Cumhuriyet Döneminden 1950 Yılına Kadar Yaşanan Gelişmeler

Osmanlı İmparatorluğu döneminde, İmparatorluğun mali ve ekonomik yönden zayıf durumda bulunması nedeniyle imtiyazlar vasıtasıyla yapılan demir yolları, Cumhuriyet Dönemiyle birlikte yeterli teşebbüsün bulunmaması nedeniyle 24 Mayıs 1924 tarihli 506 sayılı yasaya uygun olarak millileştirildi. Savaştan yeni çıkmış olan Türkiye Cumhuriyeti hem ekonomik kalkınmayı hızlandırmak hem de siyasi birliği güçlendirmek ve ülke savunmasını kolaylaştırmak amacıyla demir yolu ulaşımını en

⁵¹ Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994, s. 40.

⁵² Nesrin Kanberoğlu, Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908- 1914, **Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl. 3, Prof. Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı, s. 169-170. dipn. 51.

⁵³ Metin Hülagü, **Hicaz Demiryolu**, Yitik Hazine Yayınları, İzmir 2008. s. 30.

⁵⁴ Hülagü, s. 48.

önemli araç olarak görmüştür. Bu nedenle, hem yeni demir yolu hatları yapılmış hem de imtiyaz olarak verilen işletmeler tek tek millileştirilmiştir⁵⁵.

Demir yollarının millileştirilmesi genellikle satın alma yoluyla gerçekleştirilmiştir. 1928-1933 yılları arasında millileştirilen demir yolları, limanlar ve imtiyazlı diğer kuruluşlar nedeniyle Cumhuriyet Hükümetinin ödemeyi kabul ettiği miktar o zamanki dış borcun önemli bir kısmını teşkil etmektedir.⁵⁶

Osmanlı İmparatorluğu zamanında yabancı şirketler eliyle yapılan demir yolu hatları şirketlerin ve tabiiyetinde bulundukları ülkelerin menfaatleri gereği sadece Anadolu'nun batı bölümünde ağırlıktaydı. Yeni kurulan devletin başkenti olan Ankara'nın, ülkenin doğu bölümü ile bağlantısı bulunmaması nedeniyle Cumhuriyet Döneminde özellikle ülkenin Orta ve Doğu bölümlerinin de demir yolu ağlarıyla örülmesi hedeflenmiştir.

Demir yolu hattını genişletmek amacıyla, 1924 yılında Samsun- Çarşamba hattı; 1930 yılında Ankara- Sivas hattı; 1932 yılında Samsun- Sivas hattı; yine aynı yıl Kütahya- Balıkesir hattının büyük çoğunluğu; 1933 yılında Kardeşgediği- Boğazköprü hattı; 1935 yılında Fevzipaşa- Diyarbakır hattı; 1936 yılında Afyon- Karakuyu hattı; 1937 yılında Irmak- Zonguldak hattı; 1939 yılında Sivas- Erzurum hattı işletmeye açılmıştır.⁵⁷

Cumhuriyet Döneminde yeni demir yolu hatlarının açılmasıyla beraber, demir yolu ulaşımının kurumsallaşabilmesi adına birçok işletmeye de yer verilmiştir.

1920 yılında kurulan Anadolu Demiryolları Genel Müdürlüğü'nün, 1924 yılında adı değiştirilerek Anadolu ve Bağdat Demiryolları Genel Müdürlüğü olmuştur. 1927 yılında Devlet Demiryolları Limanları İdare-i Umumiyesi kurulmuş ve adı 1931 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları Umum Müdürlüğü olarak demir yolu ve liman işletmesi tek bir kuruma bırakılmıştır. 1953 yılında bu kurum TCDD Genel Müdürlüğü İşletmesi adını almıştır.⁵⁸

1931 yılında Derince ahşap travers fabrikası açılmıştır. 1939 yılında Sivas Demiryolu Atölyesi (TÜDEMSAŞ) açılmıştır. 1944 yılında Ankara Demiryolu Fabrikası açılmıştır.⁵⁹

⁵⁵ Yalçın Akarabulut, Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı, Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, Ankara 1997, s. 168.

⁵⁶ Cem Saatçioğlu, Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye- Avrupa Birliği Uygulamaları, 1. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara 2006, s. 121.

⁵⁷ TCDD, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 32.

⁵⁸ TCDD, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 28-36.

⁵⁹ TCDD, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 30-36.

1.3.2.3. 1950 Yılından Günümüze Kadar Yaşanan Gelişmeler

Türkiye’de 1950 yılına kadar demir yolu taşımacılığının milli bir politikası sayılması nedeniyle hızla geliştiği; fakat özellikle 1950 yılında Marshall yardımının da etkisiyle karayolu taşımacılığına önem verildiği ve demir yolu taşımacılığının adeta yok sayıldığı bir döneme girilmiştir. Şöyle ki 1950 yılında genel ulaştırma içerisindeki payı %78 olan demir yolu yük taşıma oranı, 1994 yılında %8’e kadar düşmüş⁶⁰, 2018 yılında ise %4,4 seviyesine gelmiştir.

Yine, Marshall yardımı ile birlikte o tarihlerde Amerika Federal Yollar Genel Müdürü olan Hilts, Türkiye’ye gelerek bir rapor hazırlamış ve raporunda kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden yararlanma önerisinde bulunmuş ve aynı raporda deniz yolu taşımacılığının kullanılmasına da karşı çıkmıştır. Hatta Hilts, Türkiye’ye verilecek krediden de vazgeçilmesi yönünde tavır takınmıştır. Yine aynı dönemlerde demir yolu lokomotif fabrikasının kurulması da gündemde olmasına karşın Hilts bunu da kabul etmemiştir.⁶¹

Özetle, ulaşım açısından, Türkiye’nin milli politikasından vazgeçerek yavaş yavaş Amerika’nın etkisine girdiğini söylememiz yanlış olmayacaktır. Zira 2. Dünya savaşının yeni bittiği günlerde pazar yerlerinin yaygınlaşması dönem itibarıyla çok önemlidir.

Bu şartlar altında başlayan dönemde; 1951 yılında Adapazarı Demiryolları Fabrikası bugünkü adıyla Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi (TÜVASAŞ) kuruldu.⁶² 1961 yılında hem Eskişehir hem de Sivas Cer Atölyesinde ilk Türk buharlı lokomotifleri üretilmiştir. Yine aynı yıl Eskişehir Cer Atölyesinde Devrim otomobilleri üretilmiştir. 1968 yılında Eskişehir Cer Atölyesinde yerli lokomotif üretimine başlanmıştır.⁶³ 1962 yılında Afyon Beton Travers Fabrikası; 1979 yılında Sivas Beton Travers Fabrikası açılmıştır.⁶⁴

1950 yılından itibaren her ne kadar demir yolu taşımacılığı yok sayılsa da; özellikle 2003 yılı ve sonrasında demir yolu taşımacılığı tekrardan önem kazanarak ulaşım politikası haline gelmiştir. Bu dönemde yüksek hızlı trenler ülkemiz taşımacılığına dâhil olmuş ve yolcu taşımacılığında belirgin bir artış sağlanmıştır.

⁶⁰ Serdar Altınok, Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi, **SÜ İİBF Sosyal ve Araştırmalar Dergisi**, S: 1-2, Nisan- Ekim 2001, s. 83.

⁶¹ **TMMOB Makine Mühendisleri Odası**, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, 8.Baskı, Temmuz 2019, s. 10.

⁶² **TCDD**, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 36.

⁶³ **TCDD**, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 38.

⁶⁴ **TCDD**, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 38.

Çalışmamız yük taşımacılığına ilişkin olduğu için bu döneme ilişkin değerlendirmelere yer vermeyip; konu bütünlüğünün sağlanması açısından kısaca değinmekte fayda görüyoruz. 2009 yılında Ankara- Eskişehir; 2011 yılında Ankara-Konya; 2014 yılında Eskişehir- İstanbul yüksek hızlı tren (YHT) hatları açılarak yolcu taşımacılığına başlanmıştır.⁶⁵

1.3.2.4. Ülkemizde Demir Yolu Taşımacılığının Gelişimine İlişkin Bir Değerlendirme

Demir yolu taşımacılığıyla ilgili dünya üzerindeki gelişmeleri göz önüne aldığımızda Osmanlı İmparatorluğunun demir yolu taşımacılığı konusunda çağının diğer ülkelerine kıyasla geride kalmadığını söyleyebiliriz. Zira, ilk demir yolu taşımacılığı 1830 yılında başlamasına karşın; İmparatorluk sınırlarındaki ilk demir yolu hattı 1851 yılında inşa edilmiştir. Kuşkusuz bu durumun ortaya çıkmasında padişahların ve devletin ileri gelen yöneticilerin yenilikçi karakterlerinin rolü olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

İmparatorluğun gerileme dönemine rastlayan demir yolu taşımacılığı gerek artan savaş maliyetleri, gerekse de sanayi devriminin getirdiği fakirleşme nedeniyle devlet eliyle veya Osmanlı tebaasından bir gerçek veya tüzelkişinin teşebbüsüyle işletilmesi mümkün olmamış; bunun yerine yabancı şirketlere imtiyaz verilmesi yoluyla işletilmiştir. İmtiyaz verilmesi bir müddet sonra yabancı devletlerin kendi menfaatleri doğrultusunda demir yolu hatlarının inşasına yol açmış; devletin istek ve ihtiyaçları göz ardı edilmiştir. Bununla birlikte gerek bazı yöneticilerin liyakatsiz oluşu ve şahsi çıkarlarını ön plana alan tutumu, gerekse de devletin siyasi gücünün zayıf olması nedeniyle imtiyaz yoluyla demir yolu işletmesi imtiyaz şirketleri ve ülkeleri lehine bir hal almış ve devletin maliyesine aşırı bir yük getirmiştir.

İmtiyaz vermenin yukarıda bahsettiğimiz olumsuz özelliklerinden dolayı padişahın ve yöneticilerin etkisiyle yerli sermayenin ve iş gücünün kullanılması öngörülerek Hicaz Demir yolu hattının inşasına başlanmıştır. Özverili bir çalışma neticesinde, kısa sürede tamamlanan hat sayesinde Osmanlı İmparatorluğu ve sonrasında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti birçok yetişmiş demir yolu çalışanı kazanmıştır. Bu nedenle Hicaz Demir yolu hattının yapımının Türk Demir yolu tarihi açısından önemli bir yeri olduğu kanaatindeyiz.

⁶⁵TCDD, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, s. 43.

Yeni kurulan Türk Devleti, maddi sıkıntılarla birlikte gerçek anlamda ihmal edilmiş bir Anadolu ile karşı karşıya kalarak doğmuştur. Bu durum karşısında başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere diğer tüm yöneticiler ülkeyi imar etmek için ciddi bir çalışma içine girmiştir. Özellikle ülkenin Orta ve Doğu bölümünün başkent Ankara ve ülkenin Batı bölgesi ile bağlantısının bulunmaması ve bu bölgelerin nispeten gelişmişlik olarak geride kalması nedeniyle bu bölgelerde demir yolu yapımına önem verilmiştir. Cumhuriyetin 10. Yıl marşında, bu durum “ demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan” cümlesiyle anlatılmıştır. Bu dönemde yapılan hatlarla birlikte yeni kurulan bir ülkenin gerek siyasi ve idari otoritesi sağlanmış gerekse de yurt içinde ulaşım ve ticaret gelişmiş böylece ülkenin gelişmişlik seviyesi artmıştır.

Demir yolu taşımacılığı yeni kurulan bir devletin milli ulaşım politikası olmasına karşın özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında batılı devletlerin petrol ve otomotiv pazarı arayışına girmesi sonucu, Amerika Birleşik Devletleri’nin 1950 yılında Marshall Yardımını da bahane ederek Türkiye’den karayolu yapımını istemesi üzerine dönemin hükümetince bu talep kabul edilmiştir. Bu süreçten sonra Türkiye’nin ana ulaşım sistemi demir yolu olmaktan çıkmış; tamamen ithal ürünlere dayalı karayolu taşımacılığı, ana ulaşım sistemi olmuştur.

1950 yılından günümüze kadar ülkemizde karayolu yapımına hız kesmeden devam edilmiştir. Bununla birlikte 2003 yılı ve devamında demir yolu yolcu taşımacılığında Yüksek Hızlı Tren sistemi ülkemiz yolcu taşımacılığına dâhil edilmiştir.

1.3.3. Demir Yolu Taşımacılığının Diğer Taşıma Türleri İle Karşılaştırılması

1.3.3.1. Emniyet Açısından Karşılaştırılması

Yüklerin, taşıma esnasında ziyaa veya hasara uğramadan teslim edilebilmesi için taşıma sisteminin emniyetli olması önemlidir.

Demir yolu taşımacılığı; yüklerin, güvenlik ve emniyet içerisinde ulaştırılması açısından diğer taşıma türlerine göre en güvenli sistem konumuna gelmiştir.⁶⁶

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun 2017 Yılı Demiryolu Kaza İstatistiklerine göre; 2017 yılında yük trenlerinin karıştığı kaza sayısı, bir önceki yıla göre yaklaşık yarı oranda azalarak 15 adet olarak tespit edilmiştir.⁶⁷ Gelişen emniyet tedbirleri ile birlikte gerek demir yolu alt yapısının

⁶⁶ Nil Kula, **Türk Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018, s. 35.

⁶⁷ http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KAİK/tr/Doc/20180208_155359_76347_1_64.pdf, s. 5.

gerekse de demir yolu araçlarının teknolojik olarak yenilenmesi durumunda kaza sayısının daha da düşeceği kanaatindeyiz.

Kuşkusuz, demir yolu taşımacılığının emniyetli oluşunun nedenleri olarak; demir yolunun, karayoluna nazaran karışık bir altyapısının olmaması ve buna bağlı olarak demir yolunu sadece demir yolu araçlarının kullanabilmesi gösterilebilir. 2018 yılında yük taşımacılığının gerçekleştirilebileceği toplam konvansiyonel hat 11.497 km uzunluğundadır.⁶⁸

Yine, demir yolu ulaşımının raya bağlı olması ve mevsim koşullarından daha az etkilenmesi, demir yolu taşımasında güvenlik ve rahatlığı arttırmaktadır.⁶⁹

Karayolu taşımacılığında, yol ağının geniş olmasının olumsuz bir yansıması olarak kaza oranları yüksektir. Aynı şekilde, yolların standardının, ülkemizin her yerinde aynı seviyede olmaması da yükler için tehlike arz etmektedir. Kapasite sorunu nedeniyle hacmi belirli yüklerin sıralı bir şekilde taşınması nedeniyle, yüklerin zıya veya hasara uğrama ihtimali de bu oranda yüksektir. Bu nedenle, karayolu taşımacılığı, yüklerin güvenliği ve emniyeti açısından en zayıf taşıma türü konumundadır.

Hava yolu taşımacılığı, kara üzerinde seyretmediği için demir yolu taşımasına nazaran yükler açısından daha az güvenli bir ulaşım imkânı sağlamaktadır. Zira oluşabilecek kaza durumlarında yüklerin zarar ve hasar durumu demir yolu taşımacılığına göre daha yüksek düzeyde olmaktadır. Aynı zamanda, hava yolu taşımacılığının hava koşullarından etkilenme oranı da yüksektir. İlaveten, yazılı ve görsel basında daha fazla ses getirmesi ve toplumsal infial yaratması nedeniyle son zamanlarda artan şiddet ve terör olayları nedeniyle hava yolu taşımacılığı ciddi bir riskle de karşı karşıyadır.⁷⁰

Bununla birlikte, hava yolu taşımacılığında meydana gelen kaza ve buna bağlı hasar oranının demir yolu taşımacılığındaki gibi düşük olması nedeniyle hava yolu taşımacılığı, demir yolu taşımacılığı ile birlikte en güvenli taşımacılık konumundadır. Buna karşın, kanaatimizce, yukarıda sayılan etkenlerden dolayı demir yolu taşımacılığının güvenlik anlamında hava yolu taşımacılığına kıyasla bir adım önde olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

e.t.: 08.08.2019

⁶⁸ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/kutuphane/3dbf8bb47414193.pdf>, s. 228. e.t. : 30.07.2019

⁶⁹ TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Ulaşımın Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, s. 76.

⁷⁰ Kula, s. 35. dipn. 89.

Deniz yolu taşımacılığı da karayolu taşımacılığı kadar tehlikeli olmayan fakat demir yolu taşımacılığı ve hava yolu taşımacılığı kadar da güvenli ve emniyetli olmayan bir taşımacılık türüdür. Nitekim deniz yolu taşımacılığında kaza gerçekleşme ihtimali demir yolu taşımacılığına göre 4-8 kat daha fazladır.⁷¹ Bununla birlikte, deniz yolu taşımacılığının, demir yolu taşımacılığı ve hava yolu taşımacılığına göre daha uzun bir seferde gerçekleşmesi ve bu uzun sefer esnasında yaşanabilecek hava muhalefetleri ve yine hava yolu taşımacılığındakine benzer bir suretle deniz korsanlığının tekrardan canlanması nedeniyle demir yolu taşımacılığının, deniz yolu taşımacılığından daha güvenli olduğunu söyleyebiliriz.⁷²

Özetle, güvenlik konusunda taşıma sistemlerini yüksekten düşüğe doğru sıralayacak olursak; demir yolu taşımacılığı, hava yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı olarak sıralamamız mümkündür.

1.3.3.2. Hız Açısından Karşılaştırılması

Taşımacılık faaliyetinde taşınan yükün en kısa sürede teslim yerine ulaştırılması çok önemlidir. Hızlı taşıma, diğer şartları eşit veya denk olan bir taşımacılık faaliyetinde maliyete direkt olarak olumlu etki eden bir faktördür. Taşımacılık faaliyetinin, ticari faaliyet içerisinde ciddi bir maliyeti bulunduğu hususu da göz önüne alındığında hızın önemi daha net ortaya çıkmaktadır.

Demir yolu taşımacılığında trenlerin, hız konusunda Türkiye genelinde sabit bir değerde olduğunu söylemek güçtür. Sözelimi; Mersin- Kayseri güzergâhında yük treninin litre hızı (azami hızı) 70 km/sa olmasına karşın, bölgenin coğrafi şartları nedeniyle eğimli yerlerde bu hızın altına düşülmektedir. Bu nedenle, demir yolu taşımacılığında standart bir hızdan bahsetmek mümkün olmasa da bu veriler ışığında ortalama bir değerlendirme yapmak mümkündür. Bununla birlikte, başta Japonya, ABD ve Batı Avrupa ülkelerinde kullanılan; son zamanlarda ülkemizde de faaliyete geçen yüksek hızlı trenler ile demir yolu taşımacılığı henüz yük taşıma konusunda olmasa da yolcu taşıma konusunda ciddi bir süratlilik kazanmıştır. Bu doğrultuda, gelişen teknolojiyle birlikte, ileride yük taşımacılığında da yüksek hızlı trenlerin kullanılması halinde demir yolu taşımacılığı hız konusunda daha cazip hale gelecektir. Mevcut durumda, yük taşıma sistemlerine baktığımızda demir yolu taşımacılığının ortalama bir konumda olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

⁷¹ Kula, s. 35. dipn. 91.

⁷² Doğan, s. 91.

Ülkemizin birçok yerine karayolu ile ulaşımın mümkün olması ve karayollarının demir yolu hattına göre daha fazla alternatif yollara sahip olması, kuşkusuz karayolu taşımacılığını demir yolu taşımacılığına göre daha hızlı bir taşıma konumuna getirmektedir. Özellikle de ulusal taşımacılığı göz önüne aldığımızda; aktarmasız bir taşımanın avantajları da göz ardı edilemeyecek boyuttadır. Yine, son dönemlerde karayolu yapımına ağırlık verilmeye devam edilmesi, hâlihazırda yük taşımacılığı gelişmiş olan karayolunun rakipsiz konumunu pekiştirmektedir.

Taşıma sistemleri arasında hız bakımından en ileri sistemin havayolu taşımacılığı olduğu tartışmasızdır.⁷³ Zira, hava yolu aracı olan uçağın hızının yaklaşık olarak 1000 km/sa' ya kadar çıkabildiği düşünüldüğünde, diğer taşıma türleri ile arasındaki hız farkı daha iyi anlaşılacaktır.

Denizyolu taşımacılığı, tüm bu taşıma sistemleri içerisinde hız bakımından en yavaş olan taşıma sistemidir.⁷⁴ Deniz yolu araçlarının hız bakımından yavaş olması ile birlikte limanda yaşanan uzun bekleme süreleri de sistemin hızını etkilemektedir.⁷⁵

Özetle, hız konusunda taşıma sistemlerini hızlıdan yavaş doğru sıralayacak olursak; hava yolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı, demir yolu taşımacılığı ve deniz yolu taşımacılığı olarak sıralamamız mümkündür.

1.3.3.3. Maliyet Açısından Karşılaştırılması

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi taşımacılık faaliyeti, ticari faaliyet içerisinde ciddi bir maliyet oluşturmaktadır. Bu durumda taşıma sistemlerinin kendi bünyesinde barındırdığı maliyetler, ticari işletmeyi o taşıma sistemini tercih etme veya etmeme durumunda bırakır. Bu yüzden ticari işletmeler faaliyetlerini devam ettirirken kar-zarar marjını göz önüne alarak maliyeti en uygun seçeneklere yönelirler.

Demir yolu taşımacılığı, her ne kadar, ilk yatırım, demir yolu inşası ve bakımı ile tesis kurulması açısından maliyetli bir taşıma sistemi olsa da işletilmesi ve kullanılması açısından uygun maliyeti olan taşıma sistemidir. Bu nedenle, yıllarca, ülkemizde demir yolu taşımacılığı devlet tarafından üstlenilmiştir. Demir yolu taşımacılığını işletmesinin maliyetinin uygun olması nedeniyle, özellikle hacmi yüksek olan yüklerin uzun mesafelerde taşınmasında tercih edilmektedir. Yine, demir yolu taşımacılığının hava şartlarından en az etkilenen taşıma sistemi olduğu da düşünüldüğünde, özellikle

⁷³ Kula, s. 36. dipn. 92.

⁷⁴ Kula, s. 36. dipn. 95.

⁷⁵ Doğan, s. 91.

ülkemizde kış aylarında yapılacak taşımalarda maliyet açısından daha da etkin bir taşıma sistemi olma özelliğini arttıracaktır.

Karayolu taşıma sisteminde kullanılan araçlar, demir yolu, deniz yolu veya hava yolu araçlarına göre daha küçük kapasitede olduğundan karayolu taşımasındaki maliyet diğer taşıma sistemlerine göre daha yüksektir. Bununla birlikte, yukarıda bahsettiğimiz gibi karayolu taşımacılığının en az güvenli taşıma türü olması nedeniyle ortaya çıkabilecek kaza ve hasar durumları sonucu oluşan yük kaybı, tedavi ve hastane giderleri, araç bakım giderleri ile kaza ve trafik sıkışıklığına bağlı zaman kaybı gibi sosyal ve ekonomik maliyetlere de yol açmaktadır.⁷⁶

Hava yolu taşımacılığı ise en maliyetli taşıma türüdür. Taşıma sisteminin hızlı oluşundan ve taşıma kapasitesine paralel olarak büyük hava araçlarının kullanılmasından kaynaklı yüksek yakıt giderleri, sabit olmayan maliyet değişkenliği ve ülkemizin her yerine direk ulaşım imkânının olmamasından kaynaklı oluşan fazladan giderler göz önüne alındığında hava yolu taşıma sisteminin demir yolu taşımacılığına nazaran çok daha maliyetli bir taşıma türü olduğu ortadadır.⁷⁷

Deniz yolu taşımacılığı ise tüm bu taşıma türleri açısından maliyeti en düşük olan taşıma sistemidir. Kuşkusuz bunun en önemli nedeni hiçbir taşıma türünde kapasite olarak taşınamayacak kadar fazla yükün bu taşıma türünde taşınabilmesidir. Bunun yanında diğer taşıma türlerine göre daha az yatırıma ihtiyaç duymaktadır, zira yol olarak su kullanılmaktadır. Bununla birlikte kapasite olarak diğer taşıma sistemlerinden daha fazla yükü barındırabilmesi nedeniyle uluslararası yük taşımacılığında %90 oranında tercih edilen taşıma sistemidir.⁷⁸

Kısaca maliyet konusunda taşıma türlerini maliyeti az olandan maliyetli olana doğru sıralayacak olursak; deniz yolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, kara yolu taşımacılığı ve hava yolu taşımacılığı olarak sıralamak mümkündür.

1.3.3.4. Erişilebilirlik Açısından Karşılaştırılması

Erişilebilirlik; taşıma türünün, taşımaya ihtiyaç duyulduğu zaman, taşımaya hazır olmasını ifade etmektedir. Taşıma kavramının tanımından hareketle erişilebilirliği etkileyen en önemli unsurun coğrafi yapı olduğu anlaşılmaktadır. Ülkemizde yapılan yatırımlar neticesinde taşımacılık faaliyetine egemen olan sistem kara yolu

⁷⁶ Kula, s. 37. dipn. 103.

⁷⁷ Kula, s. 38. dipn. 104.

⁷⁸ Doğan, s. 91.

taşımacılığıdır. Yine, niteliği gereği deniz yolu taşımacılığı da coğrafi yapıdan doğrudan etkilenmektedir. Bununla birlikte, ülkemizin sanayileşme durumu, nüfus dağılımı, sosyo ekonomik yapısı, alt yapı eksikliği ile birlikte hava yolu taşımacılığında kullanılan lojistik merkezlerin belirli bölgelerde yoğun, belirli bölgelerde seyrek olması hava yolu taşımacılığı açısından erişilebilirliği ciddi oranda etkilemektedir.

Demir yolu taşımacılığı niteliği gereği taşıma düzlemlerinin bulunduğu yerlerde gerçekleştirilen bir faaliyettir. Ülkemizde özellikle demir yolu inşasına müsait alanlarda demir yolu tesisi kurulmakla birlikte, coğrafi yapının eğim ve engebeden dolayı müsaade etmediği yerlerde demir yolu taşımacılığı mümkün olmamaktadır. Söz gelimi Batı Akdeniz ve Güneybatı Ege Bölgesi ile Doğu Karadeniz Bölgesinde engebenin ve coğrafi yapının etkisiyle demir yolu inşası henüz mümkün olmamıştır. Bununla birlikte demir yolu ağının özellikle Cumhuriyetin ilk yıllarındaki atılımlarla birlikte genişletilmesi nedeniyle, ülkemizin genel olarak ana hatlarıyla demir yolu taşımacılığı alt yapısına sahip olduğunu söyleyebiliriz.

Şüphesiz, erişilebilirlik açısından alt yapı ağı olarak en elverişli taşımacılık türü, karayolu taşımacılığıdır. Bugün ulaşım ağına baktığımızda ülkemizin en ücra köylerinde bile karayolunun bulunduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Bu durum, karayolu taşımacılığının erişimine kolaylık sağlamaktadır. Bununla birlikte, karayolu taşımacılığında birden fazla taşıyıcının aynı güzergâhı, yakın saatlerde kullanması fiziken mümkün olsa da; bu durum demir yolu, hava yolu ve deniz yolu taşımacılığının niteliklerine uygun düşmediği için bu taşımalarda mümkün değildir. Bu nedenle, karayolu taşımacılığında gönderen, taşıma ile ilgili oluşabilecek aksaklıkta ikame taşıyıcı bulabilmekte veya birden fazla yük taşıtmak istediği zaman bunun için belirli bir süre beklemesi gerekmemektedir. Yine, kara yolu taşımacılığında kullanılan araçların (kamyon, kamyonet, tır) bulunabilme imkânının; tren, vagon, uçak veya gemi gibi diğer taşımacılık araçlarının bulunabilme ihtimaline göre, gerek fiyat uygunluğu gerekse de kolay erişim imkânları nedeniyle daha yüksek olması neticesinde kara yolu taşımacılığına erişim daha da kolay olmaktadır.⁷⁹

Hava yolu taşımacılığında, hava yolu rotası bakımından ulaşımın kolay olacağı düşünülse de; yukarıda da değindiğimiz gibi kullanılan lojistik merkezlerin belirli bölgelerde yoğun, belirli bölgelerde seyrek olması hava yolu taşımacılığı açısından erişilebilirliği ciddi oranda düşürmektedir. Her ne kadar ülkemizin birçok yerinde

⁷⁹ Kula, s. 39. dipn. 107.

havaalanı yapımı gerçekleşse de kanaatimizce ticari kaygılar nedeniyle birçok ilimizin birbiriyle doğrudan hava yolu transfer bağlantısı bulunmamaktadır. Bu husus hava yolu taşımacılığının erişilebilirliğini kısıtlamış olsa da sonraki dönemlerde ekonomik ve ticari kalkınmalar neticesinde bu dezavantajlı durumun değişebileceği kanaatindeyiz. Mevcut şartlar çerçevesinde hava yolu taşımacılığının kara taşımacılığı sistemleri bakımından erişilebilirlik açısından yeterli konumda olmadığını söylemek mümkündür.

Deniz yolu taşımacılığı erişim bakımından en zayıf olan taşımacılık türüdür. Her ne kadar ülkemizde deniz yolu yük taşımacılığı yaygın olmasa da; uluslararası yük taşımacılığında maliyet ve kapasite avantajı da göz önüne alındığında yaygın olarak kullanıldığını belirtmiştik. Bununla birlikte, deniz yolu yük taşımacılığının kullanılması veya yaygınlaşmasında en önemli etkenin coğrafi yapı olduğu da sistemin kendisinden dolayı malumdur. Bu nedenle, denize kıyısı olan ülkeler bakımından deniz yolu yük taşımacılığı kullanımı mümkün ve makul olurken; denize kıyısı olmayan ülkeler için ise deniz yolu yük taşımacılığı, karma taşıma gerçekleştirilmeden kullanımı imkânsız hale gelmektedir. Bu dezavantajlı durumun ülkelerin kalkınması halinde dahi değişmesi çok zor olduğundan bu taşımacılık türü erişilebilirlik açısından en zayıf olan taşıma sistemi olmaya devam etmektedir.⁸⁰

Özetle erişilebilirlik imkânı bakımından taşıma türlerini en yüksekten en düşüğe doğru sıralayacak olursak; kara yolu taşımacılığı, demir yolu taşımacılığı, hava yolu taşımacılığı ve deniz yolu taşımacılığı olarak sıralamak mümkündür.

1.3.3.5. Diğer Özellikler Yönünden Karşılaştırılması

Ülkemizin en fazla ithal ettiği ürün bir enerji kaynağı olan petroldür. Bunun yanında, taşımanın, toplam enerji tüketiminde payı da çok büyüktür. Bu nedenle, taşımacılıkta esas olan bir yükü belirli bir standart içinde en az enerjiyle taşımak olmalıdır. Karayolu taşımacılığında enerji sarfiyatının %82 düzeyinde olmasının yanında; demir yolu taşımacılığında bu oran sadece %2 seviyesindedir. Dolayısıyla enerji verimliliği açısından demir yolu taşımacılığının önemi daha net ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında, birim nakliyat başına enerji tüketiminde demir yolu ile deniz yolu birbirine yakın değerlerde seyretmektedir.⁸¹ Bu nedenle enerji verimliliği ve

⁸⁰ Kula, s. 40.

⁸¹ TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Ulaşımda Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, s. 75.

evre sağlığı açısından demir yolu ile deniz yolu taşımasının diğer taşıma türlerine oranla daha avantajlı olduğunu söyleyebiliriz.⁸²

Son olarak karayolu araçlarından çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar verirken; demir yolu araçlarının arazi ve su kirlenmesinde payı ise çok azdır. Aynı kapasitedeki taşımacılık için demir yolları, karayolu ve denizyollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Hava yolu taşımacılığında, birim araç başına zehirli gaz salınımı çok fazladır. Bu nedenle demir yolu taşımacılığının, evre kirliliği, arazi kullanımı ve gürültü unsurları birlikte değerlendirildiğinde diğer taşıma türlerine oranla daha iyi bir konumda olduğunu söyleyebiliriz.⁸³



⁸²TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Ulaşımnda Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, s. 74.

⁸³TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Ulaşımnda Demiryolu Gerçeği Oda Raporu, s. 77.

İKİNCİ BÖLÜM

YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

2.1. Genel Olarak

Sözleşmeler, hukuk içerisinde yer alan önemli hukuki işlemlerden biridir. Zira, sözleşme ile taraflar kendi aralarında uygulanacak hukuk kurallarını belirler, bu duruma Roma Hukukunda *lex contractus* yani sözleşme kanunu denmektedir.⁸⁴

Sözleşme kavramı, Borçlar Kanununda tanımlanmamış olmakla birlikte doktrinde benzer tanımlar yer almaktadır.⁸⁵ Doktrindeki tanımlardan hareketle sözleşmeyi, belli bir hukuki sonucu doğurmak amacıyla, karşılıklı ve birbirine uygun irade açıklaması ile oluşan hukuki işlem olarak tanımlayabiliriz.

Türk Borçlar Kanunun ilk maddesinde, sözleşmenin kurulması düzenlenmiştir. Şöyle ki; sözleşme, Türk Borçlar Kanunu 1. maddesi uyarınca tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleriyle kurulur.

Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradesiyle kurulan sözleşme neticesinde, taraflar arasında bir hukuki ilişki meydana gelir; bu hukuki ilişki, sözleşme ilişkisidir. Sözleşme ilişkisi, taraflar arasında meydana gelen hukuksal durumu ve buna bağlı sonuçları ortaya koymaktadır.⁸⁶

Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradelerin nasıl olması gerektiği de sözleşmenin kurulabilmesi açısından önem teşkil etmektedir. Geçerli bir sözleşmeden bahsedebilmemiz için tarafların sözleşmeyi oluşturan esaslı unsurlarda anlaşmış olması yeterlidir. Bu unsurlar, doktrinde objektif esaslı unsur olarak nitelendirilmektedir.⁸⁷ Bunun yanında, taraflar anlaşarak kanunda sözleşmenin zorunlu

⁸⁴ Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 20. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 199-200.

⁸⁵ Oğuzman ve Öz'e göre; sözleşme, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı ile oluşan hukuki işlemlerdir. Bkz. Kemal Oğuzman ve Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 16. Bası, C: 1, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018, s. 42. (**Borçlar Genel**) ; Eren, sözleşmeyi, belli bir hukuki neticeyi doğurmaya yönelik, karşılıklı ve birbirine uygun irade açıklamalarından oluşan bir hukuki işlem olarak tanımlamıştır. Bkz. Eren, s. 200. dipn. 2. ; Nomer'e göre; sözleşme, karşılıklı birbirine uygun irade beyanları ile kurulan hukuki işlemlerdir. Bkz. Haluk Nomer, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 16. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2018, s. 33. Kılıçoğlu'na göre; sözleşme, iki tarafın, hukuksal sonuca yönelik karşılıklı ve birbirine uygun iradelerini açıklamalarıyla meydana gelen bir hukuksal işlemdir. Bkz. Ahmet Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 20. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2016, s. 58. ; Kocayusufpaşaoğlu'na göre; sözleşme, hukuki bir sonuç doğurmak üzere, iki veya daha fazla kişinin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile uyumunu ifade eder. Bkz. Necip Kocayusufpaşaoğlu ve diğerleri, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, 7. Bası, C: 1, Filiz Kitabevi, İstanbul 2017, s. 95.

⁸⁶ Eren, s. 203. dipn. 7.

⁸⁷ Eren, s. 249. dipn. 24. ; Kılıçoğlu, s. 61. ; Kocayusufpaşaoğlu, s. 174- 175.

unsuru olmayan bir hususu da o sözleşme için zorunlu bir unsur olarak kabul edebilirler ki; bu sözleşmedeki irade özgürlüğünün doğal bir sonucudur. Bu unsurlar da doktrinde sübjektif esaslı unsur olarak adlandırılmaktadır.⁸⁸Yine, tarafların sözleşmenin objektif ve sübjektif esaslı unsurlar haricindeki tali unsurlarını kararlaştırmamış olmaları da sözleşmeyi kendi başına geçersiz hale getirmemektedir. Zira, TBK md.2/1 “*Taraflar sözleşmenin esaslı noktalarında uyuşmuşlarsa, ikinci derecedeki noktalar üzerinde durulmamış olsa bile, sözleşme kurulmuş sayılır.*” amir hükmünü ihtiva etmektedir.

Bununla birlikte, tarafların iradelerinin karşılıklı olmasıyla birlikte birbirine uygun olması da önemlidir. Tarafların iradelerinin birbirine uygun olmaması sözleşmenin kurulmasını engellemekte ve böyle bir durumda sözleşme yapma iradesi bulunmadığından dolayı sözleşmenin kurulmaması ve dolayısıyla sözleşmenin yokluğu söz konusu olmaktadır. Bu durumda bahsi geçen sözleşme hukuk dünyasında hiç var olmamış addedilmektedir.

Yukarıda, sözleşmelerin kurulmasına değinmekle birlikte, doktrinde sözleşmelerin geçerlilik şartı olarak bazı özelliklere sahip olması gerektiği belirtilmiştir. Bu özellikler, tarafların ehil olması; sözleşmenin konusunun emredici hukuk kurallarına, kamu düzenine, genel ahlaka ve kişilik haklarına aykırı olmaması; sözleşmenin konusunun imkânsız olmaması; irade beyanlarının sağlıklı olması ve muvazaa bulunmaması şeklinde sıralanmıştır.⁸⁹

Burada bahsettiğimiz özellikleri bulundurmayan bir sözleşme, hukuken geçerli bir sözleşme olmamaktadır. Bu çerçevede, biz de yük taşıma sözleşmesinin tüm geçerli sözleşmeler gibi yukarıda bahsettiğimiz temel özelliklere sahip olduğunu kabul ederek; bu bölümde yük taşıma sözleşmesini kendine has özellikleriyle açıklamaya çalışacağız.

2.2. Demir Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmelerinde Uygulanacak Hukuk

Demir yolu ile yük taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukuk, taşımacılığın yurt içinde (ulusal) mi yoksa yurt dışında (uluslararası) mı yapılacağına göre farklılık arz etmektedir. Bu nedenle, konuyu bu farklılık üzerinde sınıflandırmakta fayda vardır.

⁸⁸ Eren, s. 250. dipn. 26. ; Kılıçoğlu, s. 62. ; Kocayusufpaşaoğlu, s. 175- 176.

⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 1, s. 80- 134.

2.2.1. Demir Yolu İle Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesinde Uygulanacak Hukuk

Çalışma konumuzun, demir yolu ile yurt içi taşımacılığına ilişkin olması nedeniyle, yurt dışı yük taşımacılığında uygulanacak hukuk hakkında kısa ve sade bir bilgi vermekle yetineceğiz. Yine, demir yolu ile yurt dışı yük taşımacılığına kısa bir şekilde değinmenin; yurt içi yük taşımacılığına göre farklı olan hususların göze çarpması ve asıl konunun mukayeseli bir şekilde akılda kalması açısından faydalı olacağı kanaatindeyiz.

2.2.1.1. Demir Yolu İle Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmesi ve Hukukumuzdaki Yeri

Demir yolu ile uluslararası alanda yapılan taşımalarda her ülke topraklarında farklı hukuk kurallarının uygulanması, yeknesak bir düzenlemeyi mecbur kılmıştır. Bu kapsamda yapılan çalışmalar neticesinde ilk konvansiyon 1890 yılında hazırlanmış ve 1893 yılında yürürlüğe girmiştir.⁹⁰

İlk konvansiyonun ardından bir dizi konferanslar gerçekleştirilse de Birinci Dünya Savaşı nedeniyle ertelenen ve 1923 yılında toplanan III. Revizyon Konferansında ilk konvansiyondan farklı bir konvansiyon kabul edilmiştir. Bu konferansla birlikte, ilk kez demiryoluyla yük taşıması uluslararası bir düzenlemeye kavuşmuştur. 1924 yılında kabul edilen bu konvansiyon (CIM), 1928 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye de 24.07.1923 tarihinde imzaladığı Lozan Barış Anlaşmasının 105. maddesiyle, demir yolu taşımacılığına ilişkin konvansiyonları onaylamayı taahhüt etmiş ve bu taahhüdünü 31.05.1930 tarih ve 1673 sayılı Kanunu kabul ederek yerine getirmiştir.⁹¹

Bir dizi konferanslar neticesinde, 1980 yılında VIII. Revizyon Konferansında esaslı bir değişikliğe gidilmiş ve demir yolu ile uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında bugün esas alınan sözleşme (COTIF) kabul edilmiştir. Bu sözleşmenin B ekini “Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar” (CIM) oluşturmaktadır. Türkiye de 1985 yılında yürürlüğe giren bu sözleşmeyi ve sözleşmenin parçası olan B ekini, 21.03.1985 tarihli ve 3172 sayılı Kanun ile onaylanmıştır.⁹²

⁹⁰Sabih, Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987, s. 6. (**Uluslararası Eşya Taşımaları**)

⁹¹ Arkan, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 7.

⁹² Arkan, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 10.

Ülkemiz tarafından onaylanmış uluslararası sözleşme, normatif güç olarak 1982 tarihli Anayasamızın 90/5. maddesi⁹³ uyarınca kanun hükmündedir. Hatta bu konuda uluslararası antlaşma ile çelişen ve farklı hükümler ihdas eden kanun bulunduğu takdirde uluslararası sözleşme olan CIM hükümleri öncelikli olarak uygulanmaktadır.

2.2.1.2. Demir Yolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallara (CIM) Tabi Taşımalar

Hangi taşımaların CIM' e tabi olacağı sözleşmenin 1.maddesinde belirtilmiştir. Buna göre CIM hükümleri, yolculuğun tamamı dikkate alınarak tanzim edilmiş bir hamule senedi uyarınca, en az iki devlet arasında ve Merkez Ofisi tarafından tutulan listeye kayıtlı hatlar üzerinde yapılan yük taşımalarında uygulanmaktadır.⁹⁴

Bununla birlikte, CIM'in 2. maddesinde yer alan uygulama alanının istisnası ile 4. maddesinde yer alan taşımaya kabul edilmeyen yükler CIM'e tabi olmazken;5. maddesinde yer alan koşullu olarak taşımaya kabul edilen yükler ise şartlı olarak CIM'e tabi olmaktadır.

2.2.2. Demir Yolu İle Yurt İçi Yük Taşıma Sözleşmelerinde Uygulanacak Hukuk

Öncelikle, çalışmamızın doğru bir zemine oturması için demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmelerinde esas alınacak mevzuat hükmünü belirlemek gerekmektedir. Bu hususta tartışma konusu olan iki ana düzenleme bulunmaktadır.⁹⁵ Bunlardan biri, 18.05.1872 yılında yürürlüğe giren Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamname diğeri ise Türk Ticaret Kanunudur. Demir yolu ile yurt içi yük taşımalarında hangi düzenlemenin uygulanacağı konusunda doktrinde farklı değerlendirmeler mevcuttur.⁹⁶

⁹³ Anayasa md. 90/5 “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004-5170/7 md.)Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.”

⁹⁴ Arkan, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 25.

⁹⁵ Arkan'a göre TCDD tarafından hazırlanan Eşya Tarifesinde de eşya taşımacılığına ilişkin önemli bazı hükümler bulunmaktadır. Arkan, **Sempozyum**, s. 48. Buna karşın, 6461 sayılı yasa ile demir yolu taşımacılığının serbestleşmesi nedeniyle demir yolu taşımacılık hizmeti tekel olma niteliğini kaybetmiştir. Bu nedenle çalışmamızda Eşya Tarifesine tüm taşıyıcıları bağlayan yasal düzenleme olarak değil uygulamanın işleyişini göstermek amacıyla değineceğiz.

⁹⁶ “Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamnamenin demir yolu ile yurt içi taşımacılığını düzenlediği, bununla birlikte Türk Ticaret Kanununun genel olarak taşıma sözleşmesini düzenlediği göz önüne alınırsa Nizamnamenin daha özel nitelikte bir kanun olması nedeniyle uygulamada önceliği

Türk Ticaret Kanunu'na baktığımızda, Kanunun md. 850-855 hükümleri taşımaya ilişkin genel hükümleri düzenlemektedir. Genel hükümlerin gerekçesinde⁹⁷, demiryoluyla yapılan ve milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanına girmeyen taşımalarının artık tasarının bu hükümlerine tabi olduğu zikredilmiştir. Türk Ticaret Kanunu md. 852'nin gerekçesinde⁹⁸ de demir yolu ile yapılan yurt içi taşımalarda tasarının dördüncü kitabının hükümleri uygulanacağı belirtilmektedir. Yine, TTK Tasarısının 852. maddesinde⁹⁹ saklı tutulan hükümlerden demir yolu taşıması çıkarılmıştır.

Gerekeçteki ve tasarıdaki bu düzenlemelere karşın; Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun, Nizamnameyi yürürlükten kaldırdığını ve demir yolu ile yurt içi taşıma sözleşmelerinde öncelikli norm olarak uygulanacağını kabul etmek, kanaatimizce mümkün değildir. Her ne kadar, gerekçe kısmında, demir yoluyla yapılan yurt içi taşımaların tasarının dördüncü kitabının hükümlerine tabi olacağı düzenlenmiş olsa da gerekçenin madde metninden sayılmaması nedeniyle hukuk düzeninde normatif bir değeri bulunmamaktadır. Bununla birlikte kanunun 852. maddesinin gerekçesi de kanaatimizce yanlış kaygılarla oluşturulmuştur. Zira CIM sözleşmesine yukarıdaki

*bulunacaktır. Bunun yanında Nizamnamede hüküm bulunmayan hallerde genel hükümler içeren Türk Ticaret Kanunun uygulanması gerekmektedir.” Bkz. Hakan Karan, TBMM Adalet Komisyonu’nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi İle Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, C: XXVI, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 14 Aralık 2012, s. 175. (Sempozyum) “1872 tarihli Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname Osmanlı İmparatorluğu zamanında yürürlüğe girmiş olsa dahi halen geçerliliğini korumaktadır.” Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 11. ; “ *Türk Hukukunda, demiryolu taşımalarına ilişkin ana hukuk kaynağını, Rumeli Demiryollarının Umuru Nakliyesi Hakkında Nizamname oluşturur.*” Vural Seven, **Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir 2011, s. 8. (Taşıma Hukuku) Aksi görüş için; “ *Buna göre Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi hükümlerinin uygulanması artık söz konusu olmayacaktır.*” Gönen Eriş, **Açıklamalı- Gerekçeli- İctihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2015, s. 169. (Taşıma Hukuku) “ *Yeni Türk Ticaret Kanununun dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısmı taşıma hukukunun genel hükümleri olarak ihdas edilmiştir. Bu düzenleme çerçevesinde demir yolu ile uluslararası taşımacılık haricindeki yurt içi taşımalar hakkında uygulanacak ortak kurallar belirlenmiştir. Dolayısıyla artık demir yolu ile yapılan yurt içi taşımalarda da bu kanun hükmü uygulanacaktır.*” Egemen Gürsel Ankaralı, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Demiryolu ile Eşya Taşımalarını Belirleyen Kurallar ve Uygulamadan Örnekler (14 Şubat 2011 tarih ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Taşıma Kitabı hakkında bir inceleme), **Türk Hukuk Sitesi**, http://www.turkhukuksitesi.com/makale_1454.htm, 17.04.2012, e.t.: 28.05.2019*

⁹⁷ “...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 edilmiştir. Dolayısıyla, 6762 sayılı Kanunun 764 üncü maddesinden farklı olarak, demiryoluyla yapılan taşımalar da artık Tasarının bu hükümlerine tâbi tutulmuştur....”

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>, s. 248 e.t.: 01.08.2019

⁹⁸ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>, s. 249- 250 e.t.: 01.08.2019

⁹⁹ TBMM: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 758.

bölümde de kısaca değindiğimiz üzere; Anayasanın 90/5. maddesi doğrultusunda uluslararası antlaşma ile çelişen ve farklı hükümler ihdas eden kanun hükmü bulunduğu takdirde, uluslararası sözleşme olan CIM hükümlerinin öncelikli olarak uygulanacağından, özel hükümlerin saklı tutulmasına gerek bulunmamaktadır. Komisyonun özel hükümler olarak COTIF/CIM-CIV gibi milletlerarası hükümleri kastettiği anlaşılsa da; Nizamnamenin de bir özel hüküm olduğu ihmal edilerek böyle bir gerekçe hazırlanması ve gerekçeye istinaden kanun metninin düzenlenmesi, kanaatimizce, hukuki açıdan hatalı olmuştur. Son olarak; tasarıdaki hükme rağmen, TTK'nın 852. maddesinde, demir yoluyla yapılan taşımalarda da özel hükümlerin saklı tutulduğuna ilişkin hükmün yer alması nedeniyle özel hüküm mahiyetindeki Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamnamesi geçerliliğini korumaktadır. Bu nedenle demir yolu ile yurt içi taşıma sözleşmesine uygulanabilecek iki mevzuat da varlığını devam ettirdiğine göre, iki mevzuatı da kıyaslayarak öncelikli normu tespit etmek zorunluluğu doğmuştur.

Demir yolu ile yurt içi taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk normunun tespiti için öncelikle iki normdan hangisinin normlar hiyerarşisine göre üstün olduğunu belirlemekte fayda vardır. Her ne kadar, Türk Ticaret Kanunun adından da anlaşılacağı üzere kanun niteliğinde olduğu aşikâr olsa da Osmanlı İmparatorluğundan günümüze gelen Nizamnamenin normatif değeri izaha muhtaçtır. Nizamname, tüzük anlamına gelmekle birlikte tüzükler, kanunun uygulanmasını göstermek veya kanunun emrettiği işleri belirtmek için kanunlara aykırı olmamak üzere, Danıştay incelemesi neticesinde çıkarılan düzenlemelerdir.¹⁰⁰ Yine, 1982 Anayasasında yapılan 2017 yılı değişikliğinden önce tüzük çıkarmaya yetkili organ Bakanlar Kuruludur.¹⁰¹ Bununla birlikte, Nizamnameyi anayasa hukukuna göre tüzük statüsünde kabul edebilmemiz mümkün müdür? Özellikle, Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamnamenin dördüncü faslına baktığımızda Nizamnamenin padişahın kabul ve onayıyla yürürlüğe girdiği anlaşılmaktadır. Bu bakımdan, Osmanlı İmparatorluğunda yasama yetkisinin padişaha ait olduğu da düşünüldüğü zaman Nizamnamenin kanun düzeyinde olduğunu kabul etmek gerekmektedir.¹⁰² Yine, bununla beraber,

¹⁰⁰ Ergun Özbudun, **Türk Anayasa Hukuku**, 17. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara 2017, s. 252. ; Bülent Tanör ve Necmi Yüzbaşıoğlu, **1982 Anayasasına Göre Türk Anayasa Hukuku**, 17. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul 2018, s. 426. ; Mustafa Erdoğan, **Türk Anayasa Hukuku**, Hukuk Yayınları, Ankara 2018, s. 188.

¹⁰¹ 1982 Anayasasında 2017 yılında yapılan değişiklik ile tüzük, anayasa metninden çıkarılmıştır. Bkz. Hasan Tahsin, Fendoğlu, **Anayasa Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2017, s. 55.

¹⁰² Fendoğlu, s. 129. ; Mustafa Erdoğan, s. 12.

Nizamnamede 14.06.1937 tarihli ve 3259 sayılı Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Zıya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab 29, 37, 42 ve İkinci Bab 20'nci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanun¹⁰³ ile değişikliğe gidilmiş, bu suretle Nizamnamenin kanun vasfında olduğu yasa koyucu tarafından da kabul edilmiştir.¹⁰⁴ Bu nedenle, her iki normun da kanun gücünde olduğunu ve normlar hiyerarşisinde aynı sırada bulunduğunu söylememiz mümkündür.¹⁰⁵

Aynı normatif değere sahip ve birbiriyle çatışan iki normun bulunması halinde; normların öncelik sırasını belirlemek için, eski ve yeni tarihli normların belirlenmesinin yanında, özel kurallar içeren norm ve genel kurallar içeren norm olarak sınıflandırılması da önemlidir.¹⁰⁶ Bu bakımdan, Türk Ticaret Kanunun sonraki tarihli bir yasa olması ve taşımacılığa ilişkin genel hükümler ortaya koyması; buna karşın Rumeli Demiryolu Umuru Nakliyesi Hakkında Nizamnamenin önceki tarihli düzenleme olması ve demir yolu taşımacılığına özgü hükümler içermesi nedeniyle birbiri ile çatışan önceki tarihli özel norm ile sonraki tarihli genel normdan oluşan iki norm bulunmaktadır. Doktrindeki bir görüşe¹⁰⁷ göre; böyle bir durumda önceki tarihli özel kanun kural olarak yürürlüktedir. Diğer bir görüşe¹⁰⁸ göre; böyle bir durumda kanun koyucunun amacına bakılması gerekmektedir. Kanaatimizce, yasa koyucunun TTK md. 852'de demir yolu taşımaya ilişkin özel hükümleri saklı tutması, amacının İşletme Nizamnamesinin uygulanması yönünde olduğunu yorumlamak mümkündür.

¹⁰³ 24.06.1937 tarihli ve 3639 sayılı Resmi Gazete

¹⁰⁴ Karan, **Sempozyum**, s. 173.

¹⁰⁵ Yine Anayasa Mahkemesinin 1965 yılında Asarı Atika Nizamnamesinin ve 1966 yılında Zabıta-i Sayıdan Nizamnamesinin kanuna eş değer olduğu yönünde kararları mevcuttur. Bkz. Fendoğlu, s. 130.

¹⁰⁶ Abdullah Dinçkol, **Hukuka Giriş Hukukun Temel Kavramları**, 3. Basım, Der Yayınları, İstanbul 2005, s. 107. dipn. 290. ; Özel kurallar içeren norm ile genel kurallar içeren norm hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa Dural, Suat Sarı, **Türk Özel Hukuku Temel Kavramlar ve Medeni Kanunun Başlangıç Hükümleri**, 3. Baskı, C: 1, Filiz Kitabevi, İstanbul 2006, s. 104- 105.

¹⁰⁷ Fendoğlu, s. 157.

¹⁰⁸ Dinçkol'a göre; bu kural mutlak olmamakla birlikte böyle durumlarda yasa koyucunun da amacına ve çıkarlar dengesine bakılmasında fayda vardır. Bkz. Dinçkol, s. 108. Oğuzman ve Barlas'a göre; Kanun koyucu bu genel kanunu kabul ederken eski tarihli özel kanunu bertaraf etmeyi istemiş olabileceği gibi; tam tersine, özel kanunun yürürlüğünü muhafaza etmeyi de amaçlamış olabilir. Bkz. Kemal Oğuzman ve Nami Barlas, **Medeni Hukuk**, 21. Bası, Arıkan Basım, İstanbul 2015, s. 84. Akipek, Akıntürk ve Karaman'a göre; sorunu çözümleyebilmek için, kanun koyucunun yeni kanunu çıkarmaktaki amacının ne olduğunu araştırmak gerekir. Bkz. Jale Akipek, Turgut Akıntürk, Derya Ateş Karaman, **Türk Medeni Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku**, 11. Baskı, C: 1, Beta Basım, İstanbul 2014, s. 102-103. Erdoğan ve Keskin'e göre; eski kanunun özel yeni kanunun genel genel olması halinde ise kanun koyucunun genel nitelikteki yeni kanunu çıkarmaktaki amacının tespit edilerek, uygulanacak hükmün belirlenmesi gerekir. Bkz. İhsan Erdoğan, Dilşad Keskin, **Türk Medeni Hukuku (Başlangıç Hükümleri- Kişiler Hukuku)**, Gazi Kitabevi, Ankara 2018, s. 99. dipn. 233. Serozan'a göre; eski kuralın özel, sonraki kuralın genel nitelik taşıdığı olasılıklarda kuralların amacını göz önünde bulunduran duyarlı bir değer yargıyla saptanır. Bkz. Rona Serozan, **Medeni Hukuk Genel Bölüm/ Kişiler Hukuku**, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015, s. 183.

Özetle, demir yolu ile yapılan yurt içi taşımalarda öncelikle uygulanacak ilk düzenleme Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamname olmaktadır. Bunun yanında, Nizamnamede hüküm bulunmayan hallerde, genel hükümler içeren Türk Ticaret Kanunu da uygulama alanı bulmaktadır. Bu yorum tarzı, eski Türk Ticaret Kanunun yürürlükte olduğu dönemde Yargıtay ve Danıştay tarafından da kabul edilmiştir.¹⁰⁹

2.2.2.1. Rumeli Demiryolu Umuru Nakliyesi Hakkında Nizamname

Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamname, 18.05.1872 yılında Osmanlı İmparatorluğu döneminde yürürlüğe giren ve halen geçerliliğini koruyan bir yasal düzenlemedir. 1927 tarihli ve 1402 sayılı Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-İ Umumiyesinin Teşkilat ve Vezaifine Dair Kanun'un geçici 4. maddesiyle Kanunun 18.maddesinde bahsedilen özel kanunun yayımına kadar, yürürlükte bulunan İşletme Nizamnamesinin¹¹⁰ geçerli olduğu kabul edilmiştir. Bu yasa maddesi ile Osmanlı İmparatorluğu döneminde yürürlüğe giren Nizamnamenin, Türkiye Cumhuriyeti yasaları ile de varlığının tanındığı ve dolayısıyla yürürlüğünün devam ettiği anlaşılmaktadır. Şöyle ki; yine, 14.06.1937 tarihli ve 3259 sayılı Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Zıya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab 29, 37, 42 ve İkinci Bab 20'nci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanun'un 1. maddesi ile de Nizamnamenin meri olduğu sonucuna varılmaktadır.

Nizamname, saltanatın kabul ve oluruyla yürürlüğe girmiş bulunsa da aslında Rumeli Demiryolunun inşasına ve işletilmesine yönelik olarak yabancı işletmelere verilen imtiyaz sözleşmesinin Fransızca ekinin Osmanlıcaya tercümesinden ibarettir.¹¹¹ İmtiyaz sözleşmesi ekinin nizamname (günümüz normlar hiyerarşisinde kanun) olarak düzenlenmesi ve imtiyaz sözleşmesinin dolayısıyla nizamnamenin hükümlerinin

¹⁰⁹ Tem. T.D. 1.12.1959 1830/3038, Tem. T. D. 8.5.1943 913; Tem. T. D. 17.5.1945 1200 Derl. Erdoğan Doğanay, **Ticaret Kanununa ve TCDD İşletme Nizamnamesine Göre Yolcu ve Eşya Taşıma Hükümleri**, İstanbul 1969, s. 105. ; Yargıtay bir kararında “ *Denizde taşıma işleriyle demir yolları ve hava yolları ile taşıma işleri ile posta idaresine müteallik özel hükümler TTK.764'üncü maddesi uyarınca saklı tutulmuştur bu bakımdan TTK. hükmünden önce bu özel hükümlerin uygulanması gerekir.*” şeklinde karar vermiştir. TD. 7/4/1964 – 63/3487 – 4009 Derl. Ahmet Zeyneloğlu, **Uygulamalı Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 1993, s. 129. ; benzer bir karar için HGK. 15/2/1967 T. E. 966 T/311 K.114 Bkz. Zeyneloğlu, s. 127.

¹¹⁰ Karan'a göre; kanunla nizamnamenin adı Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi olarak zımnen değişmiştir. Karan, **Sempozyum**, s. 174.

¹¹¹ Danıştay Maliye ve Nafia Dairesi 4.9.1928, K. 72/79 Karar için bkz. Derl. Erdoğan Doğanay, s. 97-100. Aynı kararda Danıştay, Nizamnamenin hükümlerinin uygulanma kabiliyeti kalmadığı ve bu nedenle değiştirilmesi yönünde görüş de bildirmiştir.

tatbikinde bazı orantısızlıkların (işletmeci lehine) bulunması, yabancı şirketlerin saltanat üzerindeki etkisinin bir göstergesidir. Söz gelimi Birinci Fasıl İkinci Babın 13. maddesinde işletmenin, sıkıntı veren yolcuları trene kabul etmeyeceği yine seyir halinde rahatsızlık veren yolcuların da ilk istasyonda indirileceği hüküm altına alınmıştır. Yine, Nizamnamedeki bazı kavramlar, Nizamnamenin imtiyaz sözleşmesinin eki olmasından mütevellit yer almaktadır. Örneğin, Nizamnamede sıklıkla kendisine yer bulan kumpanya (şirket) kavramı ile taşıyıcı kastedilmektedir.

Nizamnamede, demir yolu ile yurt içi yük ve yolcu taşımaya ilişkin hükümler yer almakla birlikte taşıma esnasına ilişkin hükümler de içermektedir. Çalışmamızı ilgilendiren kısımları itibarıyla Nizamnamede ana hatlarıyla, 1. Bapta genel hükümler, cenaze taşıması, araçların taşınması ve sorumluluğu, canlı hayvan taşıması ve sorumluluğu; 2. Bapta emtia ve eşya, taşıma sözleşmesi, hamule senedi, taşıma ücreti ve diğer ücretler, eşyanın taşımaya kabulü, nakli ve teslimi, taşıyıcının zıya hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu ve tazminat hususları ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebepleri ele alınmıştır.

2.2.2.2. Türk Ticaret Kanunu

Eski 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunundan farklı olarak, 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun dördüncü kitabında taşıma işleri adı altında taşımaya ilişkin hükümlerde düzenlemeye gidilmiştir. Böylelikle, önceki yasa metninde taşıma senedi nedeniyle kıymetli evrak kitabının devamında yer alan taşımaya ilişkin hükümler, yeni kanunda ayrı bir kitap altında kendisine yer bulmuştur.

Türk Ticaret Kanunun taşıma işleri kitabının oluşumunda Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunundan geniş ölçüde yararlanılmıştır.¹¹² Alman Taşıma Hukuku Reform Kanunu hükümleri de CMR hükümleri temel alınarak yapılan bir düzenlemedir.¹¹³ Bu nedenle, TTK'nın taşımaya ilişkin hükümlerinin CMR hükümleri temel alınarak hazırlandığını söyleyebiliriz.

Nizamnamede hüküm bulunmayan hallerde, uygulanacak kanun olması nedeniyle Türk Ticaret Kanunun çalışma konumuzu ilgilendiren kısımlarına da çalışmamızda yer vereceğiz.

¹¹² Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, <https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>, s. 248, e.t.: 01.08.2019

¹¹³ Burak Adıgüzel, **Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler**, <http://dspace.marmara.edu.tr/handle/11424/2135>, s. 769, e.t.: 01.08.2019

Türk Ticaret Kanunun birinci kısmı olan md. 850-855 hükümleri taşımaya ilişkin genel hükümleri; 856-893 maddeler arasında yer alan ikinci kısımda eşya taşınmasına ilişkin düzenlemeler; dördüncü kısmı olan değişik tür araçlarla taşıma da md. 902-905 arasında düzenlenmiştir.

2.3. Yük Taşıma Sözleşmesinin Tanımı, Kurulması ve Hamule Senedi

2.3.1. Yük Taşıma Sözleşmesinin Tanımı

Taşıma sözleşmesinin tanımı Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde ve Türk Ticaret Kanununda yer almadığı gibi taşıma hukukuna ilişkin diğer yasal düzenlemelerde de yer almamaktadır. 6762 sayılı TTK (eTTK) döneminde de bu sözleşmenin tanımına yer verilmemiştir.

Bununla birlikte, taşıma sözleşmesini düzenleyen eski Borçlar Kanunun Nakliye Mukaveleleri isimli on altıncı babında yer alan düzenlemelere bakıldığında 431. maddesinde “ *Nakliye müteahhidi, ücret mukabilinde eşya naklini deruhte eden kimsedir.*” şeklinde bir tanımlamaya gidilmiştir. Görüldüğü üzere, eBK’da taşıma sözleşmesi, nakliye müteahhidi üzerinden ifade edilmiştir.

1926 tarihli eTK887.maddesinde de taşıma sözleşmesi, taşıyıcı üzerinden, “ *bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya veya eşhasın karada, sulara nakillerini taahhüt etmesine nakil mukavelesi itlak olunur*” olarak tanımlanmıştır.

Eski Türk Ticaret Kanununun 762.maddesinde de aynı anlayışla taşıma sözleşmesi, taşıyıcı üzerinden, “ *taşıyıcı, ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimse*” olarak tanımlamıştır.

Türk Ticaret Kanununda, eBK, eTK, ve eTTK’dan farklı bir düzenlemeye gidilmeyerek; bu kanunda da taşıma sözleşmesi tanımına yer verilmemiştir. Zira TTK md. 850/1 “ *Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir.*” hükmünü içermekle taşıma sözleşmesini, taşıyıcı üzerinden açıklamıştır.

Bununla birlikte mevzuat hükmü olarak bize taşıma sözleşmesinin çerçevesini çizmesi açısından yukarıda bahsettiğimiz TTK md. 850’nin devamını incelemekte fayda görüyoruz. TTK md. 850/2 “*Taşıyıcı, 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, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*” hükmünü içermektedir.

Doktrinde taşıma sözleşmesiyle ilgili birbirine benzer birçok tanıma yer verilmiştir.¹¹⁴ TTK md.850'yi ve doktrinindeki tanımları birlikte incelediğimizde taşıma sözleşmesinin tanımını ve unsurlarını ortaya koyduğunu görüyoruz. Bu hükme göre taşıma sözleşmesini, ücreti karşılığında yükün bir yerden başka bir yere götürülmesinin veya yolcunun bir yerden başka bir yere ulaştırılmasının üstlenildiği tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olarak tanımlamak mümkündür.¹¹⁵

Bununla birlikte, çalışma konumuzu oluşturan demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmesinin tanımını yapmak gerekir ise; kanaatimizce, ücreti karşılığında yükün yurt içerisindeki bir yerden başka bir yere demir yolu ile taşınmasının üstlenildiği sözleşme olarak tanımlamak mümkündür.

2.3.2. Yük Taşıma Sözleşmesinin Kurulması

eTKmd. 768'de “..Fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur..” hükmü uyarınca yük taşıma sözleşmesinin kurulması için yükün tesliminin gerekip gerekmediği yani yük taşıma sözleşmesinin rızai mi yoksa real (ayni) sözleşme mi olduğu konusunda tartışmalar vardı.¹¹⁶ Buna karşın, TTK md. 850 ile bu tartışmalar nihayete erdirilip; Ticaret Kanununa tabi taşıma sözleşmelerin rızai sözleşme olduğu kabul edilmiştir.¹¹⁷

Bununla birlikte, demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmesinin kuruluş hususunu belirlemek için Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesi hükümlerini tetkik etmek gerekmektedir. Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinin nakliye kontratosu başlıklı 2. Bap 4.maddesine göre taşıma sözleşmesi, gönderenin usulüne uygun tanzim

¹¹⁴ Arkan, taşıma sözleşmesini; taşıyıcının, yolcu veya eşyayı ücret karşılığında bir yerden diğerine taşımayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlamıştır. Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982, s. 10. (**Kara Taşıma**) ; Atabek, ücret mukabilinde şahıs veya eşyanın taşınmasını temin eden akid olarak ifade etmiştir. Reşat Atabek, **Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç)**, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960, s. 24. ; Zeyneloğlu, taşıyıcının ücret karşılığında karada, havada ve iç sularda yolcu ve eşya taşıma işlerini üstüne alması olarak belirtmiştir. Zeyneloğlu, s. 29. ; Gençtürk, taşıyıcının bir ücret karşılığında yolcu veya eşya taşımayı üstlendiği sözleşme şeklinde tanımlamıştır. ; Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 12. ; Sözer, taşıma sözleşmesini taşıyanın, ücret karşılığında, yolcu veya yükü, muhafazası ve nezareti altında, bir yerden bir başka yere götürmeyi ve varma yerinde teslim etmeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlamıştır. Bülent Sözer, **Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukuk'ta Hava yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009, s. 30. dipn. 88. ; Tüzün ise taşıma sözleşmesini bir şahıs veya eşyanın ücret karşılığında bir yerden diğer yere götürülmesini temin için yapılan anlaşma olarak tanımlamaktadır. Necat Tüzün, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku**, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara 1968, s. 12.

¹¹⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 28.

¹¹⁶ Rızai/ real sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, s. 238.

¹¹⁷ Özlem Tüzüner, Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi, **TBB Dergisi**, 2012, s. 175.

ettiği hamule senedini ibraz etmesi üzerine taşıyıcının senedi kabul ettiğini gösterir damgasının vurulması ile kurulmaktadır. Maddenin devamında, gönderenin hamule senedinde beyan edilen yükün tamamını taşıyıcıya teslim ettikten sonra taşıyıcı tarafından yükün kaydının düzenleneceği hüküm altına alınmıştır.

Nizamnamede, sözleşmenin kurulması ve yükün teslimi ayrı ayrı düzenlenmiştir.¹¹⁸ Bu nedenle bizim de katıldığımız görüşe göre; Nizamnamedeki hükümler uyarınca, demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmelerinin rızai bir sözleşme olduğunu söyleyebiliriz.¹¹⁹

2.3.3. Hamule Senedi¹²⁰

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 5. maddesi hamule senedini ve içeriğini düzenlemektedir. Nizamname hükümlerine göre; taşıyıcı tarafından hamule senedinin bir örneği çıkartılarak yükle beraber gönderilmektedir.

Hamule senedinde çıkış ve varış istasyonları, gönderenin ve gönderilenin isim, soyadı ve adresleri, yükün tanıtıcı işareti ve sayısı, kolilerin içinde ne çeşit yük bulunduğu, yükün ambalajı ile birlikte ağırlığı ve yükün nasıl istiflendiği, ölçülemeyen bir yüke gerekli bilgiler, taşımanın şekli ve hızı ile gönderenin imzası yer alır.¹²¹

Yükleme ve boşaltmanın gönderen veya gönderilene ait olan yükler ile gümrük memurları tarafından incelenmesi gereken yüklerde ayrı bir hamule senedi düzenlenmektedir.

Gönderenin veya gönderilenin taşıyacağı yükün ağırlığı ve miktarı hamule senedine yazılsın veya yazılmasın taşıyıcı aleyhine açılacak davalarda delil olarak kullanılamamaktadır.

Yükün taşıyıcıya teslimi neticesinde vurulan damga ile yükün teslim edilme tarihi de belirlenmiş olur. Taşıma süresi de damgadaki bu tarihe göre belirlenmektedir. Taşıyıcı, Nizamname hükümlerine aykırı bulunan hamule senetlerini kabul etmemek hakkına da sahiptir.

¹¹⁸Sahir Kozikoğlu, **Demiryol Tarifeleri ve Taşıma Hukuku**, D. Demiryolları Matbaası, İzmir 1956, s. 153- 154. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 187.

¹¹⁹Karan, **Sempozyum**, s. 172. ; Aksi görüş için bkz. Arkan, **Kara Taşıma**, s. 17. dipn. 51. ; Bununla birlikte uygulamada yükün teslimi neticesinde taşıma belgesi düzenlendiği için uygulama açısından demir yolu ile yurt içi yük taşımasının yükün teslimi ile kurulduğunu söyleyebiliriz.

¹²⁰Hamule senedi kavramının günümüz Türkçesinde yük senedi olarak kullanılması mümkün olsa da TTK md. 859'da düzenlenen yük senedi kavramı ile karıştırılmaması amacıyla Nizamnamenin aslına bağlı kalarak hamule senedi kavramını kullanmayı uygun bulduk.

¹²¹Erdoğan Doğanay, s. 120. ; Kozikoğlu, s. 158.

Gönderen, taşıtacağı yükün cinsini ve miktarını doğru ve eksiksiz olarak beyan etmekle yükümlüdür. Beyanının yanlış veya yetersiz olması halinde bundan doğacak zararlar kendisine rücu edilir. Taşıyıcı, gönderenin beyanını yeterli görmemesi halinde gönderen/gönderilen ve vekilleri veya iki şahit önünde yükü inceleme yetkisine de sahiptir.

Gönderen yükün taşıyıcıya teslim edildiğini gösteren bir belge talep etme hakkına sahiptir. Buna karşın, gönderenin yükün ayrıntısı hakkında belge talep etme hakkı bulunmamaktadır.

TTK md. 857’de Nizamname hükümlerine ek olarak taşıma senedinde düzenleme yeri ve tarihi, taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi, taşımanın yapılacağı süre, kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslimde kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde, buna ilişkin kayıt ile teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar da taşıma senedinde yer almaktadır.

Hamule senedi ile taşıma senedinin ispat gücü birbirinden farklıdır. Nizamnamede hamule senedinin taşıyıcı aleyhine delil olarak kullanılamayacağı düzenlenmiştir. Buna karşın, TTK md. 858’de Nizamnameden farklı olarak iki tarafça imzalanan taşıma senedinin taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve yükün taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturduğu düzenlenmiştir.¹²²

Maddenin devamında, iki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıyıcının çekincesi bulunmuyorsa, yükün ve ambalajının, yükün teslim alındığı sırada, dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğuna ve taşınan paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğu yönünde karinenin mevcut olduğu düzenlenmiştir.

Yine, yükün net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı ya da taşınacak paketlerin içeriği, taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve denetlemenin sonucu her iki tarafça imzalanan taşıma senedine yazılmışsa, bu yazı, ağırlığın, miktarın ve içeriğin, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karine teşkil ettiği düzenlenmiştir.

¹²² Yargıtay bir kararında “ Taşıma, tam vagon şeklinde yapılmıştır. Yük, gönderici tarafından, vagona yüklenmiş ve vagonla birlikte mühürlenmiştir. Mühür orijinal ve sağlam halde iken supalan tutanağı ile alıcıya teslim edilmiştir. Bu durumda, yükün eksikliğinden, davalı taşıyıcı sorumlu değildir.” şeklinde karar vermiştir. Y. 11. HD. 26/06/2000 gün ve E.5192 K.6045 Derl. Gönen Eriş, **Açıklamalı- İctihatlı Türk Ticaret Kanunu**, 2. Baskı, C:4, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2010, s. 4829. (**Türk Ticaret Kanunu**)

2.4. Yük Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

Doktrinde, taşıma sözleşmesinin unsurları yönünden ileri sürülen farklı görüşler mevcuttur. Bir grş¹²³ göre taşıma sözleşmesinin; nakil işi, taşıma konusu eşya, taşıma işinin taahhüt edilmesi ve ücret unsurlarından oluştuğu ileri sürülmektedir. Başka bir görüş göre taşıma sözleşmesi; nakliyeciliği meslek ittihaz etmiş olmak, ücret, eşya, nakil vasıtası, taşıma müddeti, yer değiştirme, serbestii hareket ve yer değiştirme hususunun anlaşmanın özünü teşkil eylemesi unsurlarından oluşmaktadır.¹²⁴Dięer bir görüş göre ise taşıyıcının şahsiyeti, akdin ivazlı olması ve taşıyıcının taşıma taahhüdüne ihtimam mükellefiyetinin bulunması gereklidir.¹²⁵Bunun yanında taşıma sözleşmesinin yukarıda bahsettiğimiz doktrinde yer alan tanımından ortaya çıkan ve genel kabul gören unsurları ücret ve taşıma taahhüdüdür.

2.4.1. Taşıma Taahhüdü

2.4.1.1. Genel Olarak

Taşıma sözleşmesinin taşıma taahhüdü unsuru, taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi gereken bir edim olduğu için bu unsurun taşıyıcı bakımından olduğunu söyleyebiliriz.¹²⁶

Taşıma taahhüdü, taşıma sözleşmesinin ayırt edici unsuru olmakla birlikte taşıma sözleşmesinin karakteristik edimini de teşkil etmektedir.¹²⁷Kanaatimizce, taşıma sözleşmesine kimliğini kazandıran edim taşımanın stlenilmesidir. Taşıma taahhüdünün asli edim olmadığı sözleşmelerin taşıma sözleşmesi olarak kabul edilmesi mümkün değildir. Söz gelimi, mağazadan satın alınan bir beyaz eşyanın eve tesliminde taşıma işi yan edim olarak üstlenildiği için ortada bir taşıma sözleşmesinden bahsetmek mümkün değildir.

Yük taşıma, bir yükün (eşyanın) bir yerden başka bir yere götürülmesini ifade eder. Yükün götürüleceği yerin mutlak suretle sözleşmede belirtilmesine gerek yoktur. Bu suretle yükün götürüleceği yerin belirlenebilir olmasının yeterli olacağı gibi daha

¹²³ Hikmet Belez, Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecii Sorumu, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 3, S: 2, 1942, s. 389- 390.

¹²⁴ Atabek, s. 24- 29.

¹²⁵ Tüzün, s. 13.

¹²⁶ Sözer, s. 32.

¹²⁷ Gençtürk, s. 13. ; Süleyman Kıran, **Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma creti**, Adalet Yayınevi, Ankara 2018, s. 30.

sonra kararlaştırılmasına da karar verilebilir.¹²⁸ Yine aynı şekilde yük taşımasının üstlenilmesi için taşımanın belirli bir uzaklıkta bulunması da zorunlu değildir. Taşıma aynı apartmanın iki dairesi arasında olabileceği gibi farklı şehirlerarasında da olabilmektedir.¹²⁹

2.4.1.2. Taşımanın Konusu

Çalışmamızın konusu yük taşımacılığı olduğu için öncelikle yük kavramından bahsetmekte faydalı vardır.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, gerek doktrinde gerekse de mevzuatımızda taşımanın konusunu oluşturanın ne olduğuna dair ortak bir kavram bulunmamaktadır.¹³⁰ Eşya, yük, mal, şey veya emtia sıklıkla kullanılan kavramlardır. Biz de çalışmamızda yük kavramını kullanmayı tercih etmekle¹³¹ birlikte doktrin ve mevzuata bağlı kalarak bazı yerlerde diğer kavramları da kullanacağız. Bununla birlikte, tüm bu kavramlarla anlatılmak istenenin taşımanın konusu olacağını da belirtmekte de fayda görüyoruz.

Yük kavramı, taşınabilecek şeylerin tamamını ifade etmektedir. Karayolu Taşıma Kanunun tanımlar başlıklı 3. maddesinde “ Eşya (yük) insandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesneyi ifade eder.” demektedir. Eşya hukuku açısından eşya sayılmayan cesedin, taşıma hukuku bakımından yük sayılmakta ve bu nedenle taşımaya konu olabilmektedir.¹³² Bunun yanında, maddi bir varlığa sahip olmayan haberin, bilginin, elektriğin veya gazın iletilmesi hukuki anlamda taşıma değildir.¹³³ Yine, mektup veya kart gibi şeylerin iletilmesi de hukuki anlamda taşıma sayılsa da Türk

¹²⁸ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 10. dipn. 23.

¹²⁹ Gençtürk, s. 15. dipn. 26. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 11. dipn. 24.

¹³⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aksoy Yavaş, Kara Yolunda Yapılan Yük Taşımasında Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybına Sebepiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi, **YUHFD**, C: 13, S: 2, 2016, s. 205- 206.

¹³¹ Eşya kavramı “ Türlü amaçlarla kullanılan, insan yapısı, taşınabilir cansız nesneler” olarak tanımlanmışken; yük kavramı “Araba, hayvan vb.nin taşıdığı şeylerin hepsi; eşya” tanımlanmıştır. <http://sozluk.gov.tr/e.t.>: 01.06.2019 Tanımdan yola çıkarak yük kavramının eşyadan daha geniş bir kavramı ifade ettiğini söyleyebiliriz. Yine tanıma bağlı kalarak hem demir yolu ile taşınan kömür, odun veya madenlerin (dökme yük) insan yapısı olma özelliğinin tartışılabilir olması; hem de demir yolu ile taşınabilen canlı hayvan ve cenazenin eşya olarak kabulünün mümkün olmaması nedeniyle çalışmamızda yük kavramını kullanmayı tercih ettik.

¹³² Arkan, **Kara Taşıma**, s. 11. dipn. 28. ; Atabek, s. 26- 27. ; Nizamnamenin 1. Bap 33. maddesi uyarınca demir yolu ile cenaze taşıması da yapılmaktadır.

¹³³ Gençtürk, s. 14. dipn. 20. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 11- 12. dipn. 29.

Ticaret Kanununun 852.maddesi uyarınca, bu tarz taşımalar, TTK hükümlerine değil; 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanununa tabi olarak yapılmaktadır.¹³⁴

Taşıma konusu yükün, ekonomik veya ticari değerinin bulunması da zorunlu değildir. Örneğin, çöpün veya cesedin bir yerden başka bir yere taşınması da taşıma sözleşmesine konu olabilmektedir.¹³⁵

Son olarak, taşınan yükün mülkiyetinin kime ait olduğunun da taşıma sözleşmesi açısından önemi yoktur. Yükün mülkiyeti sözleşmenin taraflarına ait olabileceği gibi sözleşmeye tamamen yabancı üçüncü bir kişiye dahi ait olabilmektedir.¹³⁶

2.4.1.3. Taşımanın İfası

Demir yolu ile yük taşımada taşımanın gerçekleştirilebileceği tek vasıta lokomotifdir. Bu nedenle taşımanın ifası, lokomotifle bağlanan vagona yüklenmiş olan yüklerin taşınmasıyla olmaktadır.

Lokomotifin ve vagonun kime ait olduğunun bir önemi bulunmamaktadır. Taşıyıcı, lokomotifi ve/veya vagonu kiralamak suretiyle de taşıma yapabilmektedir.¹³⁷

2.4.2. Ücretin Üstlenilmesi

Taşıma sözleşmesinin önemli bir diğer unsuru da taşımanın ücret karşılığında gerçekleştirilmesidir.¹³⁸ Dolayısıyla, ücret öngörülmemiş taşımalar, Nizamnameye ve Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümlerine tabi olmamaktadır. Ücretsiz taşımaların hukuki niteliği konusunda görüş birliği bulunmamaktadır.¹³⁹ Bununla birlikte, taşıyıcının tacir olması halinde, sözleşmede ücretin öngörülmemiş olması sözleşmeyi taşıma sözleşmesi olmaktan alıkoymamaktadır. Zira TTK md. 20 uyarınca,

¹³⁴ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 12.

¹³⁵ Gençtürk, s. 15. dipn. 21. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 12. dipn. 30.

¹³⁶ Gençtürk, s. 15. dipn. 24.; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 12. dipn. 34.

¹³⁷ Her ne kadar, 6461 sayılı yasa ile demir yolu taşımacılığı serbestleşmiş bulunsa da, ülkemizde şu an için taşıma hukuku anlamında demir yolu taşımacılığı yapan tek işletme TCDD Taşımacılık AŞ'dir. TCDD Taşımacılık AŞ. tarafından hazırlanan ve 01.08.2018 tarihinde yürürlüğe giren Yurtiçi Yük Taşımalarında, Vagon Yükleme/Boşaltma Ve Eşyanın Emniyete Alınması Hakkında 203 Numaralı Genel Emir'in tanımlar başlıklı 4/g " *Diğer şahıslar: Mülkiyet, kiralama ve sair hukuki sebeplerle çeken/çekilen demiryolu araçlarını elinde bulunduran, TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. ile iş yapan yerli/yabancı gerçek veya tüzel şahısları ifade eder.*" hükmünden, kiralama yoluyla çeken ve çekilen araçlara sahip olunabileceği anlaşılmaktadır.

¹³⁸ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 15.

¹³⁹ Gençtürk, s. 19. dipn. 56 ; Ücretsiz taşımalara vekalet sözleşmesi hükümleri uygulanması gerektiği yönünde; Sözer, s. 35. ; Ücretsiz taşımalarla hatır sözleşmesi hükümleri uygulanması gerektiği yönünde; Zeyneloğlu, s. 82. ; Nisim Franko, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Niteliği**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1992, s. 20.

tacirin, ticari işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmesi halinde uygun bir ücret talep edebileceği hüküm altına alınmıştır. Yine aynı şekilde, tacir sıfatını haiz olmayan taşıyıcı da TTK md. 15'in TTK md. 20'ye atıf yapması sebebiyle taşıma işi nedeniyle ücret ödenmesini talep edebilmektedir.¹⁴⁰

Taraflar, kural olarak, taşıma sözleşmelerinde ödenecek ücreti serbestçe kararlaştırabilirler. Bununla birlikte, demir yolu taşımasının kamu hizmeti yönünün de bulunması nedeniyle demir yolu ile yapılacak taşımalarda taşımanın karşılığı tarifeye belirlenmiştir. Bu yönüyle, demir yolu taşıma sözleşmesinin katılmalı bir sözleşme olduğunu da söyleyebiliriz.¹⁴¹ Buna karşın, kanaatimizce, demir yolu taşımasının serbestleşmesiyle birlikte; ilerleyen dönemde taşıma sözleşmelerinde ücret serbestisinin hayata geçebileceğini söyleyebiliriz.

Nizamnamenin 2. Bap 7.maddesi gereği, demir yolu ile yurt içinde yapılacak taşıma sözleşmelerinde taşımanın karşılığı mutlaka para olarak ödenmelidir.¹⁴² Bunun dışında bir ödeme aracına Nizamnamede yer verilmemiştir.

Bununla birlikte, TTK hükümlerine tabi taşımalarda, ücretin mutlak surette para olması zorunlu değildir. Taşıma karşılığında, maddi bir değeri olan çıkarın sağlanması da kararlaştırılabilir.¹⁴³ Taşıma ücreti ödemesinin üstlenilmesi, aksi kararlaştırılmadıkça, ortalama bir taşıma işinin icrası aşamasında, yararlanılan araç ve gereçlerin kullanma ücretidir. Bu bağlamda, yükleme ve boşaltma için kullanılan araçlara ilişkin giderler de kural olarak taşıma ücretine dâhildir.¹⁴⁴

Nizamnamede arızı taşımaya ilişkin hüküm bulunmamakla birlikte, TTK md. 851 uyarınca, taşıma faaliyetini arızı olarak üstlenenler de taşıma ücretine hak kazanmaktadır. Yasada arızı olarak taşımayı üstlenenler hakkında taşıma işleri kitabının uygulanacağı hüküm altına alınmakla birlikte tacirin ücret isteme hakkını düzenleyen TTK md.20 hükmü, yasanın taşıma işleri kitabında değil ticari işletme kitabında düzenlenmiştir. Buna karşın TTK md.850/3 uyarınca, taşıma işinin ticari işletme

¹⁴⁰ Kıran, s. 36.

¹⁴¹ Katılmalı (iltihaki) sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, s. 214. ; Zeyneloğlu, s. 43. Yargıtay bir kararında “ *TTK'nın 764. Maddesi uyarınca, tek taraflı tarife düzenlenmesinde TCDD yetkilidir. Davalı taraf, vagon siparişini TCDD'ye vermekle, taşımaya ilişkin tarife hükümlerinin kabul etmiş sayılır.*” şeklinde karar vermiştir. Y. 11. HD. 23/2/2004 E.7010/ K.1625 Derl. Eriş, **Türk Ticaret Kanunu**, s. 4677.

¹⁴² Uygulamada Eşya Tarifesi md. 1.14 uyarınca taşıma ücreti belirlenir ve bu ücret tam vagon işlemleri taşımalarında vagon başına en az 187,00-TL'dir.

¹⁴³ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 15. dipn. 44.; Gençtürk, s. 17-18. dipn. 41 ; Sözer, s. 35. ; Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987, s. 44.

¹⁴⁴ Kıran, s. 34. dipn. 100.

faaliyeti olduğunun düzenlenmesi nedeniyle arızı olarak taşımayı üstlenenlerin de ücret hakkı bulunduğu kabul edilebilir.¹⁴⁵

Taşıma ücretinden kural olarak gönderen sorumludur. Yük taşıma sözleşmesinde ilgili kişi olan gönderilen ise ücretin gönderilen tarafından ödeneceğinin taraflarca kararlaştırılması ve yükün kendisine teslimini talep etmesi halinde taşıma ücretini ödemekle yükümlüdür.¹⁴⁶

2.5. Yük Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Yük taşıma sözleşmesinin unsurları kısmında da belirttiğimiz üzere, hem taşıyıcıya hem de gönderene borç yükleyen bir sözleşme olduğu için taşıma sözleşmesi, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı taşıma taahhüdünü üstlenirken; gönderen de ücret ödenmesini üstlenmektedir.

Borçlar Kanunu'nda düzenlenmiş bulunan sözleşmeler amaç, içerik ve asıl edim yükümlülüklerine göre; mülkiyeti devir borcu doğuran sözleşmeler, kullandırma borcu doğuran sözleşmeler, iş görme borcu doğuran sözleşmeler, muhafaza borcu doğuran sözleşmeler, teminat borcu doğuran sözleşmeler, sonucu talih ve tesadüfe bağlı sözleşmeler ve ortaklık sözleşmeleri olarak tasniflendirilmiştir. Yük taşıma sözleşmesi de amaç, içerik ve asli edim yükümlülüğüne göre iş görme borcu doğuran sözleşme olarak kabul edilmektedir.¹⁴⁷ Ancak yük taşıma sözleşmesinin bu tasnif içerisindeki hangi sözleşmeye nitelik olarak daha uygun olduğu Türk doktrininde tartışmalı olmakla birlikte diğer hukuk sistemlerinde de farklı çözümlenmiştir.¹⁴⁸

İsviçre Borçlar Kanunu'nun yük taşıma sözleşmesinde hüküm bulunmayan hallerde vekâlet sözleşmesine gönderme yapması nedeniyle İsviçre'de yük taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu ileri sürülmektedir.¹⁴⁹ Bu hüküm aynı zamanda eski Borçlar Kanununun nakliye mukavelesini düzenleyen 431.maddesinde yer alan “*Atideki hükümler mahfuz olmak üzere, vekâlet kaideleri nakliye mukaveleleri için de tatbik olunur*” hükmüne de tekabül etmektedir.¹⁵⁰

¹⁴⁵ Kıran, s. 35.

¹⁴⁶ Nurgül Çetinkaya, **Taşıma Eşyası Taşıma Sözleşmesi**, Adalet Yayınevi, Ankara 2016, s. 35.

¹⁴⁷ Can, s. 15. ; Tüzüner, s. 171. dipn. 23. ; Gençtürk, s. 22. ; Belbez, s. 389-390.

¹⁴⁸ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29. dipn. 97- 98. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 42. dipn. 90. ; Can, s. 16- 17

¹⁴⁹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 30. dipn. 98; Gençtürk, s. 22. dipn. 68.; Atabek, s. 32. Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 42.

¹⁵⁰ Zeyneloğlu, s. 31.

Mehaz Alman Kanununda ise yük taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi olduğu kabul edilmektedir.¹⁵¹

Türk Hukukunda ise yük taşıma sözleşmesinin hangi sözleşmeye nitelik olarak daha uygun olduğu hususu tartışmalıdır.¹⁵²

Doktrindeki bir görüşe göre; eBK ve İsviçre BK etkisiyle, yük taşıma sözleşmesi, vekâlet sözleşmesine benzemektedir.¹⁵³ Vekâlet sözleşmesinde, vekil, vekâlet verenin işini görmeyi veya işlemini yapmayı üstlenmektedir. Vekâlet sözleşmesinde, vekâlet veren, vekilinin gerçekleştireceği işlemlerin hüküm ve sonuçlarını peşinen kabul etmekte, hem vekilin sonuç taahhüdü hem de vekâlet verenin sonuç beklentisi bulunmamaktadır. Buna karşın, yük taşıma sözleşmesinin muhtevasında yükün aynen teslimi taahhüt edilmektedir. Bununla birlikte, vekâlet sözleşmesinde sözleşme veya teamül varsa ücret söz konusu olur. Buna karşın, yük taşıma sözleşmesinde yukarıda unsurlarını ele aldığımız bölümde de bahsettiğimiz üzere ücret taşımanın zorunlu unsurudur. Yine, vekâlet bir hukuki işlem yapılması için tayin edilirken; taşıma ise bir hukuki işlem değil bir fiil niteliğindedir.¹⁵⁴ Bizim de katıldığımız bu nedenlerle, vekâlet sözleşmesi nitelik olarak, yük taşıma sözleşmesine uygun değildir.

Diğer bir görüşe göre; Roma Hukukunun ve Alman Hukukunun da etkisiyle yük taşıma sözleşmesi, eser (istisna) sözleşmesine benzemektedir.¹⁵⁵ Eser sözleşmesi, Türk Borçlar Kanunu'nun 470. Maddesindeki düzenlemeye göre; yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi üstlendiği sözleşmedir. Yük taşıma sözleşmesinde ise yükün yer değiştirmesi söz konusudur.¹⁵⁶ Eser sözleşmesi, yük taşıma sözleşmesi ile yakınlık arz edebilecek ve diğer iş görme sözleşmeleri içerisinde taşıma sözleşmesinin niteliğine en yakın sözleşmedir.

Buna karşın, bizim de katıldığımız diğer bir görüşe göre ise taşıma sözleşmesinin TTK'da ayrıca düzenlenmiş olması ve niteliği gereği kendine has özellikleri barındırması nedeniyle, nevi şahsına münhasır, bağımsız bir sözleşme olarak kabul

¹⁵¹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 42. dipn. 90. ; Atabek, s. 33. dipn. 31. ; Gençtürk, s. 22. dipn. 67. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29. dipn. 97.

¹⁵² Yük taşıma sözleşmesinin nitelik olarak hizmet akdine, depo akdine ve kira akdine benzetildiği görüşler için bkz. Atabek, s. 33.

¹⁵³ “ Edis ise BK 355 anlamında eserin mutlaka maddi bir varlıkta belirmesi gerektiğinden söz ederek, taşıma sözleşmesini vekâlet olarak nitelendirmiştir.” Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29. dipn. 99.

¹⁵⁴ Zeyneloğlu, s. 31. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 43. ; Atabek, s. 32- 33.

¹⁵⁵ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29- 30. dipn. 97. ; ayrıntılı bilgi için bkz. Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 43. ; Atabek, s. 33. dipn.31. ; Belbez, s. 391.

¹⁵⁶ Zeyneloğlu, s. 30- 31.

edilmesi daha uygun olacağı değerlendirilmektedir.¹⁵⁷ Bununla birlikte yük taşıma sözleşmesi düzenlemesinde hüküm bulunmayan hallerde eser sözleşmesi hükümlerine başvurulabileceği kanaatindeyiz.¹⁵⁸

2.6. Yük Taşıma Sözleşmesinin Şekli

İradenin açıklanmasında şekle uyma mecburiyeti, sözleşmenin içeriğini kolaylıkla belirleme imkânı sağlaması, tarafları daha dikkatli hareket etmeye sevk etmesi ve vakıanın daha kolay ispatlanması bakımından fayda sağlamaktadır.¹⁵⁹

Bununla birlikte tüm sözleşmelerin şekle bağlı olması, uygulamada bazı güçlükler yaratmakta, basit şekil eksiklikleri nedeniyle kötü niyetli kimselerce bu husus suiistimal edilebilmektedir. Bu nedenle günümüz modern hukukunda kural olarak şekil serbestisi benimsenmişken; sadece bazı hukuki işlemler için zorunlu şekil şartı öngörülmüştür.¹⁶⁰

Sözleşmeler hukukunu düzenleyen Türk Borçlar Kanunu'nun 12/1. maddesi uyarınca, sözleşmelerin geçerliliği aksine bir hüküm olmadıkça hiçbir şekle bağlı olmadığı hüküm altına alınmıştır. Bu hüküm kural olarak sözleşmelerde şekil serbestisinin uygulandığını ortaya koymaktadır.

Yine, Türk Borçlar Kanunu'nun 12/2. maddesinde sözleşmenin kanunda gösterilen şekil doğrultusunda yapılmasını kural olarak geçerlilik şartı kabul etmiş ve geçerlilik şartı olan şekle riayet edilmeyen sözleşmelerin hüküm doğurmayacağını düzenlemiştir.

Kanunun belli bir şekil şartı öngördüğü sözleşmeler emredici niteliktedir ve taraflar kendi aralarında anlaşarak bu şekil şartını bertaraf edemezler. Yine ihtilaf halinde sözleşmenin geçerlilik şartı olan şekil yönünden geçersiz olduğunu hâkim kendiliğinden göz önünde bulundurmaktadır.¹⁶¹

Kanunun, hukuki işlemler için ön gördüğü şekil tiplerini dört grupta toplamak mümkündür. Bunlar; yazılı şekil, resmi şekil, tescil ve ilandır.¹⁶²

¹⁵⁷ Atabek, s. 34.; Gençtürk, s. 22. ; Zeyneloğlu, s. 31.; Tuba Birinci Uzun, **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2012, s. 41.

¹⁵⁸ Gençtürk, s. 22. dipn. 70. ; Uzun, s. 41.

¹⁵⁹ Safa Reisoğlu, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 23. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 80. ; Eren, s. 280- 281. ; Kılıçoğlu, s. 115- 117. ; Kocayusufpaşaoğlu, s. 271- 272.

¹⁶⁰ Reisoğlu, s. 80- 81. ; Kılıçoğlu, s. 118.

¹⁶¹ Reisoğlu, s. 82. ; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 1, s. 139. ; Ayrıntılı bilgi için bkz. Reisoğlu, s. 80 vd.

¹⁶² Reisoğlu, s. 89. ; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 1, s. 140- 141. ; Eren, yazılı şekli, adi yazılı şekil ve resmi yazılı şekil olarak ikiye ayırmaktadır. Eren, s. 287. ; Kılıçoğlu, geçerlilik şeklinin türlerini sözlü ve yazılı şekil olarak ikiye ayırmaktadır. Yazılı şekilde de kendi içerisinde adi yazılı şekil, nitelikli yazılı şekil ve resmi yazılı şekil olarak üçe ayırmıştır. Kılıçoğlu, s. 120- 122. ; Kocayusufpaşaoğlu'na göre;

Yasa koyucu, bazı hukuki işlemlerin geçerliliğini yazılı şekilde yapılmasına bağlamış ve TBK md. 13 vd. düzenlenmiştir. Örneğin kefalet sözleşmesi (TBK md. 583), alacağın temliki (TBK md.184) gibi hukuki işlemlerin yazılı şekilde yapılması gerekmektedir. Yazılı şekle tabi sözleşmelerde sözleşmenin esaslı unsurlarını içeren yazılı bir metnin ve borç altına girecek tarafın veya tarafların imzasının bulunması gerekmektedir.

Türk Hukukunda bir kısım hukuki işlemlerin geçerliliği, sözleşmenin resmi şekilde yapılmasına bağlanmıştır. Resmi şekilden kastedilen; işlemin yetkili bir şahıs veya makam önünde, kanunun öngördüğü usul ve koşullara uyarak yapılmasıdır.¹⁶³ Örneğin taşınmaz satımına ilişkin sözleşmenin geçerli olabilmesi için resmi şekilde yapılması gerekmektedir. (TMK md. 706)

Kanun, bir hukuki işlemin geçerliliğini bazen de özel bir sicile kaydedilmesine bağlamıştır.¹⁶⁴ Sözgelimi, taşınırlarda mülkiyeti saklı tutma kaydıyla satış sözleşmesi. (TMK md.764)

Kanun, bazı hukuki işlemlerin ilan edilmesini öngörmüş ve bu ilana belirli bazı hukuki sonuçlar bağlamıştır.¹⁶⁵ Örneğin, “ *Bir malvarlığını veya bir işletmeyi aktif ve pasifleri ile birlikte devralan, bunu alacaklılara bildirdiği veya ticari işletmeler için Ticaret Sicili Gazetesinde, diğerleri için Türkiye genelinde dağıtımı yapılan gazetelerden birinde yayımlanacak ilanla duyurduğu tarihten başlayarak, onlara karşı malvarlığındaki veya işletmedeki borçlardan sorumlu olur.*” (TBK md.202) hükmü gibi.

Taraflar, kanunun şekle bağlamadığı bir sözleşmenin belli bir şekle uyularak yapılmasını kararlaştırabilir.¹⁶⁶ Buna karşın, şekil şartı öngörülen bir sözleşmede daha hafif bir şekle uymayı kararlaştıramazlar. Örneğin, taşınır satış sözleşmesi şekil şartı öngörülmediği halde yazılı olarak yapılmasına bir engel bulunmamakla birlikte; resmi şekilde yapılması öngörülen taşınmaz satış sözleşmesinin yazılı şekilde yapılması halinde taşınmaz satış sözleşmesi hüküm ve sonuç doğurmamaktadır. Taraflar arasında kararlaştırılan şeklin hukuki sonuçlarının geçerlilik mi yoksa ispat şartı mı olacağı

İrade beyanı dışındaki vakıalar dar ve teknik anlamda şekil değildir. Şu halde, real (teslimli) sözleşmelerde malın karşı tarafa teslimi veya bir kütüğe yapılan tescil yahut ilan gibi eylemler, burada ele alınan teknik anlamda şekil kavramının dışında kalır. Bkz. Kocayusufpaşaoğlu, s. 270- 271.

¹⁶³ Reisoğlu, s. 95. ; Eren, s. 298. ; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 1, s. 150. ; Kocayusufpaşaoğlu, s. 303.

¹⁶⁴ Reisoğlu, s. 95. ; Eren, s. 301.

¹⁶⁵ Reisoğlu, s. 96. ; Eren, s. 301.

¹⁶⁶ Reisoğlu, s. 96. ; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 1, s. 159- 160.

taraflarca belirlenebilir. Buna karşın taraflarca böyle bir karar alınmamışsa karine olarak iradi şeklin geçerlilik şartı olduğu kabul edilir.¹⁶⁷

Kanunun şekil serbestisi içerisinde geçerlilik şartı olarak şekil öngörmediği sözleşmeler bir şekle uyulmadan geçerli olarak meydana gelebilmektedir. Bununla birlikte HMK md. 200 “(1) Bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve itfası amacıyla yapılan hukuki işlemlerin, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri ikibinbeşyüz Türk Lirasını geçtiği takdirde senetle ispat olunması gerekir. Bu hukuki işlemlerin miktar veya değeri ödeme veya borçtan kurtarma gibi bir nedenle ikibinbeşyüz Türk Lirasından aşağı düşse bile senetsiz ispat olunamaz.”¹⁶⁸ hükmünü ihtiva etmektedir. Mezkûr madde uyarınca, şekil serbestisi çerçevesinde hazırlanan sözleşmeler, kanun maddesinde belirtilen tutarı aşıyorsa senetle (kesin delil) ispat edilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda şekil serbestisi öngörülen bir sözleşmenin belli bir şekilde yapılması halinde ispat şartı olarak uygulanan şekil söz konusu olacaktır. Söz gelimi, kira akdi için yasa koyucunun bir şekil şartı öngörmemesi nedeniyle söz konusu sözleşmeden doğabilecek ihtilafları önlemek amacıyla tarafların kira akdini yazılı olarak düzenlemesi ispat şartı olarak şeklin uygulanması halidir.

TTK’ya tabi yük taşıma sözleşmesinin kurulması herhangi bir şekil şartına bağlanmamıştır. Dolayısıyla taraflar yük taşıma sözleşmesini sözlü, yazılı veya istedikleri şekle tabi olarak düzenlemeleri mümkündür.¹⁶⁹

Bununla birlikte, yük taşıma sözleşmesiyle ilgili ihtilaf çıktığı halde; HMK md.200 uyarınca senetle ispat zorunluluğu doğduğunda, taşıma senedinin düzenlenmesi halinde TTK md. 858 uyarınca taşıma senedinin sözleşmenin içeriğine delil olacağından, yük taşıma sözleşmesinin yazılı şekilde yapılmaması halinde dahi ihtilaf konusu hususların ispatlanması mümkündür.¹⁷⁰

Demir yolu ile yapılan yurt içi yük taşımalarında, İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 4.maddesine göre; taşıma sözleşmesi, gönderen tarafından usulüne göre hazırlanmış hamule senedinin, taşıyıcı tarafından hamule senedini kabul ettiğini gösteren damganın vurulması ile kurulmaktadır. Bu damga işlemini, günümüz şartlarında imza olarak anlamamız gerekmektedir. Bu çerçevede, demir yolu ile yurt içi yük taşıma

¹⁶⁷ Kılıçoğlu, s. 119. dipn. 101.

¹⁶⁸ 2019 yılı için senetle ispat kuralının parasal sınırı 3.660 TL’dir.

¹⁶⁹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 19. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 32..

¹⁷⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 32.

sözleşmesinin yazılı şekle tabi olduğunu ve bunun geçerlilik şartı olduğunu söyleyebiliriz.¹⁷¹

2.7. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ve İlgilileri

Taşıma sözleşmesinin iki tarafı bulunmaktadır. Bunlar gönderen ve taşıyıcıdır. Bununla birlikte, sözleşmenin kendine has niteliği gereği sözleşmenin ilgilileri de sözleşmeden etkilenmektedir. Bu nedenle, bu bölümü taşıma sözleşmesinin tarafları ve taşıma sözleşmesinin ilgilileri olarak iki başlık altında inceleyeceğiz.

2.7.1. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

2.7.1.1. Taşıyıcı

Gelişen ekonomik koşulların ve ticari hayatın etkisiyle taşıma sözleşmesinde taşıyıcı tarafın üstlendiği edimi taşıma sözleşmesine bağlı kalarak değişik iş ve isimler altında ifa edildiği görülmektedir. Söz gelimi TTK md. 888/1’de “*Taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiili taşıyıcı tarafından yerine getirilirse bu kişi eşyanın zıyatı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumludur...*” denilerek fiili taşıyıcıya değinmektedir.

Yine, kanunun aynı maddesinde fiili taşıyıcıyı taşıyıcıdan ayırt etmek için asıl taşıyıcı kavramı kullanılmıştır. Biz de kanunun lafzıyla bağlı kalarak taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcıyı asıl taşıyıcı¹⁷² olarak ele almakla birlikte; diğer taşıyıcı türlerine de kısaca değinilecektir.

2.7.1.1.1. Asıl Taşıyıcı¹⁷³

Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde taşıyıcının tanımına yer verilmemiştir. TTK md. 850’de taşıyıcı, ücret karşılığında, yük taşıma işini üstlenen kişi

¹⁷¹ Yargıtay bir kararında “*Demiryolu ile taşımada hamule senedi tanzimi zorunludur. TTK. 764 üncü maddesiyle saklı tutulmuş olan işletme tüzüğü’nün 2 inci babı 2 inci faslın 4 üncü maddesinin tesbit ettiği şekilde işlem yapılmadıkça DDY ile taşıma sözleşmesi yapılmış sayılmayacağından vukubulan hasara ait iddia istisnai hükümlerin uygulanması yönünden dinlenemez.*” şeklinde karar vermiştir. 1/12/1959 gün ve 1938-3638 Derl. Zeyneloğlu, s. 197.

¹⁷² Gençtürk; asıl taşıyıcı yerine akdi taşıyıcı kavramını kullanmaktadır. Bkz. Gençtürk, s. 28.

¹⁷³ Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde taşıyıcı kavramı yerine şirket anlamına gelen “kumpanya” kelimesi kullanılmaktadır. 6461 sayılı yasada ise taşıyıcı yerine demir yolu tren işletmecisi kavramı kullanılmaktadır.

olarak tanımlanmıştır.¹⁷⁴ Taşıma sözleşmesi rızai ve iki tarafa borç yükleyen sözleşmedir. Sözleşmenin tarafı olan ve ücret karşılığında yük taşıma işini üstlenen taraf ise taşıyıcı olarak yer almaktadır.¹⁷⁵

Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde taşıyıcıdan kumpanya olarak bahsedilmesi taşıyıcının bir şirket olma zorunluluğunu getirdiği düşünülse de kanaatimizce bu durum Nizamnamenin imtiyaz döneminde hazırlanmasından kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte, 6461 sayılı Yasa uyarınca demir yolu taşıyıcısının (tren işletmecisi) şirket olması dışında, kamu tüzel kişisi de olması mümkündür. Dolayısıyla, demir yolu taşıyıcısının gerçek kişi olması veya yukarıda sayılanlar dışında bir hükmi şahıs olması mümkün değildir.

Bununla birlikte, TTK'ya tabi taşımalarda, taşıyıcının gerçek veya tüzel kişi olmasına engel bir durum bulunmamaktadır.

Taşıma işini arızı olarak üstlenen gerçek ve tüzel şahıslar hakkında da TTK md.851 gereğince uygun düştüğü ölçüde taşıma işleri kitabı uygulanmaktadır. Bu hükümle birlikte taşıyıcının taşıma işini meslek veya sanat edinmemiş olması halinde de bu hükümlere tabi olacağı (ücret kazanacağı, hapis hakkına sahip olacağı vs.) düzenlenmiştir.¹⁷⁶ Demir yolu taşımacılığında ise 6461 sayılı yasa uyarınca, taşıyıcı olabilmek için bakanlığın izninin gerekli olması nedeniyle uygulamada, arızı taşımanın sık görülmesinin mümkün olmayacağı kanaatindeyiz.

Taşıyıcının, taşıma konusu yükü taşıyacak aracın sahibi olmaması da onun taşıyıcı sıfatını kazanmasında önemli değildir. Yukarı da belirttiğimiz gibi taşıyıcının kiralama veya vedia yoluyla taşıtı zilyetliğinde bulundurması veya taşıta hiçbir şekilde zilyet olmayıp, üçüncü bir şahısla sözleşme yaparak taşıma konusu yükün kendi adına taşınmasını sağlayarak asıl taşıyıcı olabilmesi mümkündür.¹⁷⁷

Taşıyıcının, taşıma işinin icrasını bizzat kendisinin yerine getirme zorunluluğu bulunmamaktadır. Buna karşın bazı durumlarda yükün bizzat taşıyıcı tarafından taşınması gönderen açısından özel bir önem teşkil edebilmektedir. Bu durumlarda taşıma işi bizzat taşıyıcı tarafından yerine getirilmelidir. Taşıyıcının taşıma işini

¹⁷⁴ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 20. ; Zeyneloğlu, s. 35. ; Gençtürk, s. 25. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 33.

¹⁷⁵ Ercan Erdem, **Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara 2013, s. 50.

¹⁷⁶ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 20. dipn. 69. ; Gençtürk, s. 26.

¹⁷⁷ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 20. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 35. ; Gençtürk, s. 26. dipn. 92.

devretmesi halinde yine de asıl taşıyıcı, taşıyıcı sayılmakta ve taşıyıcı olmaya bağlanan sorumluluğu da devam etmektedir.¹⁷⁸

2.7.1.1.2. Ara Taşıyıcılar (Taşıyıcının Diğer Türleri)

Taşıyıcının, taşıma işini devretmesi halinde, taşımayı gerçekleştirmeyi üstlenen ara taşıyıcılar ortaya çıkmaktadır.¹⁷⁹ Ara taşıyıcılara kısaca değinmekte fayda görüyoruz.

2.7.1.1.2.1. Alt Taşıyıcı

Taşıyıcı, kendisinin üstlendiği taşıma işinin ifasını bağımsız üçüncü şahıslara bırakabilir. Bu durumda alt taşıma sözleşmesi gündeme gelmektedir. Taşıyıcı da sözleşmeden doğan taşıma taahhüdünü alt taşıma sözleşmesi yaparak üçüncü şahıslar vasıtasıyla yerine getirmektedir. Taşıyıcı taahhüt ettiği taşıma işinin ifası için akdettiği alt taşıma sözleşmesinde gönderen taraf olarak yer almaktadır. Yine, alt taşıma sözleşmesinde de alt taşıyıcı, asıl taşıyıcının ifa yardımcısı konumundadır. Dolayısıyla, asıl taşıyıcı, alt taşıyıcı ve onun yardımcı şahıslarının eylemlerinden dolayı, yükle ilgililere karşı sorumludur.¹⁸⁰

Alt taşıma sözleşmesinde gönderen sıfatına sahip olan asıl taşıyıcı, alt taşıyıcıya ücret ödemeyi taahhüt ederken; alt taşıyıcı da taşıma işinin ifasını taahhüt eder.¹⁸¹

Alt taşıyıcı ve onun yardımcıları asıl taşıma sözleşmesinde asıl taşıyıcının ifa yardımcısı konumundadırlar. Bu nedenle yükle ilgili olanların (gönderilen vb.), aralarında sözleşmesel ilişki bulunmayan alt taşıyıcılardan asıl taşıma sözleşmesinden doğan sözleşmesel taleplerde bulunması kural olarak mümkün değildir. Buna karşın bazı özel durumlarda yükle ilgili olanların alt taşıyıcıdan sözleşmeden doğan taleplerde bulunabilmesi mümkündür. Bu özel durumlar taşıyıcının, aslında bir alt taşıyıcı konumunda olan fiili taşıyıcı veya müteakip taşıyıcı olduğu durumlarda karşımıza çıkmaktadır.¹⁸²

¹⁷⁸ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 21. dipn. 72. ; Gençtürk, s. 26- 27. dipn. 94. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 35.

¹⁷⁹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 21.

¹⁸⁰ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 37.

¹⁸¹ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 37.

¹⁸² Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 37- 38.

2.7.1.1.2.2. Fiili Taşıyıcı

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunun bir yeniliği olan fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcının taşıma işinin bir kısmını veya tamamını devrettiği ve sözleşmeye tamamen yabancı olan üçüncü kişi konumundaki taşıyıcıdır.¹⁸³ Doktrindeki bir diğer tanım ise asıl taşıyıcı tarafından üstlenilen taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren alt taşıyıcı şeklindedir.¹⁸⁴

Doktrinde aktüel taşıyıcı olarak da adlandırılan fiili taşıyıcının, ortaya çıkabilmesi için bir alt taşımanın veya müteakip taşımanın olması gerekmektedir.¹⁸⁵ Fiili taşıyıcı her zaman alt taşıyıcı iken; her alt taşıyıcının aynı zamanda fiili taşıyıcı olması mümkün değildir. Alt taşıyıcı, yükün taşınması esnasında fiili taşıyıcı konumundayken; diğer hallerde sadece alt taşıyıcı konumundadır.

TTK md. 888 hükmü uyarınca, taşımanın tamamı veya bir kısmı fiili taşıyıcı tarafından yerine getirilirken, yükün zıyaı, hasarı ve gecikmesi nedeniyle doğan zararlardan asıl taşıyıcı ile birlikte fiili taşıyıcı da müteselsilen sorumludur.

2.7.1.1.2.3. Müteakip Taşıyıcı

Asıl taşıyıcıdan yükü taşıma belgeleriyle birlikte teslim alarak taşıma taahhüdün ifasına birbiri ardına katılan alt taşıyıcılar, müteakip taşıyıcı olarak tanımlanmıştır.¹⁸⁶ Doktrinde bir başka tanım ise müteakip taşıyıcının, tek bir taşıma yöntemiyle yapılan taşımada birbiri ardına taşımayı gerçekleştiren ve taşımayı ifa ettiği kısımda taşıma konusu yükü devralarak taşıma sözleşmesinin tarafı haline gelen taşıyıcı olduğu şeklindedir.¹⁸⁷

Başlangıçta sözleşmenin tarafı olmayan müteakip taşıyıcılar, katılma yoluyla sözleşmenin tarafı haline gelmektedirler.¹⁸⁸ Müteakip taşımada taşımanın tek bir iş sayılabilmesi için taşımanın bütünlük arz eden bir taşıma olması ve taşımaların birden fazla taşıyıcı tarafından üstlenileceğinin kabul edilmiş olması gerekmektedir.¹⁸⁹

Bir alt taşıyıcının, müteakip taşıyıcı olarak, asıl taşıyıcıyla birlikte yükü ile ilgili karşı sorumlu olabilmesi için sadece taşıma işinin ifasına katılması yeterli değildir.

¹⁸³ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 35. dipn. 72.

¹⁸⁴ Emrah Sami, Aksoy, Fiili Taşıyıcı, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Ankara Üniversitesi SBE, Ankara 2014, s. 74.

¹⁸⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 36.

¹⁸⁶ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 38.

¹⁸⁷ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 37. dipn. 77.

¹⁸⁸ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 38.

¹⁸⁹ Ülgen, s. 67.

Bununla birlikte ek olarak müteakip taşıyıcıların, yükü taşıma belgesiyle birlikte kabul etmesi gerekmektedir.¹⁹⁰

2.7.1.2. Gönderen¹⁹¹

Taşıma sözleşmesinde taşıyıcının karşısındaki tarafı oluşturan ve bu sözleşmeyi kendi adına yapan kişiye gönderen denmektedir.¹⁹²

Sözleşmenin icra edilebilmesi için gönderen, yükü taşıyıcıya teslim eder ve bununla birlikte gönderileni belirleme yetkisine sahip olur.¹⁹³ Zira gönderen ile gönderilen her zaman aynı kişi değildir. Gönderenin yükün sahibi olmaması halinde veya gönderenin yükün varış yerinde bulunmaması halinde, gönderenin emri ile yükün varış yerinde bir başka şahsa teslim edilmesini kararlaştırılır ki bu şahsa hukukumuzda gönderilen denmektedir.¹⁹⁴

Yukarıda da değindiğimiz gibi gönderenin taşıma konusu yükün sahibi olma zorunluluğu bulunmamaktadır. Taşıma konusu yükün sahibi olmayan şahsın taşıma sözleşmesinde gönderen taraf olabilmesi genelde taşıma komisyoncusu veya temsilci olmasından kaynaklanmaktadır. Bu halde, taşıma işleri komisyoncusu sözleşmeyi kendi namına ve müvekkili hesabına yaptığı için sözleşmenin tarafıdır. Buna karşın, dolaylı temsil durumunda temsil olunan sözleşmenin tarafı konumundadır.¹⁹⁵

Gönderen taraf fiil ehliyetine sahip gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilmektedir.¹⁹⁶

Gönderen, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının taşıma işi taahhüdüne karşılık ücret ödenmesi taahhüdü üstlenmektedir. Bununla birlikte, taraflarca taşıma ücretinin gönderilen tarafından karşılanacağı da kararlaştırılabilmektedir.¹⁹⁷

¹⁹⁰ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 38.

¹⁹¹ Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde “mursil” olarak ifade edilmektedir. Uygulamada ise Eşya Tarifesinde gönderici kavramı kullanılmaktadır.

¹⁹² Arkan, **Kara Taşıma**, s. 19. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 39. ; Gençtürk, s. 24.

¹⁹³ Gençtürk, s. 24. dipn. 81.

¹⁹⁴ Zeyneloğlu, s. 35.

¹⁹⁵ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 19- 20. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 39. ; Gençtürk, s. 24- 25. dipn. 82.

¹⁹⁶ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 40. ; Zeyneloğlu, s. 36.

¹⁹⁷ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 40.

2.7.2. Taşıma Sözleşmesinin İlgilileri

Bulundukları konum nedeniyle taşıma sözleşmesinden etkilenebilecek kişiler, doktrinde taşıma sözleşmesinin ilgilileri olarak adlandırılmıştır. Bunlar gönderilen, taşıma konusu yükün sahibi ve sigortacıdır.

2.7.2.1. Gönderilen¹⁹⁸

Gerek Uluslararası Antlaşmalarda gerekse Rumeli Demiryolu İşletmesi ve Türk Ticaret Kanunu gibi iç hukuk kurallarında gönderilenin tanımı düzenlenmemiştir. Bununla birlikte Hamburg Kurallarında ve Rotterdam Kurallarında, gönderilen yükü teslim almaya yetkili olan kişidir şeklinde doktrindeki¹⁹⁹ tanıma benzer olarak tanımlanmıştır.²⁰⁰

Yukarıda da belirttiğimiz gibi taşıma sözleşmesinde gönderen ile gönderilen her zaman aynı kişiler değildir. Gönderilen yükü teslim almaya yetkili yegâne kişidir. Bunun yanında, taşıma senedi veya taşıma sözleşmesinde gösterilen gönderilen taşımanın devam ettiği sırada değiştirilerek farklı bir kişi gönderilen sıfatına sahip olabilir ya da taşıma senedi veya taşıma sözleşmesinde gönderilen belirlenmediği halde gönderen, taşıma devam ederken gönderileni taşıyıcıya bildirebilir.²⁰¹

Gönderilen, yükü teslim alması amacıyla başka kişileri de yetkilendirebilir. Yetkilendirilen bu kişiler taşıma senedi veya taşıma sözleşmesinde gösterilen asıl gönderilen olmayıp; şeklen gönderilen konumundadırlar.²⁰² Yine gönderilen olarak tayin edilen kişi, bir başka kişiyi gönderilen olarak tayin edebilir. Bu durumda, sonradan tayin edilen kişi son gönderilen; tayini gerçekleştiren kişi ise asli gönderilen olarak ifade edilmektedir.²⁰³

¹⁹⁸ Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde “ mürselünileyh” olarak geçmektedir. Uygulamada ise Eşya Tarifesinde alıcı kavramı kullanılmaktadır.

¹⁹⁹ Arkan; taşınan eşyanın yolculuk sonunda teslim edileceği kişiye gönderilen denir. Arkan, **Kara Taşıma**, s. 25. Adıgüzel; gönderilen, varma yerinde eşyayı kendi adına teslim hakkına sahip gerçek veya tüzel kişilerdir. Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 41. dipn. 86. Seven; gönderilen, varma yerinde yükü kendi adına teslim alacak kişidir. Vural Seven, **Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayınları, Ankara 2012, s. 29. dipn. 24. (**Gönderilen**)

²⁰⁰ Seven, **Gönderilen**, s. 29. dipn. 22 ; Gençtürk, s. 34. dipn. 130.

²⁰¹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 41.

²⁰² Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 41. ; Seven, **Gönderilen**, s. 30- 32.

²⁰³ Seven, **Gönderilen**, s. 35.

Gönderilen olarak üçüncü bir kişinin belirlenmesi halinde, taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme²⁰⁴ olması nedeniyle gönderilenin tarafı olmadığı bir sözleşmeden doğan hakları kullanma yetkisi bulunmaktadır.²⁰⁵

TTK md. 868/2 “Eşyanın teslim yerine ulaşması ile, gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı sona erer. Bu andan itibaren söz konusu yetki ve haklar gönderilene ait olur. Birinci fıkranın ikinci ilâ dördüncü cümle hükümleri burada da geçerlidir.” hükmü uyarınca yükün teslim yerine ulaşması ile gönderilenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunma hakkı başlamaktadır. TTK md. 869 hükmü de göz önüne alındığında yukarıdaki hükmün genel bir kural olduğu anlaşılmaktadır. Zira TTK md. 869’da taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı veya teslim yerinde teslim engel durumların bulunması gibi nedenlerin varlığının yükün tesliminden önce anlaşılması halinde, tasarruf hakkına gönderilenin sahip olması durumunda da yine gönderilenin emir ve talimat verme hakkı söz konusu olmaktadır.

TTK gönderilen bakımından sadece hakları değil aynı zamanda borçları da düzenlemiştir. Üçüncü kişi aleyhine sözleşme kurulamayacağı için gönderilenin borçları yükün teslimi ile başlamaktadır.²⁰⁶ TTK md. 871 uyarınca gönderilen, yükün teslim yerine varmasından sonra taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, taşıyıcıdan yükün kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Yine aynı maddenin devamı uyarınca sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça yükün teslimini talep eden gönderilen, taşıma ücretini ve taşımayla ilgili diğer masrafları²⁰⁷ karşılamakla yükümlüdür.²⁰⁸ Bunun yanında gönderen ve taşıyıcının yapmış oldukları taşıma sözleşmesinde taşıma ücretinin gönderen tarafından karşılanacağı kararlaştırılmışsa artık gönderilen taşıma ücretinden sorumlu olmamaktadır.²⁰⁹

2.7.2.2. Taşıma Konusu Yükün Sahibi

Taşıma konusu yükün sahiplerinin taşıma sözleşmesinin ilgilisi olabilmeleri için her şeyden önce taşıma sözleşmesinin konusunu yük taşımasının oluşturması gerekmektedir.

²⁰⁴ Üçüncü kişi yararına sözleşme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, s. 214.

²⁰⁵ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 26. ; Seven, **Gönderilen**, s. 73.

²⁰⁶ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 30. ; Gençtürk, s. 35. dipn. 136.

²⁰⁷ Diğer masraflarla ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz. Seven, **Gönderilen**, s. 210- 237.

²⁰⁸ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 27. ; Seven, **Gönderilen**, s. 194.

²⁰⁹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 28.

Yük taşıma sözleşmelerinde gönderenin veya gönderilenin yükün sahibi olma zorunluluğu bulunmamaktadır.²¹⁰ Bununla beraber, gönderenin veya gönderilenin aynı zamanda taşıma konusu yükün sahibi olmaları durumunda sözleşmenin tarafı olacaklarından sözleşmeden doğan haklarını Türk Ticaret Kanunun ilgili hükümleri uyarınca talep etme hakları bulunmaktadır.²¹¹

Yükün sahibinin, gönderen veya gönderilen olmaması halinde; yük sahibi sözleşmenin tarafı sıfatına sahip olmamaktadır. Bu nedenle de yük sahibi taşıyıcıya karşı sözleşmeden doğan bir istemde bulunamamaktadır. Bu durumda yük sahibi ancak genel hükümlere dayanarak taşıyıcıya başvurabilme imkânına sahiptir.²¹²

Yük sahibinin malik olmaması durumunun en sık rastlanan örneğini gönderenin veya gönderilenin komisyoncu olması oluşturur. Bu durumda yük sahibinin çıkarlarını komisyoncu korumaktadır.²¹³ Böylelikle, yük sahibi genel hükümlerin yanında ayrıca komisyoncudan TTK md. 917 vd. hükümleri uyarınca da haklarının korunmasını talep edebilmektedir.

2.7.2.3. Sigortacı

Taşıma sözleşmesinde bir diğer ilgili kişi de sigortacıdır. Öncelikle belirtmek gerekir ki; sigortacı, her yük taşıma sözleşmesinin ilgilisi sıfatına sahip değildir. Bunun için taşıma konusu yükün sigorta ile teminat altına alınması ön koşuldur. Bununla beraber, özellikle son zamanlarda ticari faaliyetlerin gelişmesine paralel olarak yükün sigortalanmasının yaygınlaşması nedeniyle, yükün uğrayacağı zararın teminat altına alınması yaygın bir hal almaktadır.²¹⁴

Sigortacı, bir zarar ortaya çıktığı takdirde TTK md. 1472 uyarınca, sigortalısına yaptığı ödeme oranında sigortalının haklarına halef olmaktadır. Bu durumda, halefiyet ilkesi gereği, sigortacı kazandığı tazminat hakkını taşıyıcıya karşı ileri sürebilmektedir. Söz gelimi, yükün sigorta ile teminat altına alınması halinde, yükün hasara uğraması nedeniyle zarar görmesi durumunda sigortacı, sigortalı gönderilene ödemede bulunabilir. Bu durumda sigortacı, gönderilenin yerine geçerek onun taşıma

²¹⁰ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 31. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29.

²¹¹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29.

²¹² Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29. ; Gençtürk, s. 35. dipn. 140.; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 42.; Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 31.

²¹³ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 29.

²¹⁴ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 31. Eriş'e göre nakliye sigortası bir mal sigortasıdır. Eriş, **Türk Ticaret Kanunu**, s. 4569.

sözleşmesinden doğan tazminat hakkına sahip olur. Böyle bir durumda, taşıyıcıya karşı dava açma hakkına artık sigortacı sahip olmaktadır.²¹⁵

2.8. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ile İlgilisinin Hak ve Borçları

Her sözleşme mahiyeti gereği, en az bir tarafa borç yüklediği için içinde hak ve borçlar barındırır. Taşıma sözleşmesi de tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu için; sözleşmenin iki tarafına haklar kazandırmakta buna karşılık iki tarafa da borç yüklemektedir. Bununla birlikte, sözleşmenin ilgilisi olan gönderilenin de sözleşmeden doğan hak ve borçlarını da bu bölümde inceleyeceğiz.

2.8.1. Taşıyıcının Hak ve Borçları

Taşıma sözleşmesinde, taşıma işini taahhüt eden kişinin taşıyıcı olduğunu belirtmiştik. Taşıyıcının taşıma işini taahhüt etmesi ve neticesinde taşıma işini icra etmesi kendisine birtakım haklar sağlarken, bunun yanında borçlar da yüklemiştir.

2.8.1.1. Taşıyıcının Hakları

2.8.1.1.1. Taşıma Ücreti Talep Hakkı

Taşıma ücreti, taşıma sözleşmesinde gönderen tarafın taşıyıcıya karşı ifa etmesi gereken ana edimdir. Taşıma ücretinin borçlusu kural olarak gönderen olmakla beraber, sözleşme ile gönderilenin ücret ödenmesi de kararlaştırılabilir.²¹⁶

Nizamnamenin 2. Bap 8. maddesi uyarınca, taşıma ücreti, ya taşıtın hareketinde ya da taşıtın istasyona varışında tahsil edilir. Buna karşın, çabuk bozulabilecek yüklerde veya taşıma ücretinden daha düşük değerde olan yük taşımalarında ve cenaze taşımalarında taşıma ücreti her halde peşin alınmaktadır.²¹⁷

TTK'ya tabi taşımalarda, taşıma ücretinin ifa yeri, sözleşmede aksi kararlaştırılmamışsa, TTK md. 870 uyarınca yükün gönderilene teslim edildiği yerdir. Bununla birlikte, taşıma ücretinin paradan başka bir şey olması durumunda, borcun

²¹⁵ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 31.

²¹⁶ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 54.

²¹⁷ Kozikoğlu, s. 173. ; Uygulamada Eşya Tarifesinin 1.19. maddesi uyarınca, taşıma ücretleri kural olarak peşin alınmaktadır. Buna karşın, tarifenin md. 2.3.1. uyarınca, kara, deniz ve hava taşıtlarının taşınması amacıyla doğan taşıma ücretleri ile md. 2.4.1. uyarınca, cenaze taşımalarında taşıma ücreti her halde peşin alınmaktadır.

aranılacak borç olması sebebiyle taşıyıcının ikametgâhı yerinde ifa edilmesi gerekmektedir.²¹⁸

Nizamname uyarınca, taşıma ücretinin tarifeyle belirleneceğini belirtmiştik. TTK'ya tabi taşımalarda ise TTK md. 850 uyarınca, ücret, taşıma sözleşmesinin zorunlu unsuru olması nedeniyle, ücretin miktarı da esas olarak taşıma sözleşmesi ile belirlenir.²¹⁹

Taşıma ücreti, TTK md. 870/1 uyarınca, yükün teslimi ile muacceliyet kazanmaktadır. Yine aynı fıkranın devamında taşıyıcının, taşıma ücretinden başka, yük için yapılan, duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebileceği hüküm altına alınmıştır.

Taşıma ücreti, yükün teslimi ile muacceliyet kazanmakla birlikte yükün tesliminin sağlanamaması halinde TTK md. 870/2 uyarınca, bir taşıma veya teslim engelinden dolayı, taşıma, süresinden önce sona erdirilirse, taşıyıcı, taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak taşıma ücretine hak kazanacağı hüküm altına alınmıştır. Buna karşın yasada bahsedilen engelin, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanması halinde, taşıyıcı, ancak gönderenin menfaatine olduğu ölçüde taşımanın tamamlanmış bulunan kısmı hakkında istemde bulunabilmektedir.

Taşıma ücretinin ödenmesi hususunda temerrüt gerçekleşirse, taşıyıcı, TBK md. 117 hükmü doğrultusunda talepte bulunabilmektedir.²²⁰

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 15. maddesi ile TTK md. 870/3 uyarınca, taşımanın başlamasından sonra fakat teslim yerine ulaşılmasından önce bir gecikme olur ve bu gecikme gönderenin riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanırsa, taşıyıcı, taşıma ücretinin yanında uygun bir bedel de isteyebilir. Taşıyıcıya bu şekilde ek bir bedel isteme hakkının verilmesinin nedeni, taşıyıcının gecikme nedeniyle üstlendiği ekonomik külfetin daha da artması olmaktadır.²²¹

2.8.1.1.2. Masrafları Talep Hakkı

Taşıyıcı, taşımadan doğan ve kendi kusurundan kaynaklanmayan masrafları talep etme hakkına sahiptir.

²¹⁸ Kıran, s. 138.

²¹⁹ Tamer, Bozkurt, **Deniz Ticaret Hukuku Kara Taşıma Hukuku**, 8. Baskı, C:5, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016, s. 309.

²²⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 55.

²²¹ Seven, **Gönderilen**, s. 210.

Nizamnamenin 2. Bap 9. maddesinde ödemeli teslim durumunda taşıyıcının yükün ücretinin tahsil edildiğini çıkış istasyonuna bildirmesi durumunda yaptığı masrafların karşılığını tahsil etme hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Nizamnamede taşıyıcının talep etme hakkına sahip olduğu bu masraf komisyon akçesi adıyla yer almaktadır.

Maddenin devamında yükün taşıyıcıya teslim edildiği fakat taşımanın başlamadığı zamanda sözleşmenin feshi durumunda taşıyıcı, yükleme ve boşalma masrafı ile mağaza ücretine hak kazanmaktadır. Taşımanın başlaması durumunda ise sözleşmenin feshedilmesi durumunda taşıyıcı, taşınan mesafe kadar taşıma ücretinin yanında tazminat adıyla ilave bir ücrete de hak kazanmaktadır.

Nizamnamenin 2. Bap 15. maddesi uyarınca, taşıyıcının taşıma aracı tahsis etmesi halinde gönderenin yüklemeyi süresinde gerçekleştirmemesi sonucu verilen depozito taşıyıcıya kalmaktadır. Bu durumda, kanaatimizce, buradaki depozito tahsis masrafının karşılığıdır. Nizamnamede bu depozito kefalet akçesi adıyla yer almaktadır.

Nizamnamenin 2. Bap 15. maddesi, belirlenen sürede yükün kabul edilmemesi halinde; taşıyıcının yükü muhafaza etmesi karşılığında, mağaza ücretine hak kazanacağını düzenlemiştir. Yine aynı maddenin devamında, yükün süresinde boşaltılmaması halinde de demir yolu araçlarını işgal etmesi nedeniyle taşıyıcının uygun bir somaj ücretine hak kazanacağı düzenlenmiştir.²²²

TTK'ya tabi taşımalarda, belirtilen masraflardan ilki, TTK md. 858/4 uyarınca taşıyıcı, gönderen talep etmişse ve buna uygun araçları varsa, yükün ağırlığını, miktarını veya içeriğini denetlemekle yükümlüdür. Bu hâlde, taşıyıcı denetleme ile ilgili giderleri talep etme hakkına sahiptir.

Bir diğer talep hakkı, tehlikeli maddeye ilişkin olup TTK md. 861/2 uyarınca, taşıyıcı, yükü teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine bu yönde herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı her hangi 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 talep etme hakkına sahiptir.

Yasa koyucunun, taşıyıcıya sağladığı bir diğer masraf talep etme hakkı da gönderenin fesih hakkını kullanması halinde ortaya çıkmaktadır. TTK md. 865/3

²²²Kozikoğlu, s. 178. ; Yargıtay bir kararında “ Gönderilen, hamule senetlerini başkalarına devir ve ciro etmiş olsa bile vagonların süresi içinde boşaltılmamasından dolayı istenilen somaj ücretinden akti yapmış olan gönderen sorumludur ve husumetin ona yöneltilmesi gerekir.” şeklinde karar vermiştir. TD. 26/3/1963 4716-1622 Derl. Zeyneloğlu, (1. Baskı) s. 379.

uyarınca, yük, sözleşmenin feshinden önce yüklenmişse, taşıyıcı, yükü boşaltıp saklayabilir, tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilir veya geri taşıyabilir, bozulabilecek bir mal söz konusu ise malı sattırabilir veya yükü imha edebilir. Bu gibi durumlarda yapılacak masraflar gönderene ait olmaktadır.

Yine, TTK md. 866 uyarınca, taşıyıcı, taşınması kararlaştırılan yükün tamamı yüklenmiş olmasa bile, gönderenin talebi üzerine yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyıcı; eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderleri ve uğradığı zararları talep edebilmektedir.

Türk Ticaret Kanunun md. 868/1, md. 869/1, md. 869/3-4 ve md. 881 uyarınca da taşıyıcının masrafları talep etme hakkı bulunmaktadır.

Bizim de katıldığımız görüşe göre; İşletme Nizamnamesinde ve TTK'da ayrı ayrı düzenlenen masrafları talep etme hakkına karşın TTK md. 870/1 “ ...*Taşıyıcı, taşıma ücretinden başka, eşya için yapılan, duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebilir.*” hükmü diğer özel masraf talep etme hakları yanında genel niteliktedir. Bu nedenle kanunda sayılan durumlar dışında başkaca bir nedenle masraf yapılması halinde taşıyıcının bu çerçevede masraflarını talep etmesi mümkün olmaktadır.²²³

2.8.1.1.3. Bekleme Ücreti Talep Hakkı

Taşıma işinin başlayabilmesi için gönderenin yükü taşıyıcıya teslim etmesi gerektiğini yukarıda belirtmiştik. Bu nedenle, gönderenin yükü zamanında teslim etmemesi halinde taşıyıcının taşımaya başlayabilmesi için yükün teslimini beklemesi gerekmektedir. İşte bu bekleme süresi nedeniyle taşıyıcı, gönderenden münasip bir ücret talep edebilmektedir.²²⁴

Bekleme ücreti, kısaca, yükleme ve boşaltma işleminin makul süre içerisinde gerçekleşmemesi nedeniyle, taşıyıcının hak kazandığı bir ücret olarak tanımlanabilir.²²⁵ Bununla beraber, doktrindeki bir görüşe göre bekleme ücreti esasında bir ücret olmayıp; tazminat niteliğindedir.²²⁶

TTK md. 863/3 uyarınca, taşıyıcı, sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle, makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse, bekleme ücreti olarak uygun bir ücrete hak kazanmaktadır.

²²³ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 57- 58.

²²⁴ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 58. ; Seven, *Taşıma Hukuku*, s. 89.

²²⁵ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 58.

²²⁶ Seven, *Taşıma Hukuku*, s. 89.

TTK md. 866/1 uyarınca, taşıyıcı, taşınması kararlaştırılan yükün tamamı yüklenmiş olmasa bile, gönderenin istemi üzerine yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyıcının doğmuş bekleme ücretini talep etme hakkının olduğu düzenlenmiştir.

Son olarak, gönderilen, yükün kendisine teslimini talep ediyorsa, TTK md. 871/3 uyarınca boşaltma yerindeki bekleme ücreti ve yükün teslimi esnasında kendisine bildirimde bulunulmuş olması şartıyla yükleme yerindeki bekleme ücretini de taşıyıcıya ödemekle yükümlüdür.

2.8.1.1.4. Yükü İnceleme Hakkı

Taşıma konusu yükün taşımadan önce incelenmesi mevcut durumun tespiti bakımından önemlidir. Böylelikle, taşıyıcı, taşınan yükün zıyaa veya hasara uğrayıp uğramadığını bilebilecektir. Bu hakkın tanınmasının amacı taşıyıcının yükü teslim aldığı şekilde gönderilene teslim etmesinin ispatlanmasıdır.²²⁷

Nizamnamenin 2. Bap 5. maddesinde, taşıyıcının, yükün hamule senedindeki beyana uygun olup olmadığını inceleme hakkının bulunduğu düzenlenmiştir. Bu inceleme, gönderen hazırsa onun yanında, değilse vekilleri veya iki şahit önünde yapılır.

TTK'ya tabi taşımalarda, TTK md. 858/2'nin “ *İki tarafça imzalanan taşıma senedi, eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğu ve taşınan paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karinedir; meğerki taşıyıcı taşıma senedine haklı bir sebeple çekince koymuş olsun...*” hükmü gereğince, taşıyıcının teslim esnasında yükü inceleme hakkı bulunmaktadır.

Bununla birlikte; yasa, taşıma senedinin düzenlenmesi halinde inceleme hakkına değinmiş olsa da taşıma senedi düzenlenmemesi halinde de taşıyıcının yükü inceleme hakkı olduğunun kabul edilmesi gerekir. Hatta hiçbir taşıma belgesi düzenlenmemiş olsa dahi taşıyıcının yükü inceleme hakkı kapsamında yükteki arızı durumu çekince olarak tutanağa geçirebileceğini de kabul etmek gerekir.²²⁸

2.8.1.1.5. Yükü Tevdi Etme Hakkı

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 16. maddesi ve TTK md. 869 uyarınca, taşıyıcı teslim veya bir taşıma engeliyle karşılaştığında yükle ilgili kişiden talimat almazsa ya

²²⁷ Ülgen, s. 106. ; Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 90.

²²⁸ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 64.

da talimat alması mümkün olmazsa veya verilen talimatın taşıyıcı açısından yerine getirilmesi imkânsızsa, taşıyıcının yükü usulüne göre tevdi etme hakkı bulunmaktadır.²²⁹

2.8.1.1.6. Hapis Hakkı

Demir yolu taşımalarında, genel olarak taşıma ücreti peşin alındığı için Nizamnamede hapis hakkına ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Buna karşın taşıyıcının taşıma ücretini tahsil edememesi halinde TTK hükümleri çerçevesinde, taşıyıcının hapis hakkını kullanabileceğini kabul etmek gerekmektedir.

Taşıyıcı, TTK md. 891 uyarınca, taşıma sözleşmesinden doğacak bütün alacaklar için hapis hakkına sahiptir. Yine refakat belgeleri de hapis hakkına konu olabilmektedir.

Hapis hakkı, yük hangi taşıma sözleşmesiyle taşınıyorsa o taşıma sözleşmesinden doğacak alacaklar için kullanılabilir. Mevcut sözleşmeden kaynaklanan alacak için, gönderenle ileride yapılacak bir taşıma sözleşmesinde o sözleşmeye konu yük üzerinde hapis hakkı bulunmadığı kabul edilmelidir.²³⁰

TTK md. 892/1 gereğince, birden çok taşıyıcının bulunduğu taşımalarda önceki taşıyıcının sahip olduğu haklar için de son taşıyıcı hapis hakkını kullanabilmektedir.

Hapis hakkı, taşıyıcıya aynı bir teminat sağlamaktadır. Bu teminat uyarınca, taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan alacaklarını tahsil edemediği takdirde, hapis hakkını kullanabilmekte ve yükün paraya çevrilmesi için taşınır rehininin paraya çevrilmesi yoluyla takibe başvurabilmektedir.²³¹

2.8.1.2. Taşıyıcının Borçları

2.8.1.2.1. Taşımayı Yerine Getirme Borcu

Yukarıda da değindiğimiz üzere, tarafların iradeleri sonucu kurulan taşıma sözleşmelerinde, taşıyıcının taşıma taahhüdü, sözleşmenin asli edimini teşkil etmektedir. Yük taşımalarında, taşımanın taahhüt edilmesi ise yükü kendi gözetim ve sorumluluğu altında bir yerden başka bir yere götürmesini ifade eder.²³²

²²⁹ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 90.

²³⁰ Kula, s. 62- 63.

²³¹ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 90.

²³² Arkan, **Kara Taşıma**, s. 13. dipn. 35.

Demir yolu taşımacılığının aynı zamanda bir kamu hizmeti olması nedeniyle, taşıyıcının taşıma teklifini sebepsiz olarak reddetme imkânı bulunmamaktadır. Bununla birlikte, Nizamnamenin 1. Bap 6. maddesinde, taşıyıcının, mücbir sebep ve olağanüstü haller vuku bulması veya demir yolu araçlarının yetersiz olması halinde taşımadan kaçınılabileceği belirtilmiştir.²³³ Kanaatimizce, günümüz şartlarında demir yolu araçlarının yetersiz olmasının bir ifa engeli olarak sayılmaması gerekmektedir. Yine, yükü taşımayı kabul eden taşıyıcının, yüke uygun vagon vb. araçları hazır etme borcu da taşımayı yerine getirme borcu kapsamında değerlendirilebilir.

Taşıyıcı, yükü teslim alarak taşıma işinin icrasına başlar. Taşıyıcının yükü teslim alması, gönderenin yükü teslim hazır bulundurma ve yükleme/boşaltma yapma borcunun bir karşılığıdır. Bu nedenle, gönderen yükü teslim hazır bulundurduğu takdirde, taşıyıcı yükü teslim almak zorundadır. Zira, taşıyıcının yükü teslim almaması, taşıma sözleşmesinin ihlali anlamına gelmektedir.²³⁴

Taşıyıcının, kendi kusuruyla taşınacak yükün teslim alınmasında gecikmesi, yükün gönderilene süresi içerisinde teslim edilememesine neden olursa, taşıyıcı, yükün gecikmesinden dolayı sorumlu olmaktadır.²³⁵

Taşımanın yerine getirilmesi aynı zamanda taşımanın kanunda ve sözleşmede yer alan diğer yan edimleriyle beraber eksiksiz olarak yerine getirilmesini ifade etmektedir.²³⁶

2.8.1.2.2. Yükü Teslim Borcu

Teslim, iki taraflı bir işlem olup; teslimle birlikte yükün zilyetliği karşı tarafa geçmektedir. Taşıma sözleşmesinde ise yükü teslim borcu; taşıma süresince taşınan yükün taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edilmesini ifade etmektedir.²³⁷ Teslimde taşıyıcı yük üzerindeki hâkimiyetini sona erdirip yükün zilyetliğini karşı tarafa bırakmaktadır. Bu nedenle yükün, gönderilenden habersiz bahçesine bırakılması teslim sayılmamaktadır.²³⁸ Taşıyıcının yükü teslim borcu, aynı zamanda, yükün güvenli bir şekilde gönderilene ulaştırılmasını içinde barındırdığı için taşıyıcının yükleme ve boşaltma işlemlerinin işletme güvenliğine uygun olmasını da sağlaması gerekmektedir.

²³³ Kozikoğlu, s. 170.

²³⁴ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 46. ; Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 87.

²³⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 46.

²³⁶ Ülgen, s. 80.

²³⁷ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 47. ; Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 87.

²³⁸ Orhan Sekmen, Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar İle Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, **İstanbul Barosu Dergisi**, C: 85, S: 4, 2011, s. 110. dipn. 16.

Nizamnamenin 2. Bap 14. maddesine göre, taşıyıcı, yükün varış istasyonuna geldiğini posta vb. araçlarla gönderilene bildirmekle yükümlüdür. Buna karşın, yükün ikametgâhta teslim edileceği durumlarda ihbar zorunlu değildir.²³⁹

2.8.1.2.3. Yüke Özen Gösterme Borcu

Taşıyıcının yüke özen gösterme borcu, taşıma sözleşmesinin asli edimi olan taşıma taahhüdünden doğan tali edim olduğundan; özen borcu ile taşıma taahhüdü iç içe geçmiş durumdadır.²⁴⁰

Taşıyıcının yüke özen gösterme borcunu ihlal etmesi aynı zamanda yükün zıyaa veya hasara uğraması anlamına gelmektedir.²⁴¹

Çalışma konumuzu taşıyıcının sorumluluğu oluşturduğu için ilerleyen bölümlerde bu konuyu ayrıntılarıyla aktaracağız.

2.8.1.2.4. Talimatlara Uyma Borcu

Demir yolu taşımalarında, gönderenin taşımaya müdahalesi diğer taşıma türlerine göre daha sınırlı düzeydedir. Gönderenin talimatları, genellikle, varış istasyonun değiştirilmesi veya gönderilenin değiştirilmesi şeklinde karşımıza çıkmaktadır.²⁴² Bununla birlikte, gönderen, taşıma sözleşmesinin niteliğine uygun düşen diğer emir ve talimat verme hakkına sahip olup; taşıyıcıda bunlara kural olarak uymak zorundadır.

Gönderen, TTK md. 868 uyarınca, taşıyıcıya taşımanın yapılması amacıyla emir ve talimat verme yetkisine sahiptir. Yine aynı maddenin devamı uyarınca, taşımanın durdurulması, yükün geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde tasarruflarda da bulunabilir. Bununla birlikte, emir ve talimat, taşıyıcının işletmesi için sakıncalı veya diğer gönderen veya alıcıların yükleri için bir zarar tehdidi içeriyorsa, taşıyıcı emir ve talimatlara uymakla yükümlü değildir.

Gönderenin taşıyıcıya emir ve talimat verme yetkisi sözleşmenin kurulması ile başlamaktadır.²⁴³ Yükün teslim yerine ulaşması ile birlikte bu hak ve yetkiler gönderilene geçmektedir.

²³⁹Kozikoğlu, s. 176.

²⁴⁰Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 48 dipn. 102. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 47. dipn. 4.

²⁴¹Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 48. ; Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 87. ; Ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan, **Kara Taşıma**, s. 47- 51.

²⁴²Kozikoğlu, s. 175.

²⁴³Arkan, **Kara Taşıma**, s. 71.

Taşıyıcı, TTK md. 869 uyarınca, taşıma ve teslim engeli bulunması halinde de gönderenin veya şartları gerçekleştire gönderilenin emir ve talimatlarına uyma borcu bulunmaktadır.²⁴⁴

2.8.1.2.5. Taşıma Belgelerini Bulundurma Borcu

Taşıma belgelerinden birisi taşıma senedidir. Taşıma senedi, Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinde hamule senedi ismiyle düzenlenmiştir.

Nizamnamenin 2. Bap 5. maddesi uyarınca, hamule senedinin, taşıma esnasında taşıyıcıda bulunması zorunludur.²⁴⁵ Ancak, hamule senedinin içeriği ispat bakımından taşıyıcı aleyhine delil olarak kullanılamamaktadır.

TTK'ya tabi taşımalarda ise TTK md. 856 hükmü uyarınca taşıma senedinin düzenlenmesi zorunlu değildir. Bunun yanında, TTK md. 859, taşıma senedinin düzenlenmemesi halinde gönderenin talebi halinde yük senedinin de düzenlenebileceğini ve gönderene verilebileceğini öngörmektedir. Madde hükmünün lafzından yük senedinin taşıyıcının taşıma esnasında yanında bulundurma zorunluluğunun bulunmadığı anlaşılmaktadır.

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 6. maddesi ile TTK md. 860, yükün tesliminden önce resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri içeren refakat belgelerinden bahsetmektedir.

İşletme Nizamnamesinde, taşıyıcının, refakat belgesindeki eksiklikten veya yetersizliğinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. TTK md.860 devamında ise taşıyıcının, kaçınmayacağı veya sonuçlarını önleyemeyeceği bir durum olmadıkça, belgenin ziyaından, hasara uğramasından veya yanlış kullanılmasından sorumlu olacağının düzenlenmesi nedeniyle, kanaatimizce, belgenin taşıma esnasında bulundurulması zorunludur.

2.8.1.2.6. Ödemeleri Tahsil ve Tahsil Edileni Verme Borcu

Taşıyıcının, yükü teslim etmesi, kararlaştırılan bedelin gönderilen tarafından ödenmesine bağlı olması durumunda, ödemeli teslim söz konusudur. Bu hâlde, Nizamnamenin 2. Bap 9. maddesi uyarınca, çıkış istasyonuna, yükün ücretinin tahsil

²⁴⁴ Kula, s. 64. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 50. ; Kozikoğlu, s. 175- 176.

²⁴⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 52.

edildiği bildirilir ve bu bildirim neticesinde, çıkış istasyonu tahsil edilen ücreti gönderene ödemek durumundadır.

TTK md. 872 uyarınca da tahsil sonucu elde edilen bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılır. Bu nedenle taşıyıcının tahsil edilen ücret veya şeyi gönderene verme borcu bulunmaktadır.

Yük, taşıyıcı tarafından bedeli tahsil edilmeden gönderilene teslim edilirse, taşıyıcı, bundan doğan zarardan gönderene karşı kusuru bulunmasa bile yükün tesliminde ödenmesi gereken tutarla sınırlı olarak sorumlu olmaktadır.

2.8.2. Gönderenin Hak ve Borçları

Gönderen, taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısında yer alan ve yükün taşınması karşılığında ücret ödeme taahhüdünde bulunan kimsedir. Gönderenin taşıma sözleşmesinin tarafı olması ve ücret ödemesini taahhüt etmesi kendisini bir takım haklara ve borçlara sahip kılmıştır.

2.8.2.1. Gönderenin Hakları

2.8.2.1.1. Emir ve Talimat Verme Hakkı

İşletme Nizamnamesinde, gönderenin emir ve talimat verme hakkı açık bir şekilde düzenlenmemekle birlikte, 2. Bap 14. maddesinde bazı şartlarla, gönderenin yükü geri alabileceği veya taşıma belgesini değiştirebileceği düzenlenmiştir. Buna karşın, taşıma sözleşmesinin niteliği gereği, gönderenin başkaca emir ve talimat verme hakkının bulunduğunu kabul etmek gerekir.

TTK md. 868'de emir ve talimat verme hakkı yer almaktadır. Emir ve talimat verme hakkı taşıma sözleşmesinin kurulmasıyla doğmakta ve yükün teslimine kadar da kullanılabilir.²⁴⁶

TTK md. 868/1 uyarınca, gönderenin taşıyıcıya, taşımanın yapılması için emir ve talimat verebileceği gibi, taşımanın durdurulması, yükün geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde tasarruflarda da bulunabileceği düzenlenmiştir. Kanunun mezkûr maddede saydığı hususlar örnek mukabilinde olup; gönderenin başkaca emir ve talimatta bulunması mümkündür.²⁴⁷ Kural olarak, emir ve talimat verme yetkisi sözleşmenin

²⁴⁶ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 71. dipn. 97.

²⁴⁷ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 72. ; Atabek, s. 149.

tarafı olan gönderene aittir. Bu yetkiyle gönderen, taşıyıcının riayet edeceği hususları tek taraflı irade beyanıyla değiştirme hakkına sahiptir.

Taşıyıcının, gönderenin her emir ve talimatına uyması mutlak kural değildir. Zira yukarıda anılan maddenin devamında gönderenin bu tür emir, talimat ve tasarrufları, taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir demektedir. Bununla birlikte, yine, taşıyıcının, ahlaka ve kanuna aykırı, icrası mümkün olmayan, taşıyıcının sözleşmeden doğan haklarını kısıtlayıcı talimatlarını da yerine getirmesi beklenemeyecektir. Bu durumda bu hususun TTK md. 868/5 uyarınca, taşıyıcının gönderene bildirmesi gerekmektedir.²⁴⁸

Gönderenin taşınan yük üzerindeki menfaatinin sona ermesi, emir ve talimat hakkının gönderilene geçmesine neden olmaktadır.²⁴⁹

2.8.2.1.2. Sözleşmeyi Feshetme Hakkı

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 15. maddesi uyarınca, gönderen mağaza ücreti ile yükleme masrafını ödeyerek, yükün taşınmasına başlanmadan sözleşmeyi feshetme imkânına sahiptir. İlginçtir ki; maddenin devamında, yükün taşınmaya başlaması halinde, gönderenin sözleşmeyi feshetme hakkı taşıyıcının kabulüne bağlanmıştır. Esasen bu durum, fesih ile bağdaşmamaktadır. Zira, fesih, tek taraflı kullanılabilen, bozucu yenilik doğuran bir haktır.²⁵⁰

TTK hükümlerinde ise yük üzerinde tasarruf yetkisinin mutlak surette gönderende olduğu benimsenmiştir.²⁵¹ Bu doğrultuda, TTK md. 865/1 uyarınca, gönderenin taşıma sözleşmesini her zaman feshedebileceği düzenlenmiştir. Kanunun bu maddesinden gönderenin bu hakkı, taşıma işinin tamamlanmasına kadar her zaman kullanılabileceği anlaşılmaktadır.

Gönderenin anılan madde üzerine sözleşmeyi feshetmesi halinde taşıyıcının iki seçimlik hakkı ortaya çıkmaktadır. TTK md. 865/2 uyarınca, ilk seçimlik hakkı olarak; sözleşmenin ifasında gönderenin menfaatinin bulunması şartıyla, kararlaştırılan taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden, sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötü niyetli

²⁴⁸ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 77.

²⁴⁹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 79.

²⁵⁰ Fesih hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Eren, s. 1285- 1286.

²⁵¹ Kula, s. 81. ; Bozkurt, s. 304.

olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı veya ikinci bir seçimlik hak olarak; taşıma sözleşmesinin feshinin taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmamış olması şartıyla, kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini isteyebilmektedir.

TTK md. 865/3 uyarınca, yük, sözleşmenin feshinden önce yüklenmişse, taşıyıcı, giderleri gönderene ait olmak üzere; yükü boşaltıp saklayabilme, tasarruf hakkı sahibi kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilme ve geri taşıyabilme, şartlarının oluşması halinde malı sattırabilme veya yükü imha edebilme haklarına sahip olur.

2.8.2.1.3. Kısmi Taşımayı Talep Hakkı

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 15. maddesinde yükün kısmen yüklenmesi durumunda taşıyıcının yüklenen kısmı indirme ve masrafı gönderene ait olmak üzere ambarlarda saklama hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Fıkranın devamında taşıyıcının demir yolu aracını başka işlerde kullanacağı düzenlenmiştir. Nizamname hükümlerinden gönderenin kısmi taşımayı talep edemeyeceği sonucu çıkmaktadır. Buna karşın, kanaatimizce, günümüzde sözleşme serbestisi kapsamında taşıyıcının kısmi taşımayı kabul etmesi gerekmektedir.

TTK, gönderenin menfaatlerini de göz önünde bulundurmak ve hazırlığını tam yüklemeye göre yapmış olan taşıyıcının da menfaatlerini korumak amacıyla kısmi taşımayı talep etme hakkını düzenlemiştir. Taşıyıcı, kısmi taşımayı reddedemez.²⁵²

TTK md. 866/1 uyarınca taşıyıcının, taşınması kararlaştırılan yükün tamamı yüklenmiş olmasa bile, gönderenin istemi üzerine yola çıkmak zorunda olduğu belirtilmiştir. Bu husus, kısmi taşımayı düzenlemiş olsa da bir nevi kısmi fesih durumudur.²⁵³

Kısmi taşıma yani kısmi fesih durumunda tarafların menfaatlerini dengelemek amacıyla TTK'da taşıyıcının, a) sözleşmede kararlaştırılmış olan taşıma ücretinin tamamını, b) doğmuş bekleme ücretini, c) eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderleri ve uğradığı zararı ve son olarak d) alacakları, eksik yükleme sebebiyle kısmen veya tamamen teminatsız kalmışsa, kendisine ek teminat gösterilmesini talep edebileceği düzenlenmiştir. Bununla birlikte, eksik yüklenen yük yerine başka bir sözleşme doğrultusunda yük taşınmışsa, bu yük için alınacak ücret taşıma ücretinin tamamından mahsup edilecektir. Yine eksik yükleme, taşıyıcının riziko alanına giren bir

²⁵² Kula, s. 81. ; Bozkurt, s. 306. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 81.

²⁵³ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 81.

sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcı, yukarıda sayılan istem haklarına, fiilen taşınan yük oranında sahip olmaktadır.

2.8.2.1.4. Tazminat Talep Hakkı

Gönderen, yükün zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararı nedeniyle taşıyıcıdan tazminat talep edebilmektedir. Ancak bu durumda yükün gönderilene teslim edilmemiş olması gerekmektedir. Zira, Nizamnamenin 2. Bap 14. maddesi ile TTK md. 871 uyarınca, yükün teslimi ile tazminat talep etme hakkı gönderilene geçmektedir.

Yine, yükün gönderilenden kaynaklanan bir nedenden zarar görmesi halinde de gönderenin tazminat talep etme hakkı bulunmamaktadır.²⁵⁴

2.8.2.2. Gönderenin Borçları

2.8.2.2.1. Taşıma Ücretini, Masrafları ve Bekleme Ücretini Ödeme Borcu

Bu konuya taşıyıcının hakları bölümünde değindiğimiz için burada ayrıntılı olarak ele almayacağız.

Taşıyıcının taşıma ücreti ve masrafları talep etme hakkının bir karşılığı olarak gönderenin de kural olarak bu borçlardan sorumluluğu bulunmaktadır.

Yine aynı şekilde taşıyıcının bekleme ücretini talep etme hakkı karşılığında kural olarak gönderenin de bekleme ücretini ödeme borcu bulunmaktadır.

2.8.2.2.2. Yüğü Hazır Bulundurma Borcu

Taşıyıcının taşıma işinin ifasına başlayabilmesi için yükün kendisine teslim edilmesi gereklidir. Yükün taşıyıcıya teslim edilebilmesi için gönderenin yüğü teslim hazır bulundurması gerekmektedir. Yükün teslim hazır bulundurulması, taşıyıcının yüğü teslim alacağında yükün zilyetliğinin devri konusunda herhangi bir engelin bulunmamasını ifade etmektedir.²⁵⁵

Gönderenin yüğü teslim hazır bulundurmaması halinde taşıyıcının, TTK md. 867/1 uyarınca, gönderene yüğü teslim hazır bulundurmasını ihtar etme hakkı bulunmaktadır. Buna rağmen, gönderen yüğü hazır bulundurmazsa taşıyıcı aynı maddenin devamı uyarınca sözleşmeyi feshetme hakkına sahiptir.

²⁵⁴ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 93.

²⁵⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 67.

Bununla birlikte, ihtar sonucunda yük kısmen hazır bulundurulursa, taşıyıcı eksik yükle yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyıcı taşıma ücretinin tamamına hak kazanacağı gibi alacakları eksik yükleme sebebiyle kısmen veya tamamen teminatsız kalmışsa, kendisine ek bir teminat gösterilmesini talep etme hakkına da sahiptir.

2.8.2.2.3. Taşınan Yük Hakkında Doğru ve Yeterli Bilgi Verme Borcu

Taşıyıcının taşımayı ifa ederken umulmayan neticelerle karşılaşmaması için gönderenin yük hakkında yeterli ve doğru bilgi vermesi önemlidir. Bu bilgilerin doğru ve yeterli düzeyde taşıma belgelerinde yer alması hem taşınanın sağlıklı yapılabilmesi hem de ispat hukuku bakımından gereklidir. Bu öneme atfen Nizamnamenin 2. Bap 5. maddesinde kolilerin içerisinde nasıl bir yük olduğu, yükün cins, ağırlık ve adedi ile koliler üzerindeki işaret ve numaraların hamule senedinde yer almasını zorunlu kılmıştır. TTK md. 857/1-g’de ise taşıma senedinde yükün türünün olağan işareti ile ambalajının çeşidi; diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretlerinin yer alması gerektiğini düzenlemiştir.

Yine, tehlikeli maddelerde de bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen işaretlemenin yapılması gerektiği belirtilmiştir. TTK md. 861/1 “ *Tehlikeli eşya taşınacaksa gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür.*” hükmünü içermektedir. Hüküm uyarınca, tehlikeli yük taşımalarında gönderenin bilgilendirme yükümlülüğü zaman, içerik ve şekil açısından belirli kriterlere tabi tutulmuştur. Özetle, bilgilendirmenin zamanında, gerekli önlemlerin alınabileceği zamana kadar, anlaşılabilir tarzda ve tehlikenin türünü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemlerini de içermesi; son olarak da yazılı şekilde yapılması gerekmektedir.²⁵⁶ Aksi halde, taşıyıcı gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli maddenin boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir.²⁵⁷

Gönderenin doğru bilgi vermesiyle beraber paylaştığı bilginin yeterli düzeyde de olması gerekmektedir. Bu nedenle, kanun koyucu, taşıma senedinde taşınacak paketlerin sayısını, işaretleri ve numaralarını; yükün net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı; refakat belgesi içerisinde yer alan yükle ilgili bilgileri ve

²⁵⁶Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 69. ; Kula, s. 83- 84 ; Bozkurt, s. 301.

²⁵⁷ TTK md. 864 uyarınca, gönderenin tüketici olması halinde kusur sorumluluğu gündeme gelecektir.

tehlikeli madde ile ilgili bildirimin yer alması gerektiğini konusunda taşıyıcıyı yeterli düzeyde bilgilendirmelidir. Aksi durumda kusuru bulunmasa dahi gönderen taşıyıcının zarar ve giderlerini tazmin etmekle yükümlüdür.²⁵⁸

2.8.2.2.4. Yükleme ve Boşaltma Borcu

Uygulamada perakende işlemli taşımalarda yükün yükleme ve boşaltması taşıyıcı tarafından yerine getirilirken; tam vagon işlemli taşımalarda yükleme ve boşaltma gönderenin sorumluluğundadır. Bununla birlikte, Nizamnamenin 2. Bap 3. maddesi uyarınca, yükleme güçlük arz eden yüklerin yükleme, tarafların anlaşması neticesinde belirlenecektir.

TTK'ya tabi taşımalarda, TTK md.. 863 “*Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır...*” hükmünü ihtiva etmektedir. Hükümden de anlaşılabacağı üzere sözleşme, durumun gereği veya ticari teamül olmadıkça yükü yükleme ve boşaltma gönderenin borcudur.

Her ne kadar, kanun maddesinde yükü boşaltma borcunun gönderende olduğu düzenlenmiş olsa da uygulamada, gönderilen ile gönderenin farklı kişiler olduğu taşıma sözleşmelerinde bu borcu, gönderilen üstlenmektedir.²⁵⁹

TTK md. 863 ile gönderene borç yüklenirken aynı zamanda maddenin devamında “...Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.” denilerek taşıyıcıya da yüklemenin taşımaya uygunluğunu sağlama yükümlülüğü yüklenmektedir.

2.8.2.2.5. Yükleri Ambalajlama ve İşaretleme Borcu

Nizamnamenin 2. Bap 5. maddesi gereği, gönderenin, yükleri ambalajlama ve işaretleme borcu bulunmaktadır. Aynı maddenin devamında, gönderenin bu borcunu layıkıyla yerine getirmemesi halinde bundan doğan zararların kendisinden talep edilebileceği de hüküm altına alınmıştır.

TTK'da da benzer bir düzenleme bulunmaktadır. TTK md. 862 “*Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa,*

²⁵⁸ TTK md. 864 uyarınca, gönderenin tüketici olması halinde kusur sorumluluğu gündeme gelecektir.

²⁵⁹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 71. dipn. 139.

gönderen, eşyayı ziya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorundadır. Ayrıca gönderen, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu işaretleri de koymakla yükümlüdür.” hükmü nazara alındığında gönderenin ambalajlama ve işaretleme borcu olmakla birlikte, bunun her taşıma sözleşmesi neticesinde doğduğu söylenemez.²⁶⁰ Bu nedenle, gönderen, kararlaştırılan taşımayı göz önüne alarak ambalajlamayı yapmak; işaretlemeyi ise yükün sözleşmeye uygun şekilde işleme tabi tutulması gerekiyorsa yerine getirmektedir.

Gönderenin yükü konteynere yerleştirerek, taşıyıcıya teslim etmesi de yükün ambalajlanması olarak kabul edilmektedir.²⁶¹

TTK md. 864 uyarınca, ambalajlamanın ve işaretlemenin yetersiz olması gönderenin kusursuz sorumluluğunu doğurmaktadır.²⁶² Bu durumda da taşıyıcının ortaya çıkabilecek zararlardan dolayı tazminat talep etme hakkı gündeme gelmektedir.²⁶³

2.8.2.2.6. Taşıma Belgelerini Düzenleme ve Taşıyıcının Tasarrufuna Bırakma Borcu

Bu konuya taşıyıcının borçları ile ilgili bölümde değindiğimiz için burada ayrıntılı olarak ele almayacağız.

Taşıyıcının taşıma belgelerini bulundurma borcunun kaynağını, gönderenin taşıma belgelerini düzenleme ve taşıyıcının tasarrufuna bırakma borcu oluşturmaktadır.

İşletme Nizamnamesi 2. Bap 5. maddesi ile TTK md. 864 uyarınca, taşıma senedindeki gerçeğe aykırılıklar, yanlış ve eksiklikler ile refakat belgelerindeki eksiklikler, gerçeğe aykırılıklar, belge ve bilgilerin yokluğu nedeniyle gönderenin kusursuz sorumluluğu söz konusudur.²⁶⁴

²⁶⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 74. ; Kula, s. 84. ; Bozkurt, s. 302.

²⁶¹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 75. dipn. 147.

²⁶² TTK md. 864 uyarınca, gönderenin tüketici olması halinde kusur sorumluluğu gündeme gelecektir.

²⁶³ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 75.

²⁶⁴ TTK md. 864 uyarınca, gönderenin tüketici olması halinde kusur sorumluluğu gündeme gelecektir.

2.8.3. Gönderilenin Hakları ve Borçları

2.8.3.1. Gönderilenin Hakları

2.8.3.1.1. Yükün Teslimini Talep Hakkı

İşletme Nizamnamenin 2. Bap 14. maddesi ile TTK md. 871/1 uyarınca, yükün teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyıcıdan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, yükün kendisine teslim edilmesini isteyebileceği düzenlenmiştir.

2.8.3.1.2. Emir ve Talimat Verme Hakkı

Taşıma sözleşmesi, üçüncü kişi yararına bir sözleşme olduğu için sözleşmede menfaati bulunan üçüncü kişi konumundaki gönderilenin de menfaatinin korunması gerekmektedir. Bu nedenle, Nizamname ve TTK'da gönderilenin emir ve talimat verme hakkına ilişkin hüküm ihdas edilmiştir.

Nizamnamenin 2. Bap 14. maddesinde, yükün tesliminden sonra taşıyıcının yalnız gönderilenin talimatına tabi olacağı düzenlenmiştir. Teslim edilen yükten dolayı da taşıyıcının, sadece gönderilene karşı sorumlu tutulacağı hüküm altına alınmıştır.

TTK md. 868/2 uyarınca, yükün teslim yerine ulaşması ile gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı sona ermektedir. Bu andan itibaren söz konusu yetki ve haklar gönderilene ait olmaktadır. Hükümden de anlaşılabacağı gibi gönderilenin emir ve talimat verme hakkının zamansal bir sınırı bulunmaktadır.

Doktrindeki bir görüşe göre, emir ve talimatların çoğunluğunun kapsamı, taşıma sözleşmesinin şartlarının değiştirilmesi niteliğindedir.²⁶⁵ Zira, bu talimatlar, kural olarak taşıyıcıyı bağlayıcı niteliktedir. Bununla birlikte, TTK md. 868/2 devamında gönderilenin emir, talimat ve tasarrufu taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenin ve alıcıların gönderileri için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcının bunları yerine getirmekle yükümlü olmadığını zikrederek, taşıyıcının gönderilenin emir ve talimatına riayet etmeme gerekçesini ortaya koymaktadır.

Son olarak, gönderilenin talimat hakkını kısıtlayan TTK md. 868/3 uyarınca, gönderilenin, tasarruf hakkını kullanarak yükün bir üçüncü kişiye teslimini istemesi halinde, bu kişinin başka bir gönderilen belirleyemeyeceği de hüküm altına alınmıştır.

²⁶⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 92. dipn. 181.

2.8.3.1.3. Taşıma Belgelerini ve Yüğü İnceleme Hakkı

Gönderilenin, sorumlu olduğu taşıma ücretini ve kendisine gönderilen yüğü gümrük vb. makamlardan alabilmesi için taşıma belgelerini alma ve bu belgeleri inceleme hakkı bulunmaktadır.²⁶⁶

Gönderilenin, varma yerine gelen yüğü teslim almadan önce inceleme hakkı da vardır. Bu hak yükün taşıma sırasında meydana gelen sebeplerden ötürü zarara uğramış olup olmadığının tespiti ve bu yönde bildirimde bulunabilmek açısından önemlidir.²⁶⁷

Nizamnamenin 2. Bap 17. maddesinde, yükün teslimi müteakiben tahkik olunacağı düzenlenmiştir. Buna karşın, incelemenin şekil ve süresine ilişkin hüküm ihdas edilmemiştir.

TTK md. 889'da, yükün zıyaı veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar zıyaı veya hasarı bildirmezlerse, yükün sözleşmeye uygun olarak teslim edildiğinin varsayılacağı hüküm altına alınmıştır. Yine, bu karinenin, zıya veya hasarın açıkça görünmemesi ve yükün tesliminden sonra yedi gün içinde bildirilmemesi hâlinde de geçerli olduğunu belirterek, inceleme hakkının dışarıdan inceleme ve ayrıntılı inceleme olarak iki kapsamda değinmiştir.²⁶⁸

2.8.3.1.4. Tazminat Talep Etme Hakkı

TTK md. 871 uyarınca, gönderilen, inceleme hakkı neticesinde, yüğü teslim almış olsa bile yükün zıya, hasar veya geç teslim edilmiş olması nedeniyle ihbarda bulunsun veya bulunmasın tazminat talep etme hakkına sahiptir.²⁶⁹

2.8.3.2. Gönderilenin Borçları

Sözleşmeler hukukunda üçüncü kişi aleyhine borç yaratılması mümkün olmamakla birlikte taşıma sözleşmesinin kendine has durumu nedeniyle gönderilenin de sözleşme kapsamında borcu gündeme gelebilmektedir.

²⁶⁶ Kula, s. 88.

²⁶⁷ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 94.

²⁶⁸ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 94- 95.

²⁶⁹ Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku*, s. 95.

2.8.3.2.1. Taşıma Ücretini, Masrafları ve Bekleme Ücretini Ödeme Borcu

TTK md. 871/2'nin yükün teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyıcıdan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, yükün kendisine teslim edilmesini isteyebileceği yönündeki hükmü uyarınca, gönderilenin yükü teslim alabilmesi için sözleşmeden doğan yükümlülükleri yerine getirme borcu bulunmaktadır.

Söz konusu borç taşıma ücreti ve masraflar ile sınırlıdır. Gönderenin taşıyıcıya karşı bulunan diğer borçlarından gönderilen sorumlu olmamaktadır.²⁷⁰

Nizamnamenin 2. Bap 14. maddesinde, ödemeli teslimde hamule senedinin ibraz edilmesi ve taşıma ücretinin ödenmesi durumunda yükün teslim edileceği düzenlenmiştir.

Yükü teslim almak isteyen gönderilen, TTK md. 871/3 uyarınca, boşaltma yerindeki bekleme ücretini ve ayrıca yükün teslimi sırasında kendisine bildirilmiş olmak şartıyla, yükleme yerindeki bekleme ücretiyle taşımanın başlamasından sonra fakat teslim yerine ulaşılmasından önce bir gecikme olursa ve bu gecikme gönderenin riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmışsa, taşıyıcıya, taşıma ücretinin yanında uygun bir bedel de ödemekle yükümlüdür.²⁷¹

²⁷⁰ Seven, **Taşıma Hukuku**, s. 93.

²⁷¹ Kula, s. 89.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DEMİR YOLU İLE YURT İÇİ YÜK TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ

SORUMLULUĞU

3.1. Genel Olarak

Yukarıda, demir yolu ile yurt içi yük taşıma sözleşmelerinde uygulanacak ana mevzuatın Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesi olduğunu, bununla birlikte Nizamnamede hüküm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanunu'nun uygulanacağını belirtmiştik. Diğer yandan Nizamnamenin oluşturulduğu tarih ve dönemin şartları göz önüne alındığında içeriğinin günümüz taşıma hukuku ilke ve gerekliliklerinin gerisinde kaldığı izlenimi de uyandırmaktadır. Bu durumun bir sonucu olarak Nizamname hükümleri uyarınca taşıma sözleşmesinin taraflarını oluşturan taşıyıcı ve gönderen arasındaki denge pek çok kez taşıyıcı lehine kurulmuştur.²⁷² Bu sebeple Nizamnamenin bazı hükümleri hem doktrinde eleştirilmekte hem de yargı mercilerince ihmal edilmektedir.

Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesi ve Türk Ticaret Kanununda taşıyıcının sorumluluğu bakımından zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu özel olarak düzenlenmiştir. Bununla birlikte, taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile üstlendiği diğer yükümlülükleri yerine getirmemesi de taşıyıcının sorumluluğuna yol açmaktadır.²⁷³ Söz gelimi, Nizamnamenin 2. Bap 9.maddesi uyarınca, taşıyıcının rambursman ücretini tahsil etmeksizin yükü gönderilene teslim etmesi halinde taşıyıcının gönderene karşı sorumluluğu doğmaktadır.²⁷⁴

Gerek İşletme Nizamnamesinde gerekse de Türk Ticaret Kanununda özel olarak düzenlenmesi nedeniyle biz de çalışmamızın bu bölümünde taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu üzerinde duracağız.

²⁷² Örneğin, İşletme Nizamnamesinin İkinci Bap 17. maddesi uyarınca taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğuna ilişkin davaların 1 yıl içerisinde sonuçlanmaması halinde davanın hiçbir hüküm ifade etmeyeceği düzenlenmiştir.

²⁷³ Arkan, **Sempozyum**, s. 54- 55.

²⁷⁴ Atabek, s. 100.

3.2. Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu

3.2.1. Genel Olarak

Gönderen ve taşıyıcı arasında akdedilen taşıma sözleşmesinin amacı, taşıma konusu yükün taşımaya kabul edildiği şekilde, gönderilene ulaştırılmasıdır.²⁷⁵ Zıya ve hasardan doğan sorumluluk, taşıyıcının asli edimi olan taşıma işinin üstlenilmesinin bünyesinde barındırdığı yüke özen borcunun ihlalden kaynaklanmaktadır.²⁷⁶ Bu nedenle, yüke özen borcunun ihlali ile zıya ve hasar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir.

İşletme Nizamnamesinde taşıyıcının zıya ve hasardan doğan sorumluluğu sistematik bir şekilde ele alınmayıp, dağınık bir biçimde düzenlenmiştir. Bu durumun bir tezahürü olarak Nizamname hükümlerinde kazuistik anlayışın hâkim olduğunu söyleyebiliriz.

Rumeli Demiryolu İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 17. maddesi taşıyıcının zıya ve hasardan kaynaklanan sorumluluğu ve sorumluluğun süresini düzenlemektedir. Yine, Nizamnamenin 2. Bap 18. maddesi de demir yolu güzergâhında bulunmayan bir yere ulaştırılmak istenen yükte meydana gelen zıya ve hasardan dolayı taşıyıcının sorumluluğundan bahsetmektedir.

Bu kısımda İşletme Nizamnamesinin 17. maddesi esas alınarak Türk Ticaret Kanunu hükümlerine de değinerek taşıyıcının zıya veya hasardan kaynaklanan sorumluluğunu anlatacağız.

3.2.2. Zıya ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğunun Nedeni

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, taşıyıcının zıya ve hasar sorumluluğunun nedeni taşıma sözleşmesinin asli edimi olan taşıma taahhüdünün üstlenilmesinin bünyesinde barındırdığı yüke özen gösterme yükümlülüğüdür. Taşıyıcının taşıma sırasında hâkimiyeti altına girmiş olan yükün, taşıyıcı tarafından korunması gerekmektedir. Aksi halde, taşıyıcının özen gösterme yükümlülüğünü yerine getirmemesi nedeniyle yükün zıya ve hasara uğraması halinde İşletme Nizamnamesi 2. Bap 17. maddesi gereği sorumluluğu doğmaktadır.

Taşıyıcının sorumluluğu yükün kendisine teslimi ile başlamaktadır. Teslimden bahsedebilmek için yükün dolaylı veya dolaysız zilyetliğinin taşıyıcıya ve varsa alt

²⁷⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 146. dipn. 270.

²⁷⁶ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 146.

taşıyıcılarına bırakılması gerekmektedir. Yükün taşıyıcıya teslim edildiği buna rağmen taşıma işleminin başlamamış olduğu bir dönemde, yükte zıya veya hasar meydana gelirse yine bu durumda da taşıyıcının sorumlu olduğunu kabul etmek gerekir.²⁷⁷

Kural olarak, yükün gönderilene teslimi ile taşıyıcının yüke özen gösterme borcu sona ermektedir. Bunun yanında, aşağıda değineceğimiz üzere Nizamnamenin 2. Bap 17/3. maddesindeki hükümler çerçevesinde bazı hallerde taşıyıcının sorumluluğu dolayısıyla yüke özen borcu sona ermektedir.

3.2.3. Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğa Neden Olan Haller

3.2.3.1. Yükün Zıya Olması

Yükün zıya olması taşıyıcının teslim aldığı yükü aynı şekilde teslim edemeyecek olmasıdır. Yükün zıyaı çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Söz gelimi, yükün çalınması veya yanması birer zıya halidir.²⁷⁸ Yine, yükün sadece maddeten yok olması değil, taşıyıcının kusuru nedeniyle müsadere edilmesi de bir zıya halidir.²⁷⁹ Yükün zıyaı tam veya kısmi olarak meydana gelebilmektedir.

3.2.3.1.1. Yükün Kısmi Zıya Olması

Yükün kısmi zıyaı genellikle yükün hacminin, ağırlığının ve parça sayısının eksik teslim edildiği hallerde söz konusudur.²⁸⁰ Örneğin, 10 ton kömürün 8 tonunun teslim edilmesi halinde yük kısmi zıya uğramıştır. Buna karşın, yükün parçalarının ayrılmaz bir bütün oluşturduğu durumlarda parça sayısının eksik olması kısmi zıya olarak değerlendirilememektedir.

Nizamnamenin 2. Bap 17/2 ve 19. maddesi uyarınca, yükün mücbir sebepten veya kendi niteliğinden meydana gelen azalmadan taşıyıcı sorumlu tutulmamaktadır. Hukukumuzda da fire olarak bahsedilen bu azalma, tabii sebepler neticesinde yükün sıkletinde hâsıl olan eksiklik olarak tanımlanmaktadır.²⁸¹ Nizamnamenin 2. Bap 19.maddesinde taşınan yükün niteliği ve vasfı gereği hacim ve tartı bakımından

²⁷⁷ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 151.

²⁷⁸ Arkan, **Sempozyum**, s. 55.

²⁷⁹ Zeyneloğlu, s. 247- 248.

²⁸⁰ Arkan, **Sempozyum**, s. 56.

²⁸¹ Nisim Franko, Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, C: VIII, Ankara 26-27 Nisan 1991, s. 202. (Fire)

azalmaya müsaitse, bu azalma belirli bir oranı²⁸² aşmamışsa taşıyıcının sorumlu olmayacağı kabul edilmiştir.²⁸³

3.2.3.1.2. Yükün Tam Zıya Olması

Yükün tam zıya olması, yükün teslim edilemeyecek halde olmasını ifade etmektedir. Bu durumda artık taşınan yükün bütün halde teslim edilme imkânının kalmaması veya elde kalan yükün tesliminde bir menfaatin bulunmaması söz konusudur.²⁸⁴ Söz gelimi, yükün yangın sonucu tamamen yanması durumunda veya vagon/konteynerdeki sızıntı nedeniyle sıvı yükün tamamen dökülmesi halinde tam zıya hali gündeme gelmektedir. Ambalajlı taşımada ambalajın da zıyaa uğraması halinde tam zıyadan, içi boş bir ambalajın tesliminde ise kısmi zıyadan söz edilmektedir.²⁸⁵ Yine, bir heykelin parçalarının taşınmasında parçaların bir kısmının zıyaa uğramasında da kalan parçalarla heykel tamamlanamayacağı için gönderilenin menfaatinin halen devam ettiğini söylemek çok güçtür. Bu nedenle, bizim de katıldığımız görüşe göre, bu durumda yükün artık heykel olma özelliğini yitirmesi nedeniyle yükün tam zıyaa uğradığını kabul etmek gerekir.²⁸⁶

3.2.3.1.3. Zıya Karinesi

Yükün geçici bir süre teslim edilememesi, yükün zıyaa uğradığı anlamına gelmemektedir.²⁸⁷

Bu nedenle, Nizamnamenin 2.Bap 17/3.maddesi uyarınca, yükün gönderilene teslim süresinin bitiminden itibaren 4 hafta geçmedikçe yükün zıyaa uğradığı kabul edilmemektedir. Türk Ticaret Kanunu md.874 uyarınca, bu süre yirmi gündür.

Zıya karanesinin aksinin ispatına izin verilmemiştir.²⁸⁸ Nizamname hükmü uyarınca, yükün sonradan ortaya çıkması halinde keyfiyetin hak sahibine bildirilmesinden itibaren hak sahibi aldığı tazminatı 4 hafta içerisinde iade ederek yükün

²⁸² Bu oran, Nizamnamenin eki cetvelde gösterilmiştir. Burada belirtilen yüklerin tadadi olarak sayıldığı, cetvelde belirtilmeyen yüklerde kararlaştırılan fire oranının aşılması halinde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelecektir. Bununla birlikte taşımalarda doktrin görüşü ve Yargıtay Kararları mutad fire oranının sıvı yüklerde %2, diğer yüklerde %1 olduğu yönündedir. Franko, **Fire**, s. 206. ; Taşıma teamüllerine göre fire oranının sıvı yükler için %3, katı yükler için %2 olarak kabul edildiği yönünde bkz. Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 182.

²⁸³ Zeyneloğlu, s. 254.

²⁸⁴ Can, s. 79.

²⁸⁵ Arkan, **Sempozyum**, s. 56. dipn. 41.

²⁸⁶ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 50. dipn. 17.

²⁸⁷ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 48. dipn. 8

²⁸⁸ Arkan, **Sempozyum**, s. 55. dipn.39

kendisine teslimini talep edebilmektedir. Türk Ticaret Kanununda ise bildirimden itibaren 30 günlük süre içerisinde hak sahibinin aldığı tazminatı geri ödeyerek yükü teslim alabileceği düzenlenmiştir.

Her iki düzenlemede de yükün ziyaa uğraması halinde taşıyıcının tazminat ödemesi neticesinde yükün tasarruf hakkına sahip olacağı belirtilmiştir. Aynı şekilde, zıya karinesindeki müddetlerin sona ermesi neticesinde de yükün taşıyıcının tasarrufuna bırakılacağı düzenlenmiştir. Her ne kadar, Nizamnamede taşıyıcının ziyaa uğrayan yükün tazminatını ödedikten sonra yükün sahibi olacağı düzenlenmiş olsa da bundan hak sahibinin 4 haftalık istem süresinin de sona ermesi gerektiğini anlamının daha doğru olacağı kanaatindeyiz.

3.2.3.2. Yükün Hasara Uğraması

Yükün hasara uğraması, yükte meydana gelen ve onun değerinin düşmesine neden olan her türlü maddi kötüleşmeyi ifade eder. Bu anlamda yükün paslanması, ıslanması, ya da yüke başka bir kokunun sinmesi de yükün hasara uğradığını gösterir.²⁸⁹ Değer kaybının tazminat sebebi olabilmesi için mutlaka yükün hasara uğramasından kaynaklanması gerekmektedir. Örneğin, gecikme olmaksızın, yükün borsa fiyatının düşmesi veya sezonu geçtiği için yükün değerinin düşmesi halinde hasar tazminatı talep edilemez.²⁹⁰

Yükün büyük bir oranda hasara uğraması ve hasar neticesinde yükün kabulünün beklenemeyeceği hallerde taşıyıcının sorumluluğunun ziyadan mı yoksa hasardan mı kaynaklanacağı konusunda doktrinde görüş ayrılığı vardır.²⁹¹ Bizim de katıldığımız görüşe göre böyle bir durumda yükün ziyaa uğradığını kabul etmek gerekir.²⁹² Niteliği gereği bölünemeyen yüklerin kısmi ziyayı halinde, genellikle kalan kısımlar tümüyle anlamsız ve fonksiyonsuz kalacağı için hasardan değil tam ziyadan söz etmek gerekir.²⁹³ Buna karşın antika yemek takımı gibi eşya birliği²⁹⁴ bulunan bir yükün kısmi

²⁸⁹ Arkan, **Sempozyum**, s. 56. ; Can, s. 82.

²⁹⁰ Arslan Kaya, Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), **İHFM**, C: 56, s: 1- 4, 1998, s. 247.

²⁹¹ Ayrıntılı açıklama için bkz. Arkan, **Kara Taşıma**, s. 49- 50. Can’a göre bu durumda ziyaa eşdeğer hasar söz konusudur. Bkz. Can, s. 82.

²⁹² Arkan, **Kara Taşıma**, s. 50. dipn. 15. ; Kaya, s. 248.

²⁹³ Kaya, s. 248. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 50. dipn. 17.

²⁹⁴ Eşya birliği kavramı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, Ankara 2014, s. 12.

zıyaa uğraması halinde kalan yükün değerinin azalacağı için tam hasara uğradığını kabul etmek gerekir.²⁹⁵

Yük tamamen hasara uğrayabileceği gibi kısmen de hasara uğrayabilir. Örneğin 10 ton selülozun 3 tonunun ıslanması nedeniyle kullanılamayacak hale gelmesinde olduğu gibi. Buna karşın, yükün bir bütünlük arz etmesi halinde, yükte meydana gelen kısmi hasarın yükün tamamının değerini etkilediği için bu durumda yükün tam hasara uğradığını kabul etmek gerekir.²⁹⁶

Yine zıya halinde olduğu gibi hasar halinde de taşıyıcının tazminat ödemesi durumunda yükün tasarruf hakkı taşıyıcıya geçmektedir.²⁹⁷

3.2.4. Taşıyıcının Yükün Zıyaa ve Hasara Uğramasından Sorumlu Olduğu Dönem

Taşıyıcının zıya ve hasardan kaynaklanan sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için zararın, yükün taşıyıcının sorumlu olduğu bir dönemde gerçekleşmesi gerekmektedir. Gerçekten de taşıyıcı yükü teslim aldıktan itibaren yükü teslim edene kadar yükün zıyaından ve hasara uğramasından sorumlu olmaktadır.

Taşıyıcının yükün zıyaa ve hasara uğramasından sorumlu tutulabileceği dönemi Nizamnamenin 2. Bap 17/1. maddesi “ *kumpanya emtia ve eşyayı ahz ve kabul ettiği tarihten mürselünileye veya gümrükde küçük arabalar müteahhidine ve muhazini umumiye idaresine veyahudon altıncı maddede beyan olunduğu veçhile mahsus bir mürsile teslim ve ita edeceği vakite kadar vukubulan bilcümle zayıat ve sakatatdan mes'ul olur.*” olarak düzenlemiştir. Nizamnamenin düzenlemesi çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğunun bulunduğu dönemi kısaca açıklamak gerekirse; kanaatimizce, taşıyıcının yükü ahz etmesi, uygulamaya paralel şekilde yükün tesliminin gerektiği şeklinde anlaşılması gerekir. Bu nedenle taşıyıcının sorumluluğu yükün taşınmak üzere teslim alınması ile başlamaktadır.

Sorumluluğun başlamasıyla birlikte taşıyıcının sorumlu olduğu dönemi sona erdiren ilk durum; yükün gönderilene ulaştırılmasıdır.²⁹⁸ Yani, yükün gönderilene teslim

²⁹⁵ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 50. dipn. 19.

²⁹⁶ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 51. dipn. 23.

²⁹⁷ Yargıtay bir kararında, “*Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin ikinci babının 17 nci maddesinin altıncı fıkrasına göre Demiryolları İşletmesince tazmin edilen malların işletmeye kalması icap ettiğinden, gübre suyu ile ıslanarak hasara uğramış bulunan şekerlerin de işletmeye terki iktiza edeceğinden bu esaslar dairesinde bir karar verilmek icap ederken davacı tarafından şekerlerin nevi bildirmek suretiyle davalı işletmeye verildiğinden ve saireden bahsile davalı idarenin tam tazminatla mahkum edilmesi kanuna muhaliftir.*” Yarg. TD. 7/11/1958 gün ve E. 1958/2849, K. 2681. Derl. İsmail Doğanay, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, 3.Baskı, C: 3, Feryal Matbaası, Ankara 1990, s. 2005.

edilmesinden sonra oluşacak zıya ve hasardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır. İkinci durum; yükün küçük yol arabaları müteahhidine teslim edilmesi sonrasında oluşacak zıya ve hasardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır. Bir diğer durum ise yükün umumi ambarlara teslim edilmesi sonrasında oluşacak zıya ve hasardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır. Son olarak yükü teslim engelinin bulunması halinde taşıyıcının bir başka gönderene yükü teslim etmesi sonrasında oluşacak zıya ve hasardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır. Nizamnamedeki bu son durum, taşıyıcıya gönderenin tanımadığı bir başka kişiye yükü teslim etme hak ve yetkisi vermektedir. Bu durum ise hukukun genel ilkeleri ile bağdaşmamakta olup; uygulanması sakıncalar doğurmaya gebe dir.

Yine, Nizamnamenin 2. Bap 17/3. maddesi de taşıyıcının sorumluluğunun nihayete ereceği durumları düzenlemektedir. Nizamnamenin 2. Bap 17/3. maddesi uyarınca, yükün küçük yol arabaları müteahhidine teslimi, yükün hamule senesinde gösterilen gönderilene veya adamlarına teslimi veya taşıma ücretinin ödendiği anda taşıyıcının sorumluluğu sona ermektedir. Yine Nizamnamede bulunan bu son durum yukarıda bahsettiğimiz ilk fıkrada belirtilen sorumluluğun yükün teslimi anına kadar devam edeceği hükmüne aykırılık teşkil etmektedir. Doktrinde bizim de katıldığımız görüşe göre bu halin taşıyıcının sorumluluğunu nihayete erdirmesi sakıncalar içermektedir.²⁹⁹

3.3. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu

3.3.1. Genel Olarak

Taşıma hukuku anlamında gecikme kavramını yükün taşıma süresi içerisinde gönderilene teslim edilmemesi olarak tanımlayabiliriz.³⁰⁰

Kavram hakkındaki bu tanımlama neticesinde gecikmeden doğan sorumluluğun ilk şartının taşıma süresinin aşılması olduğu anlaşılmaktadır.

Nizamnamenin 2. Bap 21. maddesinde “ *Emtia ve eşyanın mürselünileyhe tesliminde bazı teahhurat vukubularak bundan bazı guna zarar ve hasar vaki olur*

²⁹⁸ Yargıtay bir kararında “Eşyanın gideceği yere varması ve mallın ardiyeye alınması ile nakliye mukavelesi sona ermiş olur. Bundan sonra malların ardiyede kalması ile bir ardiyecilik sözleşmesi vücut bulur. Bu yeni akit taşıma akdinden müstakil bir akittir.” diyerek yükün ardiyeye alınmasının da taşıyıcının taşıma akdinden doğan sorumluluğunu sona erdiren bir hal olduğuna karar vermiştir. Yarg. TD. 17/2/1968 ve E. 1966/334, K. 490. Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, (1.Baskı) s. 1489.

²⁹⁹ Arkan, **Sempozyum**, s. 60. ; Atabek, s. 201.

³⁰⁰ Gençtürk, s. 123. dipn. 67.

ise...” hükmünden de anlaşılacağı üzere taşıyıcının sorumluluğunun ortaya çıkması için ikinci şart da zararın meydana gelmesidir.

Son olarak da taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için taşıma süresinin aşılması ile zararın meydana gelmesi arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir.

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğundan söz edebilmek için, yükün geç de olsa teslim edilmesi gerekmektedir. Yükün hiç teslim edilmemesi halinde zıya hükümlerinin uygulanması gerekeceğinden taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.³⁰¹

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun şartlarına değinmeden önce taşıma süresi ile ilgili bilgi vermeyi konunun daha iyi kavranması açısından faydalı buluyoruz.

3.3.2. Taşıma Süresi

Gecikme ve buna bağlı sorumluluk taşıma süresi ile ilgilidir. Taşıma süresi ise yükün taşınabilmesi için gerekli olan süreyi ifade eder. Taşıyıcının hangi süre içerisinde taşımayı gerçekleştireceği Nizamnamenin 2. Bap 11. maddesinde belirtilmiştir. Nizamnamede yükün taşıma süresiyle ilgili ikili bir ayrıma gidilmiş olup; büyük hızlı ve küçük hızlı taşımalar için ayrı ayrı müddetler düzenlenmiştir.

Küçük hızlı taşımalarda hem taşıma hem de gönderme süreleri ayrı ayrı tayin edilmişken; büyük hızlı taşımalarda ise gönderme süreleri de taşıma sürelerine dâhil edilip hesaplanmıştır. Taşıma süresi, fiilen taşıma için öngörülen süreyi, gönderme süresi ise taşımaya başlanabilmesi için gerekli olan hazırlık işlemlerinin yapılması için kullanılan süreyi ifade etmektedir³⁰².

Nizamnamede küçük hızlı taşımalarda düzenlenen sürelerin taşıyıcının hamule senedine damga vurması ile başlayacağı düzenlenmiştir. Kanaatimizce büyük hızlı taşımada da taşıma süresi taşıyıcının hamule senedine damga vurmasıyla başlamaktadır. Bununla birlikte, Nizamnamede belirtilen azami sürelerin bitmesinden önce yükün varış istasyonuna geldiği posta ile veya doğrudan gönderilene haber verildiği takdirde teslim süresinin aşılmadığı kabul edilmektedir.

Her iki taşıma türünde de taşıma süresi taşıma mesafesinin uzunluğu ile doğru orantılı olarak belirlenmiştir. Söz gelimi Nizamnamenin eki cetvelde küçük hızlı

³⁰¹ Gençtürk, s. 124. dipn. 73.

³⁰² Arkan, **Sempozyum**, s. 65

taşımayla 0-150 km arasında taşınacak bir yükün gönderme süresinin 1 gün, taşıma süresinin de 1 gün olduğu; 150-275 km arasında ise gönderme süresinin 1 gün, taşıma süresinin ise 2 gün olduğu düzenlenmiştir. Büyük hızlı taşımada ise 0-150 km arasında taşınacak bir yükün 1 günde; 150-275 km arasında ise 2 günde taşınacağı düzenlenmiştir.

TTK hükmüne baktığımızda, TTK md. 873 uyarınca, taşıma süresi, taraflarca kararlaştırılan veya taraflarca böyle bir süre kararlaştırılmamışsa özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul süre olarak tayin edilmektedir.

3.3.3. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Şartları

3.3.3.1. Sürenin Aşılması

Her ne kadar, Nizamnamede küçük hızlı taşımalarda taşıma süresi ve gönderme süresi ayrı ayrı belirlenmiş olsa da gönderilen açısından bunlar bir bütündür. Yani, gönderilen belirlenen taşıma süresi içerisinde yükü teslim alması halinde müstakil olarak gönderme süresine veya taşıma süresine riayet edilmediğini ileri süremez. Zira yük, gönderme süresi içerisinde taşımaya hazır edilememiş olsa dahi sonradan daha hızlı hareket edilerek yükün taşıma süresi içerisinde teslimi sağlanabilir. Böyle durumlarda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu gündeme gelmemektedir.³⁰³

Yükün gönderilenin ikametgâhına veya demir yolu ulaşımı olmayan bir yere teslimi kararlaştırılmış ve bu husus hamule senedine yazılmışsa, yükün varış istasyonuna ulaşması taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmamaktadır. Böyle bir durumda, yükün kararlaştırılan süre içerisinde belirlenen yere ulaştırılması gerekmektedir. Aksi halde taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu söz konusu olmaktadır.³⁰⁴

Bununla birlikte, Nizamnamenin 2. Bap 14. maddesi uyarınca, gönderilene yükün varış istasyonuna geldiğinin haber verilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Böyle bir durumda yükün gönderilenin emrine amade kılınması ve bu durumun gönderilene haber verilmesi yeterli olmaktadır. Haber vermenin nasıl olacağı mevzuatta düzenlenmemiş olmakla birlikte gelişen teknoloji ile telefon veya internet aracılığıyla haber verilmesi mümkündür. Yükün ulaştığının gönderilene haber verilmemesi veya teslim süresinin bitiminden sonra haber verilmesi durumunda taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Buna karşın, gönderen yükün varış istasyonuna

³⁰³ Arkan, **Sempozyum**, s. 65. dipn. 79.

³⁰⁴ Arkan, **Sempozyum**, s. 65. dipn. 80.

geldiğinin kendisine bildirilmesini talep etmemesi halinde taşıyıcının yükün geldiğini ihbar etmesine gerek yoktur.³⁰⁵

3.3.3.2. Zararın Meydana Gelmesi

Demir yolu ile yurt içi yük taşımalarında taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için tek başına teslim süresinin aşılması yeterli değildir. Bununla birlikte, gecikme nedeniyle hak sahibinin bir zarara uğraması ve bunu ispatlaması gerekmektedir. Buna karşın Türk Ticaret Kanunun md.875/3’de kural olarak, gecikme hâlinde herhangi bir zararın oluşmaması halinde dahi taşıma ücretinin gecikme süresi ile orantılı olarak indirileceği hüküm altına alınmıştır.

Gecikme nedeniyle hak sahibinin malvarlığında bir zarar meydana gelebilmektedir. Bunlar, taşıma konusu yükün zıya ve hasara uğraması dışında kalan ve genellikle hak sahibinin malvarlığında meydana gelen azalma veya kardan yoksun kalma şeklinde ortaya çıkan zararlardır. Söz gelimi, yükün borsa veya piyasa değerinin düşmesi, gönderilenin yük ile ilgili taahhüdü yerine getirememesi nedeniyle üçüncü kişilerin sözleşmeden dönmesi, gönderilenin yükü varış istasyonundan ikametgâhına kadar taşıtmak için anlaştığı taşıyıcılara fazladan ödemede bulunulması gibi.³⁰⁶

Taşıma konusu yükün zarar görmesi halinde, zararın meydana gelme nedenini belirlemek gerekmektedir. Söz gelimi, yükün hem gecikme hem de konteynerdeki soğutmanın çalışmaması nedeniyle hasara uğraması halinde, taşıyıcının hem gecikmeden doğan sorumluluğu hem de hasardan doğan sorumluluğu söz konusu olmaktadır.³⁰⁷ Bu gibi durumlarda yükün bozulması nedeniyle hasardan doğan sorumluluk ve diğer görevlilere ek ücret ödemek zorunda kalınması nedeniyle de gecikmeden doğan sorumluluk kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmektedir.

Nizamnamenin 2.Bap 21. maddesi uyarınca, yükün gönderilene teslim edilmesinde gecikme olması nedeniyle zıya ve hasar doğar ise taşıyıcı kural olarak o zıya ve hasardan sorumludur. Örneğin, taze meyve taşımada, taşımadaki gecikme nedeniyle yükün kısmen bozulması halinde taşıyıcının sorumluluğuna gidebilmektedir.

³⁰⁵ Arkan, **Sempozyum**, s. 65- 66. ; Yargıtay bir kararında “ *Bozulacak yiyecek maddelerini DDY. İle ihbarsız olarak sevk eden taşıyıcı, gönderilene ihbar yapılmadığından mal beklemesi sonucu bozulduğu takdirde, husule gelen zarar ziyandan sorumlu olur.*” şeklinde karar vermiştir. TD. 14/4/1969 gün ve 877-1091 Derl. Zeyneloğlu, (1. Baskı) s. 510.

³⁰⁶ Gençtürk, s. 158.

³⁰⁷ Gençtürk, s. 159. dipn. 187.

3.3.3.3. İlliyet Bağının Bulunması

Taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu tutulabilmesi için sürenin aşılması ve zararın meydana gelmesi tek başına yeterli değildir. Ayrıca meydana gelen zarar ile sürenin aşılması arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. Bu nedenle, taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu olabilmesi için hak sahibinin gecikmeyi, zararı ve ikisi arasındaki illiyet bağını ispat etmesi gerekmektedir.³⁰⁸

3.4. Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri

3.4.1. Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

3.4.1.1. Taşıyıcının Zıya ve Hasar Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı açısından ortaya çıkan asli edim olan taşıma işinin üstlenilmesi, bir yapma borcu niteliğindedir. Bu borç, yük taşımalarında taşıyıcının yükü kendi gözetimi ve sorumluluğu altında bir yerden bir yere naklini ifade eder.³⁰⁹

İşletme Nizamnamesinin 17/2. maddesi “ *Fakat bir sebebi mücbireden munbais olan zayıat ve sakatatdan ve emtianın bozulmasından ve noksan bulunmasından ve akmasından ve layiki veçhile denk edilmemiş olmasından ve eşyanın cins ve nev'inden neşet eden bazı halatı saireden kumpanya mes'ul değildir.*” hükmünü ihtiva etmektedir. Bu nedenle taşıyıcı mücbir sebepten meydana gelen zıya ve hasardan, yükün bozulmasından, noksan bulunmasından, akmasından ve yetersiz ambalajlanmasından ve yükün cins ve nev'inden meydana gelen diğer bazı hallerden sorumlu olmamaktadır. Dolayısıyla, taşıyıcının kusursuz sorumluluğu söz konusudur.³¹⁰ Bununla birlikte, aşağıda da göreceğimiz üzere taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir takım sebeplerin bulunmasıyla beraber bu sorumluluğun yumuşatılmış kusursuz sorumluluk olduğunu söyleyebiliriz.³¹¹

³⁰⁸ Gençtürk, s. 161- 162. dipn. 197.

³⁰⁹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 13. dipn. 35.

³¹⁰ Arkan, **Sempozyum**, s. 67. ; Gençtürk, s. 113. ; Kusursuz sorumluluk hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Reisoğlu, s. 179. ; Nomer, s. 172- 181. ; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 2, s. 139- 256. ; Eren, s. 636-746. ; Kılıçoğlu, s. 331- 337.

³¹¹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 161.

3.4.1.2. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 21/1. maddesi “ ... *kumpanya işbu teahhuratın ictinab olunmak kabil olmıyan bazı esbab ve halata mübteni olduğunu isbat etmedikçe o misillü zarar ve hasardan mes’ul olur.*” demektedir. Hükümde, taşıyıcının, gecikmenin sakınma imkânı bulunmayan bazı neden ve durumlardan kaynaklandığını ispat edememesi halinde zarar ve hasardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

Bu düzenlemede, kanaatimizce, taşıyıcıya geniş bir sorumluluktan kurtulma nedeni daha doğrusu sınırları belirlenmemiş muğlâk bir alan tanınmaktadır. Bu nedenle, doktrinde sorumluluktan kurtulma nedeninin “ *taşıyıcının önleyemeyeceği veya sonuçlarına engel olamayacağı olay*” şeklinde yorumlanması gerektiği yönünde görüşler mevcuttur.³¹²

Gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliğinin kusursuz sorumluluğa nazaran daha hafif olduğu muhakkaktır. Bu nedenle taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun, ziya, hasar sorumluluğuna göre daha hafif olduğunu söyleyebiliriz.³¹³

3.4.1.3. Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Türk Ticaret Kanunun 875. maddesi “ *Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.*” hükmünü ihtiva etmektedir.

Bununla birlikte, doktrinde, sorumluluğun hukuki niteliğinin ne olduğu tartışmalıdır. Bir grup yazara göre, TTK’da yer alan sorumluluk kusur sorumluluğu olup; bu sorumlulukta ispat yükü tersine çevrilmiş durumdadır.³¹⁴ Bizim de katıldığımız diğer bir görüşe göre ise burada düzenlenen sorumluluk, yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur.³¹⁵ TTK md. 875 vd. hükümleri değerlendirildiğinde taşıyıcının kusursuz sorumluluğu bulunduğu; bununla birlikte, taşıyıcının zararın kendisini sorumluluktan kurtaran sebeplerden doğduğunu ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulacağının

³¹² Arkan, **Sempozyum**, s. 67. ; Gençtürk, s. 113.

³¹³ Arkan, **Sempozyum**, s. 67. ; Gençtürk, s. 113. dipn. 32.

³¹⁴ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 159. dipn. 307.

³¹⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 159. dipn. 309.

düzenlenmesi nedeniyle sorumluluğun yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğunu söylememiz mümkündür.³¹⁶

3.4.2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri

3.4.2.1. Genel Olarak

Yukarıda da değindiğimiz üzere, İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 17/2. maddesi uyarınca, taşıyıcı mücbir sebepten meydana gelen zıya ve hasardan, yükün bozulmasından, noksan bulunmasından, akmasından ve düzgün paketlenmemesinden ve yükün cins ve nev'inden meydana gelen diğer bazı hallerden sorumlu olmamaktadır. Bununla birlikte, Nizamnamenin 2. Bap 19. maddesinde taşıyıcı sorumluluktan kurtaran bazı özel haller düzenlenmiştir. Bunlar, açık vagonla taşıma yapılması, yükün yeterli olmayan ambalajlama ile taşınması, gönderen veya gönderilenin yükleme ve boşaltma yapması, yükün yanında refakatçi bulunduğu halde meydana gelen zararlardır.

Bu nedenle, İşletme Nizamnamesi uyarınca taşıyıcının zıya ve hasardan sorumlu olabilmesi için kusurlu olması aranmaz. Nizamnamenin 2 Bap 19. maddenin sadisen ile başlayan fıkrasında da belirtildiği üzere, taşıyıcı kural olarak zıya ve hasardan sorumlu olmakta ama zararın yukarıda sayılan hallerden doğduğunu ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulmaktadır.

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 21. maddesinde yükün tesliminde gecikme olursa ve bu gecikme nedeniyle zarar vuku bulursa taşıyıcı “ *teahhuratın ictinab olunmak kabil olmıyan bazı esbab ve halata mübteni olduğunu*” ispat etmedikçe zarardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Bu durumda yukarıda da belirttiğimiz gibi sorumluluktan kurtulma nedeninin “ taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olay” şeklinde yorumlanması gerekir.

3.4.2.2. Taşıyıcıyı Sorumluluktan Kurtaran Genel Sebepler

3.4.2.2.1. Hak Sahibinin Davranışı veya Talimatı

Nizamnamede hak sahibinin davranışının veya talimatının taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağına ilişkin özel bir düzenleme bulunmamakla birlikte hukukun genel ilkeleri ve TTK md. 875/2 uyarınca, hak sahibinin davranışı veya talimatı, taşıyıcının davranışı ile ortaya çıkan zarar arasındaki illiyet bağıını ortadan

³¹⁶ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 161.

kaldırmaktadır. Yine, hak sahibinin kusurlu davranışı veya talimatı zararın ortaya çıkmasında kısmen etkili olmuşsa bu oranda da taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarında indirimle gidilmesi gerekmektedir. Zira, Türk Borçlar Kanununun 52. maddesi uyarınca, zarar görenin kusurunun zarara neden olması halinde, hâkimin tazminatta indirimle gidebileceği gibi tazminatı tamamen de kaldırabileceği hüküm altına alınmıştır.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasında, hak sahibinin davranışının veya talimatının zarara yol açması yeterli olup; ayrıca hak sahibinin kusurlu olması aranmaz.³¹⁷

Bizim de katıldığımız görüşe göre; hak sahibinin davranışının veya vermiş olduğu talimatın, taşıma konusu yük için zararlı sonuçlar doğurabileceği konusunda hak sahibinin, taşıyıcı veya yardımcısı tarafından uyarılmaması halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulamamaktadır.³¹⁸

3.4.2.2.2. Yükün Özel Ayıbı

Nizamnamede yüke has ayıptan bahsedilmemekle birlikte TTK md. 875/2 hükmü uyarınca, yükün barındırdığı özel ayıp nedeniyle bir zarar meydana gelmesi halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulamamaktadır.

Yükün özel ayıbı, yükün ait olduğu türün ortak özelliklerinden farklı özellikler taşıması halinde söz konusu olmaktadır. Başka bir deyişle, yükte bulunan bu farklı özellik nedeniyle yükün olağan taşınması durumunda zarar meydana gelmektedir.³¹⁹ Söz gelimi, hatalı üretim nedeniyle standardın altında bir kalitede ekran paneli olan cep telefonunun taşıma sırasında ekranının kırılması durumunda yükün özel bir ayıbının olduğu söylenebilir.

Taşıyıcının taşımayla ilgili gerekli dikkat ve özeni göstermesine rağmen, yükün özel ayıbı nedeniyle bir zararın oluşması halinde taşıyıcı bu zarardan sorumlu olmamaktadır.³²⁰

Önemle belirtmek gerekir ki; taşıyıcının gerekli dikkat ve özeni göstermemesi nedeniyle yükün doğal niteliğinden dolayı bir zarar meydana gelmişse bu durumda

³¹⁷ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 168.

³¹⁸ Arkan, **Sempozyum**, s. 72.

³¹⁹ Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Baskı, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 65. Yazar, bu konuyu *eşyanın kendi kusuru* adıyla ele almıştır. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 173. dipn. 343

³²⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 173.

taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmektedir. Örneğin, metal yüklerin vagondan içeri sızan yağmur nedeniyle paslanması halinde taşıyıcı zarardan sorumlu olmaktadır.

Bununla birlikte, yükün özel ayıbı ile yükün doğal niteliğinden meydana gelen zararın yarışması halinde sorumluluğun kimde olduğu hususunda mevzuatımızda hüküm bulunmamaktadır. Söz gelimi, taze meyve taşınan konteynerde taşıyıcının gerekli dikkat ve özeni göstermemesinden dolayı soğutmanın çalışmaması durumunda yükün bozulması halinde, yükün aynı zamanda yüklemeden önce hastalıklı olduğu ve tüketilmeye elverişli olmaması durumunda sorumluluğun kimde olduğu hususu açık değildir. Bizim de katıldığımız görüşe göre, bu durumda yükün özel ayıbı taşıyıcının sorumluluğunun önüne geçmekte ve taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaktadır.³²¹

3.4.2.2.3. Mücbir Sebep ile Taşıyıcının Önleyemeyeceği ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay

3.4.2.2.3.1. Mücbir Sebep

Mücbir sebep, doktrinde, sorumlu veya borçlunun faaliyet ve işletmesi dışında meydana gelen, genel bir davranış normunun ya da borcun ihlaline, mutlak ve kaçınılmaz bir şekilde yol açan, öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olağanüstü bir olay olarak tanımlanmaktadır.³²² Örneğin, deprem, kasırga, sel, siyasi ve genel grev birer mücbir sebep teşkil etmektedir.³²³

Mücbir sebep, sorumlu veya borçlunun faaliyet ve işletmesi dışında meydana gelmektedir. Örneğin, işçilerin menfaatleri doğrultusunda greve başvurmaları halinde, grev işletme içi bir olay olduğundan mücbir sebep olarak değerlendirilememektedir. Bununla birlikte, işletme dışındaki işçi kuruluşlarınca alınan ve hükümeti değiştirmek amacıyla yapılan siyasi grev ise taşıyıcı açısından mücbir sebep sayılmaktadır.³²⁴

Türk Hukukunda mücbir sebep, davranış/borcun ihlali ile zarar arasındaki illiyet bağını kesen genel bir nedendir. Bu nedenle, mücbir sebebi ispat eden borçlu sorumlu olmaktan kurtulmaktadır. Bununla birlikte, mücbir sebep bir nispi kavram olup; her somut olaya göre ayrı değerlendirilmelidir. Söz gelimi, taşıma esnasında yük vagonuna yıldırım düşmesi halinde yükte hasar meydana gelmesi durumunda mücbir sebep nedeniyle taşıyıcı sorumlu olmamaktadır. Bununla birlikte, yukarıdaki örnekte taşımaya

³²¹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 173.

³²² Eren, s. 579. dipn. 165. ; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 1, s. 408. dipn. 173. ; Kılıçoğlu, s. 325.

³²³ Nomer, s. 169; Eren, s. 582. ; Kılıçoğlu, s. 325.

³²⁴ Eren, s. 582. dipn. 176.

konu yükün patlayıcı madde olması halinde yıldırım düşmesi mücbir sebep sayılmamaktadır.³²⁵

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 17/2. maddesi uyarınca taşıyıcı mücbir sebepten kaynaklanan zıya ve hasardan dolayı sorumlu tutulmamaktadır.

Kanaatimizce, mücbir sebebin taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran genel bir sebep olması nedeniyle gecikmeden doğan zararlar bakımından da taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaktadır.³²⁶

3.4.2.2.3.2. Taşıyıcının Önleyemeyeceği ve Sonuçlarına Engel Olamayacağı Olay

Kabul edilmelidir ki, taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olay, mücbir sebebe göre daha geniş bir sorumluluktan kurtulma halidir.³²⁷ Özellikle, mücbir sebepte bulunması gereken haricilik koşulu burada aranmamakta olup; dolayısıyla olay dıştan kaynaklanmasa bile bu kavram içerisinde yer alabilmektedir.³²⁸ Söz gelimi, yukarıda işletme çalışanlarının menfaatleri doğrultusunda yaptıkları grevin mücbir sebep olmadığını belirtmiştik. Bununla birlikte, sendikanın işletmenin karşılayamayacağı oranda mali hak talebinden kaynaklanan grevler de işletme açısından önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olay sayılmaktadır.³²⁹

Taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olaylarda gösterilen özen, en yüksek özeni içermeli buna rağmen sonuç önlenememiş olmalıdır. Taşıyıcının TTK anlamında basiretli ve deneyimli bir taşıyıcının göstermiş olduğu özeni göstermesi, sorumluluktan kurtulması için yeterli olmamaktadır.³³⁰ Doktrinde bu özenin nasıl tespit edileceği tartışmalıdır. Daha çok kabul edilen görüşe göre; taşıyıcının gösterdiği özen dört farklı açıdan değerlendirilmektedir. Taşıyıcıdan, sorumluluk doğuran olayın gerçekleşme ihtimalini göz önüne almış olması, bu ihtimal için aldığı

³²⁵ Eren, s. 581.

³²⁶ Yargıtay bir kararında “Bir semavi afet gibi mücbir sebep dolayısıyla eşyanın yükletilmesin de gecikme vukuu halinde D.D. Yolları İşletme Tüzüğünde bir kayıt bulunmaması nedeniyle mahkemece ticaret kanunu hükümlerinin uygulanmasında ve buna atfen istenilen gecikme tazminatın red edilmesi yerindedir.” şeklinde karar vermiştir. TD. 13/3/950 gün ve 1134/1649 Derl. Zeyneloğlu, (1. Baskı) s. 459.

³²⁷ Arkan, **Sempozyum**, s. 74.

³²⁸ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 163. ; Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C: 1, s. 408.

³²⁹ Arkan, **Sempozyum**, s. 74. dipn. 115. ; Taşıyıcıdan beklenen önlemler, makul ve taşıyıcıyı ekonomik olarak zorluğa düşürmeyecek nitelikte olmalıdır. Bkz. Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999, s. 102.

³³⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 159. dipn. 319. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 44. dipn. 45- 46 ; Aydın, s. 70. Gösterilen özenin basiretli bir taşıyıcının göstereceği özen olması yönünde; Ziya Akıncı, s. 102.

önlemlerin hukuki olması, önlemlerin somut olaya uygulanabilir olması ve son olarak taşıma alanındaki standart bilgi ve teknolojinin kullanılmış olması beklenir.³³¹

Taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olaya dayanması halinde bu durumu ispat etme külfeti vardır. Bu halde, belirli bir durumun varlığını veya bir şeyin yüke zarar verdiğini ispatlamak zorundadır. Taşıyıcının bu durumu ispatlayamaması sorumluluğunun devam etmesine neden olmaktadır.³³²

İşletme Nizamnamesinin 21/1. maddesi uyarınca, taşıyıcı önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olayı ispat etmesi halinde gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilmektedir.

3.4.2.3. Taşıyıcıyı Sorumluluktan Kurtaran Özel Sebepler

3.4.2.3.1. Yükün Açık Vagonla Taşınması

Açık vagon, imal şekline göre tamamen kapalı olmayan vagonu ifade eder. Bu bakımdan, tavanı kapalı olmasına rağmen yanları açık olan vagon da, üzeri geçici olarak örtü ile kapatılmış olan vagon da açık vagon mahiyetindedir.³³³

Açık vagon, niteliği gereği, yükü koruma anlamında kapalı vagona göre daha dezavantajlı konumdadır. Bu nedenle, açık vagonla yapılan taşımalar, ücret olarak daha düşük düzeydedir. Gönderen de bu taşıma konusu yükte meydana gelebilecek rizikoyu kabullenerek açık vagonla taşımayı kabul etmiş olmaktadır.³³⁴ Kanaatimizce, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran da bu kabullenmedir.

Taşıyıcı, sorumluluktan kurtulmak için, yükün açık vagonla taşınması ile zarar arasındaki illiyet bağıını kurmak zorundadır. Hak sahibi zararın açık vagondan kaynaklanmadığını ispat ederse taşıyıcının sorumluluğu devam etmektedir. Örneğin, fide yüklü bir açık vagonda aşırı soğuk nedeniyle yükün zarar görmesi durumunda taşıyıcı sorumlu tutulmamaktadır. Buna karşın, fidelerin zarar görmesi açık vagondan değil de vagonların steril olmamasından kaynaklanıyorsa ve gönderen/gönderilen de bu hususu ispat ederse taşıyıcının sorumluluğu devam etmektedir.

Kanaatimizce taşıyıcının, taşıma konusu yükün açık vagonla taşımaya uygun olmaması halinde durumu gönderene bildirmesi gerekmektedir. Aksi durumda

³³¹ Elif Akıncı, CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri (Genel Sebepler), **Konya Barosu Dergisi**, S: 2, 2017, s. 30. dipn. 91. ; Gençtürk, s. 166. dipn. 212.

³³² Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 163. ; Ziya Akıncı, s. 106. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 45.

³³³ Arkan, **Sempozyum**, s. 75.

³³⁴ Arkan, **Sempozyum**, s. 75

taşıyıcının kendisinden beklenen en yüksek özeni ve dikkati göstermediğinden bahisle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilecektir.

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 19/2. maddesi uyarınca, taşıyıcı açık vagonla taşınan yükün hasara uğramasından sorumlu olmayacağı öngörülmüştür. TTK md. 878/1-a'da ise sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması halinde, taşıyıcı, zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulacağı hüküm altına alınmıştır.

3.4.2.3.2. Yükün Yeterli Olmayan Ambalajlama ile Taşınması

Ambalajlama, yükün dışarıdan gelebilecek tehlikelere karşı korunmasını, sağlıklı ve güvenilir şekilde ulaşmasını ve depolanmasını sağlamak amacıyla yükün sarılmasıdır. Yükün konteyner ile taşınması da bir ambalajlama işlemidir. Yükün ambalajlı şekilde taşındığı durumlarda taşıyıcı yükü ambalajı ile teslim etmekle yükümlüdür. Aksi halde, yukarıda da değindiğimiz gibi ambalajsız teslimatta zıya ilişkili hükümler uygulanmaktadır.

Bir ambalajlamanın yeterli olup olmadığı ise taşımacılığın yapılacağı güzergâhtaki olağan şartların neler olabileceği göz önüne alınarak belirlenir. Bu nedenle gönderen ambalajlama işlemini yaparken, taşımacılığın süresini, mevsim ve yol şartlarını, yükün niteliği gibi unsurları göz önüne alarak, bu şartlara dayanabilecek bir ambalajlama işlemini yerine getirmelidir.³³⁵

Yükün ambalajsız veya yetersiz bir ambalaj ile taşınması halinde yükün zıya veya hasara uğraması söz konusu ise taşıyıcının zararın ambalaj eksikliğinden kaynaklandığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulmaktadır.³³⁶

Nizamnamenin emtia ve eşyanın kabulü başlıklı 2. Bap 2. maddesi uyarınca, yükün kaybolmaması veya bozulmaması için ambalajlanmasının gerektiği durumlarda, yükün ambalajsız veya yetersiz şekilde ambalajlandığı tespit edilirse taşıyıcı yükü taşımaktan imtina edebilmektedir. Yine Nizamnamenin 2. Bap 19.maddesi uyarınca, ambalajlamanın yeterli olmadığının hamule senedinde yazılı olması halinde taşıyıcı, yükün zıya veya hasarından sorumlu olmamaktadır.

Yükün ambalajsız veya yetersiz ambalajlandığı hususunun hamule senedinde yazılı olmadığı durumlarda ne olacağına ilişkin Nizamnamede hüküm bulunmamaktadır. Kanaatimizce, yükün ambalajsız teslimi veya yetersiz

³³⁵ Aydın, s. 78. dipn. 156. ; Ziya Akıncı, s. 108.

³³⁶ Arkan, **Sempozyum**, s. 77.

ambalajlanması konusunda çekince koymadan taşıyıcının yükü kabul etmesi halinde, karine olarak yükün zıyaı veya hasarından taşıyıcı sorumlu olacaktır. Buna karşın, taşıyıcının, yükte meydana gelen zıyaı veya hasarın ambalajsız veya yetersiz ambalajlamadan kaynaklandığını ispat etmesi halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır.

3.4.2.3.3. Gönderen/ Gönderilen Tarafından Yükleme ve Boşaltmanın Yapılması veya İşleme Tabi Tutulması

Bu sorumluluktan kurtulma halinde yükleme ve boşaltma işleminin sadece gönderen veya gönderilen tarafından değil bu kişiler adına hareket edenler tarafından da gerçekleştirilmesi halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır.

Nizamnamenin 1. Bap 38. maddesi ve 2. Bap 3. maddesi uyarınca, canlı hayvanların ve taşınması şarta bağlanan yüklerin yükleme ve boşaltması gönderen/gönderilene aittir. Bunun yanında Nizamnamenin 1. Bap 34. maddesinden taşıma araçlarının boşaltılmasından gönderen/gönderilenin sorumlu olduğu anlaşılmaktadır. Uygulamada ise perakende işlemli taşımalarda yükleme ve boşaltma işlemi taşıyıcıya ait olup; tam vagon işlemli taşımalarda yükleme ve boşaltma işlemi gönderen/gönderilene aittir.³³⁷

Yükleme ve boşaltma TTK md. 863'te düzenlemiştir. Madde hükmünün kapsamından yükleme ve boşaltmanın, taşıma güvenliğini de kapsadığı anlaşılmaktadır. Yükleme, genel olarak yükün aracın üstüne veya içine konulmasını ifade eder.³³⁸ Boşaltma ise yükün taşıma aracının içinden kaldırılarak yere veya bir başka araca bırakılması anlamına gelmektedir.³³⁹ Taşıma güvenliği açısından istifleme ise yükleme işlemi tamamlandıktan sonra gerek yükün gerekse de aracın güvenli ve dengeli bir şekilde hareket edebilmesi amacıyla yükün bir araya getirilmesi ve sabitleştirilmesi işlemidir.³⁴⁰

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 19/4. maddesi uyarınca, yükleme ve boşaltma işlemlerinin gönderen/gönderilen veya yardımcıları tarafından gerçekleştirildiği hallerde bu işlemlerden doğan zararlardan taşıyıcı sorumlu tutulmamaktadır.

³³⁷ Bkz. TCDD Taşımacılık AŞ Eşya Tarifesi, md. 2.2. , md. 2.4. , md. 2.5.

³³⁸ Aydın, s. 81. dipn.166.

³³⁹ Aydın, s. 81. dipn.169.

³⁴⁰ Aydın, s. 81. dipn.168.

Taşıma hukukunda yer alan bu düzenleme, özellikle yükleme işleminde meydana gelen zararların ancak taşıma nihayete erdiği zaman anlaşılabilceğinden zararın hangi nedenden kaynaklandığının ispatının çok güç olması nedeniyle kabul edilmiştir.³⁴¹

Taşıyıcının yükleme işleminin düzgün bir şekilde yapılıp yapılmadığını denetleme borcu bulunmamaktadır. Bununla birlikte genellikle kabul edildiği üzere, yükleme hatasının özel bir inceleme gerekmeden açıkça anlaşılabilir olduğu durumlarda taşıyıcının bu durumu gönderene ihtar etmesi gerekir. Aksi durumda, taşıyıcının da oluşabilecek zarardan birlikte kusurlu olduğu kabul edilir.³⁴²

Yine, yüklemeye konu vagonun eksiksiz ve hasarsız olması gerekmektedir. Bu bakımdan taşıma işi taşıyıcının kendi vagonuyla gerçekleştirilecekse bu durumda taşıyıcı hatasız ve arızasız vagon temin etmekle yükümlüdür. Aksi halde, bizim de katıldığımız görüşe göre, yükleme ve boşaltma nedeniyle yükün zarara uğraması durumunda taşıyıcı, zarar görenle birlikte zarardan birlikte sorumlu tutulmalıdır.³⁴³

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için yükün uğradığı zararın yükleme ve boşaltma işleminden kaynaklandığını göstermesi yeterlidir. Bunun için taşıyıcının ayrıca bir ispat yükümlülüğü bulunmamaktadır, bu durumda ispat yükü karşı tarafa geçmektedir.³⁴⁴

TTK'da Nizamnameden farklı olarak yükün işleme tabi tutulması da sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmiştir. Hükümde yer alan yükün işleme tabi tutulmasından yükün taşıyıcıya teslim edilmeden önce depolanması, muhafaza edilmesi³⁴⁵ veya yükün teslimin ardından gönderen/gönderilen tarafından taşınması gibi birçok muamelenin anlaşılması gerekir.

3.4.2.3.4. Yükün Doğal Niteliği

Bazı yükler doğal niteliği gereği kısmi ziyaa veya hasara uğrama tehlikesi ile karşı karşıyadır. Örneğin cam, porselen, tuğla kırılma; demir, çinko, bakır, paslanma; meyve ve sebze ise bozulma tehlikesini bünyesinde barındırır. Bu gibi hallerde yükün

³⁴¹ Arkan, **Sempozyum**, s. 78. dipn. 129. ; Aydın, s. 80. dipn. 162.

³⁴² Arkan, **Sempozyum**, s. 78-79. dipn. 132- 133.

³⁴³ Arkan, **Sempozyum**, s. 79. dipn. 137. ; Yargıtay bir kararında, arızalı bir vagona fazla yük yüklemek suretiyle zararın meydana gelmesi olayında davacının müterafik kusurunun bulunduğunu kabul etmiştir. Y. 11.HD.13/6/1979 gün ve E.1979/3084, K. 1979/3140 Derl. Zeyneloğlu, s. 130.

³⁴⁴ Ziya Akıncı, s. 109. ; Aydın, s. 85.

³⁴⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 178. dipn. 357.

niteliğinden kaynaklanan nedenlerden ötürü yükün ziyaa veya hasara uğraması durumunun ispatı halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır.³⁴⁶

Taşıma hukukunda söz konusu düzenlemenin getiriliş amacı, yükün doğal niteliğinin zarara sebebiyet verecek durumda olduğunu bilen gönderen/gönderilenin yine kendisinin, gerekli tedbirleri alabilecek ve yükün zarara uğrama riskini en aza indirebilecek kişi olmasından kaynaklanmaktadır.³⁴⁷

Gönderen/gönderilen yükün taşınması için gerekli tüm tedbirleri aldığını, zararın taşıyıcının sorumluluğu altında başka bir nedenden kaynaklandığını ispat etmesi durumunda ise taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmaktadır.³⁴⁸

Türk Ticaret Kanununda, Nizamnameden farklı olarak; taşıyıcının sözleşme ile yükü sıcağa, soğuğa, neme, sarsıntıya ve benzeri etkilere karşı özel olarak korumayı üstlenmesi halinde, gerekli donanımlı aracı seçmede, donanımın bakımında ve kullanımında tüm önlemleri alması ve verilen özel talimatlara uygun davranması durumunda taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulma haline dayanabileceği düzenlenmiştir.³⁴⁹

Madde hükmü, sözleşme ile belirtilen durumların kararlaştırılmasını aramaktadır. Böyle bir hususun kararlaştırılmamış olması halinde taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan normal bir koruma yükümlülüğünün varlığının kabul edilmesi gerekir.³⁵⁰

Nizamnamenin 2. Bap 17/2. maddesi uyarınca, yükün bozulmasından, eksilmesinden, akmasından ve yükün doğal niteliğinden meydana gelen bazı durumlardan taşıyıcı sorumlu değildir.

Yine Nizamnamenin 2. Bap 19/1. maddesinde yükün kırılması, kuruması, akması, paslanması vb. hallerden ve miktarının azalmasından taşıyıcının sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Nizamnamenin ekli cetvelinde yüklerin fire oranları belirlenmiştir. Örneğin bal için iki yüz kilometreye kadar %1 akma, sonraki her yüz kilometre için yine %1 akma ve en nihayetinde yazın yapılan taşımada toplamda %5, kışın yapılan taşımada ise toplamda %4 akma olağan fire olarak düzenlenmiştir.

Yükteki eksikliğin fire oranından fazla olması durumunda bu eksiklik taşıyıcıdan kaynaklanan bir nedenden meydana gelmişse bu durumda toplam eksiklikten fire

³⁴⁶ Arkan, **Sempozyum**, s. 80.

³⁴⁷ Aydın, s. 86. dipn. 188. ; Ziya Akıncı, s. 112

³⁴⁸ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 180. dipn. 364.

³⁴⁹ Aydın, s.87.

³⁵⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s.181. dipn. 368.

miktarının düşülmesi sonucu kalan eksilme için taşıyıcının tazminat sorumluluğu gündeme gelmektedir.³⁵¹

3.4.2.3.5. Taşınması Yasak Olan veya Şarta Bağlı Olan Yükün Taşınması

İşletme Nizamnamesinin İkinci Bab, Birinci Fası 3. maddesinde taşınması kabul edilmeyen yükler ile taşınması şarta bağlanmış yükler düzenlenmiştir.

Hükme göre, şekil, hacim, ağırlık ve benzeri yönlerden demir yolu araçları ile taşınması mümkün olmayan hiçbir yük taşımaya kabul edilmez. Hangi yüklerin bu sınıfa dâhil olduğunu belirleme hakkı taşıyıcıya aittir. Bununla birlikte, ateş almaya ve patlamaya müsait yükler de taşımaya kabul edilemez.

Nizamnamenin İkinci Bab, İkinci Fası 3. maddesinde bazı yüklerin kabulünün şarta bağlı olduğu düzenlenmiştir. Nizamnamede tek tek sayılan yüklere örnek olarak, eter, petrol vb. ruhlu sıvılar; yeşil kireç; potasyum klorat; her türlü asit bileşimi, her türlü cila boyaları; bozulmuş yağlar, nişadır ruhu; her türlü kibrit, ateş kutuları; fosfor; pamuk, pamuk teferruatı; petrol, petrol özlü maddeler; işaret fişegi; kapsül amors, madeni hartuşlar; altın, gümüş ve para; tablolar ve sanat eserleri; arsenik ve ondan yapılan kimyevi maddeler; kemik kömürü; sulu veya kurumayan yükler bazı şartlarla taşımaya kabul edilir. Bu tür yüklerin ambalajlanma ve taşınma şekli taşıyıcı tarafından belirlenir.

Hükümün devamına göre ot, saman, kömür tozu gibi yüklerin kapalı vagonla taşınması gerektiği ve bunların yükleme ve boşaltma işleminin gönderen/gönderilene ait olduğu düzenlenmiştir.

Taşıyıcının incelemesine göre yükleme ve taşınması önemli bir güçlük arz eden yükler, tarafların anlaşacağı şartlar çerçevesinde taşınmaktadır.

Nizamnamenin yukarıda bahsedilen hükmünde geçen yüklerin taşınması esnasında gönderen tarafından bir refakatçi bulunması gereklidir. Demir yolu ile taşınması caiz olmayan yükü taşıtmak veya taşınması şarta bağlı olan yükü şarta aykırı şekilde taşıtmak maksadıyla gönderenin yüke ilişkin gerçeğe aykırı, yanlış beyanda bulunması halinde gönderen taşıma sırasında doğacak her türlü zarardan sorumlu olmaktadır.

³⁵¹ Arkan, **Sempozyum**, s.81.

3.4.2.3.6. Canlı Hayvan Taşınması

Diğer yüklere nazaran, hayvanlar, taşıma sırasında farklı bazı rizikolarla karşı karşıyadır. Söz gelimi, sarsıntı veya ani fren sonucu sakatlanabilir, susuzluk veya havasızlıktan ölebilirler.³⁵²

İşletme Nizamnamesinin 1. Bap 38. maddesine göre, canlı hayvanlar taşıyıcının belirleyeceği istasyonlara taşınmak için kabul edilir. Canlı hayvanların yükleme ve boşaltması gönderen/gönderilene aittir. Yükleme sırasında hayvanları tehlikelere karşı koruma yükümlülüğü de yine bunlara aittir. Yükün konusunun vahşi hayvan olması durumunda, taşıyıcı, taşımayı kabul etmeyebilmektedir. Canlı hayvan taşınmasında, taşıyıcı, yükün yanında refakatçi bulunmasını talep etme hakkına sahiptir. Refakatçinin hazır bulunması durumunda taşıma esnasında yükü tehlikeye karşı koruma yükümlülüğü refakatçide bulunmaktadır.

İşletme Nizamnamesinin 1. Bap 42. maddesine göre, taşıyıcı, taşımanın bünyesinde barındırdığı tehlikeden kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir. Bununla birlikte, taşıyıcı, taşıma için elverişsiz olan aracın kullanılması nedeniyle meydana gelebilecek zararlardan sorumludur. Buna karşın, hayvanların naklinde, refakatçinin nezaretinden veya gerekli tedbirlerin alınmamasından kaynaklanan zararlardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır.

Yine taşıyıcı, refakatçinin hayvanlara zarar vermesinden, hayvanların birbirine zarar vermesinden, yükleme ve boşaltma işlemleri sırasında veya istasyonda yükün hak sahibi tarafından muhafaza edildiği esnada hayvanlarda vuku bulacak zararlardan da sorumlu değildir.

3.4.2.3.7. Yükün Refakatçi Nezaretinde Taşınması

İşletme Nizamnamesine göre taşınması şarta bağlı yükler ile taşıma araçları ve cenaze taşımalarında refakatçi bulunması zorunludur. Yine, taşıyıcı, canlı hayvan taşınmasında da refakatçi talep etme hakkına sahiptir.

Refakatçinin görevi taşınan yüke göre farklılık gösterir. Örneğin, hayvan taşınmasında refakatçi hayvanları beslemekle görevliyken; kendi tekerlekleri üzerinde taşınan araçlarda refakatçi, aracı yağlamak, fren sistemini kontrol etmekle görevlidir. Yine altın veya para taşınmasında refakatçi yükü hırsızlığa karşı korumakla görevlidir.³⁵³

³⁵² Arkan, **Sempozyum**, s. 82.

³⁵³ Arkan, **Sempozyum**, s.83. dipn. 153.

Refakatçinin tayin olunduğu durumlarda, refakatçinin önlemekle yükümlü olduğu tehlikelerden doğan zararlardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır.

3.5. Taşıyıcının, Yardımcılarının Fiil ve İhmalinden Doğan Sorumluluğu

3.5.1. Genel Olarak

İşletme Nizamnamesinde taşıyıcının yardımcılarının kaynaklanan zararlardan dolayı taşıyıcının sorumluluğuna yönelik bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle, TTK'nın yardımcılarının kusuru başlıklı 879. madde hükümleri uygulama alanı bulmaktadır.

TTK md. 879 “(1) Taşıyıcı; a) Kendi adamlarının, b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur.” hükmünü içermektedir.

Borçlar Kanununun 116. maddesi yardımcı şahısların sorumluluğunu düzenlemektedir. Buna karşın, aynı konuda farklı hükmün konulmasının sebebi Borçlar Kanununda tarafların önceden yapacakları bir sözleşme ile sorumluluğu kısmen veya tamamen ortadan kaldırmalarının mümkün olmasıdır.³⁵⁴

TTK md. 879'daki taşıyıcının yardımcı şahısları ile Türk Borçlar Kanunun 116.maddesindeki yardımcı şahısların kapsamı birbirinden farklıdır. Çünkü Borçlar Kanunu'nun 116.maddesi, iş sahibi ile yardımcı şahıs arasında bağımlılık ilişkisinin bulunmasını zorunlu kılmayıp; borçlunun borcun ifasını veya borçtan doğan hakkının kullanılmasını bıraktığı tüm kişileri yardımcı şahıs olarak ifade etmektedir. Buna karşın, taşıyıcının TTK anlamında yardımcı şahısların fiil ve ihmallerinden sorumlu olabilmesi için yararlandığı kişilerin o taşıma faaliyeti için çalışması gerekmektedir.³⁵⁵

3.5.2. Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı

3.5.2.1. Taşıyıcının Kendi Adamları

Taşıyıcının kendi adamları, taşıyıcıya ait bir taşıma işletmesinde taşıyıcı tarafından istihdam edilen ve böylece kendileriyle sürekli bir iş ilişkisi kurulan kişilerdir.³⁵⁶ Makinist gibi taşıma faaliyeti ile doğrudan bağlantılı olan kişiler yanında,

³⁵⁴Ecehan Yeşilova, *Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.)*, Yetkin Yayınları, Ankara 2004, s. 62. ; Arkan, *Kara Taşıma*, s. 95.

³⁵⁵ Yeşilova, s. 57.

³⁵⁶ Yeşilova s. 57. dipn. 96. ; Ziya Akıncı, s. 199.

o taşıma işletmesinde taşıyıcıya bağlı olarak görev yapan herkes (muhasibeci, çaycı) taşıyıcının kendi adamı olarak kabul edilir.³⁵⁷ Taşıma işletmesi, taşıyıcının taşıma işini taahhüt ettiği ve yürüttüğü işletmedir. Bu nedenle, taşıyıcının başka bir işletmesinin veya başka bir taşıma işletmesinin çalışanları taşıyıcının kendi adamı olarak kabul edilmemektedir.³⁵⁸

Bununla birlikte, taşıyıcının başka işletmesinde çalışan kişiler, taşıyıcının taşıma işinde verilen görev gereği çalışıyorlarsa bu durumda o taşıma işi için taşıyıcının kendi adamı konumdadırlar.³⁵⁹ Hatta bunları fiilen taşımaya katılmaları veya geçici işçi niteliğinde olmaları dahi taşıyıcının kendi adamı sayılmaları açısından yeterlidir.³⁶⁰

3.5.2.2. Taşıyıcının Yararlandığı Kişiler

Taşıyıcının kendi adamları haricinde taşıma sözleşmesinden doğan borçların ifasında yararlanılan tüm kişiler taşıyıcının yararlandığı kişiler konumundadır. Bu kişilerin taşımının tümünde yer alma zorunluluğu bulunmamakla birlikte, taşımının bir bölümünde yer alabileceği gibi, teslim anında da yer alabilir.³⁶¹

Taşıyıcının yararlandığı kişiler ile taşıyıcı arasında sürekli bir iş ilişkisi kurulmamaktadır. Taşıyıcı bu kişilerden taşıma işinin gerçekleştirilmesi esnasında yararlanır ve bu taşıma sona erdiği zaman aralarındaki iş ilişkisi de sona erer.³⁶²

Bu bağlamda, taşıyıcı üstlendiği taşıma faaliyetini, kendi ad ve hesabına ayrı bir taşıma sözleşmesi yaparak, bir başka taşıyıcıya devrederse, bu alt taşıyıcı da taşıyıcının yararlandığı kişi konumundadır.³⁶³

3.5.3. Sorumluluğun Şartları

3.5.3.1. Taşıyıcı Yardımcılarının Fiil ve İhmalleri

TTK md. 879 hükmüne göre, taşıyıcı, yardımcı şahısların görevini yerine getirirken işlediği fiillerden ve ihmallerden sorumludur. Buna göre, taşıyıcının sorumlu olabilmesi için yardımcısının kusurlu olması aranmamaktadır. Yani, yardımcısının

³⁵⁷ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 97. dipn. 4.

³⁵⁸ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 97. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 191.

³⁵⁹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 191.

³⁶⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 191. dipn. 381

³⁶¹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 192. dipn. 382.

³⁶² Ziya Akıncı, s. 199. ; Arkan, **Kara Taşıma**, s. 97.

³⁶³ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 97. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 192. dipn. 385.

kusuru bulunmadığı bir davranışı veya bir ihmali neticesinde zararın meydana gelmesi halinde de taşıyıcı zıya ve hasardan sorumlu olmaktadır.³⁶⁴

Taşıyıcının yükü taşırken göstermek zorunda olduğu özeni yardımcıları da göstermek zorundadır. Bu nedenle, yardımcılardan gerekli dikkat ve özeni göstermemeleri sonucu yükte meydana gelebilecek zararlardan da taşıyıcı sorumludur.³⁶⁵

Taşıyıcının sorumlu olacağı davranışlar, yardımcılarının görevleri kapsamındaki icrai ve ihmali davranışlarıdır.³⁶⁶ Bu bakımdan, bizim de katıldığımız bir görüşe göre; taşıyıcının hem kendi işletmesinde çalıştırdığı kişiler hem de yararlandığı diğer kişiler, taşıma faaliyetinin icrası ile ilgili doğrudan veya dolaylı olarak bir görevi yerine getirmelidir.³⁶⁷ Bu kapsamda makinist, boşaltma işleminde görevli olan işçi vb. taşıma faaliyetine etkisi bulunan kişiler görev kapsamında taşıyıcının yardımcısı sayılmaktadır.

Yine belirtmek gerekir ki; zararın yardımcı şahısların kendisine verilen görevin icrası sırasında meydana gelmesi gerekmektedir. Bu nedenle yardımcı şahısların kendilerine verilen görevin dışına çıkarak verdikleri zarardan taşıyıcı sorumlu değildir. Örneğin kendisine yükleri istifleme görevi verilmemiş bir makinistin kendi isteğiyle yükün istiflemesine yardım ederken verdiği zarardan taşıyıcı sorumlu olmamaktadır.³⁶⁸

3.5.3.2. Fiil veya İhmalin Zarara Neden Olması

Yardımcı şahsın fiilinin veya ihmalinin bir zarara sebebiyet vermesi halinde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmektedir. Bu nedenle yükün zarara uğramaması durumunda taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmamaktadır. Yani, yükün zıya veya hasara uğraması veyahut da gecikmeden kaynaklı zıya veya hasara uğraması gerekmektedir.³⁶⁹

Bununla birlikte, yükün sadece gecikmesi halinde yükte bir zarar meydana gelmeyip; hak sahibinin menfaatleri olumsuz etkilenmektedir. Bu durumda TTK md. 875/3 uyarınca taşıma ücreti gecikme süresiyle orantılı olarak indirilmektedir. Buna rağmen, hak sahibinin zararının giderilememesi halinde genel hükümlere göre hak sahibinin zararını tazmin etme hakkı bulunmaktadır.

³⁶⁴ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 193.

³⁶⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 194.

³⁶⁶ Yeşilova, s. 82. dipn. 196.

³⁶⁷ Yeşilova, s. 83. dipn. 201.

³⁶⁸ Ziya Akıncı, s. 200. ; Gençtürk, s. 197. dipn. 356. ; Yeşilova, s. 85.

³⁶⁹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 195.

3.6. İstem ve Dava

3.6.1. Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Tazminat

Taşıyıcının, taşımadan kaynaklanan zıya, hasar ve gecikme nedeniyle kural olarak sorumluluğu bulunmaktadır. Bununla beraber, taşıyıcının, taşıma esnasında oluşan zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararların, İşletme Nizamnamesinde ve TTK'da öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerinden kaynaklandığını ispatlaması durumunda, sorumluluğu bulunmamaktadır.³⁷⁰

Taşıyıcının tazminat yükümlülüğü, taşıma işini gereği gibi yerine getirseydi hak sahibinin malvarlığındaki ulaşılacak değer ile zarar neticesinde malvarlığında oluşan yeni değer arasındaki farka ilişkindir.³⁷¹

Bunun yanında Yargıtay'ın, kendisine hususi bir kıymet izafe edilen yükün zarara uğramasında TBK md. 58 şartları mevcut olduğu takdirde, manevi tazminata hükmedebileceği yönünde kararları mevcuttur.³⁷²

3.6.2. Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Tazminatın Belirlenmesi

3.6.2.1. Zıya Halinde

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 20. maddesi uyarınca, yükün kısmen veya tamamen zıya halinde taşıyıcının sorumlu olduğu tazminat miktarı öncelikle yükün pazardaki gerçek değerine göre saptanır. Bu saptamanın mümkün olmaması halinde yükün varma yerinde gönderilene teslim edileceği zamandaki varış yeri pazarındaki piyasa değerine göre hesaplanır.

TTK md. 880/1 uyarınca, taşıyıcının yükün tamamen veya kısmen zıyaından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulması halinde, bu tazminat yükün taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır.

Nizamnamede yükün zıya halinde, tazminatın belirlenmesi için varma yerindeki piyasa değeri esas alınmışken; TTK'da yükün taşınmak için teslim alındığı yer ve

³⁷⁰ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 206.

³⁷¹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 146- 147.

³⁷² Nisim Franko, Yargıtay Kararları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetine Mütteallik Bazı Meseleler, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IV Bildiriler- Tartışmalar**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 20-21 Mart 1987, s. 323. Yargıtay bir kararında *“postada kaybolan ve taahhütlü olarak muntazam bir kutu içinde postaya tevdi edilen saatin davacıya Afganistan Kralı tarafından verilmiş ve müşarünileyhin imzasını taşıyan ve bu itibarla da davacı yönünden büyük manevi değeri haiz olduğu iddia edildiğine göre bu iddianın BK. nun 49 uncu maddesi muvacehesinde değerlendirilmesi ve iddianın sübutu halinde manevi tazminata da hükmedilmesi gerekirken davacının bu yöne matuf talebinin reddi isabetsizdir.”* şeklinde karar vermiştir. Yarg. TD. 26/1/1971 gün ve E. 1970/2256, K. 1971/489 Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, (1.Baskı) s. 1497.

zamandaki piyasa değeri esas alınmaktadır. TTK'daki düzenlemenin taşıyıcının daha lehine olduğunu söyleyebiliriz. Zira, ticari hayatın olağan bir sonucu olarak, üretim koşulları ve üretim maliyetleri gibi etkenlerden dolayı yükün taşınmak üzere teslim edildiği yer ve zamandaki piyasa değeri, varma yerine göre genel olarak daha düşük düzeydedir. Buna karşın kanaatimizce, Nizamnamedeki hükmün zararın tazmini açısından daha hakkaniyete uygun olduğunu söyleyebiliriz.

TTK md. 880/3 hükmünde yükün değerinin piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edileceği yer almaktadır. Bu hesaplamanın yapılması için yükün tür ve niteliğinin belirli olması gerekmektedir.³⁷³ Zira taşımaya konu yükün, borsaya kayıt ve kabul olunmuş bir yük olması halinde değeri borsa rayicine göre belirlenmektedir. Buna karşın, yükün borsa kaydının bulunmaması halinde değeri normal piyasa değerine göre belirlenmektedir.

Piyasası bulunmayan yükün cari değerinden kastedilen aynı tür ve nitelikteki bir yükün herkes için ifade ettiği objektif değerdir. Gönderenin veya gönderilenin o yüke atfettikleri subjektif değer, cari değer olarak esas alınmamaktadır.³⁷⁴

Yine, TTK md. 880/3 devamında yükün taşınmak üzere teslimden hemen önce satılması halinde, satıcının faturasındaki taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılmıştır. Bununla beraber, taraflardan her biri yükün gerçek piyasa fiyatını ortaya koyarak bu karinenin aksini ispat edebilir.³⁷⁵

Yükün kısmi ziyaa uğraması halinde ödenecek tazminat kural olarak, sadece zayı olan kısmın değeri hesaplanarak belirlenir. Ancak taşınan yükün ekonomik yönden bütünlük arz etmesi halinde bir parçanın ziyaa uğraması, yükün tümünde değer kaybına yol açacağından bu hususun tazminat hesaplamasında göz önünde bulundurulması gerekir.³⁷⁶ Bununla birlikte, böyle bir bütünlüğün bulunmadığı yüklerde meydana gelen kısmi ziyada sadece yükün ziyaa uğramış kısmının değeri tespit edilir.³⁷⁷

Nizamnamede yükün ziyaa uğraması halinde tazminatın gönderilene teslim edileceği zamandaki değerine göre hesaplanacağı düzenlenmiştir. Bununla birlikte, TTK md. 880/1 hükmü uyarınca, yükün taşınmak üzere teslim alındığı andaki değeri esas alınarak tazminat miktarı belirlenmektedir. Bizim de katıldığımız görüşe göre, tazminat miktarını yükün gönderilene teslim edileceği tarihteki değeri esas alınarak

³⁷³ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 153.

³⁷⁴ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 154- 155. ; Aydın, s. 117. dipn. 24.

³⁷⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 210. dipn. 436.

³⁷⁶ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 155. dipn. 33.

³⁷⁷ Aydın, s. 117. dipn. 28.

belirlenmesi hakkaniyete daha uygundur. Zira yükün taşıma sözleşmesi uyarınca gönderilene teslim edilmesi gereken tarihteki değerinin esas alınması, zararın gerçekçi bir şekilde giderilmesine olanak tanımaktadır.³⁷⁸

3.6.2.2. Hasar Halinde

İşletme Nizamnamesinde yükün hasara uğraması halinde tazminat değerinin belirlenmesinde hangi ölçütün kıstas alınacağına dair bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle TTK hükümleri uygulama alanı bulmaktadır.

TTK md. 880/2 uyarınca, yükün hasara uğraması hâlinde, taşıyıcı, taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark tazmin etmekle yükümlüdür.

Yükün değeri, TTK md. 880/3'te belirtildiği gibi piyasa fiyatına bunun mümkün olmaması halinde cari değerine göre hesaplanmaktadır. Yine, yükün taşınmak üzere tesliminden hemen önce satış görmesi halinde satış bedelinin piyasa değeri olduğu varsayılmaktadır.

TTK md. 883 uyarınca, taşıyıcı, TTK md. 880/2 doğrultusunda belirlenen tazminat miktarını ödemekle birlikte taşıma ücretini geri vermek ve taşıma ile ilgili vergileri, resimleri ve taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri de karşılamak zorundadır. Ancak, taşıyıcının yapacağı bu ödemeler md. 880/2 uyarınca ödenen tazminat bedeline orantılı bir şekilde belirlenir.³⁷⁹

Yükün sadece bir kısmının hasara uğraması halinde hasarlı kısmın, hasardan önceki değeri ile hasarlı kısmın hasar sonucu oluşan yeni değeri arasındaki fark dikkate alınarak tazminat miktarı belirlenir.³⁸⁰ Bununla birlikte, yük, ekonomik bir bütünlük teşkil ediyorsa ve yükün bir kısmının hasarı yükün tamamının değerinin düşmesine neden oluyorsa o zaman yükün tamamının hasara uğradığı kabul edilmeli³⁸¹ ve tazminat da bu değere göre belirlenmelidir.³⁸²

³⁷⁸ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 156. ; Atabek, s. 264- 265.

³⁷⁹ Hakan Karan, **CMR Şerhi**, Turhan Kitabevi, Ankara 2011, s. 653. dipn. 939.

³⁸⁰ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 160. ; Ziya Akıncı, s. 146.

³⁸¹ Arkan, **Kara Taşıma**, s. 160. dipn. 50 ; Burak Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Beta Basım Yayım, İstanbul 2003, s. 174. dipn. 67.

³⁸² Arkan, **Kara Taşıma**, s. 160.

3.6.2.3. Gecikme Halinde

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 22. maddesi uyarınca, hak sahibinin gecikme nedeniyle zarara uğradığını ispat etmesi gerekmektedir. Maddenin devamında hak sahibine ödenecek tazminat gecikmenin 48 saati geçmemesi halinde taşıma ücretinin yarısını aşmamak; gecikmenin 48 saati geçmesi halinde ise taşıma ücretinin tamamını aşmamak suretiyle belirleneceği düzenlenmiştir.³⁸³

Hükümden de anlaşılacağı üzere, gecikmenin süresi ne olursa olsun, hak sahibi gecikme nedeniyle uğradığı zararı delillendirmesi gerekmektedir. Aksi halde taşıyıcının gecikme dolayısıyla tazmin sorumluluğu gündeme gelmemektedir.³⁸⁴

Taşıma süresi, yükün taşınabilmesi için gerekli olan süreyi ifade eder. TTK md. 873 uyarınca, taşıma süresi, taraflarca kararlaştırılan veya taraflarca böyle bir süre kararlaştırılmamışsa özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul süre olarak tayin edilir.

İşletme Nizamnamesinden farklı olarak TTK md. 875/3 hükmünde, taşıyıcının taşıma faaliyeti açısından her türlü özeni gösterdiğini ispat edememesi halinde, gecikme nedeniyle bir zarar doğmuş olmasa da gecikme ile orantılı olarak taşıma ücretinin indirileceği düzenlenmiştir.

Burada ifade edilen zarar, salt gecikmeden doğan zarardır. Gecikmeden kaynaklı yükte meydana gelen zıya veya hasarlarda taşıyıcının zıya veya hasardan doğan sorumluluğu söz konusudur.³⁸⁵

TTK md.882/3 uyarınca, taşıyıcının, taşıma süresinin aşılmasından doğan zararlarda sorumluluğu taşıma ücretinin üç katı ile sınırlıdır.

3.6.3. Taşıyıcının Tazminat Sorumluluğunun Sınırı

3.6.3.1. Yükün Ağırlığı Esas Alınarak Belli Bir Değerle Sınırlama

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 20. maddesi uyarınca, hak sahibi, zayi olan yükün değerini beyan etmek ve yükün değerini gösteren ilgili evrakları da sunmak zorundadır. Belirlenen değer üzerinden gümrük resmi, taşıma ücreti ve yük zayi olmamış olsaydı ödenmesi gereken masraflar düşüldükten sonra kalan miktar hak sahibine ödenmektedir.

³⁸³ Yargıtay bir kararında “ DD Yolu ile yapılan taşımalarda, eşyanın geç tesliminden dolayı kar mahrumiyetine değil işletme tüzüğüünün ön gördüğü tazminatta hükmedilmesi gerekir” şeklinde karar vermiştir. TD. 22/6/1966 gün ve 2949-2552 Derl. Zeyneloğlu, (1. Baskı) s. 460.

³⁸⁴ Arkan, **Sempozyum**, s. 89. ; Atabek, s. 202. ; Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 215.

³⁸⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 214.

3259 Sayılı Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Zıya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab 29, 37, 42 ve İkinci Bab 20 nci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanunun 1. maddesiyle yapılan değişiklik uyarınca zıya veya hasara uğrayan yükün değeri her bir kilogramı için 54 kuruşu aşmamaktadır.³⁸⁶

Hukuk kurallarının bir amacı da taraflar arasındaki uyumsuzluğu en adil biçimde neticelendirmektir. Yukarıda bahsettiğimiz durumlar karşısında gönderen veya gönderilenin tazminat miktarı anlamında taşıyıcı ile eşit veya denk şartlara sahip olduğunu söylemek çok güçtür. Bu nedenle Nizamnamedeki tazminat miktarına ilişkin hükmün uygulanması adil olmayan sonuçlar doğurmaktadır. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunun tazminat miktarına ilişkin hükümlerinin uygulanması kanaatimizce daha hakkaniyetli olacaktır.

TTK md. 882 hükmü, yükün zıya veya hasarı halinde taşıyıcının miktar itibarıyla sorumlu olacağı tutarı yükün net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını³⁸⁷ karşılayan tutar ile sınırlamaktadır. Yükün kısmen zıya veya hasarı halinde ise yük değerini tamamen kaybetmişse, tamamı; yükün bir kısmı değerini kaybetmişse değerini kaybeden kısmın net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlanmaktadır.

Hükümden de anlaşılacağı üzere yükün net olmayan ağırlığı ile brüt ağırlığı ifade edilmektedir. Brüt ağırlık, yükün net ağırlığıyla birlikte ambalaj vb. ağırlığını da kapsamaktadır.³⁸⁸

Özel Çekme Hakkı, yükün taşıyıcıya teslim edildiği veya taraflarca kararlaştırılan bir tarihteki Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir. Örneğin, 22 Temmuz 2019 tarihinde 1 Özel Çekme Hakkının karşılığı 7,82 TL'dir. Bu kapsamda örneğin 20kg ağırlığındaki bir yükün tamamının zıya

³⁸⁶ Arkan, **Sempozyum**, s. 85. ; Nizamname 1. Bap 42/2 ve 37/4 hükümleri uyarınca, canlı hayvan ve demir yolu ile taşınan arabalar için ödenecek tazminat miktarı sınırı için bkz. Erdoğan Doğanay, s. 101-102. ; Zeyneloğlu, s. 213. ; Yargıtay bir kararında trenle bir yerden bir yere nakledilen buldozerin davalı TCDD İşletmesinin ağır kusuru ile hasara uğradığı olayda yerel mahkeme kararını Nizamnamenin 2. Fasal 29. maddesine göre davacı gönderene sadece ağırlık hesabıyla ve kilo başına 54 kuruş üzerinden tazminat ödeneceği gerekçesiyle bozmuştur. Yarg. TD. 22/271966 gün ve E. 1963/2949, K. 1965/552, benzer bir karar için Yarg. TD. 7/2/1964 gün ve E. 1963/3487, K. 1964/409 Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 2009. Yarg. HGK. 15/2/1967 gün ve E. T/311, K.114 Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, (1.Baskı) s. 1495. Daha sonra Yargıtay bu kararından dönmüştür. Karar için bkz. dipn. 395.

³⁸⁷ Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right), IMF tarafından uluslararası likiditeyi arttırmak amacıyla 1969 yılında belirlenmiş özel bir uluslararası rezerv aracıdır. Bretton Woods sisteminin çökmesiyle birlikte para birimlerinin dalgalı kur politikasına geçmesi nedeniyle 1974 yılında ÖÇH para sepetine göre belirlenmeye başlamıştır. 2016 yılı itibarıyla para sepetinde Dolar, Euro, Yen, Sterlin ve Yuan bulunmaktadır. ÖÇH'deki oranları ise sırasıyla Dolar %41,73 , Euro %30,93 , Yuan %10,92 , Yen %8,33 ve Sterlin %8,09 şeklindedir.

³⁸⁸ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 217.

uğraması halinde TTK hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumlu olacağı tutar $20 * 8,33 * 7,82 = 1.302,81$ TL ile sınırlıdır. İşletme Nizamnamesi kapsamındaki aynı yük için taşıyıcının sorumlu olacağı tutar $20 * 0,54 = 10,80$ TL ile sınırlıdır.

Sınırlamanın yükün ağırlığı ile hesaplanması yükte hafif ama pahada ağır diye tabir edebileceğimiz yüklerde tazminat sınırının belirlenmesinde adil olmayan sonuçlar ortaya çıkarmaktadır.³⁸⁹ Örneğin yukarıdaki örnekte yükün altın olması halinde tazminat sınırı çok düşük kalmaktadır.

3.6.3.2. Taşıyıcının Tazminat Sorumluluğunun Sınırlanmasının İstisnaları

3.6.3.2.1. Ek Ücret Ödenmesi

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 20/3-4 maddesinde “... meğerki zikrolunan miktardan ziyade bedel ile sigorta edilmiş olduğu...” hükmü ile “zayı olan emtia ve eşyanın evvelce ziyade kıymet üzerine sigorta edilerek tarifename mucibince ...sigorta resmi alındığı takdirde verilecek tazminatın miktarı müddei tarafından beyan olunan miktarı kıymete kadar iblağ olunacaktır.” hükümleri yer almaktadır.

Yükün bahsedilen miktardan daha fazla bedel ile sigortalanmış olduğu hamule senesinde yazılmakla birlikte hak sahibinden de sigorta resminin tahsil edilmesi durumunda taşıyıcı, hak sahibinin bildirdiği tazminat miktarı ile sorumludur.

Nizamnamede her ne kadar sigorta kavramı kullanılmış olsa da ortada teknik anlamda bir sigorta sözleşmesi bulunmamaktadır.³⁹⁰

3259 Sayılı Kanun ile Nizamnamede belirtilen tazminat miktarları 10 katına çıkarılmış olsa da halen geçerli olan sorumluluk miktarı günümüz taşıma işletmeciliğine oranla çok düşük kalmakta ve bu sebeple uygulama imkânı bulunmamaktadır. Bu nedenle, 4341 Sayılı Devlet Demiryolları Nakliyatındaki Zıya ve Hasarların Tazmin Suretlerine Dair 3259 Sayılı Kanuna Ek Kanun ile gönderene ilave bir ücret ödeyerek yükün gerçek değerini geçmemek üzere bildirilen değerde tazmin hakkı tanınmıştır. Hükme göre hak sahibinin ek ücret ödemesi durumunda yükün tamamının zıyaa veya hasara uğraması halinde bildirilen değer hak sahibine ödeneceği düzenlenmiştir. Yine, hükme göre, yükün bir kısmının zıyaa veya hasara uğraması halinde ise bildirilen değerden kalan kısım mahsup edilerek hak sahibine ödenmesi gerekmektedir.

³⁸⁹ Karan, **CMR Şerhi**, s. 585.

³⁹⁰ Arkan, **Sempozyum**, s. 90. dipn. 183. ; Atabek, s. 276.

Kanaatimizce, bu hüküm bile hak sahibinin olası zararını telafi edebilecek mahiyette değildir. Yine, hak sahibinin hakkının korunması için ilave ücret ödemesinin gerekli olması da hakkaniyeti zedeleyecek niteliktedir. Kaldı ki, hükmün devamında ilave ücretin 30 kuruştan aşağı olamayacağının da belirtilmesi hükmün günümüz demir yolu taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılamaktan uzak olduğunun bir göstergesidir.

Nizamnamenin bu hükümlerine, 4341 Sayılı Devlet Demiryolları Nakliyatındaki Zıya ve Hasarların Tazmin Suretlerine Dair 3259 Sayılı Kanuna Ek Kanunun 1. Maddesine eklenen değişiklik açıklık getirmektedir. Söz konusu madde hükmü ile gönderenin ek ücret ödeyerek yükün gerçek değerini aşmayan bir değeri taşıyıcıdan tazmin edilebilmesi imkânına sahip olabilmektedir.

Ülkemizde şu an için taşıma hukuku anlamında tek demir yolu taşıyıcısı konumunda olan TCDD Taşımacılık AŞ, hükmün uygulanmasını kendi tarifesi ile çözüme ulaştırmıştır. Şöyle ki; Eşya Tarifesinin 3.5 maddesi ile kıymet prim tarifesi düzenlenmiştir. Tarifenin 3.5.2 maddesi ile gönderenin yükün değerini bildirmemesi halinde yükün taşımaya kabul edilmeyeceği düzenlenmiştir. Yine, tarifenin 3.5.3 maddesinde taşımaya kabul edilen her türlü yük için bildirilen değerin tamamı üzerinden, taşıma ücretinin dışında, taşıma mesafesine göre belirlenecek oran üzerinden kıymet primi ücreti alınacağı düzenlenmiştir. Böylelikle, TCDD Taşımacılık AŞ, ek kanunda belirtilen munzam ücreti zorunlu hale getirerek; Nizamnamenin tazminatın sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerini bir nevi devre dışı bırakmıştır.

Türk Ticaret Kanunu hükümlerinde ise yükün belirlenen değerinin taşıma senedine geçirilmesi ve taşıyıcının bunu kabul etmesi halinde tazminat hususundaki sınırlama kalkmış olmaktadır. Zira TTK md. 857/2 uyarınca, tarafların taşıma senedine, yükün değerini geçirmesi ve bu değerin taşıyıcı tarafından kabul edilmesi halinde, TTK md. 858/1 uyarınca, taşıma senedinin taşıma sözleşmesinin içeriğine uygun olarak yapıldığına karine teşkil etmesi nedeniyle, taraflar açısından hüküm doğurabilecek niteliktedir. Bu nedenle, taşıma senedinde yer alan bu değerin, tazminatın belirlenmesi aşamasında esas alınması kabul edilmiş olmaktadır.³⁹¹

³⁹¹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 219.

3.6.3.2.2. Zararın Kasıt ya da Ağır Kusurdan Doğması

İşletme Nizamnamesinde zararın taşıyıcının kastından ya da ağır kusurundan doğması haline ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle TTK hükümleri uygulama alanı bulmaktadır.³⁹²

TTK md. 886 hükmü uyarınca, zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya yardımcıları, bu kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacağı kabul edilmektedir. Maddenin gerekçesinde pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle kavramı için kasta eşdeğer kusur kavramı kullanılmıştır. Burada kasta eş değer kusurun varlığı için taşıyıcının sadece pervasızca davranışı yeterli olmayıp; bunun yanında taşıyıcı ya da onun yardımcı şahısları zararın ortaya çıkabileceği bilincinde olmalıdır.³⁹³ Doktrindeki çoğunluk görüşe göre kasta eş değer kusur ile ağır ihmal ifade edilmektedir.³⁹⁴

Zararın taşıyıcı veya yardımcısının kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlemiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet vermesi halinde taşıyıcı yükün piyasa değeri üzerinden tam tazminat ödeme yükümlülüğü bulunmaktadır.³⁹⁵

³⁹² Arkan, **Sempozyum**, s. 93. ; Atabek, s. 260- 261.

³⁹³ Aydın Alber Yüce, CMR ve TTK'da Taşıyıcının Sorumluluğu İle Kast ve Kasta Eş Değer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi, **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 7, S: 3-4, Aralık- Ocak 2012, s. 10.

³⁹⁴ Yavaş, s. 213. dipn. 72. ; Ziya Akıncı, s. 156. ; Aydın, s. 142. dipn. 113. ; Ülgen, s. 203. ; Yeşilova, s. 98.

³⁹⁵ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 221. Yargıtay bir kararında, “ her ne kadar davalı TCDD İşletmesi kaybolan eşyalar için davacının kendilerinden halen yürürlükte olan (Rumeli Demiryolları İşletmesi Nizamnamesi) 'nin malum hükümlerine göre ağırlık üzerinden sadece 138 lira 60 kuruş tazminat isteyebileceğini ve eşyanın gerçek değerini isteyemeyeceğini savunmuş ise de, olayda, davalı işletme personelinin ağır kusuru olduğu ve mühürlü vagon kapılarının açılarak içerideki eşyaların alındığı ...BK. nun 99 uncu maddesi hükmü sarahati karşısında nizamnamenin hafifletici hükmünden davalı idarenin faydalanmasına imkan yoktur., davalı işletme ağır kusurlu olup tam tazminatla yükümlüdür.” Yarg. TD. 10/7/1972 gün ve E. 1972/3096, K. 3454 Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 2002. ; YHGK. 25/12/1976 T.E. 1974/11-888, K.1976/263 Bkz. Zeyneloğlu, s.169. Yargıtay'ın bir başka kararında da “ davalı işletme personelinin ağır kusuru sonucu, hayvanların bulunduğu katarın diğer katara çarparak parçalandığı ve sığırların bu nedenle öldükleri anlaşılmışna göre, davalı idarenin Rumeli Demiryolları İşletmesi Nizamnamesinin 42 inci maddesindeki hafifletici hükümlerinden yararlanamaz.” şeklinde karar vermiştir. YHGK. 18/6/976 gün ve E.975/11-184 K.976-2247. Derl. Zeyneloğlu, s. 169. Benzer karar için Y. 11. HD. 28/10/1986 gün ve E. 4817, K.5597 Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 2088.

3.6.4. Zararın Tespiti ve Bildirim

3.6.4.1. Zıya ve Hasarın Tespiti ve Bildirim

Taşıma hukuku açısından, yükün gönderilene teslimi anında zıya veya hasara uğrayıp uğramadığının tespiti, tazminatın talep edilebilmesi açısından önemlidir. Bu tespitin belirli bir zaman dilimi içerisinde yapılması ise zarar ile davranış arasındaki illiyet bağının ispatı açısından kolaylık sağlamaktadır. Bu nedenle kanun koyucu hak sahiplerinin haklarının kaybolmaması amacıyla bu yönlü düzenlemeler getirmiştir.³⁹⁶

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 17/4 maddesi uyarınca, meydana geldiği ileri sürülen zıya ve hasarın yükün tesliminin ardından kontrolü yapılmadıkça ve hak sahibi zararın taşıyıcıdan kaynaklandığını delilleri ile ortaya koymadıkça taşıyıcı aleyhine dava açamayacağı düzenlenmiştir. Madde metninden yükteki zıya ve hasar tespitini gönderenin veya gönderilenin yapması gerektiği anlaşılmaktadır. Yine, bu tespitin taşıyıcı aleyhine dava açılabilmesi için bir dava şartı olarak düzenlendiği de hükümden anlaşılmaktadır. Buna karşın, hükümden hangi zararların tespitinden bahsedildiğini anlamak mümkün değildir. Zira tespiti uzmanlık gerektiren bir zararın meydana gelmesi halinde gönderen veya gönderilenin bunu teslim anında belirlemesini beklemenin hakkaniyete uygun olmayacağı kanaatindeyiz. Yine, bu madde uyarınca, taşıyıcı aleyhine açılacak zıya ve hasardan kaynaklı tazminat davaları da bu dava şartı nedeniyle tümüyle ortadan kalkması da kanaatimizce adil olmayan sonuçlar ortaya çıkaracaktır.

Nizamnamedeki hükümle birlikte TTK hükümlerini incelediğimizde, TTK hükümlerinin günümüz şartlarına daha uygun olduğunu kabul etmek gerekir.

TTK md. 889/1-2 uyarınca, yükün zıyaı veya hasara uğramış olduğu açıkça anlaşılıyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar; açıkça anlaşılmayan zıya ve hasar halinde ise yükün tesliminden itibaren 7 gün içerisinde bildirimde bulunulması gerekir. Eğer hak sahibi zıya ve hasarı bildirmezse, yükün sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. Bildirimde, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi zorunludur. Nizamnamede yapılmayan ayırım TTK'da yapılarak, açık zarar ile açık olmayan zararın bildirim süreleri farklı düzenlenmiştir. Bu nedenle, kanaatimizce, TTK'daki düzenleme daha yerindedir. Yine, bildirim süreleri

³⁹⁶ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 222. dipn. 456.

Nizamnamenin aksine dava şartı olarak düzenlenmeyip; ispat yükü olarak yer almaktadır.

TTK md. 889/4 uyarınca, yükün tesliminden sonra yapılacak bildirimlerin yazılı olması zorunludur. Bildirimde, bildirimde bulunanın kim olduğunun anlaşılması yeterli olup; ayrıca bildirimde bulunanın imzasına gerek yoktur. Yine madde metninde telekomünikasyon yoluyla da bildirimin yapılabileceği düzenlenmiştir. Bu bakımından bildirimin e-posta veya faks ile yapılmasında hukuken bir engel bulunmamaktadır. Zıya ve hasarın varlığının açıkça anlaşılması durumunda bildirimin teslim anında teslim edene yapılması konusunda kanunda bir şekil şartı öngörülmemiştir. Buna karşın, taşıyıcıdan kaynaklanan zıya ve hasarın ispatı açısından keyfiyetin tutanakla bildirilmesi hak sahibinin menfaatine olacaktır.

3.6.4.2. Gecikmenin Bildirimi

Yükün zıya ve hasara uğraması hali dışında gecikmesi nedeniyle de bir zararın oluşması halinde TTK md. 889/3 uyarınca, hak sahibinin taşıyıcıya teslimden itibaren 21 gün içerisinde bildirimde bulunmasını gerekmektedir. Madde metninden hak sahibinin 21 günlük süre içerisinde bildirimde bulunmaması halinde gecikmeden kaynaklanan haklarının sona ereceği düzenlenmiştir. Bu nedenle, 21 günlük sürenin hak düşürücü süre niteliğindedir.

Gecikmenin teslim sırasında bildirilmesi halinde bu bildirimin teslim edene yapılması mümkündür.

3.6.5. Tazminat Davası

3.6.5.1. Genel Olarak

Bu bölümde çalışma konumuz gereği taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ihtilaflar neticesinde ortaya çıkan hukuki korumaya değineceğimiz için sadece çekişmeli davayı ele alacağız.

Dava, bir başkası (davalı) tarafından hakkı ihlal edilen veya tehlikeye sokulan veya kendisinden haksız bir talepte bulunulan kimsenin (davacı) mahkemeden hukuki koruma talep etmesidir.³⁹⁷

³⁹⁷ Baki Kuru, **Hukuk Muhakemeleri Usulü**, C: 1, Demir Yayıncılık, 2001, s. 871.

Bir hakkın mahkemeler aracılığıyla ileri sürülebilmesi yetkisine de dava hakkı denmektedir. Dava hakkı, Anayasanın 36.maddesi ile de güvence altına alınmıştır.³⁹⁸

Dava hakkı hukuki menfaat ile sınırlanmıştır. Bu bakımdan davacının dava açmasında hukuki faydası yoksa dava şartı olmadığından davası dinlenmemektedir. Yine, davacının sırf davalıya zarar vermek amacıyla dava açması da TMK md. 2 uyarınca hakkın kötüye kullanılması teşkil ettiği için mümkün olmamaktadır.³⁹⁹

Demir yolu taşımacılığında dava hakkına baktığımızda, İşletme Nizamnamesin İkinci Bap Üçüncü Faslında, Nizamname hükümleri dolayısıyla gönderen veya gönderilen ile taşıyıcı arasında ortaya çıkacak ihtilafların belli bir miktarın altında olması halinde tahkim yoluyla çözülmesi öngörülmüştür. Aynı hükmün devamında hakem kararının da kesin olduğu düzenlenmiştir. Bu hükme rağmen taraflar arasında vuku bulan uyuşmazlıklarda mahkemelere başvurulduğunu, hakem yoluna müracaat edilmediğini de belirtmek gerekmektedir.⁴⁰⁰ Bizim de katıldığımız görüşe göre, bu durumun en önemli sebebi nizamnamede belirlenen miktarın günümüz iktisadında kıymeti harbiyesinin bulunmamasıdır.⁴⁰¹

3.6.5.2. Tazminat Davasının Tarafları

3.6.5.2.1. Davacı

Dava, niteliği gereği karşılıklı iki tarafı bünyesinde barındırır. Bunlardan ilki ihtilaf konusunda mahkemeden hukuki himaye talep eden davacıdır.

İşletme Nizamnamesinin 2. Bap 17. ve 22. maddelerinde “*müddei*” olarak ifade edilen davacı, zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararı taşıyıcıdan talep etme hakkına sahip olan kişileri ifade eder. Madde hükümlerinden gönderenin ve gönderilenin davacı sıfatına sahip olabilecekleri anlaşılmaktadır. Zira yükte meydana gelen zıya ve hasardan kaynaklı zararın dava yoluyla ileri sürülebilmesi imkânı, yükün tesliminden belli bir sürenin geçmesine kadar mümkündür. Bu nedenle, kanaatimizce, dava hakkının teslimden önce ve teslimden sonra mümkün olması nedeniyle, hem gönderenin hem de gönderilenin dava hakkı olduğu kabul etmek gerekir.

³⁹⁸ Kuru, s. 872.

³⁹⁹ Kuru, s. 874. ; Hakkın kötüye kullanılması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman ve Barlas, **Medeni Hukuk**, s. 194- 208.

⁴⁰⁰ Atabek, s. 296.

⁴⁰¹ Nizamnamede tayin edilen miktar beş bin kuruştur. Bununla birlikte tahkimi düzenleyen HMK md. 407 vd. hükümlerinde tahkim sözleşmesinin yazılı şekilde yapılması gerektiği bu nedenle hakeme başvurulmadığı yönünde görüş de mevcuttur. Bkz. Atabek, s. 296.

TTK md. 868/1 uyarınca, yükün taşınmaya başlaması ile emir ve talimat verme yetkisi ile tasarrufta bulunma hakkı gönderene aittir. Bu nedenle taşıma sözleşmesinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi halinde tazminat talep etme hakkı kural olarak gönderene aittir.⁴⁰² Çalışma konumuz taşıyıcının sorumluluğu olduğu için burada taşıyıcının davacı olma durumundan bahsetmeyeceğiz. Bununla birlikte tabi ki taşıyıcı, şartların oluşması halinde taşıma sözleşmesinden kaynaklı bir davada davacı sıfatını haiz olmaktadır.⁴⁰³ Örneğin taşıma ücretinin ödenmemesi durumunda olduğu gibi.

TTK md. 868/2 uyarınca, yükün teslim yerine ulaşması ile emir ve talimat verme yetkisi ile tasarrufta bulunma hakkı gönderilene geçmektedir. TTK md. 871/1 uyarınca, gönderilenin zıya, hasar ve gecikmeden doğan zarar için taşıyıcıdan istemde bulunabileceği düzenlenmiştir. Yine maddenin devamında gönderilenin veya gönderenin kendilerinin veya başkalarının menfaatine hareket etmelerinin farklılık yaratmayacağı düzenlenmiştir. Kanaatimizce, bu düzenleme ile sözleşmenin dışında kalan ilgililerin de mağduriyetinin önlenmesi amaçlanmıştır. Söz gelimi, yükün malikinin sözleşmenin tarafı olmaması durumunda olduğu gibi. Gönderilenin, üçüncü şahsın zararını tazminini talep edebilmesinin maddi hukuk açısından niteliğini “ üçüncü kişinin zararını tazmin kurumu” oluşturmaktadır.⁴⁰⁴

Son olarak, yükün sigortalanması halinde, rizikonun gerçekleşmesi durumunda TTK md. 1472 uyarınca, sigorta tazminatını ödeyen sigortacı da sigorta ettirenin haklarına halef olarak tazminat davası açabilmektedir.⁴⁰⁵

3.6.5.2.2. Davalı

Tazminat davasının taşıma akdinden mütevellit sorumluluğu bulunan taşıyıcıya karşı açılması gerekir. İşletme Nizamnamesi hükümleri uyarınca tazminat davasının davalı sıfatı “*kumpanya*” olarak tabir edilen taşıyıcıya aittir.

TTK hükümleri çerçevesinde de tazminat davasında davalı sıfatı taşıyıcıya aittir. Bununla birlikte TTK md. 926 uyarınca, taşıma işleri komisyoncusunun sonradan

⁴⁰² Arkan, **Kara Taşıma**, s. 180.

⁴⁰³ Yargıtay bir kararında, davacı Devlet Demir Yolları İşletmesinin yanlış tarifenin tatbikinden doğan taşıma ücreti alacağının tahsili için başlattığı icra takibinin bir yıllık süre içerisinde açıldığından bahisle davalının açtığı davanın süresinde olduğuna karar vermiştir. Yarg. TD. 13/10/1961 gün ve E. 1961/3482, K. 3224. Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 2023.

⁴⁰⁴ Vural Seven, Taşıma Hukukunda “Gönderilenin” Aktif Taraf Sıfatı, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 13, S: 169- 170, 2018, s. 24. dipn. 33.

⁴⁰⁵ Yargıtay bir kararında “ *Bundan başka Türk Ticaret kanunun 787,796 ve 797. Maddeleri gereğince davacı sigortacının taşıdıkları zaman zararın meydana gelmesine sebep olduklarını iddia ettiği davalı taşıyıcılar aleyhine dava açmak hakkı da vardır.*” şeklinde karar vermiştir. 11.HD.25/3/1974 gün ve E.1119 K.1000 Derl. Zeyneloğlu, (1. Baskı) s. 504.

taşıma işini üstlenmesi durumunda, taşıyıcı sayılacağı için komisyoncu da davalı sıfatına sahip olmaktadır.

TTK md. 888 uyarınca, fiili taşıyıcı da yükün kendi zilyetliğinde bulunduğu dönemde meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlardan asıl taşıyıcı gibi sorumlu olacağı için davalı sıfatına sahiptir.

TTK'da birden çok taşıyıcının bulunması halinde davalı sıfatının hangi taşıyıcıda olduğuna ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Kanaatimizce böyle bir durumda tüm taşıyıcıların hak sahibine karşı müteselsil sorumluluğunun bulunduğunu kabul etmek gerekir. Zira gönderilen, çoğu zaman yükü teslim aldığı zaman son taşıyıcı ile muhatap olmakta, onun dışında diğer taşıyıcıları bilme imkânı bulunmamaktadır. Bu durumda da zararın hangi taşıyıcının taşıması esnasında gerçekleştiğini bilmesi mümkün değildir.

Taşıyıcının yük ile ilgili olarak zıya ve hasar nedeniyle sigorta yaptırmış olması halinde, sigortacının da davalı olarak gösterilmesi mümkündür.⁴⁰⁶

3.6.5.3. Yetkili ve Görevli Mahkeme

Yargı teşkilatı içinde tüm uyuşmazlıklar aynı yargı içinde çözülmeyip bunun için farklı yargı kolları düzenlenmiştir. Her uyuşmazlık kendisine ait yargı yoluna giren yargı yerinde çözümlenmeli ve bir karara bağlanmalıdır.⁴⁰⁷

Taşıma akdinden kaynaklanan davalar adli yargının alanına girmektedir.⁶⁴⁶¹ sayılı Kanun ile tren işletmecisinin kamu tüzel kişisi olması halinde de kanaatimizce caiz olan yargı yolu adli mahkemelerdir.⁴⁰⁸

Genel olarak, bir yargı yolu içinde hangi mahkemenin uyuşmazlık konusunun niteliğine veya değerine göre davaya bakabileceğini görev kuralları belirler.⁴⁰⁹

⁴⁰⁶ Abbas Bilgili, Yük Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Davalarda Usul Sorunları, **İstanbul Barosu Dergisi**, C: 90, S: 6, 2016, s. 20- 21.

⁴⁰⁷ Hakan Pekcanıtez, **Pekcanıtez Usul Medeni Usul Hukuku**, 15. Bası, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017, s. 233.

⁴⁰⁸ Yargıtay bir kararında, Devlet Demiryollarında nakledilirken idarenin kusuru ile hayvanların telef olmalarından mütevellit tazminat davası taşıma aktine ilişkin bulunması nedeniyle adli kazaya tabi olduğu yönünde karar vermiştir. Yargıtay 11. HD. 10/2/1976 gün ve 714/698 sayı, Derl. Zeyneloğlu, (1. Baskı) s. 305. Benzer karar için bkz. YHGK. 11/10/1979 gün ve E.1978/11-498, K.1978/825. Derl. Zeyneloğlu, s. 107. Yargıtay bir başka kararında “ Davacı ile Davalı (TCDD) İşletmesi arasındaki akdi ilişki (taşıma ilişkisi) olup, TTK hükümlerine göre karar verilmesi gerekirken (İdari Kaza)’nın görevine girdiğinden bahisle, davanın reddine karar verilmesi bozmayı icap ettirmiştir şeklinde karar vermiştir. Y. 11. HD. 10/02/1976 gün ve E. 1976/714, K.648. Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 1989.

⁴⁰⁹ Pekcanıtez, s. 233.

Görev kuralları belirlenirken genel olarak, dava konusunu şahıs varlığına veya mal varlığına ilişkin olup olmadığına veya uyuşmazlığın niteliği dikkate alınarak bir belirleme yapılmaktadır.⁴¹⁰

Mahkemenin yargı yetkisi, dava konusuna bağlı bir sınırlama yanında, yer itibarıyla da sınırlanmıştır. Yetki kuralları, bir davaya hangi yerdeki görevli mahkeme tarafından bakılacağını belirler.⁴¹¹

İşletme Nizamnamesinde taşıyıcının sorumluluğundan doğan tazminat davaları için yetkili ve görevli mahkeme hakkında düzenleme bulunmamaktadır.

Yetki konusunda TTK hükümlerine baktığımız zaman, TTK md. 890/1’de, yükün teslim alındığı veya yükün teslim alınmasının öngörüldüğü yer mahkemesinin de yetkili olduğu düzenlenmiştir. TTK md. 890/2’ye göre fiilî taşıyıcıya karşı açılacak dava, asıl taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde, asıl taşıyıcıya karşı açılacak dava fiilî taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde de açılabilmektedir.

Hüküm, kesin yetki kuralına ilişkin olmayıp; özel yetki kuralı niteliğindedir. Bu nedenle HMK md.6’da belirtilen davalının ikametgâhının yetkili olduğunu belirten genel yetkili kuralı burada da geçerli olmaya devam edecek, buna karşın davacı isterse TTK md. 890’da belirtilen yer mahkemelerinde de dava açabilecektir.⁴¹²

6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunun uyarınca demir yolu taşıyıcısının kamu tüzel kişisi veya şirket olabileceği düzenlenmiştir. Aynı şekilde gönderenin de kamu tüzel kişisi veya tacir olması durumunda, HMK md. 17 hükmü uyarınca, taraflar, yetki sözleşmesi ile yetkili mahkemeyi belirleyebilmektedir.

Görev konusunda ise TTK md. 4/1.a hükmü uyarınca, taşıma işinin TTK md. 850 vd. düzenlenmesi nedeniyle, tarafların sıfatına, uyuşmazlığın ticari işletmeyle ilgili olup olmadığına bakılmaksızın taşıma işi, ticari dava sayılır.⁴¹³ Bu nedenle davacı, taşıyıcının

⁴¹⁰Pekcanıtez, s. 234. dipn. 213.

⁴¹¹Canıtez, s. 267.

⁴¹²Yargıtay’ın, kavafiye eşyasının İzmir’den Afyona nakli için İzmir’de davalı Devlet Demir Yolları İşletmesine teslim edilen ve Ulubey kazası hududu içerisinde vagona çıkan bir yangın neticesi tamamen yandığı olayda, nakil mukavelesi Demiryolları İzmir Şubesinin muamelesi olduğu için HMK md. 6’ya göre İzmir Mahkemelerinin yetkili olduğu gibi borcun ifa mahalli Afyon olduğu için Afyon mahkemeleri de davaya bakmaya yetkili olduğu yönünde kararı vardır. Kanaatimizce TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün merkezi Ankara’da olduğu için somut olayda Ankara mahkemeleri de yetkilidir. Yarg. TD. 25/10/1958 gün ve E. 1958/2026, K. 2561 Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 1997.

⁴¹³ Arkan, **Ticari İşletme**, s. 108. ; Yargıtay bir kararında, Devlet Demiryollarında nakledilirken idarenin kusuru ile hayvanların telef olmalarından mütevellit tazminat davası taşıma aktine ilişkin bulunması nedeniyle adli kazaya tabi olduğu yönünde karar vermiştir. Yargıtay 11. HD. 10/2/1976 gün ve 714/698 sayılı, Derl. Zeyneloğlu, (1. Baskı) s. 305. Benzer karar için bkz. YHGK. 11/10/1979 gün ve E. 1978/11-498 K. 1978/825. Derl. Zeyneloğlu, s. 107.

zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararının tazmini amacıyla açacağı tazminat davasında görevli mahkeme varsa asliye ticaret mahkemesi; asliye ticaret mahkemesinin bulunmadığı yerlerde ise asliye hukuk mahkemesidir.⁴¹⁴

3.6.5.4. Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süre

3.6.5.4.1. Genel Olarak

Bazen zamanın geçmesi bir hakkın sona ermesine yol açar. Bu hak kaybı, o süre içinde hak sahibinin hakkını kullanmamış veya daha geniş bir ifadeyle yapması gerekeni yapmamış olmasından ileri gelir. Bu durumda hakkın sona ermesi zamanın geçmesinden değil, belirlenen süre içerisinde hak sahibinin hareketsiz kalmasından kaynaklanmaktadır. Bu halde süre hak düşürücü süre niteliğindedir.⁴¹⁵

Bazen de zamanın geçmesi, o süre içinde alacaklının alacağını elde etmek hususunda hareketsiz kalması yüzünden artık borçluya ifadan süresiz olarak kaçınma hakkı verir. Bu halde de zamanaşımı söz konusu olur.⁴¹⁶

Hâkim, hak düşürücü süreyi kendiliğinden göz önüne alırken, zamanaşımını tarafların ileri sürmesi durumunda incelemektedir.

Taşıma sözleşmesinde yer alan bir tarafın sürekli dava tehdidi altında kalmaması, hukuki olaya ilişkin delilleri sürekli muhafaza etmek mecburiyetinde kalmaması ve hukuka olan güvenin sağlanması amacıyla taşıma hukukunda zamanaşımı/hak düşürücü süreler düzenlenmektedir.

İşletme Nizamnamesi ve TTK hükümleri incelendiğinde; zıya ve hasardan kaynaklanan zararlarda hak düşürücü /zamanaşımı süresinin yükün teslimi ile başladığı görülmektedir. Bununla birlikte niteliği gereği tam zıya halinde yükün tesliminin mümkün olmaması nedeniyle zamanaşımı ve hak düşürücü süre yükün teslim edilmesi gereken tarihten itibaren başlamaktadır. Yükün geç teslim edilmesi halinde ise yük zamanında ulaşmış gibi yükün teslim edilmesi gereken tarihten itibaren hak düşürücü/zamanaşımı süresi başlamaktadır. Yükün kısmi zıya halinde de hak düşürücü/zamanaşımı süresinin başlaması bu şekildedir.⁴¹⁷

⁴¹⁴ Yargıtay bir kararında davacının trenden düşmesi sonucunda bacağının kesilmesi sonucu açılan tazminat davasında asliye ticaret mahkemesinin görevli olduğuna karar vermiştir. Y. 11.HD. 06.01.2014 gün ve E. 17564, K.65 Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 199.

⁴¹⁵ Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C:1, s. 586. dipn. 165.

⁴¹⁶ Oğuzman ve Öz, **Borçlar Genel**, C:1, s. 586- 587. dipn. 167.

⁴¹⁷ Sıtkı Akyazan, Karada ve Denizde Taşıma Akitlerinden Doğan Hak ve Alacakların Zamanaşımı, **BATIDER**, C: 5, 1970, s. 682- 683.

Bütünü oluşturan yükün parça parça taşınması halinde son parçanın teslim edildiği tarihten itibaren hak düşürücü/zamanaşımı süresi işlemeye başlamaktadır.⁴¹⁸

Zamanaşımı ve hak düşürücü sürenin hesaplanmasında mevzuatta ayrı bir durum öngörülmediği için sürenin başlanmasında ilk gün hesaba katılmayıp; son günün tatile denk gelmesi halinde süre tatilimin bitimi takip eden ilk iş gününün sonuna uzamaktadır.⁴¹⁹

3.6.5.4.2. İşletme Nizamnamesi Açısından

İşletme Nizamnamesi ziya ve hasardan meydana gelen zararlar için iki farklı süre öngörmüştür. Bizim de katıldığımız görüşe göre; yükün hasara uğraması veya kısmi ziyaı halinde, Nizamnamenin 2. Bap 17. maddesi uyarınca, hak sahibinin yükün tesliminden itibaren dört haftaya kadar dava açma hakkı bulunmaktadır.⁴²⁰Yükün tam ziyaı halinde ise yükün teslim olunması lazım gelen tarihten itibaren altı aya kadar dava açma süresi öngörülmüştür.⁴²¹

Yükün geç teslim edilmesinden kaynaklanan davalar için Nizamnamede dava açma süreleri düzenlenmemiştir. Bu nedenle gecikmeden doğan davalarda TTK hükümleri uygulama alanı bulmaktadır.

Nizamnamede düzenlenen hükümlerin lafzından Nizamnamede belirtilen sürelerin hak düşürücü süre olduğu sonucu çıkmaktadır.⁴²² Zira Nizamnamede dava açma süreleri bakımından dört haftaya kadar ve altı maha kadar açılması gerektiği yönünde düzenlemeler bulunmaktadır.

Her ne kadar dava açma süresiyle ilgili olmasa da Nizamnamede ayrıca ziya ve hasardan kaynaklanan davaların 1 yıl içinde sonuçlanmaması halinde davanın hiçbir hüküm tesis etmeyeceği ve hiç açılmamış sayılacağı da düzenlenmiştir.

⁴¹⁸ Atabek, s. 324-325.

⁴¹⁹ Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 233.

⁴²⁰ Atabek, s. 321; Yargıtay bir kararında demiryolları işletme tüzüğü'nün öngördüğü zaman aşımı süresinin uygulanması işletmenin sorumluluğunun hafifletmesi sonucunu doğurduğunu ve bunun TTK.766'ncı maddesine aykırı olduğunu bu nedenle işletme nizamnamesinin kabul etmiş olduğu dört haftalık zaman aşımı süresinin uygulanmayacağına karar vermiştir. Y.11.HD. 31/12/1976 46-5738 Derl. Zeyneloğlu, s. 169. Benzer bir karar için; Y. 11. HD. 26/4/1979 gün ve E.1979/2182, K.2214 Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 2014.

⁴²¹ Atabek, s. 321.

⁴²² Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku**, s. 236. ; Yargıtay birçok kararlarında Nizamnamedeki sürelerden müruruzaman (zamanaşımı) olarak bahsetmiş olsa da kanaatimizce Nizamnamede düzenlenen süreler hak düşürücü süredir. Kanaatimizi destekler mahiyette ve sürenin kendiliğinden göz önüne alınabileceği yönünde olan bir kararında Yargıtay “ *Demiryolları İşletme Nizamnamesinin 2.nci bendi 2.nci fasıl 17. nci maddenin 4. ncü fıkrasında tasrih edilmiş ve davanın bu müddetin mürurundan sonra açıldığı dosya muhteviyatıyla anlaşılması bulunmasına binaen yerinde görülmeyen temyiz itirazlarının reddine*” şeklinde karar vermiştir.” Tem. T.D. 20/6/1958 gün ve 1787/1733 Derl. Erdoğan Doğanay, s. 111.

Tüm bu anlatılanlara ek olarak, Danıştay Genel Kurulunun 18/6/1945 gün ve 54/84 sayılı kararı ile burada bahsedilen sürelerin dava açma süresi olmayıp; taşıyıcıya başvurma süresi olarak değerlendirilmesi gerektiği yönünde kararı da vardır.⁴²³

Kanaatimizce dönemin şartları çerçevesinde dört haftalık ve altı aylık süreyi dava açma süresi olarak kabul etmek mümkün olsa da 1 yıllık süreyi taşıyıcıya başvurma süresi olarak kabul etmek daha hakkaniyetli olmaktadır. Bununla birlikte günümüz hukukunda Nizamnamede belirtilen sürelerin dava hakkının kullanılmasını kısıtlayacak ölçüde olduğunu belirtmeliyiz. Bu nedenle kanaatimizce, Nizamnamedeki sürelerin yeniden düzenlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

3.6.5.4.3. Türk Ticaret Kanunu Açısından

Kanun koyucu, taşıma sözleşmelerinde doğan bütün uyuşmazlıkların bir an önce sonuçlanması ve bu halin yıllarca uzayıp gitmemesini arzu ettiği için taşıma sözleşmelerinden doğan bütün hukuk davalarını bir sene gibi çok kısa bir zamanaşımına tabi tutmuştur.⁴²⁴ TTK md. 855'deyük taşımalarından doğan talep haklarının 1 yıllık zamanaşımı süresine tabi olduğu düzenlenmiştir.

Tazminat davasına muhatap olan taşıyıcının rücu hakkı kapsamında⁴²⁵ sorumlu taşıyıcıya başvurması halinde söz konusu rücu davasının zamanaşımı süresi TTK md. 855/3'e göre belirlenir. Bu hükme göre, rücu haklarına ilişkin zamanaşımı, rücu alacaklısının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla; rücu alacaklısına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hâllerde ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlamaktadır.

Zıya, hasar veya gecikmeden doğan zararın, taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle

⁴²³ Bkz. **Ankara Barosu Dergisi**, C: 2, S: 17, Ağustos 1945, s. 39- 47.

⁴²⁴ İsmail Doğanay, Karada Eşya Taşıma Akdinden Dolayı Tazminata Mahkûm Olan Birinci Taşıyıcının, Kendi Yerine Geçen Diğer Taşıyıcılar Aleyhine Açacağı Rücu Davasının Zaman Aşımı Başlangıcı, Acaba Hangi Tarihtir, **BATİDER**, C: 7, 1973, s. 91.

⁴²⁵ Yargıtay bir kararında, “ bir taşıyıcı mesul olmadığı fiillerden dolayı tazminat verir veya bu yüzden aleyhine dava açılırsa, doğrudan doğruya kendisinden ön ve gelen nakliyeciyahut esasen mesul olmaları lazım gelen aradaki nakliyecilere rücu hakkını haizdir. Dava mevzuu hadisede eşyanın Devlet Demiryolları tarafından nakil edildiği sırada Kardeşler Gediği istasyonunda çıkan yangında ziyaa uğradığı tahakkuk etmiş, tazminatla mükellef Devlet Demiryolları İdaresinin sorumluluğu TTK 764. Maddesi ve İşletme Nizamnamesi hükümleri ile tahdid edilmiş olduğuna göre, (esas mesul durumdaki) demiryolları, idaresine rücu hakkını haiz davalı Antalya Umumi Nakliyat Ambarının mesuliyetinin de bu hudut içinde mütalaa olunması lazımdır... hükmün bozulmasına“ karar vermiştir. Yarg. TD. 12/1/1960 gün ve E. 1959/226, K1960/64. Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 2099.

işlenmiş bir fiilinden veya ihmalinden dolayı meydana gelmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğu için 3 yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür.⁴²⁶

TTK'da düzenlenen süreler, Nizamnamedeki sürelerden farklı olarak zamanaşımı niteliğindedir.



⁴²⁶ Yargıtay bir kararında, TCDD İşletmesine ait trenin başka bir trenle çarpışması neticesinde davalının kocasının ölmesi olayında davalı işletmenin ağır kusurlu olduğunu kabul etmiş ve TTK. nun 767 inci maddesini 5 inci fıkrası hükmüne göre bir yıllık değil on yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerektiğine karar vermiştir. YHGK. 23/11/1966 gün ve E. T/593, K. 296. Benzer karar için YHGK. 14/6/1978 gün ve E. 1977/11-471, K. 1978/662. Derl. İsmail Doğanay, **TTK Şerhi**, s. 2018.

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu dönemi ve Cumhuriyetin ilk yıllarında demir yolu taşımacılığına önem verilmekle birlikte özellikle Marshall Yardımı neticesinde 1950 yılından itibaren demir yolu taşımacılığı önemini yitirmiştir.

Bu durumun bir tezahürü olarak özellikle demir yolu ile yurt içi yük taşımacılığında hukuki düzenlemelere yeterli önem verilmemiştir. Şöyle ki; demir yolu ile yurt içi yük taşımacılığında geçerli olan ana düzenleme Osmanlı İmparatorluğu döneminde yürürlüğe giren 1872 tarihli Rumeli Demiryolu Umur-u Nakliyesi Hakkındaki Nizamnamedir. Bunun yanında Nizamnamede hüküm bulunmayan hallerde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanmaktadır.

Kapitülasyonlar Döneminde yürürlüğe giren Nizamname, içerik bakımından imtiyaz sahibi kumpanya lehine hükümler barındırmaktadır. Zira Nizamnamenin kendisi de Rumeli Demiryolu Hattının inşasına ilişkin sözleşmenin ekinin tercümesinden ibarettir. Nizamname içerik ve düzenleme olarak günümüzde taşımacılık faaliyetinin ve dahası taşıma hukukunun gereksinimlerini karşılamaktan uzaktır.

Nizamname uyarınca yük taşıma sözleşmesi, gönderenin usulüne uygun hamule senedini taşıyıcıya ibrazı ve taşıyıcının hamule senedini kabul ettiğini gösterir damgasını vurması ile kurulmaktadır. Bu bakımdan yük taşıma sözleşmesi geçerlilik şartı olarak yazılı şekil şartına tabidir.

Yük taşıma sözleşmesinin taraflarını gönderen ve taşıyıcı oluşturmaktadır. Bununla birlikte sözleşmenin aynı zamanda üçüncü kişi yararına bir sözleşme olması nedeniyle sözleşmeden etkilenen ve belirli şartlar altında taşıyıcıya emir ve talimat verme hakkına sahip ve yükü teslim almaya yetkili olan gönderilen de yer almaktadır.

Yük taşıma sözleşmesi niteliği gereği tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmedir. Bu kapsamda taraflara hem borç yüklemekte hem de hak sağlamaktadır. Taşıyıcının en önemli borcu taşıma işinin üstlenilmesi iken; gönderenin en önemli borcu taşıma ücretinin üstlenilmesidir. Bunun karşısında taşıyıcı ücret talep etme; gönderen de yükü taşıma hakkına sahip olmaktadır.

Gerek Nizamnamede gerekse de Türk Ticaret Kanununda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlendiği hükümlere baktığımızda, taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunun düzenlendiği görülmektedir.

Yükün zıya olması, taşıyıcının teslim aldığı yükü aynı şekilde teslim edemeyecek olmasıdır. Yine, yükün hasara uğraması, yükte meydana gelen ve onun

değerinin düşmesine neden olan her türlü maddi kötüleşmeyi ifade etmektedir. Gecikme ise yükün taşıma süresi içerisinde gönderilene teslim edilmemesi halidir.

Nizamname hükümleri doğrultusunda taşıyıcının zıya ve hasardan kaynaklanan sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olduğunu söyleyebiliriz. Bununla birlikte gecikmeden doğan sorumluluk halinde taşıyıcının önleyemeyeceği veya sonuçlarına engel olamayacağı olay nedeniyle gecikmenin vuku bulduğunu ispatlaması halinde taşıyıcı sorumlu olmamaktadır. Bu nedenle gecikme halinde taşıyıcının kusursuz sorumluluğa göre daha hafif bir sorumluluğu bulunmaktadır.

Taşıyıcının genel itibarıyla kusursuz sorumluluğu olduğuna değinsek de bazı hallerde taşıyıcı sorumlu olmaktan kurtulmaktadır. Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haller her taşıma için geçerli olan genel haller ve o taşımaya mahsus özel haller olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Genel halleri; hak sahibinin davranışı veya talimatı, yükün özel ayıbı ve mücbir sebep ile taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarına engel olamayacağı olay olarak sayabiliriz. Özel halleri ise yükün açık vagonla taşınması, yükün yeterli olmayan ambalajlama ile taşınması, gönderen veya gönderilenin yükleme-boşaltma yapması, yükün doğal niteliği, taşınması yasak olan veya şarta bağlı olan yüklerin taşınması, canlı hayvan taşınması ve yükün refakatçi nezaretinde taşınması olarak sayabiliriz.

Nizamnamede taşıyıcı yardımcıları düzenlenmediği için Türk Ticaret Kanunu hükümlerine baktığımızda taşıyıcı, kendi adamlarının ve taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumlu olur.

Yükün zıya uğraması halinde tazminat değeri öncelikle yükün pazardaki gerçek değerine göre, bunun mümkün olmaması halinde yükün varma yerinde gönderilene teslim edileceği zamandaki varış yeri pazarındaki piyasa değerine göre hesaplanır. Yükün hasara uğraması durumunda ise TTK hükümleri uyarınca, taşıyıcı, yükün taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark tazmin etmekle yükümlüdür. Gecikme durumunda ise tazminat değerinin hesaplanması belli bir ölçüte bağlanmış olup; hak sahibine ödenecek tazminatın, gecikmenin 48 saati geçmemesi halinde taşıma ücretinin yarısını aşmamak, gecikmenin 48 saati geçmesi halinde ise taşıma ücretinin tamamını aşmamak suretiyle belirlenmektedir.

Nizamnamenin en çok eleştirilen bölümlerinden biride taşıyıcının tazminat sorumluluğunun sınırına ilişkin düzenlemelerdir. Zira Nizamname uyarınca zıya ve

hasardan kaynaklanan tazminat davalarında taşıyıcının sorumluluğu her kilogram başına 54 kuruş ile sınırlıdır. 3259 ve 4341 sayılı yasa ile munzam ücret ödenerek Nizamnamede belirtilen sınırlamaya tabi olunmayacağına ilişkin düzenleme ile bu sınırlama biraz esnetilmiştir. Yargıtay kararları ile taşıyıcının ağır kusuru nedeniyle meydana gelen zararlarda tazminat miktarının Nizamnamede belirtilen sınırlamaya tabi olmayıp; taşıyıcının tam tazminatla sorumlu olacağına dair anlayış gelişmiştir.

Çalışma konumuzu taşıyıcının sorumluluğu oluşturduğu için ele aldığımız tazminat davasının davalısını genel itibarıyla taşıyıcı oluşturmaktadır. Buna karşın gönderen, gönderilen varsa sigortacı da bu davada davacı olabilmektedir. Tazminat davası HMK uyarınca genel yetkili mahkemenin yanında yükün teslim alındığı veya yükün teslim alınmasının öngörüldüğü yer mahkemesi de yetkilidir. Taşıma işinin TTK'da yer alması nedeniyle tazminat davası ticari dava niteliğinde olup; tazminat davasında görevli mahkeme varsa asliye ticaret mahkemesi, asliye ticaret mahkemesinin bulunmadığı yerlerde ise asliye hukuk mahkemesidir. Tazminat davasının ileri sürülebilmesi için ön görülen süre Nizamname hükümlerine bakıldığında hak düşürücü süre niteliğindedir. Nizamnamenin 2. Bap 17. maddesi uyarınca, öncelikle hak sahibinin yükün tesliminden itibaren dört haftaya kadar dava açma hakkı bulunmaktadır. İkinci olarak da yükün teslim olunması lazım gelen tarihten itibaren altı aya kadar dava açma süresi öngörülmüştür. Ayrıca zıya ve hasardan kaynaklanan davaların 1 yıl içinde sonuçlanmaması halinde davanın hiçbir hüküm tesis etmeyeceği ve hiç açılmamış sayılacağı da düzenlenmiştir.

Son olarak, 1872 yılında yürürlüğe giren Nizamnamenin ilgili maddelerinin birer birer değişmesi dahi günümüz taşımacılık hayatında yetersiz kalacaktır. O yüzden maddelerde değişiklik yapılması yerine yeni bir mevzuatın ihdasına ihtiyaç duyulmaktadır. Zira Danıştay Maliye ve Nafia Dairesinin 4.9.1928 gün ve 72/79 sayılı kararı ile de Nizamnamenin değişmesi gerektiği yönünde görüş bildirilmiş olmasına rağmen aradan 90 yıldan fazla zaman geçmesine rağmen yeni bir düzenlemeye gidilmemiştir. Bu nedenle öncelikle demir yolu taşımalarına ilişkin ayrı bir mevzuatın düzenlenmesi gerektiği ve bunun demir yolunun serbestleşmesi açısından da elzem olduğu kanaatindeyiz. Bunun mümkün olmaması halinde demir yolu taşımalarına uygulanacak hukukun Türk Ticaret Kanununa tabi olması gerektiği kanaatindeyiz.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- Adıgüzel, Burak, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Beta Basım, İstanbul 2003.
- Adıgüzel, Burak, **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2019. (Taşıma Hukuku)
- Adıgüzel, Selminaz, **Demiryolu Taşımacılığı Mevzuatı**, Akademisyen Kitabevi, Ankara 2019.
- Akbulut, Gülpınar, **Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı**, Anı Yayıncılık, Ankara 2010.
- Akıncı, Ziya, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayınevi, Ankara 1999.
- Akıpek, Jale, Akıntürk, Turgut, Ateş Karaman, Derya, **Türk Medeni Hukuku Başlangıç Hükümleri Kişiler Hukuku**, 11. Baskı, C: 1, Beta Basım, İstanbul 2014.
- Arkan, Sabih, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987. (Uluslararası Eşya Taşımaları)
- Arkan, Sabih, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982. (Kara Taşıma)
- Arkan, Sabih, **Ticari İşletme Hukuku**, 24. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 2018. (Ticari İşletme)
- Atabek, Reşat, **Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç)**, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960.
- Atilla, A.Nedim, **İzmir Demiryolları**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir 2002.
- Aydın, Alihan, **CMR’ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Baskı, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006.
- Ayverdi, İlhan, **Misalli Büyük Türkçe Sözlük**, 2. Baskı, Kubbealtı Yayınları, İstanbul 2011.
- Birinci Uzun, Tuba, **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2012.
- Bozkurt, Tamer, **Deniz Ticaret Hukuku Kara Taşıma Hukuku**, 8. Baskı, C: 5, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2016.

- Can, Mertol, **CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, 1.Bası, C:1, İmaj Yayınevi, Ankara 2017.
- Çetinkaya, Nurgül, **Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi**, Adalet Yayınevi, Ankara 2016.
- Dinçkol, Abdullah, **Hukuka Giriş Hukukun Temel Kavramları**, 3. Basım, Der Yayınları, İstanbul 2005.
- Doğan, Alpaslan, **Kara Yolu Yük Taşımacılığı**, 1. Baskı, Beta Basım, İstanbul 2014.
- Doğanay, Erdoğan, **Ticaret Kanununa ve TCDD İşletme Nizamnamesine Göre Yolcu ve Eşya Taşıma Hükümleri**, İstanbul 1969.
- Doğanay, İsmail, **Türk Ticaret Kanunu Şerhi**, 3. Baskı, C:2, Feryal Matbaası, Ankara 1990. (TTK Şerhi)
- Dural, Mustafa, SARI, Suat, **Türk Özel Hukuku Temel Kavramlar ve Medeni Kanunun Başlangıç Hükümleri**, 3. Baskı, C: 1, Filiz Kitabevi, İstanbul 2006.
- Erdem, Ercan, **Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara 2013.
- Erdoğan, İhsan, Keskin, Dilşad, **Türk Medeni Hukuku (Başlangıç Hükümleri-Kişiler Hukuku)**, Gazi Kitabevi, Ankara 2018.
- Erdoğan, Mustafa, **Türk Anayasa Hukuku**, Hukuk Yayınları, Ankara 2018.
- Eren, Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 20. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2016.
- Eriş, Gönen, **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2015. (Taşıma Hukuku)
- Eriş, Gönen, **Açıklamalı- İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu**, 2. Baskı, C:4, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2010. (Türk Ticaret Kanunu)
- Ergün, İsmet, **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, Hacettepe Üniversitesi İİBF Yayınları, No: 10, Ankara 1985.
- Fendoğlu, Hasan Tahsin, **Anayasa Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2017.
- Franko, Nisim, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Niteliği**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1992.
- Gençtürk, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.
- Görçün Ömer Faruk ve Görçün Özhan, **Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Perspektifinden Demiryolu Taşımacılığı**, 2. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2010.

- Gülsoy, Ufuk, **Hicaz Demiryolu**, Eren Yayıncılık, İstanbul 1994.
- Hülagü, Metin **Hicaz Demiryolu**, Yitik Hazine Yayınları, İzmir 2008.
- Karan, Hakan, **CMR Şerhi**, Turhan Kitabevi, Ankara 2011. (CMR Şerhi)
- Kılıçoğlu, Ahmet, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 20. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara 2016.
- Kıran, Süleyman, **Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti**, Adalet Yayınevi, Ankara 2018.
- Kocayusufoğlu, Necip, Hatemi, Hüseyin, Serozan, Rona, Arpacı, Abdülkadir, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, 7. Bası, C: 1, Filiz Kitabevi, İstanbul 2017.
- Kozikoğlu, Sahir, **Demiryol Tarifeleri ve Taşıma Hukuku**, D. Demiryolları Matbaası, İzmir 1956.
- Kula, Nil, **Türk Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018.
- Kuru, Baki, **Hukuk Muhakemeleri Usulü**, C: 1, Demir Yayıncılık, 2001.
- Nomer, Haluk, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 16. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2018.
- Oğuzman, Kemal ve Barlas, Nami, **Medeni Hukuk**, 21. Bası, Arıkan Basım, İstanbul 2015. (Medeni Hukuk)
- Oğuzman, Kemal, Seliçi, Özer ve Oktay Özdemir, Saibe, **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, Ankara 2014.
- Oğuzman, Kemal ve Öz Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 16. Bası, C:1-2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018. (Borçlar Genel)
- Özbudun, Ergun, **Türk Anayasa Hukuku**, 17. Basım, Yetkin Yayınları, Ankara 2017.
- Pekcanitez, Hakan, **Pekcanitez Usul Medeni Usul Hukuku**, 15. Bası, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.
- Reisoğlu, Safa, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 23. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul 2012.
- Saatçioğlu, Cem, **Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye- Avrupa Birliği Uygulamaları**, 1. Baskı, Gazi Kitabevi, Ankara 2006.
- Serozan, Rona, **Medeni Hukuk Genel Bölüm/ Kişiler Hukuku**, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2015.
- Seven, Vural, **Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir 2011. (Taşıma Hukuku)
- Seven, Vural, **Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayınları, Ankara 2012. (Gönderilen)

- Sönmez, Cemil, **Tren Gelir Hoş Gelir**, 1.Baskı, TC Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Ankara 2000.
- Sözer, Bülent, **Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukuk'ta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2009.
- Tanör Bülent ve Yüzbaşıoğlu Necmi, **1982 Anayasasına Göre Türk Anayasa Hukuku**, 17. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul 2018.
- Tanyaş, Mehmet ve Hazır, Köksal, **Lojistik Temel Kavramlar (Lojistiğe Giriş)**, 1. Baskı, Çağ Üniversitesi Yayınları, Mersin 2011.
- TCDD, Türk Demiryollarının 162 Yıllık Öyküsü, 9. Baskı, Ankara 2018.
- TCDD Taşımacılık AŞ, Faaliyet Raporu 2017.
- TMMOB Makine Mühendisleri Odası, **Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu**, 8.Baskı, Temmuz 2019.
- Türkçe Sözlük**, 10.Baskı, Türk Dili Kurumu Yayınları, Ankara 2009.
- Tüzün, Necat, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku**, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara 1968.
- Ülgen, Hüseyin, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987.
- Yazıcı, Mustafa, **Mudanya- Bursa Demiryolunun Yapımı ve İşletmesi**, Nilüfer Belediyesi Akkılıç Kütüphanesi, Bursa 2015.
- Yeşilova, Ecehan, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.)**, Yetkin Yayınları, Ankara 2004.
- Zeyneloğlu, Ahmet, **Uygulamalı Taşıma Hukuku**, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 1993.

MAKALELER ve TEZLER

- Adıgüzel, Burak, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Eşya Taşıma Hukuku Alanında Getirilen Yenilikler”, <http://dspace.marmara.edu.tr/handle/11424/2135>, ss.769-790.
- Akalan, Ali Osman, “Bir Kurum Olarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Tarihi”, **Yayınlanmamış Doktora Lisans Tezi**, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara 2010.
- Akarabulut, Yalçın, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı”, **Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, S:6, Ankara 1997, ss. 163- 187.
- Akıncı, Elif, CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri (Genel Sebepler), **Konya Barosu Dergisi**, S: 2, 2017, ss.13- 44.
- Aksoy, Emrah Sami, Filli Taşıyıcı, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Ankara Üniversitesi SBE, Ankara 2014.
- Akyazan, Sıtkı, Karada ve Denizde Taşıma Akitlerinden Doğan Hak ve Alacakların Zamanaşımı, **BATIDER**, C: 5, 1970, s.681-709.
- Altınok, Serdar, “Türkiye’de Ulaştırma Politikaları, Karayolları Ve Demiryollarının Mukayesesi”, **SÜ İİBF Sosyal ve Araştırmalar Dergisi**, S: 1-2, Nisan-Ekim 2001, ss.73-87.
- Ankaralı, Egemen Gürsel, “Yeni Türk Ticaret Kanununda Demiryolu İle Eşya Taşımalarını Belirleyen Kurallar ve Uygulamadan Örnekler (14 Şubat 2011 tarih ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Taşıma Kitabı hakkında bir inceleme)”, **Türk Hukuk Sitesi**, http://www.turkhukuksitesi.com/makale_1454.htm., 17.04.2012.
- Arkan, Sabih, “ Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu” **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar**, İstanbul 24-25 Ocak 1985, ss. 47-95. (Sempozyum)
- Arslan Toptaş, Gülşah, “Çalışmanın Evrimi: Sanayi Toplumundan Sanayi Ötesi Topluma Geçiş”, **Fırat Üniversitesi İİBF Uluslararası İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi** C:2, S:1, 2018, ss. 145-162.

- Bayraktutan, Yusuf ve Özbilgin, Mehmet, “Uluslararası ve Yurtiçi Ticarete Taşıma Türlerinin Payı: Bir Analitik Hiyerarşisi Prosesi (AHP) Uygulaması”, **Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S: 6.2, ss. 405-436.
- Belez, Hikmet, Nakil Sözleşmesi ve Nakliyeciler Sorumu, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C:3, S:2, 1942, ss. 387-402.
- Bilgili, Abbas, Yük Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Davalarda Usul Sorunları, **İstanbul Barosu Dergisi**, C:90, S: 6, 2016, ss. 15-32.
- Deniz, Taşkın, Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum, **Doğu Coğrafya Dergisi**, C: 21, S: 36, 2016, ss. 135-156.
- Doğanay, İsmail, Karada Eşya Taşıma Akdinden Dolayı Tazminata Mahkûm Olan Birinci Taşıyıcının, Kendi Yerine Geçen Diğer Taşıyıcılar Aleyhine Açacağı Rücu Davasının Zaman Aşımı Başlangıcı, Acaba Hangi Tarihtir, **BATİDER**, C: 7, 1973, ss. 87-101.
- Engin, Vahdettin, “Rumeli Demiryolları”, **TDV İslam Ansiklopedisi**, C: 35, İstanbul 2008, ss. 235-237.
- Erdoğan, H. Tuba, “Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi”, **İGÜSBD**, C:3, S:1, Nisan 2016, ss. 187-215.
- Franko, Nisim, “ Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, C:VIII, Ankara 26-27 Nisan 1991, ss.199-219. (Fire)
- Franko, Nisim, “Yargıtay Kararları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetine Müteallik Bazı Meseleler”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, C: IV, Ankara 20-21 Mart 1987, ss.317-344.
- Kanberoğlu, Nesrin, Osmanlı Devleti’nin II. Meşrutiyet Dönemi Demiryolu Politikaları 1908-1914, **Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi**, Yıl 3, Prof. Dr. Azmi Özcan Öğrencileri Özel Sayısı, ss. 158-187.
- Karan, Hakan, TBMM Adalet Komisyonu’nun Taşıma Hukukuna Katmayı Başardığı İki Temel Sorun: Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi İle Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, **Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu**, C.XXVI, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 14 Aralık 2012, ss.155-203. (Sempozyum)

- Kaya, Arslan, Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları (II), **İHFM**, C: 56, s: 1-4, 1998, ss. 239-267.
- Öztürk, İlker, “Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi SBE, İstanbul 2009.
- Sekmen, Orhan, “Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıyıcının Zıya ve/veya Hasar İle Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **İstanbul Barosu Dergisi**, C:85, S:4, 2011, ss.106- 121.
- Seven, Vural, “Taşıma Hukukunda “Gönderilenin” Aktif Taraf Sıfatı”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 13, S: 169-170, 2018, ss. 9-29.
- Tüzüner, Özlem, “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, **TBB Dergisi**, 2012, ss.167-196.
- Yavaş, Aksoy Kara Yolunda Yapılan Yük Taşımada Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybına Sebebiyet Veren Kusur Türlerinin Değerlendirilmesi, **YUHFD**, C: 13, S: 2, 2016, ss. 200-238.
- Yüce, Aydın Alber, CMR ve TTK’da Taşıyıcının Sorumluluğu İle Kast ve Kasta Eş Değer Kusurunun Sorumluluğa Etkisi, **Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C:7, S: 3-4, Aralık- Ocak 2012, ss.10-20.

VERİ TABANLARI VE İNTERNET SİTELERİ

www.academia.edu
www.dergipark.org.tr
www.dspace.com
www.jurix.com.tr
www.luggat.com
www.sozluk.gov.tr
www.tbmm.gov.tr
www.tcddtasimacilik.gov.tr
www.turkhukuk sitesi.com
www.ubak.gov.tr

EKLER

EK 1: Etik Kurulu Onay Belgesi

T.C	
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ	
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	
TEZ / ARAŞTIRMA / ANKET / ÇALIŞMA İZNİ / ETİK KURULU İZİNİ TALEP FORMU VE ONAY TUTANAK FORMU	
T.C. NOSU	13871392914
ADI VE SOYADI	ABDULLAH CIVAN
ÖĞRENCİ NO	20173061
TEL. NO.	5055678989
E - MAIL ADRESLERİ	av.acivan@gmail.com
ANA BİLİM DALI	Özel Hukuk
HANGİ AŞAMADA OLDUĞU (DERS / TEZ)	Tez
İSTEKDE BULUNDUĞU DÖNEME AİT DÖNEMLİK KAYDININ YAPILIP-YAPILMADIĞI	2018 / 2019 - GÜZ / BAHAR DÖNEMİ KAYDINI YENİLEMEDİM / YENİLEDİM.
TEZİN KONUSU	
Demir yolu ile yurt içi yük taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu	
TEZİN AMACI	
Demir yolu ile yurt içi yük taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunun belirlenmesi	
TEZİN TÜRKÇE ÖZETİ	
Demir yolu ile yurt içi yük taşımacılığında uygulanacak hukukun belirlenmesi ve belirlenen hukuk kuralları uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun tespit edilmesi	
ARAŞTIRMA YAPILACAK OLAN SEKTÖRLER/ KURUMLARIN ADLARI	
İZİN ALINACAK OLAN KURUMA AİT BİLGİLER (KURUMUN ADI- ŞUBESİ/ MÜDÜRLÜĞÜ - İLİ - İLÇESİ)	
YAPILMAK İSTENEN ÇALIŞMANIN İZİN ALINMAK İSTENEN KURUMUN HANGİ İLÇELERİNE/ HANGİ KURUMUNA/ HANGİ BÖLÜMÜNDE/ HANGİ ALANINA/ HANGİ KONULARDA/ HANGİ GRUBA/ KİMLERE/ NE UYGULANACAĞI GİBİ AYRINTILI BİLGİLER	
UYGULANACAK OLAN ÇALIŞMAYA AİT ANKETLERİN/ ÖLÇEKLERİN BAŞLIKLARI/ HANGİ ANKETLERİN - ÖLÇELERİN UYGULANACAĞI	

508E-1488

EKLER (ANKETLER, ÖLÇEKLER, FORMLAR, V.B. GİBİ EVRAKLARIN İSİMLERİYLE BİRLİKTE KAÇ ADET/SAYFA OLDUKLARINA AİT BİLGİLER İLE AYRINTILI YAZILACAKTIR)	1) (.....) Sayfa Ölçeği. 2) (.....) Sayfa Anketi. 3) (.....) Sayfa Formları. 4) (.....) Sayfa			
ÖĞRENCİNİN ADI - SOYADI: Abdullah ÇEVAN...				
ÖĞRENCİNİN İMZASI: TARİH: 13 / 09 / 2019				
TEZ YASININ TEZ KURULU TARAFINDAN İNCELENME SONUCU				
1. Seçilen konu Bilim ve İş Dünyasına katkı sağlayabilecektir.				
2. Anılan konu demir yolu ile taşımacılık faaliyet alanı içerisine girmektedir.				
1.TEZ DANIŞMANININ ONAYI	2.TEZ DANIŞMANININ ONAYI (VARSA)	SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRÜNÜN ONAYI	A.B.D. BAŞKANININ ONAYI	
Adı - Soyadı: Nihat TAŞDELEN	Adı - Soyadı:	Adı - Soyadı: Murat KOÇ	Adı - Soyadı: Faruk ANDAÇ	
Unvanı : Doc Dr.	Unvanı:	Unvanı: Doc. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	
İmzası: [Signature]	İmzası:	İmza: [Signature]	İmzası: [Signature]	
... / ... / 20...	... / ... / 20...	... / ... / 20...	... / ... / 20...	
ETİK KURULU ASIL ÜYELERİNE AİT BİLGİLER				
Adı - Soyadı: Mustafa BAŞARAN	Adı - Soyadı: Yücel ERTEKİN	Adı - Soyadı: Deniz Aynur GÜLER	Adı - Soyadı: Ali Engin OBA	Adı - Soyadı: Mustafa Tevfik ODMAN
Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.
İmzası: [Signature]	İmzası: [Signature]	İmzası: [Signature]	İmzası:	İmzası:
... / ... / 20...	... / ... / 20...	... / ... / 20...	... / ... / 20...	... / ... / 20...
Etik Kurulu Jüri Başkanı - Asıl Üye	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi
OY BİRLİĞİ İLE	○	Çalışma yapılacak olan tez için uygulayacak olduğu Anketleri/Formları/Ölçekleri Çağ Üniversitesi Etik Kurulu Asıl Jüri Üyelerince incelenmiş olup, 13/09/2019 - 13/10/2019 tarihleri arasında uygulanmak üzere gerekli iznin verilmesi tarafımızca uygundur.		
OY ÇOKLUĞU İLE	○			
AÇIKLAMA: BU FORM ÖĞRENCİLER TARAFINDAN HAZIRLANDIKTAN SONRA ENSTİTÜ MÜDÜRÜNE ONAYLATILARAK ENSTİTÜ SEKRETERLİĞİNE TESLİM EDİLECEKTİR. AYRICA YAZININ PUNTOSU İSE 12 (ON İKİ) PUNTO OLACAK ŞEKİLDE YAZILARAK ÇIKTI ALINACAKTIR.				

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Abdullah CİVAN
Doğum Yeri ve Tarihi : Pertek - 29/10/1986
Yabancı Dili : İngilizce
İletişim (Telefon- e-posta) : 0505 5678989 – av.acivan@gmail.com

EĞİTİM DURUMU

Lise : Niğde Anadolu Lisesi
Lisans : Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi

