



**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

Ta İma Hukuku



Bu kitabın, basım, yayım ve satış hakları Atatürk Üniversitesi'ne aittir. Bireysel öğrenme yaklaşımıyla hazırlanan bu kitabın bütün hakları saklıdır. Atatürk Üniversitesi'nin izni alınmaksızın kitabın tamamı veya bir kısmı mekanik, elektronik, fotokopi, manyetik kayıt veya başka şekillerde çoğaltılamaz, basılamaz ve dağıtılamaz.

Copyright © 2017

The copyrights, publications and sales rights of this book belong to Atatürk University. All rights reserved of this book prepared with an individual learning approach. No part of this book may be reproduced, printed, or distributed in any form or by any means, technical, electronic, photocopying, magnetic recording, or otherwise, without the permission of Atatürk University.



ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ  
AÇIKÖĞRETİM FAKÜLTESİ

Taahhüt Hukuku

ISBN: 978-975-442-925-1

ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ AÇIKÖĞRETİM FAKÜLTESİ YAYINI

ERZURUM, 2017

## İÇİNDEKİLER

1. Ta ıma Hukukuna Giri	4
<i>Dr. Ö r. Üyesi O UZ CANER</i>	
2. Ta ıma Araçlarına Mahsus Siciller	29
<i>Dr. Ö r. Üyesi O UZ CANER</i>	
3. Ta ıma Sigortaları	52
<i>Dr. Ö r. Üyesi O UZ CANER</i>	
4. Deniz Yolu ile E ya Ta ıma	75
<i>Dr. Ö r. Üyesi O UZ CANER</i>	
5. Havayolu ile Ta ıma	99
<i>Dr. Ö r. Üyesi TURKAY ÖZDEMİR</i>	
6. Karayoluyla E ya Ta ıma Sözle meleri I	124
<i>Prof. Dr. METİN KIZILER</i>	
7. Karayoluyla E ya Ta ıma Sözle meleri II	148
<i>Prof. Dr. METİN KIZILER</i>	
8. Demir Yoluyla E ya Ta ıma	174
<i>Dr. Ö r. Üyesi RAMAZAN DURGUT</i>	
9. Karma Ta ımalar De ğ ik Tür Araçlarla Yapılan (Multimodal-Karma Ta ımalar)	193
<i>Dr. Ö r. Üyesi O UZ CANER</i>	
10. Ta ınma E yası Ta ınması ve Posta - Kargo Ta ımaları	210
<i>Dr. Ö r. Üyesi RAMAZAN DURGUT</i>	
11. Ta ıma Belgeleri	228
<i>Dr. Ö r. Üyesi TURKAY ÖZDEMİR</i>	
12. Refakat Belgeleri	257
<i>Dr. Ö r. Üyesi TURKAY ÖZDEMİR</i>	
13. Yolcu Ta ıma Sözle meleri	281
<i>Dr. Ö r. Üyesi RAMAZAN DURGUT</i>	
14. Ta ıma Sektöründe Araçlar ve İ fa Yardımları	305
<i>Dr. Ö r. Üyesi TURKAY ÖZDEMİR</i>	

Editör

Dr. Ö r. Üyesi O UZ CANER

# TAŞIMA HUKUKUNA GİRİŞ



## İÇİNDEKİLER

- Taşıma Kavramı ve Çeşitleri Taşıma Hukukunun Konusu
- Taşıma Hukukunun Kaynakları
- Kara Yolu Mevzuatı
- Demir Yolu Mevzuatı
- Hava Yolu Mevzuatı
- Deniz Yolu Mevzuatı
- Değişik Tür Araçlarla Yapılan Taşımaya İlişkin Mevzuat



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Taşıma işlerine uygulanan ulusal ve uluslararası düzeylerde etkin olan mevzuatı ana hatlarıyla öğrenebilecek, Taşıma sözleşmelerini ve bunlardan doğan ihtilafların tabii olduğu hükümler ile ilgili bilgi sahibi olabilecek,
  - Taşıma türlerine göre aranılan mevzuata ulaşma ve uygun hükümleri tercih etme yeteneği kazanabileceksiniz.



**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

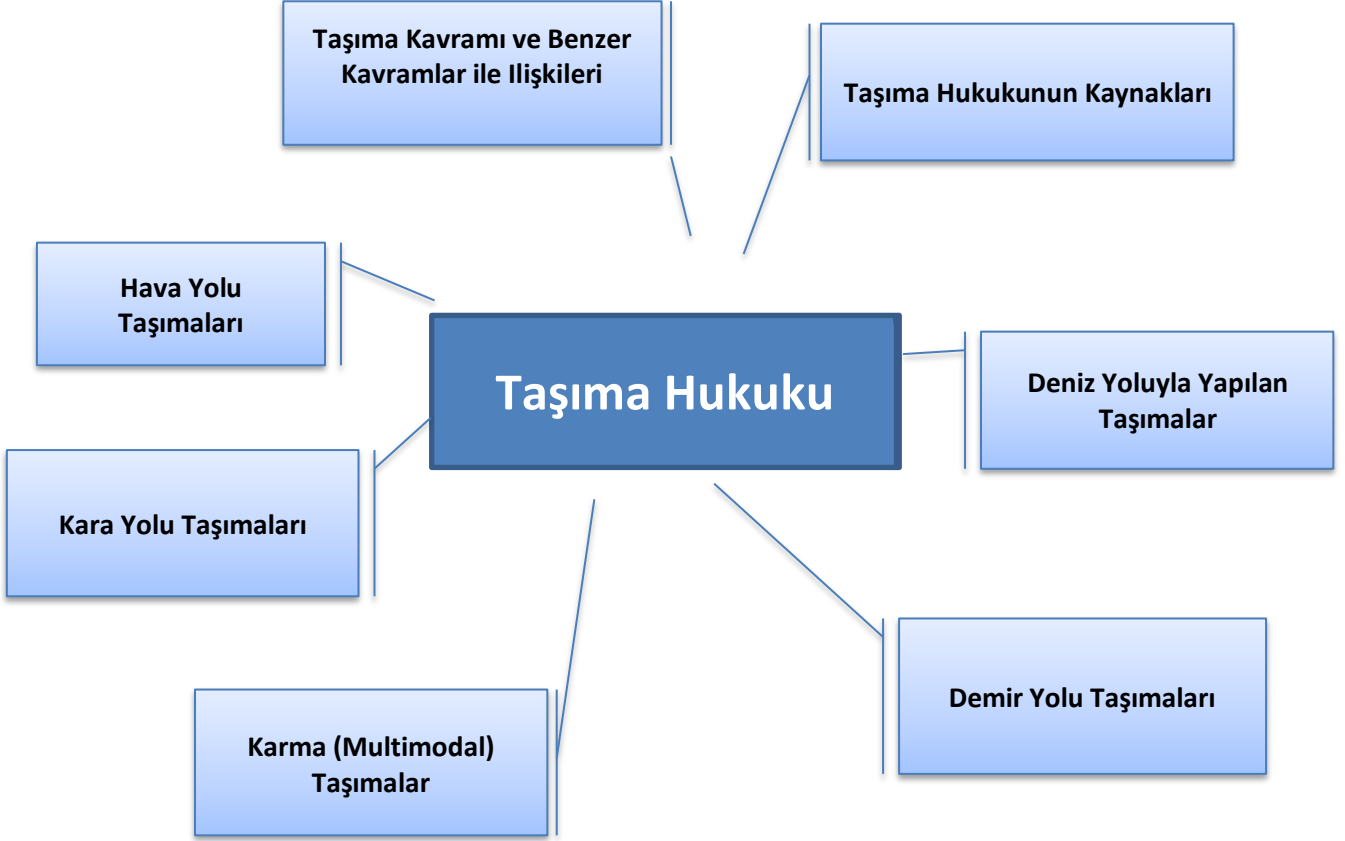
## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Oğuz CANER**

**ÜNİTE**

**1**

## TAŞIMA HUKUKUNA GİRİŞ



## GİRİŞ

Günümüzde mal ve hizmetlerin üretimlerinin yanı sıra bunların daha fazla ekonomik getiri elde edilebilecek yerlere götürülmesi büyük önem arz etmektedir. Taşımaya konu olan yüklerin veya insanların güvenli şekilde ve zamanında varma noktasına ulaştırılması modern hayatın vazgeçilmez unsurlarından biri olmuştur. Hatta günümüzdeki insan uygarlığında kara yolu, deniz yolu, hava yolu, demir yolu ve henüz gelişmekte olan boru hatları, enerji nakil hatları, teleferik vs. gibi sistemlerin hayati öneme sahip olduğu; bu sistemin içinde yaşadığımız uygarlığın atardamarları olduğu ifade edilmelidir.

Taşıma kavramının benzer ve zaman zaman birbirinin yerine kullanılan lojistik ve ulaştırma kavramlarıyla olan ilişkisi de burada irdelenmesi gerekir. İlk olarak lojistik, mal, hizmet ve insan unsuru gibi kaynakların ihtiyaç duyulan yerde ve zamanda temin edilmesini amaçlayan örgütlenme ve planlama sürecidir. Türk Dil Kurumu, Türkçe Sözlük'te lojistik kelimesini "*kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması*" olarak tanımlamıştır. Bu tanımdan yola çıkılarak taşıma eylemlerinin lojistik içerisinde kaldığı; onun bir alt bileşeni olduğu ifade edilebilir.

İkinci olarak ulaştırma kavramı ile taşımanın ilişkisini irdelemek gerekir. Ulaştırma; insan, mal, haber, enerji, veri vs.lerin yer değiştirmesini sağlayan araçları ve örgütleri ifade etmek için kullanılır. Anlaşılacağı üzere ulaştırma kavramı da taşıma kavramından daha geniş bir anlamdadır. Telefon ve internet iletişimi, basın yayın araçlarının iletişimi ulaştırma kavramına dâhil olmaktadır.

*Yer değiştirme suretiyle insan veya yükün konumundaki değişiklik taşıma işini ifade eder.* Mal ve hizmetlerin üretimi kadar bunların yer değiştirme suretiyle ekonomik getirisinin artırılması, tarihin en eski zamanlarından beri insanlığı meşgul eden konulardan biri olmuştur.

Hukuki anlamda taşımadan bahsedebilmek için taşıma faaliyetinin dışarıdan güç kullanılarak ve insan iradesinin yönlendirmesi ile gerçekleşmiş olması gerekir. Doğal olaylar sonucu meydana gelen taşıma iktisadi ve hukuki anlamda taşıma olarak nitelendirilemez. Bunun yanı sıra, iletişim araçları ile yapılan aktarımlar da taşıma hukukuna konu olmazlar.

Özetle, insanları ve malları (yükü) konu edinen, iradi ve fiilî olarak yapılan yer değiştirme eylemleri taşıma hukukunun konusunu teşkil eder.

## TAŞIMA HUKUKU

*Taşıma, insan veya yüklerin bir yerden bir yere götürülmesidir. Bu faaliyeti konu eden sözleşmeye "taşıma sözleşmesi" adı verilir.* Taşıma işini düzenleyen kurallar taşıma şekline göre değişik görünüm arz etmektedir. Geleneksel olarak en eski taşıma şekilleri olan kara ve deniz taşımacılığına uygarlığın gelişmesine paralel olarak demir yolu ve hava yolu taşımaları da eklenmiştir.

Taşıma türlerinin gelişmesine benzer şekilde, tarihsel olarak deniz taşımacılığında başlayan "*uygulanan hukukun uyumlulaştırılması-yeknesaklaştırma*" çabaları önemli başarılar elde etmiştir. Ancak, hâliha-

Geniş anlamda taşıma kavramına kablo, tel, boru vs. yapılan transferler de dâhildir.



taşıma türlerinin hepsine şamil genel bir taşıma hukukunun oluştuğunu söylemek mümkün değildir.

Taşıma işlerinin hukuki boyutunu düzenleyen kurallar taşıma hukuku içerisinde yer alır. Taşıma hukukunun amacı taşınmakta olan yüklerin ve/veya insanların tabi olacağı hukuki rejimi oluşturan kurallar demetini oluşturarak bu alandaki hukuki güvenliği sağlamaktır.

*Kamu hukuku-özel hukuk şeklindeki hukukun geleneksel tasnifi içerisinde taşıma hukukunu; taşıma kamu hukuku ve taşıma özel hukuku şeklinde ikiye ayırmak mümkündür.*

Taşıma alanındaki ulusal ve uluslararası düzeydeki idari düzenlemeler, devletin taşımacılık sektörüne müdahalesi niteliğindeki kurallar taşıma kamu hukuku içerisinde yer alır. Örneğin Karayolu Taşıma Kanunu'nda yer alan taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için getirilmiş olan Bakanlıktan yetki belgesi alınması zorunluluğu; ayrıca, kara yoluyla yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan ticari araçlarda çalışan şoförlerin, sürücü mesleki yeterlilik belgesi almaları zorunluluğu (m. 5/1) taşıma işlerine devlet müdahalesini simgelemesi sebebiyle taşıma kamu hukuku niteliği gösterir. Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan gerçek ve tüzel kişilerin, ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu ve/veya yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları şartı (m. 18) devlet müdahalesini simgelemesi sebebiyle taşıma kamu hukuku niteliği gösterir. Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan "Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker." (m. 940/1) düzenlemeleri devlet zorlaması ihtiva etmesi sebebiyle taşıma kamu hukuku içerisinde yer alırlar.

Kamu hukuku mahiyetindeki kuralların varlığına karşılık, özellikle taşımacılık işlerinde faaliyet gösteren kişilerin birbirleri ile ilgili olan ilişkilerinde uygulanan kurallar özel hukuka ilişkindir. Toplum hayatı içerisinde taşımacılıkla ilgili işleri icra edenlerle yük taşıyanlar veya yolcular arasındaki ilişki kural olarak sözleşmeler üzerinden gerçekleşmektedir.



Örnek

- Ders kitabımızda esas itibarıyla taşıma hukuku kavramı kullanılırken özel hukuka dair taşıma ilişkilerinin kastedildiği var sayılacaktır. Örneğin, yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan ihtilaflar, ev eşyası taşıma sözleşmesinde tarafların borçları ve hakları vs..

Taşıma hukukunun çoğu kez uluslararası özellik arz etmesi, bu alanda devletler arası düzenlemelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu düzenlemelerin bir kısmı Birleşmiş Milletler tarafından yapılırken bir kısmı da taşımacılığın değişik türlerinde faaliyet gösteren organizasyonlar tarafından yapılmaktadır. Bunlar örnek olarak IMO-Uluslararası Denizcilik Örgütü; CMI-Uluslararası Denizcilik Komitesi, Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU), Uluslararası Havayolu Taşımacılar Birliği (IATA), Uluslararası Sivil Havacılık Ö

(ICAO), Uluslararası Demir Yolları Birliği (UIC), Avrupa Demiryolları Birliği (CER), Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR) sayılabilir. Bu gibi örgütler taşımacılığın uluslararası alanda hukuki alt yapıya kavuşmasında önemli çabalar göstermişlerdir.

## TAŞIMA HUKUKUNUN KAYNAKLARI

Tarihsel süreç içerisinde her taşıma türünün kendine özgü hukuku gelişmiştir. Kara, deniz, hava, demiryolu taşımacılığının tamamını düzenleyen genel bir taşıma hukuku henüz mevcut değildir. Tarihsel gelişim süreci içerisinde her taşıma tipinin kendine özgü bir hukuki rejimi ortaya çıkmıştır.

## KARA YOLU TAŞIMALARI

### Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Düzenlemeler

Kara yolları üzerinde uluslararası boyutta yük taşımaları, Türkçe resmî çeviride “Eşyaların Kara Yolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi” olarak ifade edilen, Türkiye Cumhuriyeti’nin 1995 yılında taraf olduğu (RG. 04.01.1995/22161) Konvansiyon tarafından düzenlenmiştir. Bu Konvansiyon, ticaret ve hukuk camiasında Fransızca orijinal ismi olan “*Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route*” şeklindeki ifadenin ilk harfleriyle kısaca CMR olarak anılmaktadır.

CMR’nin hazırlanmasındaki temel amaçlar, kara yoluyla uluslararası yük taşımalarına ilişkin özel hukuk sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğu, tazminatlar ve taşıma belgeleri açısından yeknesaklığın sağlanmasıydı. Bu amaçların gerçekleşmesi hususunda kısmi başarı sağlanmıştır. Ancak, CMR’de bazı hususların düzenlenmeyip taraf devletlerin iç hukuklarına bırakılması ve Konvansiyonu uygulayan mahkemelerin devletten devlete değişen kararlar vermeleri suretiyle yeknesaklığın sağlanması amacıyla tam bir başarı elde edilememiştir.

*CMR’nin uygulanması için ilk şart, taraflar arasında bir yük taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır* (CMR 1/1/son). Taraflar arasında yük taşıma sözleşmesinin dışında başkaca bir sözleşmenin bulunması hâlinde CMR hükümleri uygulanmayacaktır.



Örnek

- Örneğin, yük taşıma taahhüdünde bulunulmaksızın, kamyonun personeli ile birlikte kiraya vermek suretiyle tahsis edilmesi hâlinde CMR hükümleri uygulanmaz.

*CMR kara yolu ile yük taşımalarında uygulanır.* Yük kavramından neyin anlaşılması gerektiği, konvansiyonda açık değildir. Bununla birlikte taşınan yükün ticari nitelik taşıması zorunlu değildir. Canlı hayvan, katı, sıvı ve gaz hâlindeki bütün maddeler; atılmak üzere taşınan çöp, sanayi atıkları, hafriyat gibi maddeler de CMR uygulamasında yük sayılırlar. *Fiziki varlığa sahip olan yolcu ile bagaj dışında taşınması mümkün her şey CMR bakımından yük sayılır.* Yükün taşınması veya muhafazası için kullanılan ve gönderen tarafından sağlanan palet, paket, konteyner ve römork da yük kavramına dâhil edilir. Taşıyıcının ödeyeceği tazn

miktarının hesaplanmasında esas alınan brüt ağırlığa, taşıma ve muhafaza için kullanılan malzemeler de dâhil edilir (CMR 23/3).

Bazı yüklerin taşınması CMR'nin uygulama alanı dışında tutulmuştur:

- Posta taşımaları: Uluslararası posta taşımaları, Uluslararası Posta Konvansiyonunda özel olarak düzenlendiği için CMR'nin kapsamı dışında bırakılmıştır (CMR 1/4,a).
- Cenaze Taşımaları: Cenaze taşımaları, CMR'nin uygulama alanı dışında bırakılmıştır (CMR 1/4,b).
- Taşınma Eşyası Taşımaları: Ev eşyası ve büro malzemelerinin de istisna kapsamında değerlendirilmesi gerekir.

CMR'nin uygulanması için, taşıyıcının taşıma işini "ücret karşılığı" üstlenmesi gerekir. Ücretsiz taşımalar (hatır taşımaları), CMR'nin kapsamı dışında bırakılmıştır. Ücret bir miktar para şeklinde olabileceği gibi başkaca bir menfaat sağlanması şeklinde de olabilir.

CMR hükümlerinin uygulanması için taşıma işinin kara yolundan ifası taahhüt edilmelidir. Kara yolu kavramı CMR'de açık bir şekilde tanımlanmış değildir.

CMR hükümlerinin uygulanabilmesi için, taşıma işinin CMR'de "taşıt" olarak nitelenen ve 1949 tarihli Karayolu Trafikine ilişkin Konvansiyon'un 4. maddesinde belirtilmiş olan araçlarla gerçekleştirilmesi gereklidir.

CMR'nin uygulanması için taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte olmalıdır. Yükün taşıyana teslim yeri ile gönderilene teslim edileceği yerin iki ayrı devletin sınırları içinde bulunması ve bu devletlerden en az birinin konvansiyona taraf olması gereklidir.

## Kara Yoluyla Uluslararası Yolcu Taşımaları

Hâlihazırda kara yoluyla uluslararası yolcu taşımalarını düzenleyen bir konvansiyon bulunmamaktadır.

## Ulusal Düzenlemeler

### Türk Ticaret Kanunu

Türkiye'de kara yolu taşımalarının genel hukuki, rejimi esas itibarıyla 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK) Dördüncü Kitabı'nda düzenlenmiştir. Burada yolcu taşımaları ile yük taşımaları düzenlenmiştir. Öte yandan tartışmalı olmakla birlikte söz konusu hükümler, Türk hukukunda taşıma ilişkilerini düzenleyen genel hükümler olarak da işlev görmektedir.

Zira taşıma sözleşmeleri başka bir yerde düzenlenmediği için ticari nitelikte olmayan taşıma işlerine ve diğer taşıma türlerine ilişkin mevzuatta hüküm bulunmayan hâllerde en azından ilişkinin niteliğine uygun oldukları ölçüde kıyasen uygulama alanı bulmalıdır (TTK 851-852).

Taşıma İşleri Kitabı altı kısma ayrılmıştır.

*Genel Hükümler başlığını taşıyan Birinci Kısımda aşağıdaki hususlar düzenlenmiştir:*

- Taşıyıcı (TTK 850)
- Taşıma İşleri Kitabındaki Hükümlerin Uygulama Alanı (TTK 851)
- Saklı Tutulan Hükümler (TTK 852-853)
- Sorumluluğun Kaldırılması veya Hafifletilmesine Ait Hükümlerin Geçersizliği (TTK 854)
- Zamanaşımı (TTK 855)

İkinci Kısımda *eşya taşımalarına* ilişkin hükümlere yer verilmiş ve esas itibarıyla şu hususlar düzenlenmiştir.

- *Taşıma Sözleşmesinin Uygulanması (TTK 856-874)*: Bu ana başlık altında ele alınan önemli konular; taşıma senedi ve yük taşımalarına ilişkin diğer belgeler (TTK 856-860), tehlikeli eşya (TTK 861), ambalaj yükümlüğü (TTK 862), yükleme ve boşaltma (TTK 863), özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu (TTK 864), yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcının hakları (TTK 867), emir talimat ve tasarruflar (TTK 868), taşıma ve teslim engelleri (TTK 869), taşıma ücretinin hesaplanması ve ödenmesi (TTK 870), gönderenin hakları ve ödeme borcu (TTK 871), ödeme koşuluyla teslim (TTK 872), taşıma süresi (TTK 874) ve zıya karinesidir (TTK 874).
- *Taşıyıcının Sorumluluğu (TTK 875-893)*: Bu ana başlık altında ele alınan önemli konular; zıya veya hasar ile gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk (TTK 875), sorumluluktan kurtulma (TTK 876-878), yardımcıların kusuru (TTK 879), sorumluluk sınırları (TTK 882), sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı (TTK 886), fiilî taşıyıcı (TTK 888), bildirim (TTK 889), yetkili mahkeme (TTK 890), hapis hakkı (TTK 891) ve birden fazla taşıyıcıdır (TTK 892).

Üçüncü Kısım "*Taşıma Eşyası Taşınması*" başlığını taşımakta olup bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşyanın taşınma eşyası olduğu ifade edilmiştir (TTK 894). Bu kısımda taşıyıcının yükümlülükleri (TTK 895), taşıma senedi, tehlikeli mal, refakat belgeleri ve bilgi verme yükümlülükleri (TTK 896), gönderenin özel hâllerden sorumluluğu (TTK 897), taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebepleri (TTK 898), sorumluluk sınırı (TTK 899) ve sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı düzenlenmektedir (TTK 901).

Dördüncü Kısım "*Değişik Tür Araçlar İle Taşıma*" (multimodel) başlığını taşımaktadır. Kanundaki hüküm dikkate alınarak değişik tür araçlarla taşıma kavramını, eşyanın değişik tür araçlarla taşınması bir bütün olarak tek bir taşıma sözleşmesine dayanan ve taraflar her bir taşıma ortamına ilişkin ayrı ayrı sözleşme yapmış olması hâlinde en az iki farklı hükmün uygulanmasının söz konusu olduğu taşıma şeklinde tanımlayabiliriz (TTK 902/1, a-c).

TTK'nın 902. maddesi ve devamında düzenlenen değişik tür araçlarla taşımaya ilişkin hükümlerinin uygulanması için somut olaya uygulanması gereken milletler arası konvansiyonlarda bunlara aykırı hüküm bulunmaması gerekir (TTK 902/1, d).

Beşinci Kısımda "Yolcu Taşıma"larına ilişkin hükümler yer almaktadır. Bu kısımda özetle; yolcunun kurallara uyma zorunluluğu (TTK 906), seferin

yapılmaması (TTK 907), seferin gecikmesi ve duraklaması (TTK 908-911), bagaj (TTK 912-913), taşıyıcının sorumluluğu (TTK 914) ve yolcunun ölümü (TTK 915) gibi hususlar düzenlemiştir.

Altıncı Kısımda “Taşıma İşleri Komisyoncusu”na ilişkin hükümler getirilmiştir. Bu kısımda özetle; taşıma komisyonculuğu sözleşmesi ve hükümleri (TTK 917-927), komisyoncunun sorumluluğu (TTK 928-929) ve zaman aşımı (TTK 930) konuları ele alınmıştır.

### **Kara Yolu Taşıma Kanunu**

Bu alandaki ikinci önemli kanun *Kara Yolu Taşıma Kanunu*'dur. Bu kanunun amacı; kara yolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, kara yolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır (m. 1). Bu kanun kamuya açık kara yolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarını, taşımacıları, taşıma acentelerini, taşıma işleri komisyoncularını, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerini, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıları ve benzerlerini kapsar.

Ancak, özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar, genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadi teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar, Türk Silahlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bunların römorkları ile yapılan taşımalar, lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar, bu kanun hükümlerine tâbi değildir (m. 2).



**Şekil: 1.1.** Kamyonla Yapılan Taşımacılık

*Kara Yolu Taşıma Kanunu*'ndaki ön önemli hususlardan biri de taşımacılığın genel ilkelerinin belirlenmiş olmasıdır. Bu ilkeler şu şekilde sıralanabilir:

- Taşımalar; ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirilir (m. 4).
- Taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için Bakanlıktan yetki belgesi alınması zorunludur. Taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu il



Düzenli sefer; belirli bir zaman ve ücret tarifesine göre, tespit edilmiş bir güzergâhta önceden açıklanmış yerleşme birimleri arasında yapılan taşımaları ifade eder.

nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yetki belgesi alınabilmesi için taşıma işleri işletmecilerinin mesleki saygınlık, mali yeterlilik ve mesleki yeterliliğe sahip olması gerekmektedir (m. 5/1).

- Kara yoluyla yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan ticari araçlarda çalışan şoförlerin, sürücü mesleki yeterlilik belgesi almaları zorunludur (m. 5/2).
- Taşımalarda kullanılacak taşıtların niteliğini ve sayısını gösteren taşıt belgesi ile taşımacının taşıt belgesinde kayıtlı her taşıt için düzenlenen ve taşıtta bulunması gereken taşıt kartı verilir (m. 5/3).
- Tehlikeli yük taşıyan taşıtlar ve bunların bağlı olduğu taşımacılar, taşıyacakları yüklerin özelliğine uygun olduğunu gösteren bilgi ve belgelere dayanarak birinci fıkrada belirtilen yetki belgesinden ayrı olarak ilgili mercilerden ayrıca izin almakla yükümlüdürler (m. 5/5).
- Taşımacılar, taşıma hizmetlerini kabul edilebilir bir neden olmaksızın veya zorunlu hâller dışında yapmaktan kaçınamazlar ve taşıma hizmetinden herkesin her zaman yararlanmasını sağlamak zorundadırlar (m. 5/6).
- Taşımalar, diğer taşımacılar veya üçüncü şahıslar tarafından engellenemez (m. 5/7).
- Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara ve taşımacı ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz, eşya taşımaları taşıma senetsiz yapılamaz (m. 6/1).
- Taşımacı, yolcu ve eşyanın güvenlik içinde taşınmasından sorumludur. Yolcu ve gönderenler de taşımacının güvenlik yönünden almış olduğu tedbirlere uymak zorundadırlar. Taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu ve eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür.
- Taşımacı, çevre kirliliğini önleme, çevre ve insan sağlığını koruma amacıyla yürürlüğe konulan mevzuat hükümlerine uymak zorundadır.
- Gönderen, eşyanın varış noktası, cinsi, miktarı ve nitelikleri ile diğer önemli bilgileri tam ve doğru olarak taşımacıya bildirmek zorundadır. Yanlış ve eksik bildirmelerden doğacak her türlü sorumluluk gönderene aittir. Taşımacı, bir ihbar veya şüphe hâlinde yetkili ve görevlilerin huzurunda eşyayı kontrol ettirebilir.
- Yolcu ve eşya taşıma, yükleme, boşaltma, depolama ve aktarma hizmetleri de dâhil olmak üzere ücret tarifelerinin, ülke ekonomisi ve kamu yararı aleyhine sonuç vermesi ve aşırı ücret uygulanması veya rekabet ortamının bozulması hâlinde ve gerektiğinde taban ve tavan ücretleri devlet tarafından tespit edilebilir.

Karayolları Taşıma Kanunu'ndaki bir diğer önemli husus ise uluslararası taşımaların kapsamına ilişkindir. Buna göre; Türkiye'ye kara yoluyla veya demir yoluyla herhangi bir hudut kapısından giren veya Türkiye'nin herhangi bir limanına deniz yolu ile gelen kara yolu taşıtlarıyla yapılan transit taşımaları, uluslararası ikili ve çok taraflı kara yolu taşıma anlaşmalarına göre taşıma yapmaya yetkili veya Bakanlıkça izin verilmiş yabancı plakalı taşıtlar ile uluslararası taşımalar için Bakanlıktan yetki belgesi almış taşımacılara ait taşıtlarla yapılabilir.



Trafik: Yayaların, hayvanların ve araçların kara yolları üzerindeki hâl ve hareketleridir.



Kara yolu: Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.



Yolcu: Aracı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan kişilerdir.

Türkiye'ye demir yolu, deniz yolu veya hava yoluyla gelen ve varış noktasından kara yolu taşıtlarıyla üçüncü ülkelere yapılan taşımaları, Bakanlıktan uluslararası taşımacı yetki belgesi almış taşımacılar tarafından yapılır. Yabancı plakalı taşıtlara ise Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu kararı ile taşıma yetkisi verilebilir.



**Terminal:** İnsan veya eşya taşımalarında, araçların indirme, bindirme, yükleme, boşaltma, aktarma yaptıkları ve ayrıca bilet satışı ile bekleme, haberleşme, şehir ulaşımı ve benzeri hizmetlerin de sağlandığı yerdir.

*Türkiye'den kara yolundan diğer ülkelere yapılan taşımaları ile diğer ülkelere kara yolu taşıtları vasıtası ile Türkiye'ye yapılan taşımaları, uluslararası taşımacı yetki belgesine sahip taşımacılar ile ikili ve çok taraflı kara yolu taşıma anlaşmalarına göre izin verilmiş veya Bakanlıkça özel izin belgesi verilmiş yabancı taşımacılara ait taşıtlarla yapılabilir.*

*Yabancı plakalı taşıtlar, Türkiye sınırları dâhilindeki iki nokta arasında taşıma yapamazlar.*

Aksi öngörülmedikçe, ilgili kanunlara ve taşımacı ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere aykırı olarak yolcu ve eşya sınır kapılarına taşınmaz, buralarda aktarmaları yapılamaz, eşya depolanamaz ve yolcular sınır kapısından yaya geçerek başka bir taşıta binemezler.

Kanundaki önemli bir husus ise kota meselesidir. Türkiye'ye veya Türkiye üzerinden kara yoluyla yapılacak transit taşımalarda, yurt içi taşımaları aksatmamak ve Türkiye üzerinden yapılan uluslararası taşımaları daha düzenli ve süratli kılmak amacıyla, gerektiğinde diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve tamamlayıcı olmak üzere alt yapının fiziksel sınırları, güzergâhların belirlenmesine ilişkin mevzuat çerçevesinde, kota sistemi uygulanabilir.

Kara yollarının bakımı, korunması ile kara yolu ve taşımanın yönetimine ilişkin giderlere katkıda bulunmak üzere yabancı plakalı araçlardan "geçiş ücreti" alınır. Bu ücrete ek olarak köprü, tünel ve otoyol ücreti gibi karayolu alt yapısının kullanılmasından alınan ücret ile eşya ve taşıtlar için yapılan hizmetler için de ücret alınır.

Kara Yolu Taşıma Kanunu, terminaller arasında taşıma sistemi getirmiştir. Kanuna göre yolcu taşımalarında terminaller arasında taşımacılık yapma zorunluluğu mutlak iken eşya taşımalarında bu sistem kısmen esnetilmiştir. Buna göre; düzenli seferli yolcu taşımalarında kalkış ve varışların bir terminalden yapılması esastır. Ancak yeri ve zamanı önceden belirlenen ve nitelikleri yönetmelikte tespit edilen ara duraklarda da yolcu indirmesi ve bindirmesi yapılabilir. Yolcu taşımacılarının, en az bir yolcu terminaline bağımsız olarak veya birlikte sahip olmaları veya bu terminalin kullanma hakkını haiz olmaları zorunludur. Aynı terminalden, nitelik ve niceliğine göre birden fazla taşımacı yararlanabilir. Eşya taşımacılığında terminal bulundurma zorunluluğu aranmaz.

### **Karayolları Trafik Kanunu**

Kara Yolları Trafik Kanunu'nun (RG. 18.10.1983/18195) amacı, kara yollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir. Bu kanun, trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev, yetki ve sorumluluk, çalışma usulleri ile diğer hükümler, bu kanuna tabidir.



**Erişme kontrollü kara yolu (Otoyol - Ekspres yolu) :** Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu kara yoludur.

Kara yollarındaki trafikle ilgili kuruluşlar, komisyonlar, görev ve yetkileri; tescil ve trafik belgeleri; tescil plakaları; motorlu araçlara ait şartlar ve muayene; sürücü belgeleri ve sürücülerin tabi olduğu hukuki rejim; trafik kuralları; trafik kazalarının tabi olduğu rejim; işleten ve araç işleticisinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin hukuki sorumluluğu ve bu sorumluluğun sigortası ve trafik eğitimi konularındaki esaslar bu kanunda düzenlenmiştir.



Kara, deniz ve hava taşımalarında kabotaj uygulaması mevcuttur.

Kara Yolları Trafik Kanunu, kara yollarında uygulanır. Ancak aksine bir hüküm yoksa; a) Kara yolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında kara yolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile erişme kontrollü kara yolunda ve para ödenerek yararlanılan kara yollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir kara yolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, kara yolu araçlarına ayrılan kısımlarında da, bu kanun hükümleri uygulanır.

Kara Yolları Trafik Kanunu'nda kara yolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulamak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla *Kara Yolu Güvenliği Yüksek Kurulu* ile *Kara yolu Trafik Güvenliği Kurulu* oluşturulmuştur.

Kara Yolu Güvenliği Yüksek Kurulu; Kara Yolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca hazırlanarak Kara Yolu Trafik Güvenliği Kurulunca uygun görülen önerileri değerlendirerek karara bağlar ve kararlarının yaşama geçirilmesi için gerekli koordinasyon önlemlerini belirler.

Kara Yolu Trafik Güvenliği Kurulu; Kara Yolu Trafik Güvenliği Kurulu, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca Trafik hizmetlerinin çağdaş ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla önerilen veya katılacak temsilcilerce önerilecek önlemlerin uygulanabilirliğini tartışarak karara bağlar.

Kara Yolları Trafik Kanunu trafikle ilgili olarak *Emniyet Genel Müdürlüğüne* bazı görev ve yetkiler vermiştir.



Şekil 1.2. Trafik Denetimi

Bu kanunla, Emniyet Genel Müdürlüğüne verilen görevler, Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı olarak kurulan Trafik Hizmetleri Başkanlığınca yürütülür. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı tarafından yürütülür. Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez bölge, il ve ilçe trafik zabıta kuruluşları Trafik Hizmetleri Başkanlığına bağlı olarak çalışır. Emniyet Genel Müdürlüğünün trafik kuruluşları ile bu kuruluşların görev ve yetkileri şunlardır:

- Araçları, bu kanuna göre araçlarda bulundurulması gerekli belge ve

gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve kara yolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek

- Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek
- El koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek
- Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek
- Trafik kazası neticesinde hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek
- Araçların tescil işlemlerini yaparak belge ve plakalarını vermek
- Sürücülerin belgelerini vermek
- Ülke çapında taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, bunlara ilişkin teknik ve hukuki değişiklikleri işlemek, işlettirmek, istatistiksel bilgileri toplamak ve değerlendirmek (Sürücülere ait bilgilerde meydana gelebilecek değişiklikler ve araçlar üzerinde meydana gelebilecek teknik veya hukuki değişiklikler ile haciz, rehin, ihtiyati tedbir ve belge iptali gibi kısıtlayıcı şerhlerin; elektronik ortamda tutulan siciller üzerine işlenmesi ve kaldırılması işlemleri, bu değişiklik veya şerhlere karar veren yargı ve icra birimleri ile kamu kurum veya kuruluşları tarafından elektronik sistemle yapılabilmesi mümkündür.)
- Trafik kazalarının oluş nedenleri ile ilgili tüm unsurları kapsayan istatistik verileri ve bilgilerini toplamak, değerlendirmek, sonuçlarına göre gereken önlemlerin alınmasını sağlamak ve ilgili kuruluşlara teklifte bulunmak
- Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.

### *Karayolları Genel Müdürlüğüne verilen görev ve yetkiler:*

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bu kanunla ilgili görev ve yetkileri şunlardır:

- Yapım ve bakımdan sorumlu olduğu kara yollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak ve aldirmek,
- Tüm kara yollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak ve kontrol etmek,
- Trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirmek, kara yolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri incelemek ve onaylamak,
- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu kara yollarında, İçişleri Bakanlığının uygun görüşü alınmak suretiyle, yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlemek ve işaretlemek,
- Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre verileri hazırlamak ve kara yollarında, gerekli önleyici teknik tedbirleri almak veya aldirmek,
- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu kara yollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak, yaptırmak veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri tetkik ve uygun olanları tasdik etmek,
- Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeyle dayalı kaza sebeple

önünde bulundurulması önerilen gerekli önlemleri almak veya aldırarak, belediye sınırları içinde ve dışında kalan yerlerde kara yollarının kenarındaki yapı ve tesislere izin vermek,

- Trafik zabıtasının görev ve yetkileri saklı kalmak üzere kara yolu trafik güvenliği, kara yollarının ve trafik işaretlerinin korunması, trafik işaretlerinin etkin kullanımının sağlanması, trafik görevlilerinin işaretlerine uyma ve araçların yükleme sınırları ile ilgili kurallara aykırı hareket edenler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek; trafik ışıklarına uymama, işaret levhalarına ve sair yasaklara uymama hâlinde, durumu bir tutanakla belirlemek ve gerekli işlemin yapılması için en yakın trafik kuruluşuna teslim etmek,

### *Millî Eğitim Bakanlığının görev ve yetkileri:*

- Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için 123'üncü madde gereğince sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek
- Sürücü adaylarının teorik ve uygulamalı sınavlarını yapmak ve başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak
- Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla iş birliği yaparak uygulamak

### *Sağlık Bakanlığının görev ve yetkileri:*

- Kara yollarında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak ve uygulamak
- Trafik kazalarında yaralananların en kısa zamanda sağlık hizmetlerinden istifadelerini temin etmek üzere, İçişleri Bakanlığının uygun görüşü de alınarak kara yolları üzerinde ilk yardım istasyonları kurmak, bu istasyonlara gerekli personeli, araç ve gereci sağlamak
- Her ilde trafik kazaları için eğitilmiş sağlık personeli ile birlikte yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulansı bulundurmak
- Trafik kazalarında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenlerin kayıtlarını tutmak ve takip eden ayın sonuna kadar Emniyet Genel Müdürlüğüne bildirmek

### *Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının görev ve yetkileri:*

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgili birimleri: Bu kanun ve diğer mevzuatla verilen hizmetleri yapmak, bu kanun açısından kara yolu taşımaya ilişkin gerekli koordinasyonu sağlamak, tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak, muayene istasyonlarını denetlemek, 35'inci madde hükümlerine aykırı hareket edenler hakkında tutanak düzenleyerek idari para cezası vermek, bu maddede belirlenen idari tedbirleri almak, trafik zabıtasının görev ve yetkileri saklı kalmak üzere, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve denetlemek, aykırı görülen hususlarla ilgili olarak sorumlular hakkında idari para cezasına dair tutanak düzenlemek
- Araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak üzere yetkilendirilenler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca denetlenir ve aykırı hareketi tespit edilen işletme sahipleri 1.700 Türk Lirası idari para cezası ile cezalandırılır. Yetkilendirme konusu işletme şartlarında giderilebilecek ek '' ''

olması hâlinde, işletme sahibine, bu eksiklikleri gidermesi için azami on beş gün süre verilir. Bu süre zarfında eksikliklerin giderilmemesi hâlinde, izin belgesi iptal edilir.

- Araçların ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılması veya yaptırılması ile ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğüne verilen hizmet sürdürülürken kullanılan ve Genel Müdürlüğün diğer hizmetleri ile ilişkili olmayan bina, arazi, arsa gibi taşınmazlar Maliye Bakanlığınca Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına tahsis edilir. Bu görev yürütülürken yararlanılan tesisat ve teçhizat Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına devredilir.
- Araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca yetkilendirme yapılması hâlinde tahsis edilen taşınmazlar ile devredilen tesisat ve teçhizatın kullanılması hususunda, Maliye Bakanlığının görüşü alınarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile yetkilendirilenler arasında özel hukuk hükümleri gereğince sözleşme yapılabilir.

### *Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlığının görev ve yetkileri:*

#### a) Orman yollarında;

- Trafik düzeni ve güvenliği açısından ana orman yolları ile gerekli görülen diğer orman yollarında işaretlemeler yaparak tedbirler almak ve aldirmek,
- Bu kanunla ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle orman yolları için verilen trafikle ilgili diğer görevleri yapmak,

#### b) Köy yollarında;

- Trafik düzeni ve güvenliği açısından gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak tedbir almak ve aldirmek,
- Yol güvenliğini ilgilendiren konulardaki; kavşak durak yeri, yol dışı park yeri, aydınlatma ve benzeri tesislerin projelerini incelemek ve gerekenleri onaylamak,
- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu kara yollarında 17'nci maddede sayılan tesisler için bağlantıyı sağlayacak geçiş yolları yönünden izin vermek,
- Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, kara yolu yapısı ve işaretlemeye dayalı kaza nedenleri göz önünde bulundurularak gerekli tedbirleri almak,
- Bu kanunla ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle köy yolları için verilen trafikle ilgili diğer görevleri yapmak.
- Köy yolları için sayılan görev ve hizmetlerden zorunlu ve gerekli görülenler orman yolları için de uygulanabilir.

### *Belediye trafik birimleri, görev ve yetkileri:*

Bu Kanunla belediyelere verilen görevler il ve ilçe trafik komisyonları ve mahallî trafik birimleri ile iş birliği yapılarak yürütülür.

Her belediye başkanlığı bünyesinde, hizmet kapasitesi göz önünde tutularak İçişleri Bakanlığınca tespit edilecek ölçülere ve genel hükümlere göre, belediye trafik şube müdürlüğü, şefliği veya memurluğu kurulur. Görev ve yetkileri şunlardır:

- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolları trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak,
- Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak,

- Kara yolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, aldirmek ve denetlemek,
- Kara yolunda trafik için tehlike teşkil eden engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldirmek,
- Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vuku bulduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak,
- Çocuklar için trafik eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasını sağlamak,
- Bu kanun ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmak.

### *İl ve ilçe trafik komisyonları:*

### *İl ve ilçe trafik komisyonlarının görev ve yetkileri şunlardır:*

- İl sınırları içinde mahallî ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,
- Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlmek, bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletme
- Kara yolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etme ve sayılarını belirleme
- Gerçek ve tüzel kişiler ile resmî ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etme ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin verme
- Bu kanunla ve diğer mevzuatla verilen görevleri yapmak.

## DENİZ YOLU TAŞIMALARI

### Ulusal Düzenlemeler

Türkiye içerisinde deniz yolu ile yapılan taşımalar esas itibarıyla Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan "Deniz Ticareti" kısmında düzenlenmiştir.

*Ticaret Kanunu'nda Birinci Kısımda Gemi Kavramı ve üzerindeki haklar düzenlenmiştir.* Ticaret gemisinin özellikleri, geminin adı, bayrak çekme hakkı, bağlama limanı, gemilerin kayıt edildikleri siciller, gemiler üzerindeki mülkiyet hakkı ve diğer haklar, gemi üzerindeki rehin hakkı ve intifa hakkı bu bölümde düzenlenmiştir.

*İkinci Kısımda deniz girişimcisi olarak ifade edilebilen donatanların (armatör) özellikleri ve yükümlülükleri düzenlenmiştir.*

*Kaptanların görevleri ve yükümlülükleri Üçüncü Kısımda düzenlenmiştir.*

Dördüncü Kısımda deniz ticaretine özgü sözleşmeler (gemi kirası sözleşmesi, zaman charteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi) düzenlenmiştir. Denizde taşıma işleriyle uğraşanların hakları ve yükümlülükleri de burada düzenlenmiştir. Deniz taşımalarında kullanılan taşıma senetleri ve denizde yolcu taşıma sözleşmesi de beşinci bölümde yer almaktadır.

Deniz taşımacılığında önem arz eden bir diğer kanun ise kısaca Kabotaj Ka



**Bağlama limanı:**  
Geminin sicile kayıtlı olduğu sicil limanına bağlı olan ve gemiye ait seferlerin yönetildiği limanı ifade eder.

olarak isimlendirilen 1926 tarihli Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dâhilinde İcrai San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'dur. Bu kanun ile başta taşımacılık olmak üzere Türkiye Cumhuriyeti karasularında kazanç getirici işleri yapmak, kural olarak Türk vatandaşlarına özgülenmiştir. Yabancı gemiler sadece yabancı bir limandan bir Türk limanına veya bir Türk limanında yabancı bir limana taşımacılık yapabilirler.

Limanlar Kanunu'nda Türkiye Cumhuriyeti'ndeki liman hizmetleri ile ilgili esaslar yer almaktadır.

## Uluslararası Düzenlemeler

### Eşya (yük) Taşımaları



**Şekil: 1.3.** Dünyadaki taşımacılığın önemli bölümü denizde yapılmaktadır.

Taşıma işlerine ait uluslararası düzenlemeler ilk olarak deniz taşımacılığında ortaya çıkmaya başlamıştır. Deniz yolu ile uluslararası eşya taşımacılığını konu alan ilk düzenleme 1924 tarihli Lahey Kuralları olarak anılan "*Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme*" dir. Türkiye Cumhuriyeti bu sözleşmeye 1955 yılında taraf olmuştur. Bu tarihten sonra deniz taşımacılığını düzenlemeyi amaçlayan başka sözleşmeler hazırlanmış olsa da bunlar içerisinde dünya ölçeğinde en fazla kabul görmüş olanın 1924 tarihli Sözleşme olmuştur. Günümüzdeki deniz taşımacılığının hukuksal temelini bu sözleşme teşkil etmektedir.

Bu alandaki ikinci hamle 1963-1968 döneminde hazırlanan ve Lahey Kuralları üzerinde bazı değişiklikleri ihtiva eden Visby Kuralları'dır.

Lahey Kuralları ve akabindeki Visby Kuralları'na yönelik eleştiriler yeni bir sözleşmenin temelini atmıştır. 1978 yılında Hamburg'ta imzalanan "*Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu*" ancak 1992 yılında yürürlüğe girebilmiştir.

Hamburg Kuralları'nın da yeterince ilgi görmemesi, yeni modern tekniklerin ve sorunların ortaya çıkması 2008 yılında, tam adı "*Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu*" olan kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılan konvansiyon ortaya çıkmıştır. Ancak Rotterdam Kuralları, uzun süredir imzaya açık olsa da henüz yürürlüğe girememiştir.

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere denizde uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin üç uluslararası sözleşmeden Lahey Kuralları dışındakile

yaygınlık kazanamamıştır.

Lahey Kuralları sadece konişmentolu taşımalara uygulanabilirken; Rotterdam Kuralları, geminin, taşıyanın, ifa eden tarafların, taşıtanın, alıcının veya ilgili başka bir tarafın milliyetine bakılmaksızın yükü teslim alma yeri ve teslimat yerinin farklı devletlerin sınırları içinde olduğu ve taşıma sözleşmesine göre, aşağıdaki yerlerden herhangi birinin bir konvansiyona taraf devletin sınırları dâhilinde yer alması durumunda, bir deniz taşımasının yükleme limanı ile aynı deniz taşımasının boşaltma limanının farklı devletlerin sınırları dâhilinde olduğu taşıma sözleşmeleri için geçerlidir.

### **Yolcu Taşımaları**

Deniz yolu ile yolcu taşımacılığı alanındaki ilk düzenleme 1957 tarihinde yapılan Kaçak Yolcular ile İlgili Brüksel Konvansiyonu'dur. İkinci düzenleme ise bu alanda dünyada genel kabul görmüş sistemi yansıtan Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki 1974 Atina Konvansiyonu'dur. Bu konvansiyona bağlı olarak 1976, 1990 ve 2002 protokolleri çıkarılmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nda denizde yolcu taşımaya ilişkin hükümlerin kaynağı 1974 tarihli Atina Konvansiyonu'dur.

## **DEMİR YOLU TAŞIMALARI**

### **Ulusal Düzenlemeler**

Türk Ticaret Kanunu, deniz, demir ve hava yoluyla taşımalar ve posta taşımalarına ilişkin özel hükümleri saklı tutarak (TTK 852/1) "Taşıma İşleri" kitabında yer alan hükümlerin sonraki kanun olarak demir yolu taşımalarını düzenleyen hükümlerin yürürlükten kaldırmadığını ifade etmiştir. Türk hukukunda demir yolu taşıma sözleşmelerine ilişkin temel düzenleme, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde yürürlüğe konulan, Padişah iradesiyle yürürlüğe konulduğu için kanun gücünde olan 08.05.1872 tarihli "Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname"dir (Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi-RDN).

Demir yollarındaki ticari faaliyetlerin hukuki rejimi 2013 yılında çıkarılan Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun'un kabulünden sonra, demir yollarında özel sektöre yol açan yeni bir döneme girmiştir. Bu kanun ile Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü demir yolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmış; ayrıca Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demir yolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulması yoluna gidilmiştir.

Bu kanun ile kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demir yolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını; demir yolu altyapı işletmeciliği ve demir yolu tren işletmeciliği yapabilmemesinin önü açılmıştır.

Bu alandaki özelleştirme kararının sonrasında mevzuat gelişimi devam etmektedir.

### **Uluslararası Düzenlemeler**

Uluslararası taşımacılığı düzenleyen ilk konvansiyon, 14.10.1890 tarih

Almanya, Avusturya-Macaristan, Belçika, Fransa, Hollanda, İsviçre, İtalya, Lüksemburg ve Rusya arasında Bern’de imzalanan ve 01.01.1893 tarihinde yürürlüğe giren demir yoluyla uluslararası eşya taşımalarına ilişkin konvansiyondur. Uluslararası demir yolu taşımalarını düzenleyen konvansiyona bugünkü şekli, bu hüküm kapsamında gerçekleştirilen VIII. Revizyon Konferansı’nda (30 Nisan-9 Mayıs 1980) verilmiş; burada uluslararası demiryolu taşımacılığına ilişkin bütün konvansiyonlar tek bir konvansiyon altında toplanmıştır (COTIF). Bu Konvansiyon 5408 sayılı Kanun ile 24.11.2005 tarihinde Türkiye tarafından da onaylanmıştır (bkz. RG. 24.12.2005/26033M).

Konvansiyonun ilk kısmında uluslararası demir yolu taşımacılığıyla ilgili örgüt (OTİF) ile ilgili hükümler yer almaktadır.

COTIF’in yedi eki mevcuttur; uluslararası taşıma sözleşmelerine ilişkin temel hükümler de ilk üç ekte yer almaktadır. Buna göre COTIF’in ekleri ve içeriğindeki kuralları açıklayan isimleri şunlardır:

- A Eki: (CIV) Uluslararası Demir Yolu Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar
- B Eki: (CIM) Uluslararası Demir Yolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar
- C Eki: (RID) Tehlikeli Eşyaların Demir Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Düzenleme
- D Eki: (CUV) Uluslararası Demir Yolu Trafiğinde Araç Kullanım Sözleşmelerine İlişkin Yeknesak Kurallar
- E Eki: (CUI) Uluslararası Demir Yolu Trafiğinde Altyapı Kullanma Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar
- F Eki: (APTU) Uluslararası Trafikte Kullanılacak Demir Yolu Malzemesinde Uygulanacak Teknik Standartların Geçerli Kılınması ve Yeknesak Teknik Talimatların Kabulüne İlişkin Yeknesak Kurallar
- G Eki: (ATMF) Uluslararası Trafikte Kullanılan Malzemelerin Kabulüne İlişkin Yeknesak Kurallar

## HAVA YOLU TAŞIMALARI

### Ulusal Düzenlemeler

14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı “Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) ülkemizde hava yolu taşımalarının temel kaynağını oluşturmaktadır. Bu kanunda sadece özel hukuka (taşıma sözleşmesine) ilişkin kurallar değil, aynı zamanda hava yolu trafiği bakımından ihtiyaç duyulan idari kurallar da yer almaktadır.

Türk hava egemenliği, sivil hava aracı kazaları (bildirilmesi, ilk tedbirler, kaza nedeni hakkında soruşturma vs. gibi hükümler, ticari hava işletmeleri (izin, ruhsat, tarifeler, posta taşıma yükümlülüğü, kabotaj hakkı, denetleme, hava alanları ve tesislerin kuruluşu ve işletmesi, ücret tarifeleri, uçuş güvenliği, askeri hava alanlarından yararlanma, güvenlik tedbirleri, kurtarma ve yardım, yer hizmetleri, inşaat sınırlamaları gibi kurallar idare lehine emredici nitelikte düzenlenmiştir.

Kanunun İkinci Kısımında “Hava Araçları ve Sicillerinin Tutulması” adlı Beşinci Bölümü (m. 49-84), “Hava Araçlarına İlişkin Uçuş Kuralları” adlı Altıncı Bölümü (m. 85-94) ile Sivil Havacılık Personeli adlı Yedinci Bölümü idari nitelikteki hükümlerin yanında özel hukuka dair kurallar da içermektedir. Örneğin hava araçlarının ipoteği, hava araçlarının menkul mal niteliği gibi hükümler özel hukuk karakterli hükümlerdir.

TSHK’nın Hava Yolu İle Taşımalar adlı Üçüncü Kısım ile Taşıma Sözleşmelerinden Doğan Sorumluluk adlı Dördüncü Kısım *hava yoluyla yurt içi yolcu ve eşya taşıma sözleşmelerine* ilişkin özel hükümleri içermektedir. Bununla birlikte Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası hava yolu taşımalarını düzenleyen konvansiyonlardaki hükümlerin, yurt içi hava yolu taşıma sözleşmeleri üzerindeki iki bakımdan etkisi söz konusu olabilmektedir:

### Uluslararası Düzenlemeler

Hava yolu konvansiyonlarının uygulanabilmesi için kural olarak taşımanın konvansiyona taraf iki devlet ülkesi arasında yapılması gerekir (Varşova Konvansiyonu 1/2; Montreal Konvansiyonu 1/2). Hava yoluyla uluslararası yolcu ve eşya taşımalarına ilişkin sözleşmeler hakkında bugün için Türkiye bakımında da yürürlükte bulunan iki Konvansiyon bulunmaktadır.

İlk olarak, 1929 “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon” ve bu konvansiyon üzerinde değişiklik yapan protokollerdir. (VK’yı değiştiren protokoller; 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Protokolü, 1971 Guatemala City Protokolü ve 1975 Montreal Protokolleri’dir (toplam dört adettir).

Varşova Konvansiyonu sisteminin yerini almak üzere 28.05.1999’da Montreal’de 1999 Montreal Konvansiyonu (Hava yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 28 Mayıs 1999 Montreal Konvansiyonu) imzalanmıştır.

Uluslararası hava taşımalarını düzenleyen metinlerden hâlen yürürlükte olanları; 1929 Varşova Konvansiyonu, 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Protokolü, 4 Sayılı Montreal Protokolü ve 1999 Montreal Konvansiyonudur (1999 Montreal Konvansiyonu 04.09.2003’te katılan devletler bakımından yürürlüğe girmiştir. Türkiye Varşova sisteminden Varşova Konvansiyonu, 1955 Lahey Protokolü ve 4 Sayılı Montreal Protokolüne (25.06.1978 tarihinden beri Varşova Konvansiyonu ve Lahey Protokolüne; 12 Eylül 1998 tarihinden beri de 4 Sayılı Montreal Protokolüne taraftır) taraf olmuştur. 1999 Montreal Konvansiyonu ise 26.03.11 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

Montreal Konvansiyonu bir ücret karşılığı hava aracıyla yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya (kargo) taşımalarına ilişkin sözleşmelere uygulanır. Ücretin mutlaka bir miktar paranın ödenmesi şeklinde olması gerekmez. İstisnaen, bir hava taşıma işletmesi tarafından hava taşıma aracıyla yapılan ücretsiz taşımalara da konvansiyon hükümleri uygulanır. Burada amaç, personele ücretsiz bilet verme uygulamaları sonucu yapılan taşımaların da konvansiyon hükümlerine tabi olmasını sağlamaktır.

Posta taşımaları konvansiyonun kapsamına girmemektedir.

## KARMA (MULTİMODAL) TAŞIMALAR

Yükün tek bir taşıma sözleşmesi ile farklı tür taşıma araçlarında ve farklı ortamlarda taşınması son yıllarda ortaya çıkarak gelişmeye başlamıştır. Konunun önemine binaen 1980 tarihinde Multimodal Taşımalar Üzerine Birleşmiş Milletler Uluslararası Taşıma Konvansiyonu imzaya açılmıştır; ancak bu konvansiyon henüz yürürlüğe girememiştir. Bu konudaki boşluk CMR’de değişik araçlarla taşıma; CIM ve Rotterdam Kurallarında kapıdan kapıya taşımaya ilişkin düzenlemeler getirilmek suretiyle kapatılmaya çalışılmaktadır. Hava taşımalarına ilişkin Montreal Konvansiyonu’nda ise değişik tür araçlarla yapılan (multimodal) taşımalara konvansiyonun uygulanması, taşımanın hava yolu ile gerçekleştirilen bölümü bakımından yukarıdaki uygulanma koşullarının gerçekleşmesine bağlı tutulmuştur (MonK 38/1).

Türk Ticaret Kanunu 902-905 hükümleri karma (*multimodal*) taşımaları düzenlemektedir.



### Örnek

- Günümüzde taşımacılığın geleneksel metodlarına ek olarak boru hatlarıyla, teleferik sistemleriyle, enerji nakil hatlarıyla yapılan taşımalar da taşıma hukukunun gündemine girmeye başlamıştır.



### Bireysel Etkinlik

- Bütün taşıma türlerine aynı kuralların uygulanması neden önemlidir? İnternet ortamında araştırınız.
- Çoğumuz kara yollarında kamyon görmekten hoşlanmayız. Ama kara yollarında hiç yük taşınmasaydı hayatımız nasıl etkilenirdi? Gelecek için fikir üretiniz!



## Özet

İnsanların bir noktadan bir noktaya hareketi ve malların dünya üzerinde bir yerden başka bir yere götürülmesi insanlığın eski zamanlarından beri sosyal ve ekonomik hayatta özel bir önem arz etmiştir. Üretilen malların daha elverişli pazarlara götürülerek ticarete konu edilmesi tarihin eski zamanlarından beri yapılagelmıştır. Taşıma işlerini düzenleyen kurallar sadece özel hukuku değil, kamu hukukunu da ilgilendirebilmektedir. Taşıma alanındaki işçi işveren ilişkileri, çalışma şartları, çevrenin korunması, yardımcı hizmet sunanlarla kurulan ilişkiler vs. de taşıma hukukunun konusunu oluşturmaktadır. Kamu hukuku mahiyetindeki kuralların varlığına karşılık, özellikle taşımacılık işlerinde faaliyet gösteren kişilerin birbirleri ile ilgili olan ilişkilerinde uygulanan kurallar özel hukuka ilişkindir. Toplum hayatı içerisinde taşımacılıkla ilgili işleri icra edenlerle yük taşıyanlar veya yolcular arasındaki ilişki kural olarak sözleşmeler üzerinden gerçekleşmektedir. Ders kitabımızda esas itibarıyla taşıma hukuku kavramı kullanılırken özel hukuka dair taşıma ilişkilerinin kastedildiği var sayılacaktır. Örneğin, yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan ihtilaflar, ev eşyası taşıma sözleşmesinde tarafların borçları ve hakları vs.

Günümüzde taşımacılığın geleneksel metotlarına ek olarak boru hatlarıyla, teleferik sistemleriyle, enerji nakil hatlarıyla yapılan taşımalar da taşıma hukukunun gündemine girmeye başlamıştır.

Bu husustaki en ilginç gelişme ise henüz emekleme aşamasında olsa da uzaya yapılan yolcu ve yük taşımalarının başlamış olmasıdır.

Taşıma hukukunun çoğu kez uluslararası özellik arz etmesi, bu alanda devletler arası düzenlemelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu düzenlemelerin bir kısmı Birleşmiş Milletler tarafından yapılırken bir kısmı da taşımacılığın değişik türlerinde faaliyet gösteren organizasyonlar tarafından yapılmaktadır. Bunlar örnek olarak IMO-Uluslararası Denizcilik Örgütü; CMI- Uluslararası Denizcilik Komitesi, Uluslararası Kara Yolu Taşıma Birliği (IRU), Uluslararası Hava Yolu Taşımacılar Birliği (IATA), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), Uluslararası Demir Yolları Birliği (UIC), Avrupa Demir Yolları Birliği (CER), Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR) sayılabilir. Bu gibi örgütler taşımacılığın uluslararası alanda hukuki alt yapıya kavuşmasında önemli çabalar göstermişlerdir.

Kara yolları üzerinde uluslararası boyutta yük taşımaları, Türkçe resmî çeviride “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi” olarak ifade edilen, Türkiye Cumhuriyeti’nin 1995 yılında taraf olduğu (RG.

04.01.1995/22161) Konvansiyon tarafından düzenlenmiştir. Bu Konvansiyon, ticaret ve hukuk camiasında Fransızca orijinal ismi olan “Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route” şeklindeki ifadenin ilk harfleriyle kısaca CMR olarak anılmaktadır.

Hâlihazırda kara yoluyla uluslararası yolcu taşımalarını düzenleyen bir konvansiyon bulunmamaktadır.

Milli mevzuatımız bakımından bu husustaki en temel kanun olarak; Türkiye’de kara yolu taşımalarının genel hukuki, rejimi esas itibarıyla 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun (TTK) Dördüncü Kitabı karşımıza çıkmaktadır. Burada yolcu taşımaları ile yük taşımaları düzenlenmiştir.

Bu alandaki ikinci önemli kanun Karayolu Taşıma Kanunu’dur. Üçüncü olarak; Karayolları Trafik Kanunu’nun (RG. 18.10.1983/18195) amacı, kara yollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir. Türkiye içerisinde deniz yolu ile yapılan taşımalar esas itibarıyla Türk Ticaret Kanunu’nda yer alan “Deniz Ticareti” kısmında düzenlenmiştir.



## Özet (devamı)

Taşıma işlerine ait uluslararası düzenlemeler ilk olarak deniz taşımacılığında ortaya çıkmaya başlamıştır. 1924 tarihli Lahey Kuralları olarak anılan “Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme; 1978 yılında Hamburg’ta imzalanan “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu” ile 2008 yılında, tam adı “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu” olan kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılan Konvansiyon bu alandaki uluslararası sorunları düzenlemeye çalışmaktadır. Türk hukukunda demir yolu taşıma sözleşmelerine ilişkin temel düzenleme, 08.05.1872 tarihli “Rumeli Demir Yollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname”dir (Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi-RDN). Demir yollarındaki ticari faaliyetlerin hukuki rejimi 2013 yılında çıkarılan Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun’un kabulünden sonra, demir yollarında özel sektöre yol açan yeni bir döneme girmiştir. Hava taşımaları bakımından; 14.10.1983 tarih ve 2920 sayılı “Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) ülkemizde hava yolu taşımalarının temel kaynağını oluşturmaktadır. Bu kanunda sadece özel hukuka (taşıma sözleşmesine) ilişkin kurallar değil, aynı zamanda hava yolu trafiği bakımından ihtiyaç duyulan idari kurallar da yer almaktadır. Hava taşımalarında uluslararası düzenlemelerden ilk olarak, 1929 “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon” ve bu konvansiyon üzerinde değişiklik yapan protokollerdir. (VK’yı değiştiren protokoller; 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Protokolü, 1971 Guatemala City Protokolü ve 1975 Montreal Protokolleri’dir (toplam dört adettir). Varşova Konvansiyonu sisteminin yerini almak üzere 28.05.1999’da Montreal’de 1999 Montreal Konvansiyonu (Hava yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 28 Mayıs 1999 Montreal Konvansiyonu) imzalanmıştır. Yükün tek bir taşıma sözleşmesi ile farklı tür taşıma araçlarında ve farklı ortamlarda taşınması son yıllarda ortaya çıkarak gelişmeye başlamıştır. Konunun önemine binaen 1980 tarihinde Multimodal Taşımalar Üzerine Birleşmiş Milletler Uluslararası Taşıma Konvansiyonu imzaya açılmıştır.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Taşıma kavramı için aşağıdakilerden hangisi söylenemez?
  - a) Lojistik kelimesinin anlamı taşımadan daha geniştir.
  - b) Ulaştırma kavramına internet erişimini dâhil etmek mümkün değildir.
  - c) Boru hatlarıyla yapılan aktarımlar taşıma sayılır.
  - d) Sel sularıyla sürüklenen eşyaların yer değiştirmesi hukuki anlamda taşıma olarak değerlendirilemez.
  - e) İradi ve fiilî olarak yapılan yer değiştirme faaliyeti taşıma hukukunun konusun teşkil eder.
  
2. Aşağıdakilerin hangisi Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmemiştir?
  - a) Deniz yoluyla yük taşımaları
  - b) Deniz yoluyla yolcu taşımaları
  - c) Boru hatlarıyla yapılan taşımalar
  - d) Taşınma eşyası taşımaları
  - e) Değişik tür araçlarla taşıma
  
3. CMR aşağıdakilerin hangisine uygulanır?
  - a) Uluslararası cenaze taşımaları
  - b) Uluslararası posta taşımaları
  - c) Uluslararası taşınma eşyası taşımaları
  - d) Uluslararası kara yolu ile yolcu taşımaları
  - e) Uluslararası kara yolu ile yük taşımaları
  
4. Aşağıdaki hususlardan hangisi Kara Yolu Taşıma Kanunu'nda yer almaz?
  - a) Kargo işletmeciliğinin belgelendirilmesi
  - b) Taşıma işleri komisyoncularının belgelendirilmesi
  - c) Sürücü belgelerinin hazırlanması
  - d) Taşıma acentelerinin belgelendirilmesi
  - e) Ticari araçlarda çalışan sürücülerin mesleki yeterlilik belgeleri
  
5. Kara yolu Taşıma Kanunu'na göre aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
  - a) Taşımalar ekonomik olmalıdır.
  - b) Taşıma esnasında çevre kirlenmesi hususunda tedbir alınmalıdır.
  - c) Taşıma acenteliği için yetki belgesi alınması gerekmez.
  - d) Ticari araçlar için sürücü belgesi yeterlidir.
  - e) Taşımacılıkta serbest rekabet söz konusudur.
  
6. Kara yolu taşımalarına ilişkin olarak aşağıdakilerden hangisi hakkında özel düzenleme bulunmamaktadır?
  - a) Yurt dışı yük taşımaları
  - b) Yurt içi yük taşımaları
  - c) Posta taşımaları
  - d) Taşınma eşyası taşımaları
  - e) Yolcu taşımaları

7. Aşağıdakilerden hangisi hakkında uluslararası bir sözleşme/konvansiyon mevcut değildir?
- Hava yolu ile yolcu taşımaları
  - Uluslararası posta taşımaları
  - Uluslararası kara yoluyla yük taşımaları
  - Uluslararası kara yolu ile yolcu taşımaları
  - Uluslararası deniz yoluyla yolcu taşımaları
8. Türk Hukuku'nda "taşıma işleri" hangi kanunda yer alır?
- Türk Ticaret Kanunu
  - Türk Medeni Kanunu
  - Sivil Havaçılık Kanunu
  - Kara Yolları Trafik Kanunu
  - Kara Yolu Taşıma Kanunu
9. Kara Yolları Trafik Kanunu ile ilgili olarak aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?
- Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu bu kanuna istinaden kurulmuştur.
  - Türkiye'de taşıma işlerini Türk vatandaşlarına özgülemiştir.
  - Kara yolu Güvenliği Yüksek Kurulu bu kanuna istinaden kurulmuştur.
  - Motorlu araçların tescili ilgili olarak Emniyet Genel Müdürlüğü yetkilendirilmiştir.
  - Sürücülerin sicillerini tutma görevi Emniyet Genel Müdürlüğüne verilmiştir.
10. Aşağıdakilerden hangisi trafikle ilgili olarak Karayolları Genel Müdürlüğüne verilen görevlerde biri değildir?
- Yol işaretlemelerini yapmak
  - Hız sınırlarını belirlemek
  - Trafik işaretlerini tahrip edenlerle ilgili suç duyurusunda bulunmak
  - Yükleme sınırlarına uymayanlar hakkında suç duyurusunda bulunmak
  - Kara yollarında meydana gelen kazalarla ilgili olarak ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak

**Cevap Anahtarı**

1.b, 2.c, 3.e, 4.c, 5.d, 6.e, 7.d, 8.a, 9.b

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] ATAERGIN, Selim/CANER, Oğuz; Türk Deniz Hukuku ile İlgili Mevzuat. Notlu-Açıklamalı-Karşılaştırmalı-İçtihatlı. Cilt 1, İstanbul 2004.
- [2] ATAERGIN, Selim/CANER, Oğuz; Türk Deniz Mevzuatı. Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler, Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları, Cilt 2, İstanbul 2006.
- [3] GENÇTÜRK, Muharrem; Uluslararası Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul 2006.
- [4] GENÇTÜRK, Muharrem; Taşıma Hukukuna Giriş. Taşıma Hukuku Ders Kitabı, Erzurum, 2013.
- [5] GÜNAY, Barış/GENÇTÜRK, Muharrem; Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 6102 Sayılı Ticaret Kanunu'nu Beklerken" 10-12 Mayıs 2012, C.18, S.2, 2012, ss.793-806.
- [6] KARAN, Hakan; Kara yolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Ankara 2011.
- [7] KENDİGELEN, Abuzer/AYDIN, Alihan; Bibliografyalı, Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı. Kara yolu, Demiryolu, Havayolu, Denizyolu ile Taşımalar, Posta Taşımaları, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Umumi Mağazacılık. İstanbul 2001.
- [8] ÖZDEMİR Türkay; Uluslararası Taşıma Hukuku, Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu, İstanbul 2006.
- [9] SEVEN, Vural; Taşıma Hukuku, Anadolu Üniversitesi, Eskişehir 2010.
- [10] ÜLGEN, Hüseyin; Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987.
- [11] ÜLGEN, Hüseyin; Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul 1988.

# TAŞIMA ARAÇLARINA MAHSUS SİCİLLER



## İÇİNDEKİLER

- Gemilere Mahsus Siciller
- Milli Gemi Sicili
- Gemi Sicilindeki Kayıtların Önemi
- Türk Uluslararası Gemi Sicili
- Bağlama Kütüğü
- Yapı Sicili
- Deniz Araçlarının Tabiiyeti
- Mülkiyet Ve Gemi Üzerindeki Haklar
- Hava Araçlarına Mahsus Sicil
- Hava Araçlarının Tabiiyeti
- Trafik Sicili Demiryollarındaki Durum



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
- Taşıma araçlarının kayıtlı olduğu sicillerle ilgili temel seviyede bilgi edinebilecek,
- Taşıma araçlarının üzerindeki mülkiyet hakkının ispatını, el değiştirmesini anlayabilecek,
- Taşıma araçlarının devlet ile bağıny ifade eden tabiiyet kavramını ayırt edebilecek,
- Taşıma araçlarının üzerinde teminat maksadıyla ipotekle tesisini kavrayabileceksiniz.



**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Oğuz CANER**

**ÜNİTE**

**2**



## GİRİŞ

Toplum hayatında önem arz eden bazı olayların ve işlemlerin resmî görevliler tarafından tutulan sicillere (kütüklere) kaydedilmesi uygulaması çok eski dönemlerden beri kabul görmüştür. Devletin atadığı memurlar veya devletin görevlendirdiği görevliler marifeti ile tutulan bu kayıtlara “*resmî sicil*” denir. Sicillerin tutulmasındaki amaçlar, kişilerin ve toplumun hayatında önem taşıyan bazı hususların aleniyetini (açıklığını) sağlamak ve bunları ilgili kişilerin bilgisine sunmak ya da bazı hakların doğumu veya ortadan kalkmasını sağlamaktır.

Resmî sicillere yapılan kayıtlar, kurucu veya açıklayıcı olmak üzere iki şekilde karşımıza çıkabilir. Bir hakkın doğumu veya bir hukuki sonucun geçerli olarak hüküm doğurması sicile tescil ile mümkün oluyorsa kurucu nitelikten bahsedilir. Örneğin taşınmazlar üzerindeki mülkiyet hakkı tapu siciline tescil ile doğar. Resmî sicile yapılan kayıt bazı hâllerde açıklayıcı işleve sahip olabilir. Tescilin açıklayıcı olması, hakkın sicil dışı kazanıldığını gösterir. Burada yapılan tescil ile hakka aleniyet kazandırılmak istenir. Örneğin motorlu taşıt siciline yapılan tescil bildirici niteliktedir. Motorlu taşıtın satışı noterde yapılan sözleşme ile gerçekleşir, bu sözleşmenin sicile tescili bildirici mahiyettedir.



Örnek

- Tapu sicili; Nüfus sicili; Ticaret Sicili, Hayvan Rehni Sicili, Gemi Sicili, Evlenme Sicili, Maden Sicili, Yeraltı Suları Sicili, Petrol Sicili... vs.

Sicilleri önemli kılan ilk neden, sicil sayesinde kayda alınmış hususların ispatının kolaylaşmış olmasıdır. Resmî siciller devlet makamları tarafından tutuldukları için bunlara güven duyulur. Herkes sicile kayıtlı bir hususu doğru kabul etmede haklıdır. Resmî siciller, bünyelerinde taşıdıkları kayıtlar için delil niteliği taşırlar. İddiasını bir resmî sicilin kayıtlarına dayandıran kişi iddiasını ispatlamış sayılır. Başka bir ifade ile sicile kayıtlı bir hususun başka delillerle desteklenerek ispatlanması gerekmez. 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun (*Kabul Tarihi: 22.11.2001, RG. 08.12.2001/24607*) “Resmî belgelerle ispat” başlıklı 7'nci maddesinde resmî sicillerin belgeledikleri olguların doğruluğuna dair kanıt teşkil ettikleri; bu kayıtların içeriğinin doğru olmadığının ispatının aksine düzenleme yok ise herhangi bir şekle bağlı olmadığı kuralı kabul edilmiştir.

Taşımacılık alanında, sicillerin fonksiyonları özel önem kazanmaktadır. Taşımacılığın ülke dışı boyutu nedeniyle taşıma araçlarının milliyeti (tabiiyeti) hususu da siciller marifeti ile tespit ve ispat olunur. Öte yandan taşıma aracına uygulanacak hukukun tespitinde de hangi devletin siciline tescilli olduğu önem

arz eder. Taşıma araçlarına ilişkin mülkiyet, ipotek ve intifa hakkı gibi hakların kurularak aleni hâle getirilmesi işlevleri de sicillere yüklenmiştir.

Taşıma araçlarının fonksiyonlarını ifa edebilmeleri hareket edebilmelerine bağlıdır. Dünya üzerinde hareket hâlinde olmaları, kimi zaman işletcinin tabi olduğu devletin dışında faaliyet göstermeleri bu araçlara hangi devletin hukukunun uygulanacağı sorununu gündeme getirmiştir. Türk hukukunda hava, deniz ve raylı taşıma araçları üzerindeki aynı haklar, menşe ülke hukukuna tâbidir. Menşe ülke kavramından kasıt ise, hava ve deniz taşıma araçlarında aynı hakların tescil edildiği sicil yeri, deniz taşıma araçlarında bu sicil yeri yoksa bağlama limanı, raylı taşıma araçlarında ruhsat yeridir. Karayolu taşıma araçları ise araç nerede bulunuyorsa o devletin hukukuna tabidir.

Burada dikkat edilmesi gereken husus bu esasın taşıma araçları ile sınırlı olduğudur. Bu taşıma araçları ile taşınmakta olan yük üzerindeki aynı haklara (örneğin, taşınmakta olan yükün mülkiyeti) varma yeri hukuku (taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan teslim yeri) uygulanır.

## GEMİLERE MAHSUS SİCİLLER

Gemilerin kaydedildiği sicile gemi sicili adı verilir. Gemi sicili tarihsel olarak ilk dönemlerde gemilerin milliyetini tayin için kullanılırken zaman içerisinde gemi üzerindeki hakların tesisi ve aleniyetin sağlanması amaçlarına da hizmet etmeye başlamıştır.

Türk hukukunda deniz araçları için üç çeşit sicil bulunmaktadır. Millî Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Bağlama Kütüğü. Bunlara özel ve istisnai nitelikteki deniz araçlarına özgü Yapı Kütüğü de eklenebilir.

### Millî Gemi Sicili

Denizcilik alanında sicil teriminden kural olarak Millî Gemi Sicili anlaşılır. Türk Bayrağı çekme hakkına haiz olan ticaret gemileri Millî Gemi Siciline tescil edilirler. Bunlara ek olarak; yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile yabancı bir devlet veya onun vatandaşları adına Türkiye’de yapılmakta olan gemiler de sicile kaydolunur (TTK 935/2).

Geminin on sekiz groston ve daha büyük olması hâlinde sicile tescil yapılmak zorundadır; bu hacmin altındaki gemilerin sicile tescili isteğe bağlıdır.

Geminin sicile kaydından sonra kayıt edilen hususlarda meydana gelen değişikliklerin de sicile aktarılması gereklidir.

Gemi, kurtarılamayacak şekilde batar veya tamir kabul etmez hâle gelir yahut her ne suretle olursa olsun Türk bayrağını çekme hakkını kaybederse, istem üzerine sicilden kaydı silinir. Tescili isteğe bağlı olan gemilerin kaydı malik veya maliklerinin istemi üzerine sicilden silinir.

Gerekli şartları taşımadığı hâle sicile kaydedilmiş bir gemi veya gemi kurtarılamayacak şekilde batmış veya tamir kabul etmez hâle gelmiş ise sicilden resen silinmesi mümkündür.



Groston, geminin kapalı alanlarının toplam hacmini ifade eden terimdir.

Ancak bunun için süresi içerisinde itiraz edilmemiş olması gerekir. Tescil edilmiş bir gemi hakkında yirmi yıldan beri hiçbir kayıt işlemi yapılmamış ve Denizcilik Müsteşarlığından alınan bilgiye göre de geminin artık var olmadığına veya denizcilikte kullanılmayacak hâle geldiğine kanaat getirilmiş olursa, gemi üzerinde ipotek veya intifa hakkı tescil edilmiş bulunmadığı takdirde, sicil memurunun önerisi üzerine mahkeme, gemi kaydının silinmesine karar verir.

### Türk Uluslararası Gemi Sicili

Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS), Türk sermayedarlarına (donatanlarına) ait gemilerin mali ve benzeri yükümlülükler yüzünden Türk bayrağı kullanmayı bırakarak kolay bayrak olarak adlandırılan devlet bayraklarına geçmelerini önlemek amacıyla kurulmuştur. Bu sicile kaydedilen gemilere; yabancı personel istihdamı, gemi personeline ödenen ücretlerin vergiden muaf olması, geminin işletilmesi ve devredilmesinden elde edilen kazançlara vergi kolaylığı getirilmesi gibi birtakım teşvikler getirilmiştir.

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliğine göre Türkiye’de yerleşik Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye’de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar TUGS’ye tescil ettirilebilir. Eğer söz konusu gemi Milli Gemi Siciline kayıtlı ise bu kayıt TUGS’ye kaydedilmeden önce silinir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ve yatlar Türk Bayrağı çekme hakkı kazanırlar.

### Bağlama Kütüğü

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Millî Gemi Siciline tescilli zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının malikleri veya işletenleri; söz konusu gemi, deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar.

Bağlama kütüğüne kaydedilen gemi, deniz ve içsu araçlarının satım sözleşmesi kaydedilir. Ayrıca eğer mevcut ise menkul rehni, ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz veya haciz kararları da kütüğe kaydedilir.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı araçlar Türk Bayrağı çekme hakkına ve yükümlülüğüne sahiptirler.

### Yapı Sicili

Son olarak yapımı kesin olarak tamamlanmamış inşa hâlindeki gemilerin kaydedilebildiği yapı sicilinden de bahsetmek gerekir. İnşa hâlindeki gemi, üzerinde ipotek ya da haciz işlemi için sicile tescil gerekliliği ortaya çıkarsa yapı hâlindeki gemilere özgü sicile tescil edilebilir. İnşaat tamamlanarak gemi siciline tescil yapıldıca yapı sicilindeki kayıt kapatılır.

Seri No.	Bağlama No:
Adı Name of ship	
Cinsi Type of ship	
Bağlama Kütüğü / No Title of Registry / No	
Tescil Boyu / En / Derinlik (m) Registered Length / Breadth / Depth (m)	
Gros Ton / Net Ton Gross Tonnage / Net Tonnage	
İnşa Yeri ve Yılı Place and Date of Build	
İnşa Malzemesi Construction Material	
Makine Gücü (Bhp) / Adedi Power of Engine / Quantity	
Makine Seri No Engine Serial Number	
Kullanım Amacı	

5897 sayılı Kanun kapsamında Bağlama Kütüğüne kayıt olunduğu tasdik olunur.

Şekil 2.1. Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi

## Gemi Sicilindeki Kayıtların Hukuki Önemi

Günümüzde gemi sicilinin özel hukuk alanındaki fonksiyonları önem kazanmıştır.

Gemi sicili ilk olarak hakların “*aleniyetini (açıklığını)*” sağlama amacı güder. Gemi sicili herkesin incelemesine açıktır, herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir ve masraflarını karşılamak suretiyle bu kayıtların örneklerini alabilir.

İkinci fonksiyon karine fonksiyonudur. Buna göre:

- Gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi, o geminin maliki sayılır.
- Gemi sicilinde lehine gemi ipoteği veya ipotek üzerinde hak veya intifa hakkı tescil edilmiş olan kişi o hakkın sahibi (lehtar) sayılır.
- Tescil edilen bir hak sicilden silinirse artık o hakkın var olmadığı kabul edilir.

İkinci olarak gemi sicilinde “*Sicile Güven İlkesi*” geçerlidir. Buna göre hukuki bir işlem ile bir geminin mülkiyetini, intifa hakkını, gemi ipoteğini veya ipotek üzerindeki bir hakkı iktisap eden kişi lehine gemi sicilinin içeriği, bu haklarla ilgili olduğu ölçüde doğru sayılır. Ancak bu durumda iktisap eden kişinin, kaydın doğru olmadığını bilmesi gerekmektedir. Hak sahibinin kayıtlı bir hak üzerindeki tasarruf yetkisi belli bir kişi lehine sınırlanmış ise, bu sınırlama iktisap eden hakkında ancak gemi sicilinde yazılı olması veya onun sicil kaydının doğru olmadığını bilmesi veya bilmesinin gerekmesi şartıyla hüküm ifade eder.

Kaydın doğru olmadığını bilinmesi bakımından tescili istem tarihi asıldır.

Gemi sicilinde lehine bir hak tescil edilmiş olan bir kişiye bu hakkı sebebiyle bir edimde bulunulması veya bu kişinin üçüncü bir kişi ile sicile kayıtlı bir hak üzerinde birinci fıkrada yazılı olanlar dışında bir tasarruf işlemi yapılması hâllerinde de yukarıdaki esaslar uygulanır.

Gemi sicilindeki kayıtların bir kısmı *açıklayıcı (izhari)* niteliktedir. Örneğin, geminin adına, bağlama limanına, mülkiyet durumuna ilişkin kayıtlar. Bu hakların tescili hakkın doğumuna sebep olmaz; sadece doğmuş hakkın sicile işlenmesi suretiyle sicil kayıtlarının gerçek duruma uygun hâle getirilmesi amaçlanmaktadır. Buna karşılık bazı kayıtlar ise kurucu (ihdasi) niteliktedir.

Geminin bayrak çekme hakkına ilişkin kayıtlar, intifa ve ipotek hakkına ilişkin kayıtlar bu şekildedir. Bu hakların doğabilmesi için gemi siciline tescilin tamamlanması gerekir.

Sicile tescil edilmiş haklardan doğan talep hakları, kayıtlı oldukları sürece zaman aşımına uğramazlar.

## Deniz Araçlarının Tabiiyeti

Tabiiyet, kişiyi veya şeyi devlete bağlayan siyasi ve hukuki bağdır.

Devletler, egemenlik haklarından doğan yetkilerini kullanmak suretiyle gemiler ve hava araçlarına tabiiyet bahşederek hukuki ve siyasi bağ kurmaktadır.

Gemiler bayrağını taşıdıkları devletin tabiiyetine tabidirler. 1958 tarihli Açık Denizler Sözleşmesinin 5’inci ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 91’inci maddeleri devletlere gemilere tabiiyetlerini verme ve sicillerine kayıt şartlarını belirleme yetkisi vermiştir. İstisnai hâller dışında bir geminin birden fazla devletin tabiiyetine girmesine müsaade edilmemiştir. Günümüzde bü



Münhasır Ekonomik Bölge (Exclusive economic zone-EEZ), karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar olan ve devlete o deniz alanı üzerinde bazı kullanma ve yararlanma hakları veren haktır. Örneğin, doğal kaynakların kullanılması, enerji elde etme gibi.

gemiler bayraklarını taşıdıkları devletlerin resmî sicillerine tescil edilmek zorundadırlar.

Gemilerin bir devletin siciline tescilinde dünyada iki yaklaşım dikkati çekmektedir. İlk yaklaşım geleneksel sistem adı da verilen her devletin millî siciline tescildir. İkinci yaklaşım ise elverişli bayrak (*flag of convenience*) adı verilen, tescilli gemiler üzerinde daha az denetim ve yükümlülük getiren sistemdir. Liberya, Panama, Malta, Kıbrıs Rum Kesimi gibi devletler fazlaca şart aramaksızın talepte bulunan yabancı gemileri kendi sicillerine kaydederek bayraklarını kullanmalarına izin vermektedirler.

Bir devletin siciline tescilin bir takım sonuçları bulunmaktadır.

- Gemi tescil edildiği sicilin bulunduğu devletin bayrağını, tanıma işaretini ve diğer belgelerini taşıma hakkı elde eder.
- Gemi bayrağını taşıdığı devletin himayesine girer. Bu statü gemiyi bazı hususlarda hak sahibi yaparken bazı hususlarda da yükümlülükler altına sokar.
- Gemi bayrağını taşıdığı devletin yargı yetkisine tabidir.

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 27/5'inci maddesine göre çevre kirliliği ve münhasır ekonomik bölge ile ilgili kuralların ihlali hariç olmak üzere bir devlet karasularından geçmekte olan yabancı bir gemide, karasularına girmeden önce işlenmiş bir suç ile ilgili olarak tedbir alamaz.

Yukarıdaki açıklamalar dikkate alındığında geminin bayrağını taşıdığı devletin hukukuna tabi olduğu görülmektedir. Örneğin Türk bayraklı gemilerde çalışanlar ile işverenler arasında Deniz İş Kanunu uygulanır.

Gemilerin ekonomik hayattaki önemi büyüktür. Buna güvenlikle ilgili kaygılar da eklendiğinde bu önem artmaktadır. Devletler hangi geminin kendilerine ait olduğunu bilmek isterler. Ayrıca her devlet ekonomik hayatını düzenlerken kendisine ait gemilere bazı ayrıcalıklar tanıyabilir. Ya da başka devletlerin gemileri için farklı düzenlemeler getirmek isteyebilir. Denizlerde güvenlik ve denetimin sağlanması çabası bazı tedbirleri zorunlu kılmıştır.

Gemilerle ilgili olarak ortaya çıkan bu gibi ihtilafların çözümü her geminin bir devletin bayrağını taşıması zorunluluğunu beraberinde getirmiştir. Günümüzde kural olarak gemilerle ilgili hukuki ihtilafların çözümünde bayrağın ait olduğu devletin hukukunun uygulanması yöntemi tercih edilmektedir. Geminin taşıdığı bayrak onun tabiiyetinin hangi devlete ait olduğunun en somut göstergesidir.

Türk hukukunda her Türk gemisinin Türk bayrağı çekme hakkı bulunmaktadır. Bu noktada hangi gemilerin Türk gemisi sayılacağı sorunu karşımıza çıkmaktadır.

Hangi gemilerin Türk gemisi sayılacağı konusunda kabul edilmiş sistem ise şu şekildedir: Gemi bir gerçek kişiye ait ise ve bu kişi Türk vatandaşı ise gemi Türk gemisi sayılır. Birden fazla malik var ise paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun, elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılır.

Kanun koyucu, tüzel kişiler bakımından ise konuyu ikiye ayırmıştır. Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim

kurulunun iznine bağlı bulunması şartlarıyla Türk gemisi sayılır. Türk ticaret şirketleri dışındaki tüzel kişilerin ise Türk kanunları uyarınca kurulma ve yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

Yukarıdaki açıklamalar Milli Gemi Sicili için geçerlidir. Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler de tescil işleminin tamamlanması ile Türk bayrağı çekme hakkı kazanırlar. Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettirilebilir. Yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilen gemiler ve yatlar da Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilebilir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Millî Gemi Siciline tescilli zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçlarının malikleri veya işletenleri; söz konusu gemi, deniz ve içsu araçlarını bağlama kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar. Bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve içsu araçları Türk bayrağı çekmek zorundadır.

## Mülkiyet ve Gemi Üzerindeki Haklar

Gemi mülkiyetinin geçişi ile ilgili olarak sicile düşülen kayıt "*bildirici*" niteliktedir. Sicile kayıtlı gemilerde mülkiyetin devri için malik ile devralanın, mülkiyetin devralana geçeceğine ilişkin anlaşmaları ve zilyetliğin yeterlidir. Ancak sicildeki kayıtlara güvenerek, sicilde malik olarak görünen kişiden mülkiyeti devralan kişi iyi niyetli ise iktisabı geçerlidir.

Sicile kayıtlı geminin kısmen (gemi üzerindeki payın) satılması hâlinde mülkiyet, malik ile devralanın anlaşması ile geçer.

Gemi üzerinde ipotek hakkı kurulması için gemi maliki ile alacaklının gemi ipotegi kurulması hususunda anlaşmaları ve bu anlaşmanın gemi siciline tescili gerekir. İpotek kurulması ile ilgili sicil kaydı kurucu niteliktedir. İpotek hakkı gemi siciline tescil anında doğar.

İntifa hakkı kurulurken de ipotek hakkı ile ilgili açıklamalar geçerlidir; tarafların anlaşmaları ve bu anlaşmanın gemi siciline tescili gerekir. İntifa hakkının kurulması ile ilgili sicil kaydı kurucu niteliktedir. İntifa hakkı gemi siciline tescil anında doğar.

## HAVA ARAÇLARINA MAHSUS SİCİL

Hava aracı, havalanabilme ve havada kalabilme kabiliyetine sahip her türlü araçtır. Hava araçları çok farklı şekillerde kullanılabilir. Yolcu ve yük taşımacılığına ek olarak posta taşımaları, askerî amaçlar, bilimsel amaçlar vb. gibi amaçlarla hava araçları kullanılabilir. Özellikle savunma amaçlı kullanım, hava araçlarına tabiiyet verilmesinin yolunu açmıştır. Hava araçlarına tabiiyet verilmesi suretiyle devletler kendilerine ait hava araçlarını belirgin hâle getirip yabancı hava araçlarından farklılaştırarak egemenliklerini pekiştirmeyi tercih etmişlerdir. Hava araçlarına tabiiyet verilmesi suretiyle kimsenin egemenliği altında bulunmayan bölgelerde kendi hukuklarını hâkim kılarak ortaya çıkabilecek hukuksal boşluk doldurulmak istenmiştir.

Türk hukukunda hava araçlarının tabiiyetinin tabi olduğu esaslar Türk Sivil Havacılık Kanununda düzenlenmiştir.

Türk sivil hava araçlarının tescili için Ulaştırma Bakanlığı tarafından bir sicil tutulur. Bu sicile uçak sicili adı verilir. Bu sicilin tutulmasından doğan bütün zararlardan devlet sorumludur. Ancak devletin, zararın doğmasında kusuru bulunan görevlilere rücu etme hakkı saklıdır.

Bu noktada hangi hava araçlarının *“Türk Sivil Hava Aracı”* sayılacağı hususu önem kazanmaktadır. Türk hukuku bakımından devletin askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı araçlar hariç olmak üzere; mülkiyeti Türkiye Cumhuriyeti Devletine, kamu tüzel kişilerine veya Türk vatandaşlarına ait hava araçları bu terimin kapsamına girmektedir. Buna ek olarak bir sivil hava aracı aşağıda belirtilen durumlarda da Türk sivil hava aracı sayılır.

Türk kanunları uyarınca kurulup da;

- Kamu Kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlar, dernekler, siyasi partiler, sendikalar veya vakıfların mülkiyetinde bulunan hava araçları, idari organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,
- Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketler, kooperatifler ve bunların birliklerinin mülkiyetinde bulunan hava araçları, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması koşuluyla Türk Sivil Hava Aracı sayılırlar.

En az altı ay süreyle işletilmek üzere geçici olarak Türkiye’ye getirilmiş olan hava aracının uçak siciline *“geçici”* olarak kaydedilmesi mümkündür.

Hava aracının birden çok devlet ile tabiiyet bağının olması o araç üzerindeki denetimler siyasi ve ekonomik menfaatler üzerinde karmaşaya sebep olabilir. Bu sebeple, dünyadaki genel eğilime paralel olarak Türk hukukunda da resmî sicil uygulamalarında kural olarak *“Sicilin Tekliği İlkesi”* mevcuttur. Bu ilkenin sonucu olarak bir hava aracının sadece bir sicilde kaydı olmalıdır. Türk sivil uçak siciline tescil edilen hava aracının, daha önceden başka bir devletin sicilinde kaydı olabilir. Bu ihtimalde evvelce kayıtlı bulunduğu sicilden sildirilmedikçe Türk Uçak Siciline kayıt yapılamaz.

Sicile tescil edilmiş bulunan Türk sivil hava aracı, ilgili yönetmelik hükümlerine göre belirlenmiş milliyet ve tescil işaretlerinden başkasını taşıyamaz ve başka bir devletin siciline tescil olunamaz. Türk uçak siciline tescil edilen hava aracı, Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşır.

Sicile tescil için ayrıca hava aracının uçuşa elverişli olduğuna dair Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilmiş belgenin de alınmış olması gerekir.

## **Sicilin Fonksiyonları**

### **Aleniyet**

Uçak sicili alenidir. İstemle ilgili olduğunu ispatlayan kişiler, bir kaydın tamamlanması için sicile ait olan belgeleri, henüz sonuçlanmamış tescil

işlemlerini ve sicil dosyalarını da incelemeye ve masrafını ödemek şartı ile sözü edilen belgelerin örneklerini almaya mezdur.

### Kamu İtimadı (Güveni)

Uçak sicilindeki bir kayda güvenerek iyi niyetle mülkiyet, ipotek veya diğer bir aynı hakkı iktisap eden kişinin bu iktisabı geçerli olur.

Sicilde lehine bir hak tescil edilmiş olan kişiye bu hakkı sebebi ile bir edada bulunulması veya bu kişinin üçüncü kişiler ile tescilli hak üzerinde bir tasarruf muamelesinde bulunması hâllerinde de, yukarıdaki fıkra hükmü uygulanır.

Hakkın iktisabı için tescil şart olan durumlarda, tescili isteme tarihi iyi niyete esas tutulur.

### Sicilin Muhtevası

Sivil uçak sicilinde ve verilecek tescil belgesinde aşağıdaki kayıtlar yer

- Sivil hava aracının;
  - Yapımcısının ticaret unvanı ve adresi
  - Yapım tarihi ve seri numarası
  - Yapımcının sivil hava aracı için belirlediği tip, model, marka.
- Malikin;
  - Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, adresi, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası
  - Ticaret ortaklığı ise, ortaklığın nevi, ticaret unvanı, kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası
  - Diğer tüzel kişilerden ise; adı ve merkezi
- İktisap şekli
- Verilen tescil işareti

Bu kayıtlarda değişiklik olduğu takdirde, ilgilinin, en geç onbeş gün içinde başvurarak, yeni durumu sicile ve kayıt belgesine işletmesi zorunludur.

### Hava Aracı Üzerindeki Mülkiyet Hakkı ve Sicilin İlişkisi

Hava aracının tamamı veya bir payının üzerinde mülkiyet ve diğer aynı hakların tesisi, devri ve temlik için yazılı sözleşme yapılması lazım ve kâfidir. Temlike ilişkin sözleşmeler yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir.

Mülkiyetin devrine ilişkin sözleşmeler uçak sicilinde tescil edilmeden üçüncü şahıslar bakımından hüküm ifade etmez. Burada sicilin kurucu etkiye sahip olduğunu söylemek mümkündür.

### Hava Aracı İpoteği

Bir alacağın temini için hava aracı üzerinde ipotek tesis olunabilir. Hava aracı ipoteği, alacaklıya, alacak tahsil edilemediğinde hava aracını sattırarak bedelinden alacağını alma yetkisini verir. Müstakbel alacaklar veya şarta bağlı olan bir alacak için dahi ipotek tesis edilmesi mümkündür. Hava aracı



Türk uçak sicilinde tescil edilen hava aracı, Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşır.

üzerindeki ipoteğin sözleşmeden veya kanuni bir sebepten doğması mümkündür. Hava araçları üzerinde malik ile alacaklıların anlaşmaları ve sicile tescil ile ipotek tesis olunmuş ise burada sözleşmeden doğan ipotek söz konusudur. Bu hâlde ipotek tesisine ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onanmış olması şarttır. Sözleşmeden doğan ipoteğe ek olarak kanundan doğan ipotek hakkı da sınırlı bazı hâllerde ortaya çıkabilir. Kanun koyucu, hava araçlarının yapımı ve onarımından doğan alacaklar için yapımcı veya onarımcı, hava aracı üzerinde kanuni bir ipoteğin tescilini isteyebilmesini mümkün kılmıştır.

İpoteğin kurulmuş sayılması için sözleşme yapıldıktan sonra uçak siciline tescil edilmesi gerekmektedir. Uçak siciline yapılan bu tescil, rehin hakkının doğumunu sağladığı için kurucu niteliktedir.

Kanuni ipotek hakkı, yapımcı veya onarımcının çalışmayı veya malzeme vermeyi yükledikleri andan başlayarak sicile tescil olunabilir. Tescilin yüklenen işin tamamlanmasından başlayarak üç ay içinde yapılmış olması gerekir. Ayrıca tescilin yapılması için alacağın malik tarafından kabul edilmiş veya mahkemece karara bağlanmış olması şarttır. Eğer hava aracı maliki, masraflar için yeterli teminat gösterirse tescil istenemez. Farklı tarihlerde tescil edilmiş olsa bile, kanuni ipotekten yararlanma bakımından kendi aralarında aynı sırada sayılırlar.

Hava aracı ipoteği için üç çeşit ipotek kabul edilmiştir. *Birlikte ipotekte* bir alacak için birden çok hava aracı ipotek edilmiş bulunursa, aksine bir anlaşmaya dayanılarak sorumluluk miktarları sicilde belirtilmedikçe, bunlardan her biri borcun tamamından sorumludur. *Yabancı para esasına göre ipotekte* ise yabancı para ile ödenecek olan borçlar için, Maliye Bakanlığının izni ile yabancı para esasına göre ipotek tesis olunabilir. Bu iznin sicile kaydı lazımdır. *Kıymetli Evraka Mahsus Hava Aracı İpoteğinde* nama veya hamiline yazılı tahvillerin ipotek ile temini durumunda ipotek borcun tamamı için kurulacaksa, alacaklı yerine, borçlu ile alacaklıların tümünü birden temsil edecek bir temsilci; ihracı üstlenen işletme için kurulacaksa, ipotek üzerinde tahvil sahipleri lehine bir rehin hakkının da sicile tescili gerekir. Kıymetli evraka mahsus ipotekte nama veya hamiline yazılı tahvillerden doğan alacaklar için hava aracı üzerinde

ipotek tesis edilmektedir. İpotek ile teminat altına alınan alacağın miktarı tam olarak belli değil ise *üst sınır ipoteği* tercih edilebilir (SHK 74/1c). Üst sınır ipoteğinde ipotek konusu hava aracının teminat teşkil edebileceği azami sınır tespit edilerek sicile tescil yapılmaktadır.

İpotek sicile tescil edilirken;

- Alacaklının adı, soyadı ve adresi,
- Alacağın tutarı ve faiz oranı,

Alacağın tutarı kesin değil veya değiştirilebilir ise faizler dâhil, ipoteğin temin ettiği azami tutar,

Nama veya hamiline yazılı tahvillerin ipotek ile temini durumunda ipotek borcun tamamı için kurulacaksa, alacaklı yerine, borçlu ile alacaklıların tümünü birden temsil edecek bir temsilci; ihracı üstlenen işletme için kurulacaksa, ipotek üzerinde tahvil sahipleri lehine bir rehin hakkı da;



Denizcilikte durum biraz daha farklıdır; 814 sayılı Kabotaj Kanunu ile tesis edilmiş olan kabotaj tekelinden yararlanabilmek için geminin bayrak çekme hakkının bulunması ve işletenin Türk olması gerekir.

tescil olunur.

Hava aracı ipoteğinin alacaklıya sağladığı güvencenin kapsamına; anapara, takip giderleri ve gecikme faizi, iflasın açıldığı veya rehinin paraya çevrilmesinin istendiği tarihe kadar muaccel olmuş üç yıllık faiz ile son vadeden başlayarak işleyen faiz girer. Alacaklı, rehinli taşınmazın korunması için zorunlu masraf yapmışsa ve özellikle malikin borçlu olduğu sigorta primlerini ödemişse, bundan doğan alacakları tescile gerek olmaksızın aynen rehinli alacağı gibi güvenceden yararlanır.

### **İpoteğin Kapsamı**

İpoteğin kapsamına hava aracının mütemmim cüzleri (bütünleyici parçaları) ve teferruatlar da (eklentileri) girer. Hava aracında teferruatlar da (eklenti) olarak kabul edilen unsurların üçüncü kişilere ait olması durumunda üçüncü kişilerin bunlar üzerindeki hakları saklıdır.

Aynı şekilde kiraya verilmiş hava aracı üzerindeki ipoteğin kapsamına, kira alacağı da dâhildir. İpotek, kiracılara karşı ancak cebrî icra yoluyla takibin kendilerine bildirilmesi veya iflas kararının ilanından sonra ileri sürülebilir. Kanunun sadece kira alacağından bahsetmesi karşısında yük ve yolcu taşıma ücretleri ipoteğin kapsamına girmez.

Bir hava aracının, maliki veya onun hesabına bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması durumunda, ipotek sigorta tazminatına da şamil olur. Sigortacı, sicile kayıtlı bir hava aracı ipoteğini bilmediğini ileri süremez.

Bir hava aracının kaybı veya kaza sonucu hasara uğraması veya poliçede yer alan ve sigorta teminatına dâhil şartların tahakkuku hâlinde; aksine bir anlaşma olmadıkça; ipotek hakkı sahibi, sigortalı hava aracı üzerindeki ipotek tutarı kadar sigortacı tarafından ödenecek tazminata hak kazanır. Sigortacı, ödeme yapmadan önce tescil edilmiş ipoteklerin tespitini talep etmekle yükümlüdür. Aksi takdirde ipotekli alacaklıların hakları göz önünde tutulmadan yapılan ödemeler borçtan kurtarmaz. Buna mukabil sigortacı, alacağı ödediği nispette ipotekli alacaklının haklarına kanunen halef olur.

### **İpoteğin Devri ve Düşmesi**

İpotekle temin edilmiş olan alacağın temliki ile ipotek de yeni alacaklıya geçer. Alacak ipotekten ve ipotek de alacaktan ayrı olarak devredilemez. Alacağın temliki yazılı şekilde ve sicile tescil ile olur.

Alacağın sona ermesi, alacaklının feragati ve ipotekle mülkiyetin aynı kişide birleşmesi ile ipotek düşer.

İpoteğin düşmesi üzerine, kayıt sicilden terkin olunur. Malik ipoteğin dermeyanının dâimi olarak imkânsız kılan bir defie sahip bulunduğu takdirde, alacaklıdan, ipotekten feragat etmesini isteyebilir.

### **Hava Araçlarının Tabiiyeti**

Deniz araçları ile ilgili açıklama yapılırken tabiiyet kavramının taşıma aracı ile devlet arasında kurulan bağ olduğundan bahsedilmişti. Hava araçlarının güvenlik ve ekonomik önemi dolayısıyla hava araçlarının tabiiyeti konusu önem kazanmaktadır. Devletler kendi tabiiyetlerinde olan hava araçları için özel düzenlemeler yapabilir; yabancı hava araçları için uluslararası hukukun izin verdiği ölçüde farklı muameleler yapma yoluna gidebilirler. Örneğin

devletin kendi hava araçları için kabotaj uygulamasına gitmesi mümkündür. Kabotaj uygulamasından o devletin kendi tabiiyetindeki hava araçları yararlanır. Türkiye Cumhuriyeti ülkesi içerisinde iki nokta arasında havayolu ile ticari amaçla yolcu, posta ve yük taşımaları sadece Türk hava araçları ile yapılabilir. Aksine davranışlar için hapis cezası öngörülmüştür. Kanundaki bu düzenleme karşısında Türk vatandaşları tarafından işletiliyor olsalar bile *Türk Hava Aracı sayılmayan* araçlarla yapılan taşımalar kabotaj yasağı karşısında cezai yaptırıma tabi olacaktır.

Tabiiyet kavramı, uluslararası hukukta özel bir önem kazanmaktadır. Uluslararası sözleşmeler, o sözleşmeyi imzalayan devletlere ait hava araçlarına uygulanır; buna ek olarak savaş hâlinde hava araçlarının tabiiyeti özel önem kazanır.

Ceza hukuku bakımından, hiçbir devletin ülkesine tabi olmayan hava sahasında işlenen suçlarda hava aracının tabiiyetinin ait olduğu devlet hukuku uygulanır.

Hava araçlarında çalıştırılan personelin tabi olduğu esaslar da kural olarak hava aracı hangi devletin tabiiyetinde ise o devletin hukukuna tabi olacaktır.

Tabiiyet konusunda Sivil Havacılık Kanununda, *“Devlet Hava Aracı” ve “Türk Sivil Hava Aracı”* ayrımı yapılmıştır. Devlet hava aracı, askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde devlet tarafından kullanılan araçlardır ve bunların tabiiyeti Türkiye Cumhuriyetine bağlıdır. Buna karşılık Türk Sivil Hava Araçlarında ise mülkiyet bağının dikkate alındığı görülmektedir. Mülkiyeti Türk vatandaşlarına ait olan hava araçlarının tabiiyet bağı mevcuttur. Devlete veya kamu kurumlarına ait olup da devlet hava aracı tanımı dışında kalan bütün hava araçları da Türkiye Cumhuriyetinin tabiiyetindedir.

Sivil Havacılık Kanunu'nun 3'üncü ve 49'uncu maddelerindeki şartları taşıyan hava araçları Türk sivil hava aracı sayılır. Bu maddelerde öngörülen şartları taşıyan kişilerin sahip oldukları hava araçlarını yabancılara işletme maksadıyla (kiralama gibi) tahsis etmeleri Türk sivil hava aracı olma niteliğinin kaybına sebep olmaz.

Kanunda aranan şartların sağlanması ile hava aracı Türk tabiiyeti kazanılır. Hava aracının sicile tescili bu anlamda kurucu nitelikte olmayıp bildirici niteliktedir. Başka bir ifade ile kanundaki şartları sağlamak şartıyla sicile tescil yapılmasa bile hava aracı Türk tabiiyetini kazanır.

Hava araçlarında deniz araçlarında olduğu gibi *“bağlama limanı”* uygulaması mevcut değildir.

Türk hava aracı sayılmak için bulunması gerekli şartların kaybı hâlinde hava aracının tabiiyeti sona erer. Aynı şekilde hava aracının bu şartları taşımayan kişilerin mülkiyetine geçmesi hâlinde de tabiiyeti sona erer. Başka bir devlete ait sicile kayıt hâlinde de Türkiye'deki sicilden silinmesi gerekir.

En az altı ay süre ile yalnız bunlar adına işletilmek üzere bırakılan hava aracının işletme süresinin sona ermesi hâlinde sicil kaydı silinir.

Bir Türk Sivil hava aracının fiilen veya *itibari olarak harabiyeti* veya tam zıya uğraması hâllerinde malikin başvurusu üzerine sicilden kaydı silinir ve tescil belgesi iptal olunur.

Tabiiyet bağının en önemli sonucu kabotaj uygulamaları ile ilgilidir. Kabotaj uygulaması genellikle denizcilik alanında biliniyor olsa da havacılık alanında da uluslararası ve ulusal düzenlemelerde yer almıştır. Hava hukuku ile ilgili Paris ve Chicago Konvansiyonlarında devletlerin ülkeleri üzerindeki hava sahasında kabotaj hakları olduğu kabul edilmiş, devletlere tek taraflı ya da karşılıklılık (mütekabiliyet) esasına dayalı olarak kabotaj uygulaması yapabilmeleri uygun görülmüştür.

Sivil havacılık faaliyetlerinde işletenin tabiiyeti de özel önem arz etmektedir. Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (RG. 01.06.2007/26539) yolcu ve yük taşımacılığı türlerine göre sivil havacılık işletenin Türk Sivil Hava Aracı Siciline malik veya kiracı olarak tescil zorunluluğu getirilmiştir. Yönetmelik bu hususta öncelikle yük ve yolcu taşımacılığı ayrımı yapmıştır.

Yük taşımacılığında mülkiyet veya kiralık olarak en az iki; yolcu taşımacılığında, iç ve dış hatlarda tarifeli sefer yapacak işletmecinin en az beş, iç ve dış hatlarda tarifesiz sefer yapacak işletmecinin en az üç, bölgesel hava taşımacılığında en az iki, hava taksi işletmeciliğinde en az bir uçağın Türk Sivil Hava Aracı Siciline tescili gereklidir. Kiralık hava araçlarının sicile tescili geçici niteliktedir. Genel Havacılık Yönetmeliğine (RG. 14.05.2013/28647) göre ise işletcinin işletme sorumluluğu altında mülkiyet veya kiralık olmak üzere en az bir adet hava aracının bulunması gerekir ve bu hava aracı işletme şartlarında gösterilir. Deniz Uçakları İle Hava Taşıma İşletmeciliği Yönetmeliğinde (RG. 23.07.2013/28716) belirtilen esaslara göre faaliyet gösteren, su üstünde manevra yapmak üzere inşa edilmiş ve suya iniş kalkış yapabilen, su üzerindeyken motorsuz kayak statüsünde olan deniz uçakları da Türk Sivil Hava Aracı Siciline tescil edilir.

Tabiiyet ile ilgili ikinci önemli sonuç Uçuşa Elverişlilik Belgeleri ile ilgilidir. Türk sivil hava araçlarına uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi, belgenin geri alınması veya iptaline ilişkin şartlar ile bu işlemlere ait yetki ve sorumluluklar Ulaştırma Bakanlığına verilmiştir. Türk hukukunda Uçuşa Elverişlilik Belgelerinin düzenlenmesi, uluslararası hukuktaki düzenlemelere uygun olarak tabiiyet esasına göre belirlenmiştir.

Sivil hava aracının sevk ve idaresinde çalışan kişilerin yeterlilikleri de uluslararası düzenlemelere ve karşılıklılık (mütekabiliyet) esasına ilişkin uygulamalar saklı kalmak üzere Ulaştırma Bakanlığının yetki ve denetimi altındadır.

Hava araçlarının tabiiyeti ile ilgili bir sonuç da vatandaşlığın kazanılması ile ilgilidir. Türk karasuları içerisinde veya açık hava sahasında bulunan bir Türk sivil hava aracı içerisinde doğmuş olanlar Türkiye Cumhuriyeti Devletinin ülkesinde doğmuş sayılırlar.

Son olarak tabiiyetin bir boyutu da ceza hukuku ile ilgilidir. Suç, Türk tabiiyetindeki bir hava aracında veya böyle bir taşıt Türkiye dışında iken işlenmişse, hava aracının ilk uğradığı Türkiye'deki iniş yerinde bulunan mahkeme yetkilidir.

## TRAFİK SİCİLİ

Türkiye’de ülke çapında kara taşıtlarının ve sürücülerin sicillerini tutma, bunlara ilişkin teknik ve hukuki değişiklikleri işleme, işletme Müdürlüğüne, istatistiksel bilgileri toplama ve değerlendirme görevi Emniyet Genel Müdürlüğü’ne verilmiştir.

Karayolları Trafik Kanunu araç sahibi kavramı ile işleten kavramını ayırmayı tercih etmiştir. Kanuna göre araç sahibi; araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişi olarak tanımlanmış iken işleten ise; araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hâllerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır. Bu tanımlardan görüldüğü üzere araç sahipliği ile işleten kavramı çoğu kez aynı kişi üzerinde birleşmekte iken bazı hâllerde bu sıfatlar ayrılabilir.

Araç sahipleri araçlarını yönetmelikte belirtilen esaslara göre yetkili kuruluşa tescil ettirmek ve tescil belgesi almak zorundadırlar. Genel kural bu olmakla beraber bu kurala bazı istisnalar getirilmiştir. Buna göre;

- Başka bir devlete ait tescil belgesi ve plakaya sahip olup da geçici olarak Türkiye’ye girmesine izin verilen araçlar,
- Başka bir devlete ait tescil belgesi ve plakaya sahip olup bir uluslararası anlaşmaya göre Türkiye’de tescil zorunluluğundan muaf tutulmuş araçlar,
- Araç imal, ithal, ihraç edenlerin ve satıcılığını yapanların, ithal, ihraç, depolama, teşhir ve satış amacıyla geçici olarak bu işlere mahsus yerlerde maliki olarak bulundurdukları motorlu araçlar,
- Tescil zorunluluğu bulunan motorlu taşıtlarla çekilenler ile bütün motorsuz taşıtlar,
- İş makineleri (*İş makinesi türünden araçların tescilleri; Kamu kuruluşlarına ait olanlar ilgili kuruluşlarınca; Özel sektöre ait olanlardan; tarım kesiminde kullanılanlar ziraat odalarınca, tarım kesiminde kullanılanların dışında kalan ve sanayi, bayındırlık ve diğer kesimlerde kullanılanların tescilleri, üyesi oldukları ticaret, sanayi veya ticaret ve sanayi odalarınca yapılır*)bu düzenlemenin dışındadır.

Tescil edilmiş araçların her çeşit satış ve devirleri, satış ve devri yapılacak araçtan dolayı motorlu taşıtlar vergisi, gecikme faizi, gecikme zammı, vergi cezası ve trafik idari para cezası borcu bulunmadığının tespit edilmesi ve taşıt üzerinde satış ve/veya devri kısıtlayıcı herhangi bir tedbir veya kayıt bulunmaması hâlinde, araç sahibi adına düzenlenmiş tescil belgesi veya trafik tescil kayıtları esas alınarak noterler tarafından yapılır.

Noterler tarafından yapılmayan her çeşit satış ve devirler geçersizdir.

Yapılan satış ve devir işlemi üzerine noterler tarafından yeni malik adına bir ay

süreyle geçerli tescile ilişkin geçici belge düzenlenir. Satış ve devir işlemlerinin bildiriminden itibaren bir aylık süre içerisinde ilgili trafik tescil kuruluğu veya Emniyet Genel Müdürlüğünün uygun gördüğü kamu kurum veya kuruluşları tarafından yeni malik adına tescil belgesi düzenlenerek elden veya posta aracılığıyla teslim edilir. Tescil belgesinin bir ay içerisinde teslim edilememesi hâlinde yeni malike sorumluluk yüklenemez.

Trafik siciline yapılan tescil, motorlu araç üzerindeki mülkiyet hakkının kazanılması ya da kaybı yönünden kurucu bir nitelik taşımaz. Karayolları Trafik Kanunundaki mevcut düzenlemelerin amacı, tescilin kurucu olduğunu belirlemekten çok, belirli bir ekonomik değer oluşturan motorlu kara taşıtları ile ilgili işlemlerin takibine imkân vermek, araç devirlerinde yaşanan mağduriyetleri önlemek ve vergilendirmede yaşanan aksaklıları gidermektir. Trafik sicili araç üzerindeki mülkiyet hakkını kesin olarak belirleyen bir sicil değildir. Trafik sicilinde kayıtlı görünen kişi, her zaman aracın maliki olmayabilir. Sicildeki kaydın aksine, bir üçüncü kişi aracın mülkiyetine sahip olabilir.

### Motorlu Taşıt Rehni

Medeni Kanunun 940. maddesinin 2. fıkrasında *“taşınır malın kayıtlı bulunduğu sicile yazılmak suretiyle”* rehin kurulabileceği öngörülmüştür. Kanunun bu ifadesi karşısında trafik sicilinde rehin için yapılacak kaydın kurucu nitelikte olduğunu söylemek mümkündür. Yani, trafik siciline kayıt düşülmedikçe motorlu taşıt üzerinde rehlin kurulmuş olmayacaktır.

Karayolları Trafik Kanununda trafik siciline tescil edilmiş araçların satımının noterlerde yapılacağı öngörülmüştür. Bu hükümden, motorlu taşıtların satış işlemlerinin geçerli olabilmesi için noterler tarafından gerçekleştirilecek resmî şekilde yapılmasının zorunlu tutulduğu anlaşılmaktadır. Ancak, bu maddede sadece satımdan bahsedilmiş rehin ve diğer işlemler bu kapsama dâhil edilmemiştir. Motorlu taşıtların rehni bakımından rehin sözleşmesinin şekline ilişkin başka bir kanuni düzenleme bulunmamaktadır.

Bu sebeple motorlu taşıt rehninin şekle tabi olmadığı kabul edilmektedir. Yargıtay kararlarında da araç rehni ile ilgili kanuni bir düzenleme yer almaması sebebiyle herhangi bir zorunlu şekil şartına tabi olmadığı; bunun en önemli sonucu olarak da motorlu taşıta ilişkin rehin sözleşmesinin noterde yapılmasının zorunlu olmadığı kabul edilmektedir. Dolayısıyla motorlu taşıt rehni sözleşmesinin geçerliliğinin herhangi bir şekle tabi olmadığını; adi yazılı şekilde veya noterde resmî şekilde yapabileceğini söylemek mümkündür.

Motorlu taşıtların satış ve devrinde sicilin mülkiyetin geçişi bakımından kurucu işlevi bulunmamaktadır. Motorlu taşıtın üzerindeki mülkiyet hakkı, noterde düzenlenen senetten sonra alıcıya geçer.

Noterdeki işlemten sonra sicile yapılacak tescil açıklayıcı etkiye sahiptir. Kanun koyucu, mülkiyetin satış ve devir yoluyla geçişinde sicile tescile açıklayıcı etki tanıırken, rehin hakkında kurucu etki sağlamıştır. Medeni Kanunun 940. maddesinin 2. fıkrasında *“...taşınır malın kayıtlı bulunduğu sicile yazılmak suretiyle rehin kurulabilir”* dendiğinden, tescil yapılmadıkça rehin kurulmuş



“Sicil” kelimesi, demiryolu araçlarıyla ilgili bilgi ve belgelerin kaydedildiği defter (kütük) anlamında kullanılmıştır.



**Ulusal Demir Yolu Altyapı Ağı:** Türkiye sınırları içerisinde bulunan il ve ilçe merkezleri ve diğer yerleşim yerleri ile limanlar, hava meydanları, organize sanayi bölgeleri, lojistik ve yük merkezlerini birbirine bağlayan, kamuya veya şirketlere ait bütünleşik demiryolu altyapısı ağını ifade eder.

olmayacaktır.

Trafik siciline tescili motorlu taşıt maliki veya yetkili temsilcisi talep edebilir. Rehin lehtarını, yetki verilmedikçe rehlin kendi lehine tescilini isteyemez.

## DEMİR YOLLARINDAKİ DURUM

24.04.2013 tarihinde TBMM’de kabul edilen 6461 sayılı “*Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun*” un kabulünden sonra Türkiye’de demir yolu ile ilgili yeni bir rejim yürürlüğe girmiştir. Buna göre Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) mevcut hukuki statüsünde değişiklik yapılmadan demir yolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılmış; tren işletmesiyle ilgili birimleri ise ayrılarak Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi (TCDD Taşımacılık A.Ş) ismiyle kurulmuştur.

Demir yolu işletmeciliğinin yakın zamana kadar devlet tekelinde olması Türk hukukunda bu araçların tescili, tabiiyeti ve üzerlerindeki aynı haklar sorunlarını gündemden uzak tutmuştur. Kara Yolları Trafik Kanununda raylı sistem üzerinden çalışan araçların tescili için raylı sistemle çalışan araçların tescilleri, kullanıldığı yerlere göre ait olduğu kuruluşlarca yapılacağı şeklinde bir düzenleme getirilmekle birlikte bunun raylı sistem işletmeciliğinin tamamen devlet tekelinde olduğu döneme ilişkin bir çözüm olduğu açıktır.

Türk hukukunda raylı taşıma araçları üzerindeki aynı haklar, menşe ülke hukukuna uygun olarak raylı taşıma araçlarında ruhsat yeridir. 6461 sayılı Kanunun yürürlüğe girerek demir yolu taşımacılığında reform niteliğinde yenilikler getirmesinin ardından raylı sistem araçlarının üzerindeki mülkiyet, sınırlı aynı haklar, tabiiyet gibi konular önem kazanmıştır. Bu gibi sorunlara çözüm bulabilmek amacıyla demir yolu araçlarının tescili ve bunlara ilişkin tutulacak sicil için Demir Yolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği (16.07.2015/ 29418 Tarih ve Sayılı Resmi Gazete) çıkarılmıştır.

Bu yönetmeliğe göre Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde kurulmuş bulunan Demir Yolu Düzenleme Genel Müdürlüğü demir yolu araçlarının sicil işlemlerini yürütür.

Ulusal demir yolu altyapı ağına çalıştırılacak araçların kurulacak sicile tescili bu Yönetmeliğe tabidir. Ulusal demir yolu altyapı ağı dışında çalıştırılacak araçların tescili bu Yönetmelik kapsamı dışındadır. Ayrıca; şehir içi raylı ulaşım araçları da Yönetmeliğin kapsamı dışında tutulmuştur.

Türkiye’de üretilen veya it edilmiş olan demir yolu araçlarının ulusal demir yolu ağına kullanılabilmesi için tescili yapılmalıdır. Yine, üç aydan fazla kiralama suretiyle ulusal demir yolu ağına kullanılacak demir yolu araçları da tescil edilmelidir.

Demir yolu aracının sahibinde değişiklik olduğunda, tescilli araçların üzerinde modifikasyon ve/veya tip değişikliği olduğunda; araçların bakımından sorumlu kuruluşun değişmesi hâlinde tescilin yenilenmesi gerekir.

Sicilin önem arz ettiği bir husus ise demir yolu araçları üzerinde uygulanabilecek rehin veya haciz işlemleridir. Yetkili mercilerin bir demir yolu aracına

rehin veya haciz konulmasına dair yazılı olarak Bakanlığa bildirimde bulunmaları hâlinde söz konusu aracın sicil kayıtlarına haciz ve/veya rehin şerhi konulur. Demir yolu araçlarından rehin ve/veya haczin kaldırılabilmesi için yetkili merciler tarafından Bakanlığa bildirimde bulunulması gereklidir.



Bireysel Etkinlik

- Devletin tuttuğu resmî siciller olmasaydı hayatımız nasıl etkilenirdi?



## Özet

- Toplum hayatında önem arz eden bazı olayların ve işlemlerin resmi görevliler tarafından tutulan sicillere (kütüklere) kaydedilmesi uygulaması çok eski dönemlerden beri kabul görmüştür. Devletin atadığı memurlar veya devletin görevlendirdiği görevliler marifeti ile tutulan bu kayıtlara “resmî sicil” denir. Sicillerin tutulmasındaki amaçlar, kişilerin ve toplumun hayatında önem taşıyan bazı hususların aleniyetini (açıklığını) sağlamak ve bunları ilgili kişilerin bilgisine sunmak ya da bazı hakların doğumu veya ortadan kalkmasını sağlamaktır.
- Sicilleri önemli kılan ilk neden, sicil sayesinde kayda alınmış hususların ispatının kolaylaşmış olmasıdır. Resmî siciller devlet makamları tarafından tutuldukları için bunlara güven duyulur. Herkes sicile kayıtlı bir hususu doğru kabul etmede haklıdır. Resmî siciller, bünyelerinde taşıdıkları kayıtlar için delil niteliği taşırlar. İddiasını bir resmî sicilin kayıtlarına dayandıran kişi iddiasını ispatlamış sayılır. Başka bir ifade ile sicile kayıtlı bir hususun başka delillerle desteklenerek ispatlanması gerekmez.
- Taşımacılık alanında, sicillerin fonksiyonları özel önem kazanmaktadır. Taşımacılığın ülke dışı boyutu nedeniyle taşıma araçlarının milliyeti (tabiiyeti) hususu da siciller marifeti ile tespit ve ispat olunur. Öte yandan taşıma aracına uygulanacak hukukun tespitinde de hangi devletin siciline tescilli olduğu önem arz eder. Taşıma araçlarına ilişkin mülkiyet, ipotek ve intifa hakkı gibi hakların kurularak aleni hale getirilmesi işlevleri de sicillere yüklenmiştir.
- Resmî sicillere yapılan kayıtlar, kurucu veya açıklayıcı olmak üzere iki şekilde karşımıza çıkabilir. Bir hakkın doğumu veya bir hukuki sonucun geçerli olarak hüküm doğurması sicile tescil ile mümkün oluyorsa kurucu nitelikten bahsedilir.
- Örneğin taşınmazlar üzerindeki mülkiyet hakkı tapu siciline tescil ile doğar. Resmî sicile yapılan kayıt bazı hâllerde açıklayıcı işleve sahip olabilir.
- Tescilin açıklayıcı olması, hakkın sicil dışı kazanıldığını gösterir. Burada yapılan tescil ile hakka aleniyet kazandırılmak istenir. Örneğin motorlu taşıt siciline yapılan tescil bildirici niteliktedir. Motorlu taşıtın satışı noterde yapılan sözleşme ile gerçekleşir, bu sözleşmenin sicile tescili bildirici mahiyettedir.
- Taşıma araçlarının fonksiyonlarını ifa edebilmeleri hareket edebilmelerine bağlıdır. Dünya üzerinde hareket hâlinde olmaları, kimi zaman işleticinin tabii olduğu devletin dışında faaliyet göstermeleri bu araçlara hangi devletin hukukunun uygulanacağı sorununu gündeme getirmiştir. Türk hukukunda hava, deniz ve raylı taşıma araçları üzerindeki aynı haklar, menşe ülke hukukuna tâbidir. Menşe ülke kavramından kasıt ise, hava ve deniz taşıma araçlarında aynı hakların tescil edildiği sicil yeri, deniz taşıma araçlarında bu sicil yeri yoksa bağlama limanı, raylı taşıma araçlarında ruhsat yeridir.
- Karayolu taşıma araçları ise araç nerede bulunuyorsa o devletin hukukuna tabidir.
- Türk hukukunda deniz araçları için üç çeşit sicil bulunmaktadır. Millî Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili ve Bağlama Kütüğü. Bunlara özel ve istisnai nitelikteki deniz araçlarına özgü Yapı Kütüğü de eklenebilir.
- Türk hukukunda hava araçlarının tabiiyetinin tabii olduğu esaslar Türk Sivil Havacılık Kanununda düzenlenmiştir. Türk sivil hava araçlarının tescili için Ulaştırma Bakanlığı tarafından bir sicil tutulur. Bu sicile uçak sicili adı verilir. Bu sicilin tutulmasından doğan bütün zararlardan devlet sorumludur. Ancak devletin, zararın doğmasında kusuru bulunan görevlilere rücu etme hakkı saklıdır.
- Türkiye’de ülke çapında kara taşıtlarının ve sürücülerin sicillerini tutma, bunlara ilişkin teknik ve hukuki değişiklikleri işleme, işletirme Müdürlüğüne,statistiksel bilgileri toplama ve değerlendirme görevi Emniyet Genel Müdürlüğü’ne verilmiştir.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Türk hukukunda sicil kavramı ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
  - a) Devletin görevlendirdiği kişiler tarafından tutulur.
  - b) Bir hak sicile kaydedildiğinde doğuyorsa o kaydın açıklayıcı nitelikte olduğunu söylemek mümkündür.
  - c) Motorlu kara taşıtlarının mülkiyetine ilişkin sicil kaydı bildiricidir.
  - d) Gemi siciline, geminin adı ve mülkiyet durumu gibi hususlar kaydedilir.
  - e) Ülkemizde henüz raylı taşıma araçlarının kaydedileceği bir sicil mevcut değildir.
  
2. Gemilerle ilgili siciller için aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?
  - a) Sicil kaydı ile geminin milliyeti arasında bir ilişki mevcut değildir.
  - b) Uluslararası taşımacılıkta kullanılan Türk gemi siciline kayıtlı geminin Almanya ile daha kolay ticaret yapabilmesi için Alman gemi siciline de kaydedilmesi mümkündür.
  - c) Gemi, Türk bayrağını çekme hakkını kaybederse sicilden de kaydının silinmesi gerekir.
  - d) On sekiz grostona kadar olan gemiler Milli Gemi Siciline kaydedilebilir.
  - e) Gemi taşımacılığında özel hukuk kuralları sicillerin belirlenmesinde etkilidir.
  
3. Aşağıdaki gemilerden hangisi Millî Gemi Siciline kaydedilemez?
  - a) Ticaret gemileri
  - b) Sportif amaçlı gemiler
  - c) Bilimsel araştırma gemileri
  - d) Denizci eğitim gemileri
  - e) Askerî gemiler
  
4. Gemi sicilindeki kayıtlar ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi söylenemez?
  - a) Gemi üzerinde ipotek tesisi için sicile kayıt gerekli değildir.
  - b) Sicildeki kayıtlar hakların aleniyetini sağlama amacı güderler.
  - c) Sicilde malik olarak görünen kişi, o geminin maliki sayılır.
  - d) Bir hak sicilden silinirse artık o hakkın olmadığı kabul edilir.
  - e) Sicil kayıtlarını, isteyen herkes inceleyebilir.

- I. Gemi maliklerine vergi kolaylığı sağlamaktadır.
  - II. Yabancı uyruklu personel çalıştırma kolaylığı getirilmektedir.
  - III. Türk gemilerini Türk bayrağı taşımaya teşvik edici düzenlemeler içermektedir.
  - IV. Personele ödenen ücrette vergi avantajı getirilmiştir.
5. Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) ile ilgili yukarıda verilen bilgilerden hangisi veya hangileri doğrudur?
- a) Yalnız I
  - b) Yalnız II
  - c) I ve II
  - d) III ve IV
  - e) I, II, III ve IV
6. Deniz araçlarının tabiiyeti ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
- a) Tabiiyet, gemi ile bayrak devleti arasında bağ kurmaktadır.
  - b) Gemiler, bayraklarını taşıdıkları devletin tabiiyetindedirler.
  - c) Kural olarak her gemi sadece bir devletin siciline kaydedilebilir.
  - d) Devlette birden fazla gemi sicili var ise gemi bu sicillerden sadece birine kaydedilebilir.
  - e) Tabiiyete göre gemiyle bayrak devleti arasında bağ kurulamaz.
7. Aşağıdakilerden hangisi Türk hava aracı sayılmaz?
- a) Türk vatandaşına ait helikopter
  - b) Türk kanunlarına göre kurulmuş ve faaliyet gösteren bir siyasi partiye ait helikopter
  - c) Türk Ticaret Kanunu'na tabi olarak kurulmuş bir anonim şirkete ait uçak
  - d) Yönetimindeki çoğunluğun yabancılarda olduğu bir vakfa ait uçak
  - e) Türk kargo uçağı
- I. İsteyen herkes gidip sicili inceleyebilir.
  - II. İsteyen herkes masraflarını ödemek kaydıyla sicilden örnek alabilir.
  - III. Uçak sicilindeki kayıtlara güvenerek mülkiyetin iktisabı mümkündür.
  - IV. Türkiye Cumhuriyeti havasahası içerisindeki kabotaj hakkından sadece Türk Uçak Siciline kayıtlı araçlar yararlanabilir.
8. Yukarıdakilerden hangisi ya da hangileri Uçak Sicili bakımından doğru değildir?
- a) Yalnız I
  - b) Yalnız II
  - c) I ve II
  - d) III ve IV
  - e) I, II, III ve IV

9. Sivil uçak sicilinde aşağıdaki kayıtlardan hangisi yer almaz?
- Sivil hava aracının yapımcısının ticaret unvanı ve adresi
  - Yapım tarihi ve seri numarası
  - Yapımcının sivil hava aracı için belirlediği tip, model, marka
  - Malikin adı ve soyadı, adresi, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası ve iktisap şekli
  - Yapımcının sermaye yapısının detayı
- I. Başka bir devlete ait tescil belgesi ve plakaya sahip olup da geçici olarak Türkiye'ye girmesine izin verilen araçlar
- II. Başka bir devlete ait tescil belgesi ve plakaya sahip olup bir uluslararası anlaşmaya göre Türkiye'de tescil zorunluluğundan muaf tutulmuş araçlar
- III. Araç imal, ithal, ihraç edenlerin ve satıcılığını yapanların, ithal, ihraç, depolama, teşhir ve satış amacıyla geçici olarak bu işlere mahsus yerlerde maliki olarak bulundurdukları motorlu araçlar
- IV. Tescil zorunluluğu bulunan motorlu taşıtlarla çekilenler ile bütün motorsuz taşıtlar
10. Yukarıdakilerden hangisi ya da hangileri Karayolları Trafik Siciline tescil zorunluluğunun istisnasını teşkil eden araçlardandır?
- Yalnız I
  - Yalnız II
  - I ve II
  - III ve IV
  - I, II, III ve IV

**Cevap Anahtarı**

1.b, 2.c, 3.e, 4 a, 5e, 6e, 7d, 8 e,

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] ATAMER, Kerim; *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*. İstanbul 2012. SÜZEL, Cüneyt; *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*. İstanbul 2012.
- [2] KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine; *Deniz Ticareti Hukuku* Cilt 1, 13üncü Bası, İstanbul 2012.
- [3] DOĞAN, Murat; *Teslime Bağlı Olmayan Sicilli Motorlu Taşıtlar Rehni*. Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt XII, Sayı 3-4 2008 ss. 181-207.
- [4] OZANOĞLU, Hasan Seçkin; *Türk Medeni Kanunu'nun 940. Maddesinin II. Fıkrası (Motorlu Araç Rehni) Üzerine*. Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 1-2 2001 ss. 20-35.
- [5] ŞEREF, Ertaş; *Trafik Sicilinin Hukuki İşlevleri*, İzmir Barosu Dergisi, Yıl: 1982, Sayı 1, ss. 13-24.
- [6] NÖMER, Ergin; *Devletler Hususi Hukuku*, 19'uncu Bası, İstanbul 2012.
- [7] UYUMAZ, Alper; *Motorlu Taşıtlar Rehni*. İstanbul 2012.

# TAŞIMA SİGORTALARI



## İÇİNDEKİLER

- Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar
- Havacılık Rizikolarına Karşı Sigortalar
- Karada Taşıma Rizikolarına Karşı Sigortalar



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
- Sigorta sözleşmesinin işleyişi hakkında ana hatlarıyla bilgi sahibi olabilecek,
- Taşımacılık alanındaki sigorta türlerini ana hatları ile öğrenebilecek,
- Taşımacılıkta sigortacının hangi hâllerde zarar veya ziyanı karşılayacağını, hangi hâllerin sigorta kapsamı dışında kalacağını kavrayabileceksiniz.



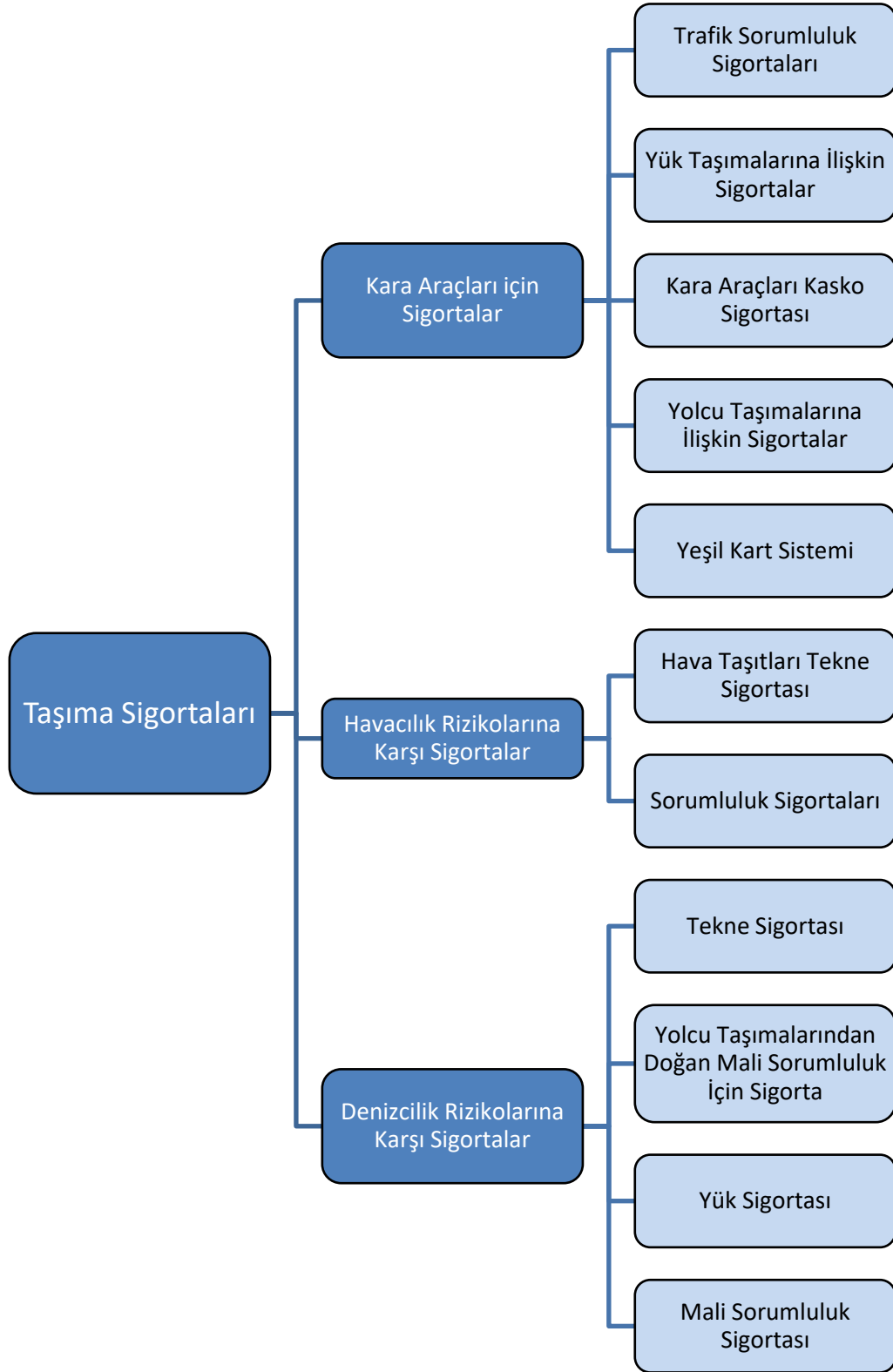
**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Oğuz CANER**

**ÜNİTE**

**3**



## GİRİŞ

Riziko terimi, sigortacılığın temelini teşkil etmektedir. İnsanlar, günlük hayatlarında çok farklı rizikolarla karşılaşabilirler. Bu rizikolar farklı sebeplerden kaynaklanabilir. Bu rizikoların kaynağı insan olabileceği gibi fiziksel olaylar da olabilir.

Hayat belirsizliklerle doludur. Belirsizliğin bir kısmı da riziko ile ilgilidir. Zarara uğrayıp uğramama, zarara ne zaman uğrayabileceğini kestirememeye veya zararın büyüklüğü konularında belirsizlik karşımıza çıkabilir.



Örnek

- Hırsızlık, gasp, kundaklama, yaralanma, hastalanma, ölüm, işsiz kalma gibi hâller insan kaynaklı rizikolara örnek verilebilir
- Hava koşulları, deprem, su baskını, yıldırım düşmesi gibi hâller tabiat kaynaklı fiziksel olaylara örnek verilebilir.

Riziko terimi tehlike anlamında kullanılabileceği gibi bazen de bir tehlikenin gerçekleşme ihtimalini anlatmak için de kullanılabilir. Hatta bazen riziko terimi tehlike altındaki malvarlığını veya kişiyi ifade etmek için de kullanılabilir.

Sigorta, bireylerin yaşamlarında karşılaşılabilecekleri zarar ve/veya masrafla sonuçlanabilen olayların ekonomik sonuçlarından korunabilmek amacıyla önceden tedbir alma ihtiyacından doğmuştur.

Bugün için sigorta modern toplumun vazgeçilmez unsurlarından biri olmuştur. Sigorta ile bireyler geleceğini emniyet altına almaktadırlar. Riziko gerçekleştiğinde sigorta sayesinde ekonomik kayıplar telafi edilebilmektedir.

Diğer yandan sigorta sayesinde bireylere güven verilmekte, toplanan fonlar millî ekonomiyi güçlendirmektedir.

Sigorta sayesinde ekonomik hayatta girişimciler daha cesur davranabilirler, daha fazla risk alabilirler.

Taşıma (nakliyat) sigortaları ifadesinden kast edilen, ilk olarak yükte meydana gelebilecek ekonomik kayıplara karşı teminat veren sigorta dallarıdır. Sigortacılığın ilk örnekleri taşıma sigortaları alanında görülmüştür. Yükü himaye altına alan sigorta dalları, yükün taşınması ve/veya depolanması esnasında uğrayabileceği ekonomik kayıpların giderilmesi amaçlanır. Taşıma sigortaları bütün taşıma tipleri için uygulanma imkânına sahiptir. Tarihsel gelişim içerisinde taşımacılık alanındaki sigortalar taşıma aracı, yolcular ve mürettebatı da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Sorumluluk sigortalarının ortaya çıkıp gelişmesi ile taşıma araçlarının işletilmesinden doğan sorumluluklar da sigorta kapsamına alınmıştır.

Taşıma sigortaları incelenirken sigorta sözleşmesini yaptıranın (sigortalı/sigorta ettiren) korumayı amaçladığı menfaate göre sigorta sözleşmesinin türünün değişeceğine dikkat etmek gerekir. Yük sahibi, yük alıcı:

yük üzerinde rehin hakkı bulunan kişi gibi yük üzerinde ekonomik menfaati olanların yaptırdıkları sigortaları malvarlığı sigortaları içerisinde değerlendirmek gerekir.

Buna karşılık yükü taşımayı taahhüt eden taşıyanın yük ile ilgili olarak doğabilecek sorumluluğunu teminat altına almayı amaçladığı sigorta sözleşmeleri ise sorumluluk sigortaları içerisinde değerlendirilir.

Taşıma sigortalarını taşımacılıkta kullanılan araç kıstas olarak alındığında üç ana gruba ayırarak inceleyebiliriz. Sigortacılık uygulamasının en eski türü olan taşıma (nakliyat) sigortası önceleri sadece deniz taşımacılığının rizikolarına karşı kullanılmaya başlanmış; teknolojinin gelişmesine paralel olarak daha sonraları kara taşımacılığının rizikolarına karşı sigortalar gelişmeye başlamıştır. Nihayet hava taşımacılığının gelişmesi ile hava taşıma sigorta türleri de ortaya çıkmıştır.

Sigorta konusu yük ihracat ve ithalat konusu ise nakliyat sigortası, Sigortacılık kanununun 15/2 hükmünde yer alan *“Türkiye’de yerleşik kişilerin Türkiye’deki sigortalanabilir menfaatlerini Türkiye’de faaliyet gösteren sigorta şirketlerine ve Türkiye’ de yaptırmalarına ilişkin prensibinin”* bir istisnasını oluşturmaktadır. Buna göre, yük sigortalarının akdedilmesi bakımından, ithalat ve ihracatın konusunu oluşturan yüklerin yabancı sigorta şirketleri tarafından teminat altına alınması mümkündür.

Ihracat ve ithalat konusu mallar için taraflar diledikleri takdirde yurt dışında sigorta sözleşmesi yaptırabilirler. Türk sigorta şirketlerinin tercih edilmesi hâlinde Türk hukukunun uygulanması gündeme gelecektir. Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda 1409/1 hükmünde sözleşmede “kararlaştırılan risklerin” sigorta himayesinde olduğu kabul edilmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanununda, sigortacının ödeme yükümlülüğünü doğuran rizikolar bakımından, sözleşmede hangi rizikoların kapsam dâhilinde olduğu önem kazanmaktadır. Özel şart olarak Enstitü Yük Klozlarından hangisinin seçildiğine göre sigorta himayesinin kapsamı değişecektir. Enstitü Yük Klozları A Klozlarının seçilmesi hâlinde sigorta himayesinin kapsamı genişleyecektir. A Klozlarında istisna tutulan rizikolar haricindeki bütün rizikoların sigorta himayesine girdiği; başka bir ifade ile *“Rizikonun Genelliği İlkesi”* nin kabul edildiği söylenebilir.

## DENİZCİLİK RİZİKOLARINA KARŞI SİGORTALAR

Sigortanın ilk olarak denizcilik alanında görüldüğünü söylemek mümkündür. Denizcilik rizikolarına karşı sigortalar ile *“geminin, yolcuların, yükün ve navlunun”* maruz kalabileceği rizikolara karşı (örneğin meteorolojik hadiseler, geminin batması, karaya oturması ve denizle ilgili sair kazalar, yangın, korsan saldırıları, kötü niyetli davranışlar gibi) sigorta himayesi sağlanmasında amaçlanmaktadır. Bu sigorta türü ile gemiye gelen hasarlar ya da geminin tamamen kaybedilmesi hâlinde ortaya çıkan zarar, navlun zararı, yüke gelen zararlar ve yolculuğun tamamlanamaması sebebiyle *“mahrum kalınan kârın”* tahsili teminat altına alınmaya çalışılmaktadır.

Deniz taşımalarında taşıyanların sorumluluklarının uluslararası

konvansiyonlar ve devletlerin kendi iç mevzuatlarında sınırlandırmaya tabi tutulması sigorta sözleşmesini daha önemli hâle getirmiştir. Sorumluluğun sınırlanması ile mağdurların talep hakları daralırken, sigorta sözleşmesi ile sınırlanmış bu talep hakkının tam olarak tahsili mümkün hâle gelmektedir.

Denizcilik rizikolarına karşı sigortalar ile ilgili olarak önceki Ticaret Kanunu'nda bağımsız bir bölüm bulunmaktaydı.

Bugün için geçerli olan yeni Türk Ticaret Kanunu'nda bu yol terk edilerek; deniz rizikolarına karşı sigortaların uluslararası kurallar çerçevesinde yürütülüyor olması ve Ticaret Kanunu'nun bu konuya ilişkin hükümlerinin bir kısmının günümüzde ölü hüküm hâline gelmesi sebebiyle denizcilik sigortaları için ayrı bir bölümde düzenleme yapılması tarzı terk edilmiş; bu tip sigortalar için kanunda özel düzenleme getirilmeyerek bu alandaki sözleşmelerin karşılıklı olarak tarafların görüşmeleri ile kurulması yaklaşımı benimsenmiştir.

Deniz sigortalarını üç ana bölüme ayırarak incelemek mümkündür:

- Geminin denizcilik rizikolarına karşı teminat altına alındığı tekne sigortası,
- Yükün denizcilik rizikolarına karşı teminat altına alındığı yük sigortası,
- Geminin denizde işletilmesi ile ilgili sorumlulukların teminat altına alındığı mali sorumluluk sigortası

### **Tekne Sigortası**

Tekne sigortası ile geminin ziya veya hasara uğraması rizikosuna karşı gemi malikinin malvarlığında meydana gelebilecek azalmanın teminat altına alındığı bir deniz sigortası türüdür. Malikin mülkiyet hakkının yanı sıra gemi ipoteginde ipotekli alacaklının, gemi kirasında kiracının menfaatleri de tekne sigortası şartlarına tâbi olarak sigortalanabilir.

Türkiye'de tekne sigortası hakkında Tekne Poliçesi Genel Şartları (Gemi veya Diğer Deniz ve Göl Araçları için) (TPGŞ) uygulanmaktadır. Ancak deniz sigortaları konusunda merkezin İngiltere olduğu söylenmelidir. Dünya uygulaması günümüzde deniz sigortaları alanında tamamen İngiliz uygulaması paralelindedir. Türk sigortacılık uygulamasında da tekne sigortasında İngiliz tekne şartlarından yararlanılmaktadır. İngiliz Tekne Şartları, uluslararası alanda geniş kabul gören sözleşme koşullarıdır. Dolayısıyla İngiliz tekne şartlarının TPGŞ ile birlikte tekne sigortasının temellerini oluşturduğu söylenebilir.

Bu sigorta, rizikonun gerçekleşmesi sonucu gemi veya diğer deniz ve göl araçlarının yahut bunlara ilişkin diğer menfaatlerin uğrayacağı ziya ve hasarı, ayrıca teminata dâhil edilmişse sorumluluk tazminatını yahut bunlarla ilgili masrafları kapsar. Ziya veya hasar yahut sorumluluk tazminat ile bunlara ilişkin masrafların kapsam ve içeriğinin, teminata dâhil ve istisna edilen rizikoların bu sigortaya eklenen özel şartlarla belirlenmesi mümkündür.

### **Yük Sigortası**

Türk Ticaret Kanunu'nun genel hükümlerinin yanı sıra zarar sigortalarına ilişkin hükümleri, Emtia Sigortası Genel Şartları ve Enstitü Yük Klozları bu

taşınmakta olan yükü teminat altına alan sigorta sözleşmelerinin hukuki çerçevesini tespitinde belirleyici olacaktır. 1953 yılından beri yürürlükte bulunan Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları'na göre *"Sigortalı malların fırtınadan, geminin batmasından veya karaya vurmaya veya kaya veya sığlığa bindirmek gibi hâller neticesinde tamamen veya kısmen harap olmasından, oturmadan, çatışmadan, sabit, seyyar veya yüzen bir cisme (buz dâhil) çarpmasından, malın denize atılmasından, yangından, infilaktan, kaptan ve gemi adamlarının baratarıyasından yükleme, aktarma veya boşaltma ameliyeleri esnasında bir veya birden çok dengin düşmesinden ve genel olarak deniz kaza ve tehlikelerinden gelebilecek her türlü ziya veya hasarlar, bu poliçe ile tespit olunan şartlar dâhilinde, sigortacıya ait olacaktır."*

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra, yük sigortaları bakımından kapsam dâhilinde yer alan ve istisna olarak değerlendirilen rizikoların belirlenmesinde, Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları ve özel *şartlar (Enstitü Yük Kozları)* belirleyici olacaktır.

### Mali Sorumluluk Sigortası

Ticaret Kanunu'ndaki düzenleme gereği *"Sigortacı, sorumluluk sigortası ile sözleşmede aksine hüküm yoksa sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder."* Sigorta, sigortalının işletmesi ile ilgili sorumluluğu için yaptırılmışsa, sözleşmede aksine hüküm yoksa bu sigorta, sigortalının temsilcisi ile işletmenin veya işletmenin bir kısmının yönetiminde, denetiminde ve işletmede çalıştırılan kişilerin sorumluluğunu da karşılar. Bu durumda sigorta bu kişilerin lehine yapılmış sayılır.

Gerçekte zarar sigortaları içerisinde yer almasına rağmen tekne sigortasının içerisinde gemi maliklerinin sorumluluklarını himaye altına alan unsurlar bulunabilir.

Denizcilik uygulamasında sorumluluğun teminat altına alınmasında kulüp sigortaları (*P&I, Protection and Indemnity-Koruma ve Tazmin*) önemli yer tutmaktadır. Kulüp sigortaları, donatanların tekne sigortası sözleşmesi ile teminat altına alınamayan sorumluluklarını temin etmeyi amaçlamaktadır. Kulüp sigortası, kulüp tarafından üyenin yaptığı ödeme karşılığında tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflar için sigorta himayesi sağlar. Koruma (*Protection*) teminatı ile gemi maliki sıfatı dolayısıyla üçüncü şahıslara karşı doğan mali mesuliyetinin korunması için gerekli teminatı sağlanır. Tazmin (*Indemnity*) teminatı ile bir geminin kazanç elde etmek amacıyla ticari vasıta olarak kullanılmasından doğan sorumlulukları teminat altına alınır.

Kulüp sigortası ile teminat altına alınan riskler şu şekildedir:

- Gemi adamlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması, hastalığı veya ölümünden doğan zarar ve masraflar. Zarar gören şahsın hastane, tedavi ve memleketine geri gönderme ve ölüm hâlinde cenaze masrafları da bu



Yolcu, denizde yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak veya gemide bir navlun sözleşmesine dayanarak canlı hayvan veya araç gözetmek üzere taşıyanın onayı ile gemide bulunan kişidir.

kaleme girer. Gemi adamlarının gemide buldukları sırada veya gemiye gidip gelirken uğradıkları kaza nedeniyle, donatanın mevzuat veya toplu veya özel anlaşmalar gereğince zarar gören şahsa ödemesi gerekli yaralanma ve hastalanma hâlinde hastane ve tedavi masrafları ve ölüm hâlinde cenaze masrafları teminata dâhildir. Gemi adamlarının bu sebeplerden biri nedeniyle gemiden başka bir yere nakledilmesi ve tedavilerine gemi dışında devam edilmesi hâlinde de teminat devam eder.

- Gemi adamlarının kişisel eşyalarının kaybı veya hasara uğraması. Gemi adamlarının bir deniz kazası sonucunda kişisel eşyalarının kaybı veya hasara uğraması hâlinde yapılan masraflar teminat kapsamına dâhildir.
- Çatmadan doğan sorumluluk. Denizcilik uygulamasında çatma zararından sorumluluğun 3/4'lük kısmı tekne sigortacısı, 1/4'lük kısmı ise kulüp sigortası tarafından karşılanmaktadır.
- Sabit ve yüzer cisimlere verilen zarardan sorumluluk. Geminin liman, dok, iskele, rıhtım, deniz altındaki telefon kabloları, boru hatları veya benzeri her türlü sabit veya yüzer yapıya verdiği zararlar ile bu sebeple gemide taşınan yüke gelen zarar veya ziyanlar kulüp sigortası teminatı kapsamındadır.
- Geminin enkaz hâline gelmesi hâlinde enkaz kaldırma masrafları.
- Gemideki yükün ziya ve hasarı. Gerek navlun sözleşmesi gereğince gerekse gemi malikine ait yükün çatma sonucunda zarara uğraması ve bu zarardan dolayı donatanın sorumluluğu doğduğunda kulüp sigorta teminatı bu zararı da kapsar.
- Gemideki yükün müşterek avarya payı veya kurtarma masrafları. Müşterek avarya ilan edilmişse gemide taşınan yükün müşterek avarya payı veya kurtarma masrafları veya hususi masrafları taşıma sözleşmesinin ihlali nedeniyle tahsil edilemediği takdirde bu masraflar kulüp sigorta teminatı kapsamına dâhil olur.
- Kirlenme zararları. Kulüp sigorta teminatı, her gemi ve kaza başına 1 milyon Amerikan dolarıdır ve gemi maliki dilerse, ek sigorta teminatı yaptırabilir.
- Sözleşmeden doğan sorumluluklar ve tazminatlar. Kulübün onayının alınması kaydıyla donatanın, hizmetin ifasını garanti etmek amacıyla ölüm, yaralanma, hastalanma veya mala gelen ziya veya hasardan sorumlu olacağını garanti eden akdi sorumlulukları kulüp teminatı kapsamına dâhildir.
- Denizde can kurtarmadan doğan ücret. Gemi maliki, kurtarma faaliyetleri sırasında can kurtarma ücreti ödemiş ise yapılan bu ödeme kulüp teminatı kapsamındadır.



ÖÇH= Özel Çekme Hakkı IMF'nin kabul ettiği, uluslararası ödemelerde kullanılan ve fiziki varlığı olmayan bir para birimi.

### Yolcu Taşımalarından Doğan Mali Sorumluluk için Sigorta

Yolcunun bagajı ile birlikte deniz yolu ile taşınması için taşıyan ile veya onun hesabına yapılan sözleşmeye denizde yolcu taşıma sözleşmesi denir.

Taşıma işini yapanın özel kişi ya da işletme olması veya resmî kurum olması sözleşmenin niteliğini değiştirmez.

On ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin üst değeri, her kaza için kişi başına 250.000 ÖÇH'den az olamaz. Bu şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde ve Türkiye Cumhuriyeti limanları ile yabancı devlet limanları arasında düzenli sefer yapan tüm gemilerin işletmecileri "*Mali Sorumluluk Sigortası*" yaptırmak zorundadırlar. Bu sigorta ile sigortacı, poliçede belirtilen deniz aracında, duraklamalar da dâhil olmak üzere, kalkış noktasından varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza sonucunda, seyahat eden yolcuların uğrayacakları bedeni zararlar ile yolcuların beraberindeki eşyaların uğrayacakları zararlara ilişkin işletmecinin tazminat sorumluluğunu teminat altına alır.

Gemide bulunup da yolcu sayılmayanlar ile ilgili olarak; 300 groston ve üzerindeki Türk bayrağı taşıyan gemiler ile 300 groston ve üzerindeki Türk liman veya tesislerine uğrayan gemiler bakımından, donatanları tarafından deniz alacaklarına karşı bir koruma ve tazmin (Kulüp Sigortası) sigortası ile sigortalandırılır. Bu koruma ve tazmin sigortası, 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü çerçevesinde sınırlandırmaya bağlı olarak deniz alacaklarını kapsar. Her bir olay başına herhangi bir gemi için sigorta miktarı, 1976 Konvansiyonunun 1996 Protokolünde belirlenen şekilde sorumluluğun sınırlandırılması için karşılık gelen azami miktara eşit olur. Bu Konvansiyonun ikinci maddesine göre gemide veya geminin işletilmesi ile ilgili olarak gerçekleşen ölüm ve yaralanmalar ile bagaj gecikmesinden doğan zararlar işbu kulüp sigortasından talep edilebilir.

## **HAVACILIK RİZİKOLARINA KARŞI SİGORTALAR**

Hava araçlarının kullanımı ile hava araçları vasıtasıyla yük ve yolcu taşınması sırasında oluşacak rizikolar bu tür sigorta ile güvence kapsamına alınmaktadır.

Hava taşımalarında taşıyanların sorumluluklarının uluslararası konvansiyonlar ve devletlerin kendi iç mevzuatlarında sınırlandırmaya tabi tutulması sigorta sözleşmesini daha önemli hâle getirmiştir. Sorumluluğun sınırlanması ile mağdurların talep hakları daralırken, sigorta sözleşmesi ile sınırlanmış bu talep hakkının tam olarak tahsili mümkün hâle gelmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde hava taşımacılığı ve sivil havacılıkla ilgili esaslar 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda düzenlenmiştir.

Bu düzenlemelerin içerisinde hava taşımacılığına ilişkin sigorta düzenlemelerine de yer verilmiş bulunmaktadır.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda sigorta sözleşmesine ilişkin olarak yer alan düzenlemeler hava taşımaları sebebiyle taşıyanın hukuki sorumluluğunun

sigorta teminatına alınmasına ilişkindir.

Taşıtanın yük için yaptırılması gereken sigortaları mecburi hâle getiren bir düzenleme yer almamaktadır. Bu tür sigortalar Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan sigorta hukuku esaslarına göre yapılabilir.

### **Hava Taşıtları Tekne (Gövde) Sigortaları**

Tekne sigortası hava aracının maliki, işleticisi, kiracısı veya zilyetliğine sahip bir kişi tarafından yaptırılan ve hava aracı üzerinde; yerde sabit iken, hareket hâlindeyken (taksi hâli) ya da uçuş esnasında herhangi bir nedenle oluşan zararları karşılama amacı ile yapılır.

Hava araçlarının tekne sigortaları ile ilgili özel düzenlemeler hava aracının üzerindeki ipotek hakkının sigorta sözleşmesine etkisi ile sınırlı olarak Türk Sivil Havacılık Kanununda yer almaktadır. Buna göre bir hava aracının maliki veya onun hesabına bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması durumunda, ipotek sigorta tazminatına da şamil olur. Sigortacı, sicile kayıtlı bir hava aracı ipoteğini bilmediğini ileri süremez.

Bir hava aracının kaybı veya kaza sonucu hasara uğraması veya poliçede yer alan ve sigorta teminatına dâhil şartların tahakkuku hâlinde; aksine bir anlaşma olmadıkça ipotek hakkı sahibi, sigortalı hava aracı üzerindeki ipotek tutarı kadar sigortacı tarafından ödenecek tazminata hak kazanır.

### **Sorumluluk Sigortaları**

Türk hava sahasında uçuş yapacak bütün hava araçlarının, uçuş sırasında bağlı buldukları devletin (siciline kayıtlı oldukları devletin) hukukuna uygun olarak tanzim edilmiş sigorta poliçesine sahip olmaları gerekir. Bu yükümlülük bütün yerli ve yabancı hava araçlarını kapsamaktadır. Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Türk tabiiyetindeki hava araçları bakımından kabul ettiği çözüm şu şekildedir: Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, taşıyanın sorumluluğunu karşılayacak meblağda içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler. Yapılan sigorta, taşıyıcının adamlarının bu kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsar. Bu sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilir.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri ve uluslararası uygulamalar çerçevesinde, hava alanları, hava araçları, yolcu, yük ve üçüncü şahıslara yönelik sigorta sorumluluk limitlerinin belirlenmesi çalışmalarına katılma, sigorta şartlarının sağlanmasını kontrol ve takip etme görevi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne verilmiştir.

### **Üçüncü kişilere karşı**

Türk hukukunda hava araçlarının yaptırımları gereken mali sorumluluk sigortalarından ilki Türk hava sahasında uçuş yapan Türk ve yabancı sivil hava

araçlarının yaptırması gereken üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortasıdır. Bu sigorta, Türk hava sahasını kullanan, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde herhangi bir noktaya iniş yapan veya Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde herhangi bir noktadan kalkış yapan Türk Hava Aracı Siciline kayıtlı ve yabancı tescilli tüm hava araçları ile hava araçlarını kapsamaktadır. Bu hava araçlarının işletenleri; üçüncü şahıslara verebilecekleri zararlardan kaynaklanan sorumluluklarına karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde mali mesuliyet sigortası yaptırmak zorundadır. Hava aracı işletenleri, gerçekleştirdikleri her bir uçuşta sigortanın sürekliliğini sağlamakla yükümlüdür. Sivil hava araçları üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası ile sivil hava aracının veya sivil hava aracından düşen parçaların, üçüncü şahısların ölümüne, yaralanmasına veya mal veya eşyalarının zarar görmesine sebebiyet vermesi hâllerinde teminat altına alınır. Üçüncü şahısların maruz kalacağı kâr kaybı ve kira kaybı zararları ile diğer dolaylı zararlar bu sigorta kapsamı dışında olup, ayrıca ihtiyari olarak sigorta ettirilebilir.

Türk Sivil Hava Aracı siciline kayıtlı hava aracı işletenlerinin sigorta şartlarını sağlayamaması durumunda uçuşuna müsaade edilmez. Söz konusu yükümlülüğün ikinci defa ihlal edilmesi durumunda, işletme ruhsatı Bakanlık tarafından iptal edilir. Yabancı hava araçlarında ise sigorta yaptırılmaması hâlinde Türk hava sahasını kullanmasına ve Türk topraklarına inişine, uçuş hâlinde bulunmayan hava aracının kalkışına izin verilmez.

### **Yolcu, bagaj, yük ve posta zararlarına karşı sorumluluk sigortası**

#### *Hava taşımaları bakımından:*

Bagaj: Bagaj kuponu karşılığında taşıyıcının sorumluluğuna devredilen tescil ettirilmiş bagajı ifade eder. Yolcu bagajının veya yükün, teslim almaya yetkili kişi tarafından itiraz edilmeden kabulü, taşıma belgesine uygun ve iyi durumda teslim edildikleri anlamına gelir. Hasar hâlinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinde derhâl ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için en geç yedi gün, yük için en geç on dört gün içinde hava aracı işletenine ihbarda bulunulması gerekir. Gecikmeli teslim hâlinde ihbar, bagajın veya yükün tesliminden itibaren en geç yirmi bir gün içinde yapılmalıdır. Yolcu bagajının veya yükün, teslim almaya yetkili kişi tarafından itiraz edilmeden kabulü, taşıma belgesine uygun ve iyi durumda teslim edildikleri anlamına gelir. Hasar hâlinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinde derhâl ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için en geç yedi gün, yük için en geç on dört gün içinde hava aracı işletenine ihbarda bulunulması gerekir. Gecikmeli teslim hâlinde ihbar, bagajın veya yükün tesliminden itibaren en geç yirmi bir gün içinde yapılmalıdır.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde herhangi bir noktaya iniş yapan veya herhangi bir noktadan kalkış yapan Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı hava araçları ile yabancı sivil hava araçlarını işletenlerin; yolcuya, bagaja, yüke ve postaya verebilecekleri zararlara sigorta yaptırmakla yükümlüdürler.

Hava aracının işleteni, yolcunun ölümü veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan ve hava aracında veya iniş veya iniş esnasında meydana gelen kaza ile bagaj, yük veya postanın taşıma esnasında, hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi hâlinde, muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süre içinde kaybı veya zarara uğramasından sorumludur. Bir hava aracının havada veya yerde, hareket hâlinde veya hareketsiz olması fark etmeksizin, bir uçuşun doğrudan amaçlarına yönelik olarak faaliyete geçirilmesi, hava aracının uçuşta olması şeklinde kabul edilir. Hava aracı işletenleri; Kanunun



**Hava taşımaları bakımından yük:** Yük taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna devredilen yükü ifade eder.

132'nci maddesi gereğince, hava aracında bulunduğu süre içinde veya iniş veya iniş esnasında meydana gelen bir kaza sonucunda yolcuya; hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi hâlinde inilen yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu sırada bagaj, yük ve postaya gelebilecek zararlara karşı; savaş, terör, uçak kaçırma, sabotaj, kanun dışı müsadere ve halk hareketleri risklerini de teminat altına alacak şekilde malî mesuliyet sigortası yaptırmak zorundadır. Ancak, kâr kaybı, iş gücü kaybı ve diğer dolaylı zararlar, bu sigortanın kapsamı dışındadır.

Türk Sivil Hava Aracı siciline kayıtlı hava aracı işletenlerinin sigorta şartlarını sağlayamaması durumunda uçuşuna müsaade edilmez. Söz konusu yükümlülüğün ikinci defa ihlâl edilmesi durumunda, işletme ruhsatı Bakanlık tarafından iptal edilir. Yabancı hava araçlarında ise Türk hava sahasının kullanılmasına ve Türk topraklarına inişine, uçuş hâlinde bulunmayan hava aracının ise kalkışına izin verilmez.

Yolcunun kendi şahsı ve bagajı için yaptırılması gereken sigortaları mecburi hâle getiren bir düzenleme yer almamaktadır. Bu tür sigortalar Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan sigorta hukuku esaslarına göre yapılabilir.

## **KARA TAŞIMA RİZİKOLARINA KARŞI SİGORTALAR**

Kara araçlarının uğrayabileceği zararlara karşı Kara Araçları Kasko Sigortası ile himaye sağlanmaktadır. Kaza hâlinde karşı araca verilebilecek ziya ve hasarlar ile ilgili olarak Karayolları Trafik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasından yararlanmak mümkündür. Bu sigortanın limitlerinin veya kapsamını yeterli olmaması hâlinde Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası hükümlerine dayanılabilir.

Nakliyat sigortası adı da verilen ikinci gruptaki sigortalarda karayollarındaki motorlu veya motorsuz taşıt araçları ile yapılan yük taşımalarında yükün maruz kalabileceği ziya ve hasarlar sigorta güvencesi altına alınmaktadır.

Tehlikeli maddelerin ve tehlikeli atıkların taşınması ile ilgili olarak özel bir sigorta türü kabul edilmiştir. Tehlikeli madde taşıyanlar, tehlikeli madde veya tehlikeli atık taşıyan taşıtlarının; taşıyacakları tehlikeli maddenin veya tehlikeli atığın özelliğine uygun olduğunu gösteren bilgi ve belgeler ile Tehlikeli Madde Sorumluluk Sigortası poliçesini ibraz ederek, ilgili mercilerden bu taşımalar için ayrıca izin almakla yükümlüdürler.

## **Kara Yolu ile Yük Taşımalarını Teminat Altına Alan Sigortalar**

### **Yurt dışı taşımalarda sorumluluk sigortası (CMR sigortası)**

Uluslararası taşımalarda taşıyanın yük ilgililerine karşı kendi sorumluluğunu teminat altına almak için yaptırdığı sigorta türüdür. Uluslararası kara yolu taşımalarında “*Kara Yolu ile Uluslararası Yük Taşıma Konvansiyonu (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road-CMR)*” ile birçok Avrupa ve Asya devletinin Konvansiyona katılması ile bu devletlerde yaygın bir kullanım alanına kavuşmuştur.

CMR Sigortası uluslararası kara yolu taşımacılığı yapan taşıyanların, yaptıkları taşımalar ile ilgili olarak, taşıyanın yük sahibine olan sorumluluğunun sınırlarını ve çerçevesini çizen uluslararası anlaşma olan CMR’den kaynaklanan hukuki sorumluluklarını, belirlenen şart ve limitler ile teminat altına alır.

CMR sigortası taşınan yükü değil, taşıyanın taşıdığı yüke ilişkin hukuki sorumluluğunu teminat altına almaktadır. CMR sigortasında primi nakliyecisi (taşıyan) ödemektedir.

### **Yurt içi taşımalarda sorumluluk sigortası**


Kara taşımalarında taşıyan, kendi sorumluluğunu gerektiren hâlleri teminat altına almak amacıyla sigorta yaptırmaya yoluna gidebilir. Bu sigorta sözleşmeleri; taşıyanların sigorta sözleşmesinde temin edilen bir rizikonun gerçekleşmesi sonucu gelebilecek zararlar nedeniyle oluşacak yasal sorumluluklarını, sigorta sözleşmesinde üzerinde mutabık kalınmış şartlar ve sınırlar içerisinde himaye altına alan sigortalardır.

### **Yolcu Taşımalarında Mali Sorumluluk Sigortası**

Şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımacıları; duraklamalar dâhil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur.

Taşıyanlar, yolcuya gelebilecek bedenî zararlar için bu Kara Yolu Taşıma Kanunundan doğan sorumluluklarını sigorta ettirmek zorundadır. Bu zorunluluk 4/4/2016 tarihinde çıkarılan 6704 sayılı Kanun ile değişiklikten sonra karayolları trafik zorunlu mali sorumluluk sigortası ile karşılanmaya başlamıştır.

**Seyahat Sigortası Poliçesi**  
İşbu poliçe AIG Sigorta A.Ş. tarafından düzenlenmiştir.



Travel Guard® Seyahat Sigortası – Online müşteriler için özel olarak hazırlanmıştır

<b>Sertifika no:</b>		<b>Sigorta Ettiğin</b>	GEN GRUP SİGORTA
<b>Sigorta Planı:</b>	Schengen Standart-Standard Paket	<b>Sigorta Bilgileri</b>	
<b>Tanzim Tarihi:</b>	26 Ekim 2015	<b>İsmi/Soyismi:</b>	
<b>Sigorta Başlangıç Tarihi:</b>	11 Kasım 2015	<b>Telefon:</b>	
<b>Sigorta Bitiş Tarihi:</b>	17 Kasım 2015	<b>Adres:</b>	
<b>Sigorta Süresi:</b>	7 Gün	<b>Ülke:</b>	Türkiye

\* Online uçak bileti ile beraber satın alınan seyahat sigortalarında; Tek yön seyahat sigortası, seyahatin başladığı tarihten 48 saat sonra sona erer.  
\* Uçak bileti ile beraber satın alınan seyahat sigortalarında; Rezervasyon numarası aynı kalmak şartı ile yapılan rezervasyon değişikliklerinde, seyahat sigortası başlangıç tarihi otomatik olarak yeni düzenlenmiş rezervasyon tarihinde geçerlilik kazanacaktır. Bu durumun geçerli olabilmesi için değişikliğin seyahat başlangıç yerinden ve aynı zamanda seyahat başlangıç tarihinden önce yapılması gerekmektedir.

<b>PRİM</b> EUR	<b>AIG Sigorta A.Ş.</b>	
Net Prim	EUR	Maslak Mah. Eski Büyükdere Cad.
GDV	EUR	No:27 Orjin Maslak Kat:6-7
<b>BRÜT PRİM</b>	EUR	Sarıyer 34398 İstanbul Türkiye
		T. +90 212 310 4929


Teminatlar (Kısa Baş)	Teminat Limiti (Kısa Baş) EUR
Kaza ve Hastalık Sonucu Tedavi Masrafları / Cenazenin Ülkeye İnfazı / Acil Tıbbi Nakli /	30,000 EUR
TravelGuard Asist (24 Saat)	Dahil

**ÖNEMLİ:** İşbu poliçe, Seyahat Sigortası Poliçe Özel ve Genel Şartları nezdinde tanzim edilmiştir. Detaylı bilgi için Poliçe Özel ve Genel Şartlarını lütfen dikkatlice okuyunuz. TUR/UTR/JAN14/VER1.0

**Asistans/Hesar İrtibat Bilgileri:** Asistans ve hasar ile ilgili detaylı bilgi için aşağıdaki adresten ilgili bölümü ziyaret ediniz: [http://www.travelguard.com.tr/make-a-claim\\_1313\\_418640.html](http://www.travelguard.com.tr/make-a-claim_1313_418640.html)

<b>S.Sayı</b>	<b>Sigorta İsmi / Soyismi</b>
1	

AIG Sigorta A.Ş. tarafından tanzim edilmiştir

  
Yetkili İmza

Şekil 3.1: Sigorta Poliçesi Örneği

Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği, yukarıda anlatılan sigortaya ek olarak Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası da yaptırmayı zorunluluğu da getirmiştir. Bu sigorta, yurt içi ve uluslararası yolcu taşımacılığı kapsamında seyahat eden yolcuları, sürücülerini ve yardımcıları, taşımacılık hizmetinin başlangıcından bitimine kadar geçen seyahat süresi içinde, duraklamalar da dâhil olmak üzere, maruz kalacakları her türlü kazaların neticelerine karşı “Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Genel Şartları” çerçevesinde teminat altına alır.

## Trafik Sorumluluk Sigortaları

### Karayolları trafik zorunlu mali sorumluluk sigortası

Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarar uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi hâlinde, motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar. İşletenin bu sorumluluğunu teminat altına almak için Trafik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası yaptırmayı zorunluluğu kabul edilmiştir.

İşleten kavramına, aracın sahibinin yanı sıra o aracı mülkiyeti muhafaza kaydıyla satın alan, kiralayan, ödünç alan, rehin alan ve finansal kiralama ile aracı kiralayan da dâhildir.

Sigortacı, poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında, bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına veya bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olmasından dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre işletene düşen hukuki sorumluluğu, zorunlu sigorta limitlerine kadar temin eder.

Araca bağlı olarak çekilmekte olan römork veya yarı römorkların (hafif römorklar dâhil) veya çekilen bir aracın sebebiyet vereceği zararlar çekicinin sigortası kapsamındadır. Ancak, insan taşımada kullanılan römorklar bunlar için poliçede özel şartları belirtilecek ek bir sorumluluk sigortası sağlanmış olması kaydıyla teminata dâhil olur.

Meydana gelen bir kazada zararın önlenmesi veya azaltılması amacıyla, sigorta ettirenin yapacağı makul ve zorunlu masraflar sigortacı tarafından karşılanır.

Bu sigorta işletenin (sigorta ettirenin) haksız taleplere karşı savunmasını da temin eder.

Aşağıdaki hâller Trafik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının teminatı dışındadır:

- İşletilme hâlinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar
- İşleten tarafından ileri sürülecek tazminat talepleri
- İşletenin eşinin, usul ve fûruunun, kendisine evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler
- Zarar görenlerin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta veya römorklarda taşınan eşyanın uğrayacağı zararlardan dolayı işletene karşı ileri sürülecek talepler
- Manevi tazminat talepleri
- İşletenin, Karayolları Trafik Kanunu uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilere karşı yöneltebileceği talepler
- İşletenin aracına veya bu araç vasıtasıyla çekilen römorklara ve yarı römorklara veya çekilen araçlara gelecek zararlar nedeniyle ileri sürülecek talepler
- Motorlu araçlarla ilgili mesleki faaliyetlerde bulunan teşebbüslere, gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla bırakılan aracın sebep olacağı zararlara ilişkin her türlü talepler
- Aracın, yetkili makamların izniyle tertip olunan yarışlara katılması veya yarışlara katılan araçlara eşlik etmesi ile gösteride kullanılması sonucunda meydana gelecek zararlar
- Çalınan veya gasp edilen araçların sebep oldukları ve Karayolları Trafik Kanununa göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın çalındığını veya gasp edildiğini bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülecek talepler ile çalan ve gasp eden kişilerin talepleri
- Motorlu bisikletlerin kullanılmasından ileri gelen zararlar
- Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemlerinde ve bu eylemlerden doğan sabotajda kullanılan araçların neden olduğu ve Karayolları Trafik Kanununa göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın terör eylemlerinde kullanıldığını veya kullanılacağını bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürebilecekleri talepler,

aracı terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde kullanan kişilerin talepleri

- Dolaylı zararlar nedeniyle yöneltilecek tazminat talepleri

### **Motorlu kara taşıtları ihtiyari mali sorumluluk sigortası**

Sigortacı, sigorta konusu aracın kullanılmasından doğan ve Karayolları Trafik Kanununa ve Umumi Hükümlere göre aracın işletenine terettüp eden hukuki sorumluluğu ve Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası hadlerinin üzerinde kalan kısmını teminat altına alır.

Manevi tazminat talepleri, ek sözleşme ile teminat kapsamı içine alınabilir. Bu taleplerin, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası (Trafik Sigortası) dışında kalması nedeni ile bu teminat, bahsi geçen zorunlu sigortanın varlığına bağlı olmaksızın, bu sigorta limitlerinin içinde hüküm ifade eder.

Aşağıdaki hâller sigorta teminatının dışındadır:

- Sigortalının kendisinin uğrayacağı zararlar
- Aracı sevk ve idare edenin, aracı sevk ve idare ederken uğrayacağı zararlar dolayısıyla ileri sürülen talepler
- İşletenin veya aracı sevk edenin eşinin, usul ve füruunun (kendisi ile evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların) ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin uğrayacağı zararlar dolayısıyla ileri sürülen talepler
- Araç sahibi ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlar dolayısıyla ileri sürülen talepler
- Poliçede gösterilen aracın ve bu araç ile taşınan malların (yolcu bagajı ve benzeri eşya teminat dâhilindedir) veya çekilen şeylerin bozulması zarar ve ziyaa uğraması yüzünden ileri sürülen talepler
- Çalınan veya gasp edilen aracın sebep olduğu ve Karayolları Trafik Kanununa göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın çalındığını ve/veya gasp edildiğini bilerek binen yolcuların zarara uğramaları nedeniyle ileri sürülen talepler
- Sürat yarışlarına iştirak ve yarış güzergâhında yapılan antremanlar sırasında meydana gelebilecek zarar ve ziyan nedeniyle ileri sürülen talepler
- Aracın gözetim, onarım, bakım, alım-satım, araçta değişiklik yapılması amacı ile veya benzeri bir amaçla faaliyette bulunan teşebbüslere bırakılmasından sonra aracın sebep olduğu zararlara ilişkin her türlü talepler
- Patlayıcı ve parlayıcı maddeler taşınması (yedek akaryakıt hariç) sebebiyle meydana gelen zarar ve ziyanlardan dolayı ileri sürülen talepler
- 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemlerinde ve bu eylemlerden doğan sabotajda kullanılan araçların neden olduğu ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre işletenin sorumlu olmadığı zararlar ile aracın terör eylemlerinde kullanıldığını veya

kullanılacağını bilerek binen kişilerin zarara uğramaları nedeniyle ileri sürecekleri talepler, aracı terör ve buna bağlı sabotaj eylemlerinde kullanan kişilerin talepleri.

### Yeşil kart sistemi

1959 yılında Strazburg'da imzaya açılan Motorlu Taşıtların Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına Dair Avrupa Sözleşmesi ile bu sözleşmeye taraf olan devletlere ait araçların zorunlu sorumluluk sigortaları hakkında işbirliği sistemi kurulmuştur. Bu sözleşmeye göre taraf devletlerden birinde düzenlenen ve yeşil kart adı verilen poliçeyi taşıyan araç, bir başka taraf devletin topraklarında kazaya karıştığında o poliçede tıpkı kaza yapılan devletin sigortacılarında tanzim edilmiş gibi işlem görecektir.

### Kara Araçları Kasko Sigortası

Kasko sigortası, aksine düzenleme yoksa sadece sigorta ettireni değil, sigortadan faydalanan veya eylemlerinden sorumlu olunan kişilerin kusurları dolayısıyla araçta meydana gelen zararları da himaye altına alır. Sigorta ettirenin onayı ile aracı kullanan kişiler de kasko sigortasının himayesine dâhildirler.

Bu sigorta ile sigortacı, sigortalının poliçede belirtilen ve kara yolunda kullanma izni olan motorlu ve motorsuz kara araçlarından, römork veya karavanlardan iş makinelerinden, lastik tekerlekli traktörler, diğer zirai tarım makinelerinden doğan menfaatin *aşağıda belirtilen risklerin* gerçekleşmesi sonucunda doğrudan uğrayacağı maddi zararları teminat altına alır.

- Aracın kara yolunda veya demir yolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz araçlarla çarpışması
- Gerek hareket gerek durma hâlinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar
- Üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler ile fiil ehliyetine sahip olmayan kişilerin yol açacağı zararlar
- Aracın yanması
- Aracın veya araç parçalarının çalınması veya çalınmaya teşebbüs edilmesi

Kasko sigortası uygulamasında yapılan yeni düzenlemeler ile dört alt tür oluşturulmuştur.

- Dar Kasko: Yukarıdaki teminat gruplarından *bir kısmı* için teminatın verildiği üründür.
- Kasko: Yukarıdaki teminat gruplarının *tamamı* için teminatın verildiği üründür.
- Genişletilmiş Kasko: Yukarıdaki teminat gruplarının *tamamı ve bu genel şartlarda ek sözleşme ile teminat kapsamına dâhil edilebilecek risklerden bir kısmı* için teminatın verildiği üründür.

- Tam Kasko: Yukarıdaki teminat gruplarının *tamamı ve bu genel şartlarda ek sözleşme ile teminat kapsamına dâhil edilebilecek tüm riskler için* teminatın verildiği üründür.

Tüketicileri korumak maksadıyla teminatın içeriği yukarıdaki ürünlerden hangisine uyuyorsa poliçe başlığı, en az 16 punto büyüklüğünde harflerle yazılmalıdır.

Ek Sözleşme ile Teminat Kapsamına Dâhil Edilebilecek Zararlar ise şu şekilde tespit edilmiştir:

- Türkiye sınırları dışında meydana gelen zararlar
- Grev, lokavt, kargaşalık ile halk hareketleri ve bunları önlemek ve etkileri azaltmak üzere yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar
- Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj sonucunda oluşan veya bu eylemleri önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucu meydana gelen biyolojik ve/veya kimyasal kirlenme, bulaşma veya zehirlenmeler nedeniyle oluşacak bütün zararlar hariç olmak üzere; Terörle Mücadele Kanununda belirtilen terör eylemleri ve bu eylemlerden doğan sabotaj ile bunları önlemek ve etkilerini azaltmak amacıyla yetkili organlar tarafından yapılan müdahaleler sonucunda meydana gelen zararlar
- Deprem, toprak kayması, fırtına, dolu, yıldırım veya yanardağ püskürmesi nedeni ile meydana gelen zararlar
- Sel ve su baskını ile meydana gelen zararlar
- Araçta sigara benzeri maddelerin teması ile meydana gelen yangın dışındaki zararlar
- Yetkili olmayan kişilere çektirilen araca gelen zararlar ile kurallara uygun olmadan çekilen veya çektirilen araçlara gelen zararlar
- Aracın sigorta kapsamına giren tam veya kısmi bir zarara uğraması nedeni ile tam hasar hâlinde tazminatın ödenmesine, kısmi hasar hâlinde hasarın giderilmesine kadar olan sürede poliçede bu korumaya ilişkin belirtilen limitle sınırlı olmak üzere kullanım ve gelir kaybından doğan zararlar
- Aracın, kurallara uygun bir şekilde yasal olarak taşınmasına izin verilen patlayıcı, parlayıcı ve yakıcı maddeler taşınması nedeniyle uğrayacağı zararlar
- Aracın iddia ve yarışlara katılması sonucu ile bunlara hazırlık denemeleri sırasında meydana gelen zararlar
- Araç anahtarının ek sözleşmede belirtilen hâller sonucunda ele geçirilmesi suretiyle aracın çalınması ve çalınmaya teşebbüsü sonucu meydana gelecek ziya ve hasarlar
- Ek sözleşmede belirtilen hâller sonucunda kaybolan ve çalınan anahtarlar dolayısıyla aracın kilit mekanizmasının değiştirilmesi nedeniyle uğranılan

zararlar

- Kemirgen ve ek sözleşmede belirtilen durumlar dâhilinde diğer hayvanların vereceği zararlar
- Yağsızlık, susuzluk, donma, bozukluk, eskime, çürüme, paslanma ve bakımsızlık nedeniyle meydana gelen zararlar
- Sigorta kapsamına giren bir olaydan doğmadıkça ve böyle bir olayla sonuçlanmadıkça aracın mekanik, elektrik ve elektronik donanımında meydana gelen her türlü arızalar, kırılmalar ile lastiklerde meydana gelen zararlar

## KIYMET NAKLİYAT SİGORTASI

Bu ayırımı dâhil olmayan ve yukarda belirtilen üç tür sigortayı kapsayan Kıymet Nakliyat Sigortasında ise gerçek ve tüzel kişilerin maliki oldukları veya muhafaza ettikleri kıymetli evrak ile altın, gümüş, para, döviz ve diğer menkul kıymetlerin deniz yolu, hava yolu veya kara yolu ile taşınması sırasında maruz kalacakları rizikolar sigorta güvencesi altına alınmaktadır.



Bireysel Etkinlik

- Taşıma yapılırken sigorta sözleşmesi yaptırmak ne gibi faydalar sağlayabilir? Tartışınız.



## Özet

- Riziko terimi, sigortacılığın temelini teşkil etmektedir. İnsanlar, günlük hayatlarında çok farklı rizikolarla karşılaşabilirler. Bu rizikolar farklı sebeplerden kaynaklanabilir. Bu rizikoların kaynağı insan olabileceği gibi fiziksel olaylar da olabilir. Hayat belirsizliklerle doludur. Belirsizliğin bir kısmı da riziko ile ilgilidir.
- Sigorta, bireylerin yaşamlarında karşılaşılabilecekleri zarar ve/veya masrafla sonuçlanabilen olayların ekonomik sonuçlarından korunabilmek amacıyla önceden tedbir alma ihtiyacından doğmuştur.
- Taşıma sigortaları, yükün taşıma araçları ile taşınması sırasında veya bu amaçla bekletildiği yerlerde uğrayabileceği hasarlara karşı bu malları güvence altına alan bir sigorta türüdür. Bu sigorta ile özellikle ticari malların herhangi bir araçla bir yerden başka bir yere gönderilmesi sırasında ortaya çıkan rizikolarla karşı korunması amaçlanır.
- Taşıma (nakliyat) sigortaları ifadesinden kastedilen, ilk olarak yükte meydana gelebilecek ekonomik kayıplara karşı teminat veren sigorta dallarıdır. Sigortacılığın ilk örnekleri taşıma sigortaları alanında görülmüştür. Yükü himaye altına alan sigorta dalları, yükün taşınması ve/veya depolanması esnasında uğrayabileceği ekonomik kayıpların giderilmesi amaçlanır. Taşıma sigortaları bütün taşıma tipleri için uygulanma imkânına sahiptir. Tarihsel gelişim içerisinde taşımacılık alanındaki sigortalar taşıma aracı, yolcular ve mürettebatı da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Sorumluluk sigortalarının ortaya çıkıp gelişmesi ile taşıma araçlarının işletilmesinden doğan sorumluluklar da sigorta kapsamına alınmıştır.
- Sigorta konusu yük ihracat ve ithalat konusu ise nakliyat sigortası, Sigortacılık Kanunu'nun 15/2 hükmünde yer alan "Türkiye'de yerleşik kişilerin Türkiye'deki sigortalananabilir menfaatlerini Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerine ve Türkiye'de yaptırmalarına ilişkin prensibinin" bir istisnasını oluşturmaktadır. Buna göre, yük sigortalarının akdedilmesi bakımından, ithalat ve ihracatın konusunu oluşturan yüklerin yabancı sigorta şirketleri tarafından teminat altına alınması mümkündür.
- İhracat ve ithalat konusu mallar için taraflar diledikleri takdirde yurt dışında sigorta sözleşmesi yaptırabilirler. Türk sigorta şirketlerinin tercih edilmesi hâlinde Türk hukukunun uygulanması gündeme gelecektir.
- Gemilerin sorumluluk sigortaları ile dış kredi ile satın alındıkları takdirde uçak, gemi, helikopter gibi araçların borçları bitinceye kadar yaptırılacak tekne sigortaları da yurt dışında yaptırılabilir. Finansal kiralamada da durum aynıdır.
- Sigortanın ilk olarak denizcilik alanında görüldüğünü söylemek mümkündür. Denizcilik rizikolarına karşı sigortalar ile "geminin, yolcuların, yükün ve navlunun" maruz kalabileceği rizikolarla karşı (örneğin meteorolojik hadiseler, geminin batması, karaya oturması ve denizle ilgili sair kazalar, yangın, korsan saldırıları, kötü niyetli davranışlar gibi) sigorta himayesi sağlanması amaçlanmaktadır.
- Hava araçlarının kullanımı ile hava araçları vasıtasıyla yük ve yolcu taşınması sırasında oluşacak rizikolar bu tür sigorta ile güvence kapsamına alınmaktadır. Hava taşımalarında taşıyanların sorumluluklarının uluslararası konvansiyonlar ve devletlerin kendi iç mevzuatlarında sınırlandırmaya tabi tutulması sigorta sözleşmesini daha önemli hâle getirmiştir. Sorumluluğun sınırlanması ile mağdurların talep hakları daralırken, sigorta sözleşmesi ile sınırlanmış bu talep hakkının tam olarak tahsili mümkün hâle gelmektedir.
- Kara araçlarının uğrayabileceği zararlara karşı Kara Araçları Kasko Sigortası ile himaye sağlanmaktadır. Kaza hâlinde karşı araca verilebilecek ziya ve hasarlar ile ilgili olarak Karayolları Trafik Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasından yararlanmak mümkündür. Bu sigortanın limitlerinin veya kapsamını yeterli olmaması hâlinde Motorlu Kara Taşıtları İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası hükümlerine dayanılabilir.
- Nakliyat sigortası adı da verilen ikinci gruptaki sigortalarda karayollarındaki motorlu veya motorsuz taşıt araçları ile yapılan yük taşımalarında yükün maruz kalabileceği ziya ve hasarlar sigorta güvencesi altına alınmaktadır.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Sigorta kavramı ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi söylenemez?
  - a) Gelecekte ortaya çıkması muhtemel rizikoları teminat altına alır.
  - b) Yıldırım düşmesine karşı teminat verme sigorta sözleşmesinin konusunu teşkil edebilir.
  - c) Nakliyat sigortalarında yüke gelebilecek ekonomik kayıpların telafisi amaçlanır.
  - d) Sigortacılığın ilk örnekleri taşımacılık alanında görülmüştür.
  - e) Geçmişte kalmış olaylar sigorta sözleşmesine konu olabilir.
  
2. Denizcilik sigortaları için aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?
  - a) Tekne sigortalarında geminin bizzat kendisi himaye altına alınmaktadır.
  - b) Çatma zararlarından sorumluluğun tamamı yük sigortacısına aittir.
  - c) Kulüp sigortası kirlenme zararlarını teminat altına alır.
  - d) Yük sigortası yüke gelen zararı teminat altına alır.
  - e) Gemi adamlarının kişisel eşyalarına gelen zararlar için kulüp sigortasına başvurulabilir.
  
3. Aşağıdakilerden hangisi kulüp sigortasının himayesine dâhil değildir?
  - a) Gemi adamlarından birinin yaralanması
  - b) Gemi adamlarından birinin tedavi giderleri
  - c) Gemi adamlarından birinin kişisel eşyalarının kaybı
  - d) Geminin yeraltı kablolarına verdiği zarar
  - e) Geminin taşıdığı yüke gelen zarar
  
4. Denizde yolcu taşıma sözleşmelerinde aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?
  - a) Yolcunun bagajı sigorta himayesine dâhildir.
  - b) Yolcunun kişisel eşyaları sigorta himayesine dâhildir.
  - c) Zorunlu sigorta bedeli 250.000 ÖÇH'den fazla olamaz.
  - d) Gemide bulunup da yolcu sayılmayanlar için kulüp sigortasına başvurulabilir.
  - e) On ikiden fazla yolcu taşıma ruhsatı olan gemiler zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadırlar.

5. Hava taşıtlarının tekne sigortalarında aşağıdakilerden hangisi söylenebilir?
- Aracın havada iken uğradığı zararlar sigorta himayesine girer.
  - Aracın yerde sabit iken uğradığı zararlar sigorta himayesine girer.
  - Üzerinde ipotek tesis edilmiş hava araçları sigorta edilebilir.
  - Sadece hava aracının maliki sigorta sözleşmesi yaptırabilir.
  - Hava araçları için tekne sigortası o aracın üçüncü kişilere verebileceği zararları himaye altına alır.
6. Hava taşıtlarının üçüncü kişilere verebilecekleri zararlar için yaptırılan zorunlu mali sorumluluk sigortası için aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?
- Türk hava sahasını kullanan bütün uçaklar yaptırmak zorundadır.
  - Askeri hava araçları yaptırmak zorunda değildir.
  - Hava araçlarından düşen parçaların verdiği zararlar sigortaya dâhildir.
  - Hava aracı işleticileri sigortanın sürekliliğini sağlamakla yükümlüdürler.
  - Yalnızca Türk hava sahasını kullanan askeri uçaklar yaptırmak zorundadır.
7. Aşağıdaki sigorta dallarından hangisi karayollarında kullanılan bir motorlu aracın “bizzat kendisini” himaye eder?
- Kasko Sigortası
  - Yeşil Kart Sistemi
  - CMR sigortası
  - Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası
  - Karayolları Motorlu Araçlar İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortası
- I. İşletilme hâlinde olmayan araçların sebep olacağı zararlar,  
II. İşletenin eşinin, mallarına gelen zararlar nedeniyle ileri sürebilecekleri talepleri  
III. Zarar görenlerin beraberinde bulunan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınan eşyanın uğrayacağı zararlardan dolayı işletene karşı ileri sürülecek talepler  
IV. Manevi tazminat talepleri,
8. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasında yukarıdakilerden hangisi ya da hangileri sigorta himayesi dışındadır?
- Yalnız I
  - Yalnız II
  - II ve III
  - II, III ve IV
  - I, II, III ve IV

- I. Sigortalının kendisinin uğrayacağı zararlar,
  - II. Aracı sevk ve idare edenin, aracı sevk ve idare ederken uğrayacağı zararlar dolayısıyla ileri sürülen talepler,
  - III. İşletenin veya aracı sevk edenin eşinin, usul ve fûruunun (kendisi ile evlat edinme ilişkisi ile bağlı olanların) ve birlikte yaşadığı kardeşlerinin uğrayacağı zararlar dolayısıyla ileri sürülen talepler,
  - IV. Araç sahibi ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlar dolayısıyla ileri sürülen talepler,
9. Karayolları Motorlu Araçlar İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortasında aşağıdakilerden hangisi sigorta himayesi dışındadır?
- a) Yalnız I
  - b) Yalnız II
  - c) II ve III
  - d) II, III ve IV
  - e) I, II, III ve IV
10. Aşağıdaki hâllerden hangisi Kara Araçları Kasko Sigortasında ek sözleşme ile sigorta himayesine dâhil edilebilir?
- a) Sigortalı aracın kara yolunda bir başka araçla çarpışması
  - b) Aracın yanması
  - c) Aracın depremde zarar görmesi
  - d) Aracın çalınması
  - e) Aracın park edildiği esnada üzerine kiremit düşmesi

**Cevap Anahtarı**

1.e, 2.b, 3.e, 4.c, 5.e, 6.e, 7.a, 8.e, 9.e, 10.c

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] ALGANTÜRK LIGHT, Didem, *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*. 2. Bası İstanbul 2006.
- [2] ATAMER, Kerim; *Deniz Sigortalarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları*, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007.
- [3] CAN, Mertol; *Türk Özel Sigorta Hukuku*, Ankara 2009. [4] ÇAĞA, Tahir; *Deniz Ticareti Hukuku C. I*, İstanbul 2009.
- [5] ÇEKER, Mustafa, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Sigorta Hukuku*, 7inci bası, Adana 2013.
- [6] KENDER, Rayegân; *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku*, İstanbul 2011.
- [7] ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra / SEVİNÇ KUYUCU, Aslıhan; *Yeni Türk Ticaret Kanununda Sigorta Hukuku*, İstanbul 2011.
- [8] ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, *Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*. İstanbul 2001.
- [9] ULAŞ, Işıl, *Uygulamalı Sigorta Hukuku. Mal ve Sorumluluk Sigortaları*, 6ıncı bası, Ankara 2007
- [10] ÜLGENER, M. Fehmi; *Denizcilik Rizikolarına Karşı Sigortalar*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997.
- [11] ÜLGENER, M. Fehmi; *Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı*, İstanbul 1994.
- [12] ÜNAN, Samim; *Taşıma Hukuku İle Sigorta Hukukunun Bazı Güncel Sorunları*, Gündüz Aybay Armağanı, İstanbul 2004.
- [13] ÜNAN, Samim; *Türk Ticaret Kanunu Taslağı'nın Sigorta Hukuku Başlıklı Altıncı Kitabı Hakkında Düşünceler*, Sigorta Hukuku Dergisi, (Türk Ticaret Kanunu Taslağı), Yıl 2005, Özel Sayı 1.
- [14] ÜNAN, Samim; *İsteğe Bağlı Sorumluluk Sigortasında Riziko*, İstanbul 1998.
- [15] YAZICIOĞLU, Emine, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul 2003.

# DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMACILIĞI



## İÇİNDEKİLER

- Uluslararası Alandaki Uygulama
- İç Hukuktaki Denizde Taşıma Sözleşmelerinin Tabi Olduğu Rejim
- Gemi Kira Sözleşmesi
- Zaman Çarteri Sözleşmesi
- Navlun Sözleşmeleri
- Navlun Sözleşmesi'nin İşleyişi
- Taşıyanın Sorumluluğu
- Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırları
- Taşıyanın Hakları



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
- Deniz taşımacılığında kullanılan sözleşme tiplerinin yapısını ana hatları ile anlayabilecek,
- Uluslararası taşımacılığın tabi olduğu hukuki rejimin gelişimini kavrayabilecek,
- Denizde taşımacılık işleriyle uğraşanların sorumluluklarını ve haklarını öğrenebileceksiniz.



**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Oğuz CANER**

ÜNİTE

4



## GİRİŞ

Taşıma çeşitlerinin en eski türlerinden biri de deniz taşımacılığıdır. İnsanlığın ilk zamanlarından beri deniz üzerinde taşımacılık yapılagelmektedir. Yelkenin icat edilip geliştirilmesi ile deniz üzerinde büyük çaplı taşımalar ekonomik şekilde yapılmaya başlanmıştır. Zaman içerisinde gemi inşa teknikleri gelişmiş, denizlerin ve meteorolojik şartların zorluklarına tahammül derecesi yüksek olan gemiler yapılmaya başlanmıştır. Buhar makinesinin gemileri uygulanması ile gemilerin hacmi iyice büyümüş; gemi inşasında metal kullanımı ile de sağlamlıkları artmıştır.

Denizlerde gemi işletmenin oldukça büyük miktarlarda sermaye gerektirmesi; deniz taşımalarının çoğu kez uluslararası nitelik arz etmesi, taşıma sürecinde sık sık olağanüstü tehlikelerle karşılaşılması gibi sebepler deniz taşımalarını düzenleyen hukuk kurallarını da etkilemiştir. Deniz taşımacılığına ilişkin kurallar çoğu kez devletlerin müdahalesi olmadan ticari hayatın işleyişi içerisinde gelişmiştir. Denizde taşıma işlerine uygulanan esaslar da aynı şekildedir. Bunun yanı sıra gemi kurtarma işlerinde, olağanüstü tehlikelerden doğan masraf ve zararların paylaşımında (müşterek avarya), gemi sigortalarında (kulüp sigortası), teminat verilmesinde (gemi alacaklısı hakkı) olduğu gibi kendine özgü hukuk kuralları gelişmiştir.

Denizde eşya taşıma hukuku yirminci yüzyılda farklı zamanlarda çeşitli uluslararası düzenlemeye konu olmuş, bu düzenlemeler devletlerin milli hukuklarını da etkilemiştir. Konunun önemi ve uluslararası alanda deniz taşımacılığındaki menfaatleri uzlaştırmanın zorluğu bu alanda genel kabul gören bir düzenleme arayışını devam ettirmektedir.

Ticari faaliyetler zorunlu olarak insanların birbirleri ile temasları üzerinden yürümektedir; uluslararası ticarete bu temas daha karmaşık ve sorunlara gebe hâlde karşımıza çıkmaktadır. İnsanların, gelir elde etmek amacıyla mal ve hizmetleri bir noktadan diğerine götürmeye başlaması ticari anlamda taşımacılığın başlangıcı olmuştur. Devletler, gelirlerini arttırabilmek için özellikle uluslararası ticareti kolaylaştırmak için tarih boyunca çaba sarf etmişlerdir. Bu çabaların bir boyutu da uluslararası unsurlu taşımaların kolay ve güvenli hâlde gerçekleşmesini sağlama yönünde olmuştur. Sanayi Devrimi ile birlikte üretilen malların uzak pazarlara taşınarak gelir elde edilmesi daha da önem kazanmıştır. Uluslararası ticaretin gelişimi taşımacılığın gelişimi ile paralel bir seyir izlemiştir.

## ULUSLARARASI ALANDAKİ UYGULAMA

Taşınan yükün güven içerisinde varış noktasına ulaşması, taşıma sürecinin tabi olduğu hukuk kurallarının o taşımanın bütün ilgilileri tarafından bilinmesi ve hakkaniyete uygun olduğunun kabul edilmesi ile mümkündür. Bu amaçla deniz taşımacılığını taşıma işinin bütün ilgilileri tarafından kabul edilebilecek bir rejime tabi kılmak maksadıyla pek çok uluslararası düzenleme yapılmıştır. Devletler, iç hukuklarındaki bu hususlara ilişkin düzenlemeler yaparken bu uluslararası düzenlemelerden etkilenmişlerdir.



Kişilerin kendi aralarında sözleşme yaparak aksini kararlaştıramayacakları kurallar sistemine emredici rejim denir.

Uluslararası alanda deniz yolu ile eşya taşımacılığını kurallara bağlamaya çalışan ilk anlaşma, 1924 tarihli kısaca “Lahey Kuralları” olarak anılan Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Konvansiyondur (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*). Türkiye dâhil olmak üzere birçok devlet bu Konvansiyonu onaylamıştır. Uluslararası alandaki bu ilgiye paralel olarak pek çok devlet Lahey Kuralları’nı iç hukuklarına da kısmen ya da tamamen aktarmışlardır. Denizyolu ile taşıma sahasındaki sorumluluğun emredici rejime bağlanması esasını getiren Lahey Kuralları, birçok ülkenin kanunlarının ve uygulamasının temelini oluşturmuştur.

1924 yılında kurulmaya çalışılan rejim sadece konişmento adı verilen, taşınmakta olan yükü temsil eden bir tür kıymetli evrakın düzenlenmiş olması şartı ile uygulanabiliyordu. Başka bir ifade ile yükü temsil için konişmento düzenlenmeyen taşıma sözleşmelerinde bu Konvansiyonun uygulanma ihtimali yoktu. Buna ek olarak Lahey Kurallarında, taşıma işi yapanların daha tecrübeli olduğu varsayımından yola çıkarak taraflarca aksi kararlaştırılmayacak emredici bir sistem kurma yoluna gidilmiştir.

Zaman içerisinde Lahey Kuralları’nın yetersiz kaldığı görülmüş, 1968 yılında Brüksel’de toplanan bir konferansta Lahey Kurallarında değişiklik yapan bir protokol kabul edilmiştir. “*Visby Kuralları*” olarak bilinen bu protokol, uluslararası alanda yeterli ilgiyi görmemiştir.

Birleşmiş Milletler bünyesinde bu alanda yeknesaklık sağlamak amacıyla *UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law-Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu)* bu görevi üstlenmiş ve 1978 yılında Hamburg’da toplanan konferansta, kısaca “Hamburg Kuralları” olarak anılan “*Birleşmiş Milletler Denizde Yük Taşıma Konvansiyonu*” (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*) kabul edilmiştir. Antlaşma, 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Uluslararası alanda Hamburg Kuralları’na yeterli ilgi gösterildiğini söylemek mümkün değildir. Türkiye dâhil olmak üzere deniz taşımacılığında söz sahibi devletler reform niteliğinde düzenlemeler ihtiva etmesine rağmen Hamburg Kuralları’nı onaylamakta istekli davranmamışlardır. Önceki rejimden farklı olarak Hamburg Kuralları’nda taşıyanların sorumluluğunda sözleşmeye dayalı bir sistem kabul edilmiş; sorumluluk sistemi sadeleştirilmiş; Lahey-Visby Kuralları’nda konişmentolu taşımalar ile sınırlanan kapsam genişletilerek yükün teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen dönemde emredici olarak uygulanması sağlanmıştır. Taşınmakta olan yükün gecikmeli olarak teslimi sorunu da emredici sorumluluk rejimine dâhil edilmiştir. Hamburg Kuralları’nda daha sade bir sistem kurulmasına rağmen taşıyanın sorumluluğunun önceki sisteme göre ağırlaştırılması sebebiyle beklenen ilgiyi görmemiştir.

1980 yılında imzaya açılan, birden çok taşıma türüne ait araçla yapılan taşımaları düzenlemeyi amaçlayan Uluslararası Karma Taşımalar Konvansiyonu da



ÖÇH= Özel Çekme Hakkı, Special Drawing Right. Uluslararası ödemelerde kullanılan ve fiziki varlığı olmayan bir para birimi.



Düzenli hat taşımacılığına “Tarifeli taşıma/sefer” de denmektedir. (yayın veya benzer yollarla kamuya ilan edilen, belirlenmiş limanlar arasında sefer zamanlarını gösteren aleni çizelgelerin ilan edildiği düzenli bir tarifeye bağlı olarak yürütülen gemilerle taşımayı kapsayan taşıma hizmetidir. Buna karşılık, “Tarifeli olmayan taşıma/sefer”, bir tarifeye bağlı olmayan taşıma anlamındadır.

(*International Multimodal Transportation Convention*) yeterli ilgi görmediği için yürürlüğe girememiştir.

Denizcilik sektöründe yeterli ilgiyi görmeyen Hamburg Kuralları üzerinde değişiklik yapmak amacıyla 2002 yılında bir çalışma başlatılmış; bu çalışma 2009 yılında “*Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması (United Nations Convention on Contracts of the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)*” adıyla bağımsız bir sözleşme olarak kabul edilmiştir.

2009 yılında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda kabul edilen, geniş katılım sağlaması umulan ve kısaca “*Rotterdam Kuralları-Rotterdam Rules*” olarak anılan bu Konvansiyonun yürürlüğe girmesi için şart koşulan en az yirmi (20) devlet tarafından imzalanarak tasdikinin yapılması gereklidir. Ancak 2013 yılı itibarıyla sözleşmeye 20 katılım sağlanamadığı için henüz yürürlüğe girememiştir. Bu Konvansiyonun getirdiği temel yenilikler şu şekilde sıralanabilir:

- Taşıma sürecinin bir kısmının denizde gerçekleşmesi kaydıyla taşıyanın sorumlu olduğu dönem genişlemiştir. Dolayısıyla multimodal (karma) taşımalarda deniz kısmı da varsa Rotterdam Kuralları uygulanabilecektir. Konvansiyon ile kapıdan kapıya taşımacılığın hukuki rejime tabi kılınmasının amaçlandığını söylemek mümkündür.
- Konvansiyon elektronik ticarete ve elektronik kıymetli evrak uygulamalarına uygun hâle getirilmiştir. Rotterdam Kuralları'nda taşıma evrakının elektronik ve kâğıt suretleri arasında fark olmadığı açık olarak vurgulanmıştır.
- Sözleşmede taşıyanların gemiyi yolculuğun gereklerine uygun olarak elverişli hâle bulundurma yükümlülüğü, Hamburg Kuralları'ndan önceki rejim olan Lahey Kuralları'ndaki düzenlemeye uygun hâle getirilmiştir.
- Taşıyanın ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunun kusur esasına tabi olduğu sistem devam etmekle birlikte önceki Konvansiyonların getirdiği sisteme göre kapsamı oldukça genişlemiştir. Taşıyanların yük ile ilgili sorumluluk limiti arttırılarak her yük birimi için 875 ÖÇH tutarına yükseltilmiştir.
- Taşıyana karşı yöneltilebilecek taleplerde ispat yükünün kime ait olacağı konusunda yeni bir sistem getirilmiştir.
- Taşıyanın, denizcilik uygulamalarına ilişkin olarak ortaya çıkabilen kusur (*yanlış rota takibi, haritanın yanlış uygulanması, meteorolojik verileri yanlış değerlendirme, seyrüsefer tekniklerine uymama vs.*) olarak da tanımlanabilen teknik kusura (*nautical fault*) dayanarak sorumluluktan kurtulabilme imkânı ortadan kaldırılmıştır. Bu durum taşıyanın sorumluluğunu genişletebilecek niteliktedir.
- Taşıma işlerinde yararlanılan bazı yardımcı kişilerin sorumluluğu da düzenlemeye tabi tutulmuştur.
- Taşınması amacıyla taşıyanlara yük teslim eden kişilerin yükün

taşımaya uygun olarak teslimi ve yükle ilgili gerekli bilgilerin verilmesine ilişkin yükümlülükleri düzenlenmiştir.

- Taşıyana karşı ileri sürülebilecek talepler için yükün teslim edildiği veya teslim edilmesi gerektiği tarihten itibaren iki yıllık süre öngörülmüştür.

- Belirli bir zaman dilimi içerisinde miktarı belirlenmiş yükün bir dizi yükleme hâlinde taşınmasına imkân veren taşıma sözleşmesi olarak tanımlanan Hacim Sözleşmesi/Oylum Sözleşmesi (*Volume Contract*) Konvansiyon kapsamına alınmıştır.

- Konvansiyonun kapsamı belirlenirken, düzenli hat taşımacılığına (*Liner Transportation*) uygulanacağı; düzenli olmayan taşımalarda (*Non- liner Transportation*) ise ancak bir konişmento veya taşıma belgesi düzenlenmiş olması şartıyla Konvansiyonun uygulanabileceği kabul edilmiştir.

Rotterdam Kurallarının yürürlüğe girebilmesi için en az yirmi devletin onayı şartı henüz gerçekleşmemiştir. Her uluslararası Konvansiyon taraf menfaatleri arasında bir uzlaşmayı yansıtır. Rotterdam Kurallarında ise taşıyanlar ile yük ilgililerinin menfaatleri arasında bir uzlaşma sağlanmaya çalışılmıştır. Rotterdam Kuralları konusunda gösterilen çabaların ne ölçüde taraf menfaatlerini dengelediğini zaman gösterecektir.

## İÇ HUKUKTAKİ DENİZDE TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN TABİ OLDUĞU REJİM

Denizde eşya taşımayı konu edinen sözleşmeler Ticaret Kanunu'nda üç ana gruba ayrılarak düzenlemeye tabi tutulmuştur.

- Gemi Kira Sözleşmesi
- Zaman Çarteri Sözleşmesi
- Navlun Sözleşmesi

### Gemi Kira Sözleşmesi

Gemi Kira Sözleşmesinde kiraya veren belirli bir süre için geminin kullanılmasını kira bedeli karşılığında kiracıya bırakmaktadır. Gemi, kiraya verilirken gemiyi idare etmekle görevli personelin de kiracıya tahsis edilebilmesi mümkündür.

Denizcilik uygulamasında Gemi Kira Sözleşmesi'ne *bareboat charter* ismi verilmektedir. Dünyada *bareboat charter* için BARECON isimli gemi kira sözleşmesi yaygın olarak kullanılmaktadır. Kiraya veren ve kiracı, oldukça ayrıntılı olarak hazırlanmış olan bu sözleşme formu üzerindeki boşlukları doldurarak imzalamak suretiyle kullanabilmektedirler.

Kiracının en önemli yükümlülüğü kira bedelini ödeme yükümlülüğüdür.

Gemiyi kiraya verenin, sözleşme süresince gemiyi kiracıya bırakma yükümlülüğüne ek olarak ücret karşılığında gemiyi donatma, bakımını yaptırma, personel temin etme gibi ek yükümlülüklerin altına girdiği Gemi Kira Sözleşmesi'ne ise uluslararası uygulamada "*demise charter*" adı verilmektedir.

Taraflardan her biri Gemi Kira Sözleşmesi'ni geminin kayıtlı olduğu sicile tescilini talep edebilir. Sözleşmenin gemi sicilin e tescil edilmesi hâlinde sonradan gemi maliki değişse bile kiracı sözleşme süresi bitimine kadar gemiyi kullanma hakkını yeni malike karşı ileri sürebilir.

Geminin işletilmesinden doğan tüm sorumluluk kiracıya aittir. Kiracı, gemiyi tahsis amacına ve sözleşmeye uygun olarak dilediği gibi kullanabilir. Kural olarak, olağan yıpranma dışında gemiyi aldığı gibi teslim etmekle yükümlüdür.

Geminin sigortalarını yaptırma yükümlülüğü kiracıya aittir.

Gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülükler kiracıya aittir. Eğer gemi adamlarını temin yükümlülüğü kiraya verene ait ise bu takdirde kiracı ve kiraya veren bu yükümlülüğe birlikte (müteselsilen) katlanırlar.

## Zaman Çarteri Sözleşmesi

Zaman Çarteri Sözleşmesi'nde, donatılarak işletilmeye hazır hâle getirilmiş bir geminin ticari yönetimi, ücret karşılığında tahsis edilmektedir. Geminin kullanımının kendisine bırakıldığı kişiye *tahsis edilen (çarterer)* adı verilir. Uygulamada, gemiyi donatan (gemi sahibi), çarterere tahsis etmektedir. Uluslararası uygulamada Zaman Çarteri Sözleşmesi'ne "*Time Charter*" adı verilmektedir. Bu sözleşmede ayırt edici unsur, belli bir süre için geminin sadece ticari yönetiminin çarterere bırakılmasıdır. Geminin teknik yönetimi donatanda kalmaktadır.

Zaman Çarteri Sözleşmesi'nin yapılması herhangi bir şekle tabi değildir. Ancak sözleşme kurulduktan sonra taraflardan her biri masraflarına katlanmak kaydıyla sözleşmenin yazılı hâlinin kendilerine verilmesini talep edebilirler. Uygulamada Zaman Çarteri Sözleşmesi için önceden hazırlanmış ve denizcilik sektöründe genel kabul görmüş standart sözleşme örnekleri kullanılmaktadır.

Teknik yönetimin donatanda kalması dolayısıyla gemi tahsisini yapan donatan, sözleşmede kararlaştırılan tarihte ve yerde gemiyi hazır bulundurmak; sözleşme süresince geminin denize, sefere ve sözleşmedeki tahsis amacına uygun hâlde tutulmasını sağlamakla yükümlüdür. Buna karşılık çarterer, gemiyi denizde kazanç elde etmek amacıyla sözleşmeye uygun olarak kullanabilecektir. Kaptan da bu ticari amaca uygun olarak çartererden gelecek talimatları uygulamakla yükümlüdür.

Geminin ticari işletme giderleri (yakıt, yağ giderleri, liman ücretleri, kanal geçiş ücretleri, kılavuz ücretleri vs. gibi) çarterere aittir.

Çartererin en önemli yükümlülüğü gemiyi ticari amaçla kullanma karşılığında ücret ödeme borcudur.

Çarterer, geminin ticari yönetimi dolayısıyla gemide meydana gelen zararlardan sorumludur. Kural olarak, olağan yıpranma dışında gemiyi aldığı gibi teslim etmekle yükümlüdür.

## Navlun Sözleşmeleri

Navlun Sözleşmesi (*contract of affreightment*), Ticaret Kanunu'nda tanzim edilmiş deniz taşımacılığına özgü bir sözleşme türüdür (TTK 1138-1246). Navlun

Sözleşmesi; taraflardan birinin (taşıyan) deniz yolu ile eşya (yük) taşımayı üstlendiği, diğer tarafın (taşıtan) da bunun karşılığında bir navlun adı verilen bir ücreti ödemeyi taahhüt ettiği sözleşmedir. Navlun Sözleşmesi ile ilgili olarak özellik arz eden hususlar şunlardır:

- Taşıma işleminin denizde yapılmış olması gerekir. Kara ve hava taşımaları navlun sözleşmesinin dışında kalır; ancak taşımanın hâkim kısmının denizde yapılması kaydıyla kısmen iç sularda yapılan taşımanın sözleşmenin niteliğini değiştirmedeği kabul edilmelidir.
- Taşıma işleminin önemli kısmının gemi ile yapılması gerekir.
- Taşınacak yük, taşıyana teslim edilmelidir. Yük, taşıyanın bakım ve muhafazasına girmiş olmalıdır. Teslim anından itibaren taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğü başlar.
- Taşıma işi ücret (navlun) karşılığında yapılmalıdır. Bedelsiz yapılan taşımalar Navlun Sözleşmesi'ne konu olmaz.

Uygulamada Navlun Sözleşmesi iki şekilde karşımıza çıkabilir. Birincisinde yük geminin bir kısmının veya tamamının taşıyana tahsis edilmesi suretiyle yapılan Yolculuk Çarteri Sözleşmesi (*Voyage Charter*), ikincisi ise Kırkambar Sözleşmesi adı verilen önceden belirlenen yükün taşınmasını konu alan sözleşme tipidir.

Önceki kısımda bahsedilen çarter parti sözleşme tiplerinin aksine Navlun Sözleşmeleri'nde yükün bir yerden bir yere nakli taahhüt edilmektedir. Yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıtana geminin tamamı veya bir kısmı tahsis edilmektedir. Geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kamaralar hariç tutulmuş sayılır; bununla beraber taşıtanın izni olmaksızın kamaralara eşya yükletilemez. Kırkambar Sözleşmesi'nde ise taşıyan sözleşme ile taşınması kararlaştırılmış yükü taşımayı taahhüt etmektedir. Yolculuk çarterinden farkı, geminin tamamen veya kısmen tahsisi söz konusu olmaksızın yük taşıma taahhüdünde bulunulmasıdır.

Navlun Sözleşmesi'nin kurulması için taraf iradelerinin uzlaşması yeterlidir; kanun özel bir şekil şartı öngörmemiştir. Navlun Sözleşmesi sözlü olarak kurulabilir; hatta yükün yüklenmesi suretiyle zımnen yapılması da mümkündür. Ancak ihtilaf hâlinde ispat sorununa sebep olmamak için sözleşmenin yazılı olarak yapılması yerinde olur.

Yolculuk Çarteri Sözleşmesi taşınmakta olan yükü temsil eden bir senet değildir. Sadece sözleşmeyi ispata yarayan bir belgedir. Yükü temsil eden bir senet ihtiyacı var ise konişmento düzenlenmesi yoluna gidilmelidir.

Kırkambar Sözleşmesi'nde de sözleşme yazılı hâle getirilebilir. Yolculuk çarterinden farklı olarak, yük teslim edildikten sonra yükletenin talebi üzerine konişmento düzenlenmesi zorunludur.

## Navlun Sözleşmesinde İlgililer

### Taşıyan

Gemi ile yük taşımayı taahhüt eden kişiye "taşıyan" adı verilir. Navlun

Sözleşmesi'nde taşıyan çoğu kez donatan sıfatını da taşımaktadır. Bununla birlikte başkasına ait bir gemiyi kendi nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanan kişi de taşıyan sıfatını kazanabilir.

### **Gemi işletme müteahhidi**

Kendisine ait olmayan gemiyi kazanç elde etmek amacıyla deniz ticaretinde kullanan kişiye "*gemi işletme müteahhidi*" adı verilmektedir. Bu şahıs ile donatan arasındaki hukuki ilişki kira sözleşmesinden (*çıplak gemi kirası-bare boat charter*) kaynaklanabileceği gibi, ariyet ve intifa hakkı şeklinde de karşımıza çıkabilir.

### **Taşıtan**

Navlun Sözleşmesi'nde, taşıyan ile sözleşme yaparak yükün taşınmasını temin eden kişidir. Taşıtan, yükün sahibi olabileceği gibi bu konuda komisyoncu gibi temsil yetkisine sahip olan aracı olabilir.

### **Yükleten**

Yükleten, akdedilmiş bir Navlun Sözleşmesi'ne dayanarak yükü taşıyana teslim eden kişidir. Yükleten, bizzat "*taşıtan*" olabileceği gibi taşıtandan farklı bir kişi de olabilir.

### **Gönderilen**

Gönderilen, varma limanında yükü teslim alma yetkisine sahip olan kişidir. Bu kişinin kimliği Navlun Sözleşmesi veya konşimento ile belirlenir. Gönderilen sıfatı ile taşıtan ve/veya yükleten sıfatları aynı kişi üzerinde birleşebilir.

### **Donatan**

Maliki olduğu gemiyi deniz ticaretinde kullanan gerçek veya tüzel kişiye donatan (armatör) denir. Navlun Sözleşmeleri'nde bazen taşıyan ile donatan sıfatları aynı kişi üzerinde birleşebilir.

### **Navlun Sözleşmesi'nin İşleyişi**

Taşıtan ile yükleten, yük hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdürler. Bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur; eğer taşıyan dışında bu yüzden zarar gören diğer kişiler var ise onlara karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar.

Buna bağlı olarak taşıtan ve yükleten, eşyanın teslim alınacağı süre içinde o eşyanın taşınması için gerekli belgeleri taşıyana vermek zorundadır. Bu belgelerdeki bütün yolsuzluklardan ve özellikle bunların gerçeğe uymayan beyanları içermelerinden doğan zararlardan taşıtan ve yükleten, taşıyana ve yükle ilgili diğer kişilere karşı sorumludur.

### **Yüke ilişkin özel hâller**

Taşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak

geçirilmesi menedilmiş olan yükü alır yahut yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyana karşı sorumludur; eğer taşıyan dışında bu yüzden zarar gören diğer kişiler var ise onlara karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar. Kaptanın onayıyla hareket etmiş olmaları, taşıtan ve yükleteni diğer kişilere karşı sorumluluktan kurtarmaz. Bu şekildeki yüke el konulmuş olduğunu ileri sürerek navlunu ödemekten kaçınamazlar. Yük, gemiyi veya içindeki diğer yükü tehlikeye sokarsa, kaptan, bunu karaya çıkarmaya veya zorunluluk hâllerinde denize atmaya yetkilidir.

Denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya kaptanın bunlardan veya bunların tehlikeli cins veya niteliklerinden bilgisi olmaksızın gemiye getirilirse, taşıtan veya yükleten, kendilerine bir kusur isnat edilmese dahi sorumludur. Bu hâlde kaptan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkarmaya, imha etmeye veya başka suretle zararsız hâle getirmeye yetkilidir. Kaptan, eşyanın tehlikeli cins veya niteliğini bildiği hâlde, yüklemeye onay vermişse, eşya gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye soktuğu takdirde aynı şekilde hareket etmeye yetkilidir. Bu hâlde de taşıyan veya kaptan, zararı tazmin etmekle yükümlü değildir.

Kural olarak, Navlun Sözleşmesi'nde kararlaştırılan yük taşınmalıdır. Ancak, sözleşmede taşınacak yükün özel olarak tarif edilmemiş olması kaydıyla, aynı varna limanı için başka yük taşıması teklif edilirse taşıyan bu sebeple durumu güçleşmedikçe bunu kabul ile yükümlüdür.

Gemiye yapılan gizli yüklemelerin taşınması zorunlu değildir. Kaptan, gizli yüklenen yükü karaya çıkarmaya veya tehlike oluşturduğu takdirde denize atmaya yetkilidir. Kaptan bu yükü gemide tutarsa yükleme yerinde ve zamanında bu gibi yolculuk ve yük için alınan en yüksek navlun talep edilebilir.

Taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir; bunun dışında yükün güvertede taşınması veya küpeşteye asılması caiz değildir.

Yük taşıma maksadıyla kurulan Navlun Sözleşmesi'nde kararlaştırılan yükümlülüklerin yerine getirilmesi için ayrıntılı bir süreç yaşanır. Sözleşmenin icrası için öncelikle geminin yolculuğa hazırlanması, kararlaştırılan zamanda yükleme yerinde hazır olması, yüklemenin yapılması, yolculuğun tamamlanması, varna limanında yükün boşaltılması ve gönderilene teslimi olarak ana hatlarıyla ifade edilebilecek sürecin tamamlanması gerekir.

- Taşımada kullanılacak geminin belirlenmiş olması gerekir. Hangi geminin kullanılacağı sözleşmede tespit edilmiş ise o geminin kullanılması gerekir. Taşıyan, taşıtandan izin almadan yükü başka gemiye yükleyemez. Yolculuk başladıktan sonra tehlike sebebiyle yükün başka gemiye aktarılması ihtimali bu kuralın istisnasını teşkil eder.

- Geminin yolculuğa hazır olması gerekir. Bu husustaki hazırlık denize, yola ve yüke elverişlilik olarak ayrı ayrı değerlendirilir. Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek



Gemilerde yükün istiflenmesi özel önem arz eder. İstiflemeyi uzman kişiler yapar. Geminin dengesi ve emniyeti ve yükün özel şartları gözetilerek yük gemiye alınır. Yükün gemiye ve kendisine zarar vermesini önleyecek tedbirler alınır.

bir gemi “denize elverişli” sayılır. Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır. Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır.

• Gemi yükleme limanında kararlaştırılan zamanda hazır olmalıdır. Taraf menfaatleri gereği, geminin limana geldiğinde atıl hâlde kalmaması; yükün ise yükleme yerinde gemiye yükleme için bekletilirken ortaya çıkan masraf ve zaman kaybının önlenmesi önemlidir. Gemi ve yükün gereksiz yere zaman kaybetmesini önlemek maksadıyla taraflar sözleşmede mümkün olduğu kadar belirli hâlde getirmelidirler.

• Sözleşmede kararlaştırılmış olan yükün gemiye alınması suretiyle yükleme gerçekleştirilir. Aksi öngörülmemiş ise yükün geminin yanına kadar getirilmesi masrafları taşıtana; bu noktadan gemiye yüklenmesi için yapılan masraflar ise taşıyana aittir. Yükün gemiye istiflenmesi de taşıyana aittir.

• Yük ile ilgili olarak taşıyana gerekli bilgiler tam ve doğru olarak verilmelidir. Yolculuk charterinde yükleme ile ilgili sürelerle uyulmalıdır. “Starya Süresi” adı verilen yükleme süresi boyunca taşıyan yüklemeyi beklemek zorundadır. Bu süre için kural olarak ayrıca ücret istenemez, ancak aksi kararlaştırılabilir. Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi” denir. Staryadan farklı olarak Sürastarya süresi için taşıyana “sürastarya parası” ödenir. Yüklemenin, sözleşmede kararlaştırılan yükleme süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana bir para ödemesi kararlaştırılabilir. Bu prime “hızlandırma primi (dispatch money)” adı verilmektedir. Hızlandırma priminde amaç geminin hızlı yüklenmesi (veya boşaltılmasını) sağlamaktır. Kırkambar Sözleşmesi’nde ise taşıtan, taşıyanın veya yetkili temsilcisinin çağrısı üzerine, gecikmeden eşyayı yüklemek zorundadır. Burada yolculuk charterinde olduğu gibi bir bekleme süresi öngörülmemiştir. Taşıtan gecikirse taşıyan, eşyanın teslimini beklemekle yükümlü değildir. Yolculuk, eşya teslim alınmadan başlamış olsa bile, taşıtan tam navlunu ödemekle yükümlüdür; ancak, taşıyanın teslim edilmeyen yük yerine, başka yük almış ise onun navlunu, tam navlundan indirilir.

Ayrıca geciken taşıtandan navlun isteyebilmesi için taşıyanın, bunu yola çıkmadan önce taşıtana yazılı şekilde bildirmesi gerekir.

• Yükleme tamamlandığında gecikmeksizin varma limanına hareket edilmelidir. Yolculuk esnasında haklı sebep olmadıkça geminin denizcilik teamüllerine göre normal kabul edilen rotadan ayrılması yasaktır.

• Kaptan, eşyayı boşaltmak için gemiyi sözleşmede kararlaştırılan yere demirler. Aksi sözleşmede, liman düzenlemelerinde veya yerel teamülde öngörülmemiş ise eşyanın gemiden çıkartılması gideri taşıyana, geri kalan boşaltma giderleri ise gönderilene aittir. Boşaltma için belirli bir gün

kararlaştırılmış ise o tarihte başlar; kararlaştırılmamış ise taşıyanın yükü teslim almaya yetkili olanlara (gönderilen) “*hazırlık bildirimini-notice of readiness*” adı verilen bir tebligat yapar. Bu tebligat ile birlikte boşaltma süresi başlar. Sözleşmede kararlaştırılmışsa, taşıyan, ihtiyaç var ise boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Bu süreye de tıpkı yüklemeye olduğu gibi “sürastarya süresi” denir. Sürastarya süresi için taşıyana “sürastarya parası” ödenir. Yükleme ile ilgili düzenlemelere paralel olarak boşaltmanın, sözleşmede kararlaştırılan boşaltma süresinden önce bitirilmesi hâlinde, taşıyanın, kullanılmayan süre için taşıtana bir para ödemesini öngören anlaşmalar geçerlidir. Bu ödemeye de “*hızlandırma primi (dispatch money)*” adı verilmektedir. Buna karşılık Kırkambar Sözleşmesi’nde gönderilen, taşıyanın veya yetkili bir temsilcisinin bildirim üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür.

### **Taşıyanın Sorumluluğu**

Taşıyan, kural olarak taşımak amacıyla teslim aldığı yükü, varma yerinde aldığı şekilde teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyan, Navlun Sözleşmesi’nden kaynaklanan borçlarını hiç veya gereği gibi veya kararlaştırılan sürede ve yerde yerine getirmemesinden dolayı ortaya çıkan zararlardan sorumludur. Bu sorumluluğa Türk Ticaret Kanunu’nda taşıyanın sorumluluğu hakkında yer alan özel hükümler tatbik edilecektir.

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu’nda, taşıyanın sorumluluğu ile ilgili uluslararası düzenlemelerin önemli etkisi bulunmaktadır. Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları taşıyanın sorumluluğu ile ilgili olarak Türk hukukunda kabul edilen yeni rejimi önemli ölçüde etkilemiştir.

Deniz ticaretinde taşıyanın sorumluluğu Ticaret Kanunu’nda başlıca şu başlıklar altında incelenebilir.

### **Taşıyanın geminin yolculuğun başlangıcındaki denize, yola ve yüke elverişsizliğinden dolayı sorumluluğu**

Geminin, yolculuğun başlangıcında taşıyan tarafından denize, yola ve yüke elverişli hâlde bulundurulması gerekmektedir (TTK 1141). Dolayısıyla taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur.

Bu sorumluluktan ancak, tedbirli bir taşıyanın gösterdiği dikkat ve özeni göstermiş olsaydı dahi bu elverişsizliğin yolculuğun başına kadar fark edilemeyeceğinin ispat edilmesi ile kurtulabilir.

### **Taşıyanın yükün kaybı (ziya) ve hasardan doğan sorumluluğu**

Taşıyan, Navlun Sözleşmesi’nin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.

Taşıyan, teslim aldığı yükü, aldığı şekliyle teslim etme borcu altındadır. Taşıyanın bu sorumluluğuna *ex recepto* sorumluluğu adı verilmektedir. Taşıyan,

eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.

Zıya ile kastedilen, yükün kısmen veya tamamen teslim edilememesidir.

Hasar ise yükün değerinde meydana gelen azalmayı ifade eder.

Eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyan tarafından teslim alındığı andan; a) Taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya b) Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da c) Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği zamana kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılır.

### **Gecikmeden doğan sorumluluk**

Eşya, Navlun Sözleşmesi'nde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır. Eşyanın teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşya zayi olmuş sayılır.

### **Yükün izinsiz başka gemiye yüklenmesinden doğan sorumluluk**

Taşıyan, tehlike hâli hariç olmak üzere, taşıtanın iznini almadan yükü başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olur; ancak, yükün kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması hâlinde de zararın meydana gelmesi muhakkak ise sorumluluktan kurtulur.

### **Yolculuk esnasında yükü izinsiz başka gemiye aktarma veya güvertede taşınmasından doğan sorumluluk**

Taşıyana yetki verilmemesine veya bir zorunluluk bulunmamasına rağmen yolculuk esnasında yükü bir başka gemiye aktarması ile yükletenin izni olmadan yükü güvertede taşınması veya küpeşteye asması durumunda bu eylemden kaynaklanan zarardan sorumlu tutulmuştur.

### **Rotadan Haksız Sapmadan Doğan Sorumluluk**

Kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz. Taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece yük kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul ölçüleri aşmaması gerekir.

## “Fiilî taşıyanın” sorumluluğu

Günümüzde karmaşıklaşan ticari hayat taşıma yükümlülüğünün bizzat taşıma taahhüdünde bulunan kişi tarafından yapılmasını zorunlu olmaktan çıkarmıştır. Taşıyanlar, üstlendikleri taşıma yükümlülüğünü başka bir şahsa devredebilirler. Bu tarz devirler bazen taşıyanın kim olduğunun tespitinde güçlüğü sebep olabilir. Bu soruna çözüm bulmak için Hamburg Kuralları’nda bulunan “fiilî taşıyan” kavramı ile ifade edilen çözüm tarzı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na da alınarak iç hukukumuzda aktarılmıştır.

Buna göre, taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiilî taşıyana bırakıldığı takdirde, taşıyan, Navlun Sözleşmesi’ne göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. Taşıyan, fiilî taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de sorumludur.

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan düzenlemeler, fiilî taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerlidir.

Taşıyanın kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiilî taşıyan hakkında hüküm ifade etmez; fakat bu hususta yapılmış olan özel bir anlaşma fiilî taşıyanın onayı olmasa da taşıyanı bağlamaya devam eder.

Taşıyanın ve fiilî taşıyanın, aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumlulukları müteselsildir.

Ancak taşıyan ile fiilî taşıyan arasında anlaşma yapılarak taşınan eşya fiilî taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin şart konabilir.

Fiilî taşıyan, yükün hâkimiyetinin kendisinde olduğu sırada ortaya çıkan zıyadan, hasardan veya teslimdeki gecikmeden sorumludur.

## Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması

Bazı hâllerde taşıyanın yüke gelen zarardan dolayı sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür.

### Kusursuzluk hâli

Taşıyanı sorumluluktan kurtarabilecek ilk sebep taşıyanın kendisinin ve eylem ve işlemlerinden sorumlu olduğu adamlarının kusursuz olması hâlidir. Uluslararası sözleşmelere uygun olarak taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Ancak, bu noktada ispat yükü taşıyana aittir. Adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir. *“Taşıyanın adamları”* teriminden kasıt ise, taşımada kullanılan gemi adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile Navlun Sözleşmesi’nin ifasında kullandığı diğer

kişilerdir. “*Gemi adamları*”ndan kastedilenin ise; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler olduğu söylenebilir.

Denizciliğin kendine özgü yapısı nedeniyle kanun koyucu bazı hâllerde taşıyanın ve adamlarının kusursuz sayılacağını kabul etme yoluna gitmiştir:

- Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları
  - Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları
  - Mahkemelerin el koyma kararları
  - Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri
  - Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri
  - Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği
  - Yükteki ambalajlama yetersizliği
  - İşaretlerin yetersizliği.

Taşıyan bu sebeplerden birine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Ancak bu sebeplerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlanırsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz.

### Geminin yönetiminde kusur

Geminin denizcilik usullerine göre iyi yönetilememesi “sevk kusuru” teşkil eder. Buna ek olarak denizcilik camiasında teknik kusur tabiri de kullanılmaktadır. Teknik kusur ise yolculuk esnasında geminin elverişliliğinin korunması maksadıyla yapılması gerekenlerin yapılmaması olarak ifade edilebilir.



Örnek

- Boğaz geçişlerinde trafik talimatlarına uyulmaması sevk kusuruna; geminin seyrini etkileyen bir tamiratın giderilmemesi teknik kusura örnek teşkil eder.

Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucunda ortaya çıkmış ise, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz. Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı, başka bir ifade ile taşıyanın sorumluluğunun doğacağı kabul edilir.

### Yangın

Taşıyan sadece kendi şahsi kusurundan doğan yangından sorumludur. Kanun, taşıyanın, çalıştırdığı adamlarının kusurlarından kaynaklanan yangından taşıyanı sorumlu tutmamıştır.



Şekil 4. 2 Yangın Ve Söndürme Hizmeti

### **Kurtarma hizmeti**

Önceki kanuna ve uluslararası sözleşmelere uygun olarak denizde can kurtarmaya yönelik bir teşebbüsten -onun makul olup olmadığına bakılmaksızın- doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Buna karşılık, taşıyanın, bir ücret karşılığında yaptığı mal kurtarma teşebbüsünden doğan zararı tazmin etme yükümlülüğü bu teşebbüsün makul bir hareket teşkil etmesi şartına bağlanmıştır.

### **Yükletenin yük ile ilgili yanlış bilgi vermesi**

Kanunun açık hükmü gereği yükleten, yükün cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, yüke gelen ziya veya hasar nedeniyle sorumlu tutulmaz.

### **Zararın Tespiti ve Bildirim**

Yükün ziyaı, hasarı veya gecikmesi hâlindeki inceleme ve bildirim usulü 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'ne ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları'na ve milletlerarası uygulama göz önünde bulundurularak alınmıştır.

Yükü teslim almaya yetkili olanlar (gönderilen) eşyayı teslim almadan, taşıyan, kaptan veya gönderilen, eşyanın hâl ve durumunu, ölçü, sayı veya tartısını tespit ettirmek amacıyla onları mahkemeye veya yetkili diğer makamlara ya da bu husus için yetkili uzmanlara inceletebilir. Mümkün oldukça diğer taraf da incelemede hazır bulundurulur. İnceleme giderlerine, başvuruda bulunan taraf katlanır. Taşıyanın tazminat vermesi gereken bir ziya veya hasar belirlenirse inceleme giderleri taşıyanın üzerinde kalır.

Ziya veya hasarın, en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Ziya veya hasar haricen belli değilse, bildirim eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir. İhbarnamede ziya veya hasarın neden ibaret olduğunun genel olarak belirtilmesi gereklidir. Ancak inceleme, tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa bildirim gerek yoktur.

Eşyanın ziya veya hasarı, ne bildirilmiş ne de tespit ettirilmiş olursa, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir ziya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği varsayılır. Bunun aksini ispat gönderilene aittir.

Eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez.

### Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırları

Yükün uğradığı her türlü ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 ÖÇH veya ziyaya ya da hasara uğrayan eşyanın gayrisafi ağırlığının her bir kilogramı için 2 ÖÇH'ni karşılayan meblağ ile sınırlı olarak sorumludur. Ancak, yükün cinsi ve değeri, yüklemeye önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış ise bu takdirde bildirilmiş olan değerler esas alınır. Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın Navlun Sözleşmesi'ne uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir.



Bireysel Etkinlik

- Sizce özel çekme hakkı adı verilen ve fiziki varlığı olmayan para birimine neden ihtiyaç duyuldu?

Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaya veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.

Gecikme hâlinde taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu tutar, Navlun Sözleşmesi'ne göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz.

Ziya ve hasarın yanı sıra gecikme hâli de söz konusu ise, yani bu hâller birlikte gerçekleşmiş ise taşıyanın toplam sorumluluğu, eşyanın ziyayı hâlinde sorumlu olacağı meblağ ile sınırlıdır.

Yukarıda gösterilen sınırlamalar taşıyanın sorumluluğundaki asgari sınırları göstermektedir. Taraflar, bu sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırabilirler. Diğer yandan yükün değerinin yukarıda açıklanan meblağların altında olması hâlinde doğal olarak yükün değeri dikkate alınacaktır.

Taşıyan zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde yukarıda bahsedilen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz. Taşıyanın adamları da sorumlulukları gündeme geldiğinde bu haktan yararlanabilirler.

Ziya veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer. Bu süre taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği veya eşya hiç teslim edilmemişse, onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

Taşıyanın sorumluluğu ile ilgili olarak şu ana kadar bahsettiğimiz rejim emredici niteliğe sahiptir. Yani taraflar bu rejimin aksini kararlaştıramazlar. Kanun koyucu istisnai bazı hâllerde aksini düzenlemeye izin vermiştir.

Bu hâlleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- Canlı hayvan taşımaları
- Güvertede taşınan yükler
- Konişmento düzenlenmeksizin yapılan yolculuk çarteri sözleşmeleri
- Yükün gemiye yüklenmesinden önce ve boşaltmadan sonra uğrayabileceği zararlar
- Yükün özel niteliği veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği haller

## Taşıyanın Hakları

### Navlun talep etme hakkı

Navlun Sözleşmesi taşıyana birtakım haklar bahsetmektedir. Taşımacılık ticari bir uğraştır ve taşıyanlar bu uğraşı kazanç elde etmek maksadıyla yapmaktadırlar. Taşıyanın Navlun Sözleşmesi'nden doğan en önemli hakkı, yapmış olduğu taşıma işi karşılığında ücret talep etme hakkıdır. Bu ücrete deniz taşımacılığında "*navlun*" adı verilmektedir. Taraflar Navlun Sözleşmesi'nde navlun miktarı kararlaştırabilirler. Taşınmak üzere teslim alınan eşya için navlun miktarı kararlaştırılmamışsa, yükleme zamanı ve yerinde mutad olan navlun ödenir.

Navlun, eşyanın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerine kararlaştırılmışsa, tereddüt hâlinde, navlun miktarı gönderilene teslim edilen eşyanın ölçü, tartı veya sayısına göre belirlenir.

Navlun zaman üzerine kararlaştırılmış ise, yüklemenin belli bir günde başlayacağı öngörülmüşse o günden, değilse taşıyanın hazır olduğunu bildirdiği günü izleyen günden itibaren işlemeye başlar. Zaman üzerine kararlaştırılmış navlun, boşaltmanın tamamlandığı günden sonra işlemez. Taşıyanın kusuru

olmaksızın yolculuk gecikir veya kesilirse, istisnalar saklı kalmak üzere, araya giren günler için de ödenir.



Örnek

- Geminin tamiri gerekli ise tamir için geçen süre için navlun ödenmez.

### Hapis hakkı

Taşıyan, Navlun Sözleşmesi'nden doğan bütün alacakları için yük üzerinde hapis hakkına sahiptir. Ticaret hukukunda hapis hakkından kastımız taşıyanın para alacağını tahsil edene kadar taşıdığı yükü gönderilene teslim etmekten kaçınma hakkıdır.

Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür.

Hapis hakkı, sadece, üzerinde hapis hakkı kullanılan eşyanın taşındığı yolculuktan doğan alacakları teminat altına alır. Hapis hakkı ancak alacağı teminata alacak miktardaki eşya üzerinde kullanılabilir.



Bireysel Etkinlik

- Navlun Sözleşmesi ile gemi kira sözleşmesini mukayese ediniz.



## Özet

- Ticari faaliyetler zorunlu olarak insanların birbirleri ile temasları üzerinden yürümektedir; uluslararası ticarete bu temas daha karmaşık ve sorunlara gebe hâlde karşımıza çıkmaktadır. İnsanların, gelir elde etmek amacıyla mal ve hizmetleri bir noktadan diğerine götürmeye başlaması ticari anlamda taşımacılığın başlangıcı olmuştur. Devletler, gelirlerini arttırabilmek için özellikle uluslararası ticareti kolaylaştırmak için tarih boyunca çaba sarf etmişlerdir. Bu çabaların bir boyutu da uluslararası unsurlu taşımacılığın kolay ve güvenli hâlde gerçekleşmesini sağlama yönünde olmuştur. Sanayi Devrimi ile birlikte üretilen malların uzak pazarlara taşınarak gelir elde edilmesi daha da önem kazanmıştır. Uluslararası ticaretin gelişimi taşımacılığın gelişimi ile paralel bir seyir izlemiştir.
- Taşıma çeşitlerinin en eski türlerinden biri de deniz taşımacılığıdır. İnsanlığın ilk zamanlarından beri deniz üzerinde taşımacılık yapılagelmektedir. Yelkenin icat edilip geliştirilmesi ile deniz üzerinde büyük çaplı taşımacılık ekonomik şekilde yapılmaya başlanmıştır. Zaman içerisinde gemi inşa teknikleri gelişmiş, denizlerin ve meteorolojik şartların zorluklarına tahammül derecesi yüksek olan gemiler yapılmaya başlanmıştır. Buhar makinesinin gemileri uygulanması ile gemilerin hacmi iyice büyümüş; gemi inşasında metal kullanımı ile de sağlamlıkları artmıştır. Taşınan yükün güven içerisinde varma noktasına ulaşması, taşıma sürecinin tabi olduğu hukuk kurallarının o taşımanın bütün ilgilileri tarafından bilinmesi ve hakkaniyete uygun olduğunun kabul edilmesi ile mümkündür. Bu amaçla deniz taşımacılığını taşıma işinin bütün ilgilileri tarafından kabul edilebilecek bir rejime tabikılmak maksadıyla pek çok uluslararası düzenleme yapılmıştır. 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıyanın sorumluluğu ile ilgili uluslararası düzenlemelerin önemli etkisi bulunmaktadır. Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları taşıyanın sorumluluğu ile ilgili olarak Türk hukukunda kabul edilen yeni rejimi önemli ölçüde etkilemiştir.
- Denizde eşya taşımayı konu edinen sözleşmeler Ticaret Kanunu'nda üç ana gruba ayrılarak düzenlemeye tabi tutulmuştur.
- Gemi Kira Sözleşmesinde kiraya veren belirli bir süre için geminin kullanılmasını kira bedeli karşılığında kiracıya bırakmaktadır. Gemi, kiraya verilirken gemiyi idare etmekle görevli personelin de kiracıya tahsis edilebilmesi mümkündür.
- Zaman çarteri sözleşmesinde, donatılarak işletilmeye hazır hâlde getirilmiş bir geminin ticari yönetimi, ücret karşılığında tahsis edilmektedir. Geminin kullanımının kendisine bırakıldığı kişiye tahsis edilen (çarterer) adı verilir. Uluslararası uygulamada Zaman Çarteri Sözleşmesi'ne "Time Charter" adı verilmektedir. Bu sözleşmede ayırt edici unsur, belli bir süre için geminin sadece ticari yönetiminin çarterere bırakılmasıdır. Geminin teknik yönetimi donatanda kalmaktadır.
- Navlun Sözleşmesi (contract of affreightment), Ticaret Kanunu'nda tanzim edilmiş deniz taşımacılığına özgü bir sözleşme türüdür. Navlun sözleşmesi; taraflardan birinin (taşıyan) bir gemi ile deniz yolu ile eşya (yük) taşımayı üstlendiği, diğer tarafın (taşıtan) da bunun karşılığında navlun adı verilen bir ücreti ödemeyi taahhüt ettiği sözleşmedir. Uygulamada Navlun Sözleşmesi iki şekilde karşımıza çıkabilir. Birincisinde yük geminin bir kısmının veya tamamının taşıyana tahsis edilmesi suretiyle yapılan Yolculuk Çarteri Sözleşmesi (Voyage Charter), ikincisi ise Kırkambar Sözleşmesi adı verilen önceden belirlenen yükün taşınmasını konu alan sözleşme tipidir.
- Taşıyan, kural olarak taşımak maksadıyla teslim aldığı yükü, varma yerinde aldığı şekilde teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyan, Navlun Sözleşmesi'nden kaynaklanan borçlarını hiç veya gereği gibi veya kararlaştırılan sürede ve yerde yerine getirmemesinden dolayı ortaya çıkan zararlardan sorumludur. Bu sorumluluğa Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın sorumluluğu hakkında yer alan özel hükümler tatbik edilecektir.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Aşağıdakilerden hangisi “Lahey Kuralları” ile ilgili olarak yanlıştır?
  - a) Sadece konişmentolu taşımalara uygulanır.
  - b) Türk Ticaret Kanunu’nda deniz taşımacılığı düzenlenirken kaynak olarak kullanılmıştır.
  - c) Kendi alanında uluslararası alanda yapılan ilk düzenlemedir.
  - d) Elektronik ticaret ve elektronik kıymetli evrak dikkate alınarak düzenlemiştir.
  - e) Bütün taşıma tiplerine ilişkin genel kurallar getirilmeye çalışılmıştır.
  
2. Aşağıdakilerden hangisi Rotterdam Kuralları için söylenemez?
  - a) Taşıyanın sorumlu olduğu dönem genişlemiştir.
  - b) Elektronik ticarete ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.
  - c) Tarifeli sefer (düzenli hat taşımacılığı) kapsam dışı bırakılmıştır.
  - d) Henüz yürürlüğe girememiştir.
  - e) Çoklu (Multimodal) taşımalarla ilgili düzenlemeler içermektedir.
  
3. Aşağıdakilerden hangisi Gemi Kira Sözleşmesi’nin özelliklerinden biri değildir?
  - a) Kiracı gemiyi kullanma karşılığında gemi malikine (donatan) kira adı verilen bir bedel öder.
  - b) Kiracı gemiyi kullandığı döneme ilişkin olarak ortaya çıkan olağan yıpranmayı da gemiyi iade ederken ödemelidir.
  - c) Taraflar isterlerse Gemi Kira Sözleşmesi’ni geminin kayıtlı olduğu sicile kaydedilmesini sağlayabilirler.
  - d) Geminin sorumluluk sigortalarını yaptırma yükümlülüğü kiracıya aittir.
  - e) En yaygın gemi kira sözleşmesini BARECON’dur.
  
4. Zaman Çarteri Sözleşmesi ile ilgili olarak hangisi yanlıştır?
  - a) Zaman Çarteri Sözleşmesi mutlaka noterde yapılmalıdır.
  - b) Zaman Çarteri Sözleşmesi’nde çarterere sadece geminin ticari yönetimi bırakılmaktadır.
  - c) Zaman Çarteri Sözleşmesi’nde çarterer yakıt giderlerini karşılamakla yükümlüdür.
  - d) Zaman Çarteri Sözleşmesi’nde çarterer liman ücretlerini karşılamakla yükümlüdür.
  - e) Zaman Çarteri Sözleşmesi’nde geminin bir süre için çarterere tahsisi söz konusudur.

5. Navlun Sözleşmesi'nde yer alabilecek kişilerle ilgili olarak aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?
- Kendisine ait olmayan bir gemiyi boş zamanlarında Ege sahillerinde ailesiyle birlikte mavi yolculuğa çıkmak maksadıyla kullanan kişiye gemi işletme müteahhidi adı verilir.
  - Çoğu kez taşıtan ve yükleyen sıfatları aynı kişi üzerinde birleşebilir.
  - Gönderilen, varma limanında yükü teslim almaya yetkili olan kişidir.
  - Gemi maliki (donatan) kendi gemisini deniz ticaretinde kullanıyorsa taşıyan sıfatı ile donatan sıfatı aynı kişi üzerinde birleşmiş olur.
  - Bazen taşıyan ve gönderilen (varma limanında yükü teslim almaya yetkili kişi) aynı kişi olabilir.
6. Navlun Sözleşmesi ile ilgili olarak aşağıdaki ifadelerden hangisi kullanılamaz?
- Taşıma işleminin önemli kısmının gemi ile yapılmış olması gerekir.
  - Yükün taşıyanın bakım ve muhafaza alanına girmiş olması gerekir.
  - Taşıyanın ücretsiz olarak arkadaşının otomobilini Hamburg limanından alıp Mersin limanına bırakması Navlun Sözleşmesi sayılır.
  - Taşıyanın yükü bakım ve gözetim yükümlülüğü yoktur; bu yükümlülük yük sahiplerine aittir.
  - Navlun Sözleşmeleri'ni yolculuk çarteri ve Kırkambar Sözleşmesi olarak ikiye ayırabiliriz.
7. Kural olarak taşıyanın sorumluluğu emredici niteliktedir. Aşağıdaki hâllerden hangisi bu kurala istisna teşkil etmez?
- Canlı hayvan taşımaları
  - Elektronik eşya taşımaları
  - Güvertede yapılan taşımalar
  - Konişmento düzenlenmeden yapılan taşımalar
  - Yükün boşaltılmasından sonraki zararlar
8. Navlun Sözleşmesi'nde taşıyanın hakları ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
- Taşıma işi karşılığında ücret talep etme hakkı vardır.
  - Ücreti ödenmezse yükü teslim etmeme (hapis hakkı) vardır.
  - Yük ile ilgili bütün bilgiler taşıyana verilmelidir.
  - Taşımanın gecikmesi hâlinde taşıyan kusurlu olsa dahi gecikilen günler için navlun ödenir.
  - Yük, taşınmak üzere taşıyana teslim edilmelidir.

9. Navlun Sözleşmesi ile ilgili olarak aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?
- Yükün ithalinin yasak olması sebebiyle el konulması hâlinde navlun ödenmesi gerekmez.
  - Gizlice yüklenen tehlikeli yükü kaptan gemiden çıkarmaya yetkilidir.
  - Kural olarak sözleşmede kararlaştırılmış olan yük taşınmalıdır.
  - Aksine anlaşma ya da teamül yok ise güvertede yük taşınmaz.
  - Yolculuk çarteri söz konusu ise geminin kısmen ya da tamamen tahsisi söz konusudur.
10. Aşağıdaki hâllerden hangisinde taşıyan, yüke gelen zararlarda sorumluluktan kurtulamaz?
- Yanında çalıştırdığı yardımcı kişilerin kusurunu ispatlamalıdır.
  - Yangın hâlinde taşıyanın şahsi kusuru yok ise zarardan sorumlu olmaz.
  - Denizde can kurtarma teşebbüsü hâlinde yüke zarar gelmiş ise.
  - Yükletenlerin yük ile ilgili eksik bilgi vermeleri sebebiyle zarar ortaya çıkmış ise.
  - Taşıyanın sebep olduğu sevk kusuru hâli söz konusu ise.

**Cevap Anahtarı**

1.d, 2.c, 3.b, 4.a, 5.a, 6.c, 7.b, 8.d, 9.a, 10.a

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] AKINCI, Sami; Deniz Hukuku, *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1968.
- [2] ATAERGİN, Selim/CANER, Oğuz; *Türk Deniz Mevzuatı C. 2*, İstanbul 2006.
- [3] BAATZ, Yvonne; *The Rotterdam Rules*. London 2009.
- [4] BRONS, Wessel Philipp; *Die Haftung des Seebeförderers für Güter- und Verspätungsschäden nach den Rotterdam-Regeln*. Berlin 2012.
- [5] CAN, Mertol; *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Ankara 1998.
- [6] ÇAĞA, Tahir; *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi*, 5. Bası, İstanbul 1995.
- [7] İZVEREN, Adil/FRANKO, Nisim/ÇALIK, Ahmet; *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1994.
- [8] KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine; *Deniz Ticareti Hukuku Cilt 1*, 13üncü Bası, İstanbul 2012.
- [9] RAMMING, Klaus; *Die Rotterdam Regeln*. Hamburg 2011
- [10] TEKİL, Fahiman; *Deniz Hukuku*, 6. Bası İstanbul 2001.
- [11] THOMAS, David R; *A New Convention For The Carriage Of Goods By Sea*. London 2009.
- [12] THOMAS, David R; *The Carriage Of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules*. London 2010.
- [13] ÜLGENER, M. Fehmi; *Taşıyanın Sorumsuzluk Hâlleri*, İstanbul 1991.
- [14] ZIEL, Gertjan van der; *Rotterdam Rules*. London 2010.

# HAVA YOLU İLE TAŞIMA



## İÇİNDEKİLER

- Hava Yolu Taşımada Kurumlar
- Hava Yolu Taşıma Mevzuatı
- Hava Yolu İle Taşıma İşletmeleri
- Ulusal Hava Taşıma Sözleşmeleri
- Uluslararası Hava Taşıma Sözleşmeleri



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Havacılık ile ilgili kurumlar ve hava taşıma işletmeleri hakkında bilgi sahibi olabilecek,
  - Hava yolu ile eşya taşınması yapan işletme türleri hakkında bilgi sahibi olabilecek,
  - Ulusal sınırlar içerisinde gerçekleştirilen hava yolu taşınmaları ile ilgili hükümleri öğrenebilecek,
  - Uluslararası gerçekleştirilen hava yolu taşınmaları ile ilgili uygulanan hükümleri öğrenebilecek,
  - Türk Sivil Havacılık Kanunu ve Montreal Konvansiyonu'nun temel içerikleri ile ilgili bilgi sahibi olabileceksiniz.



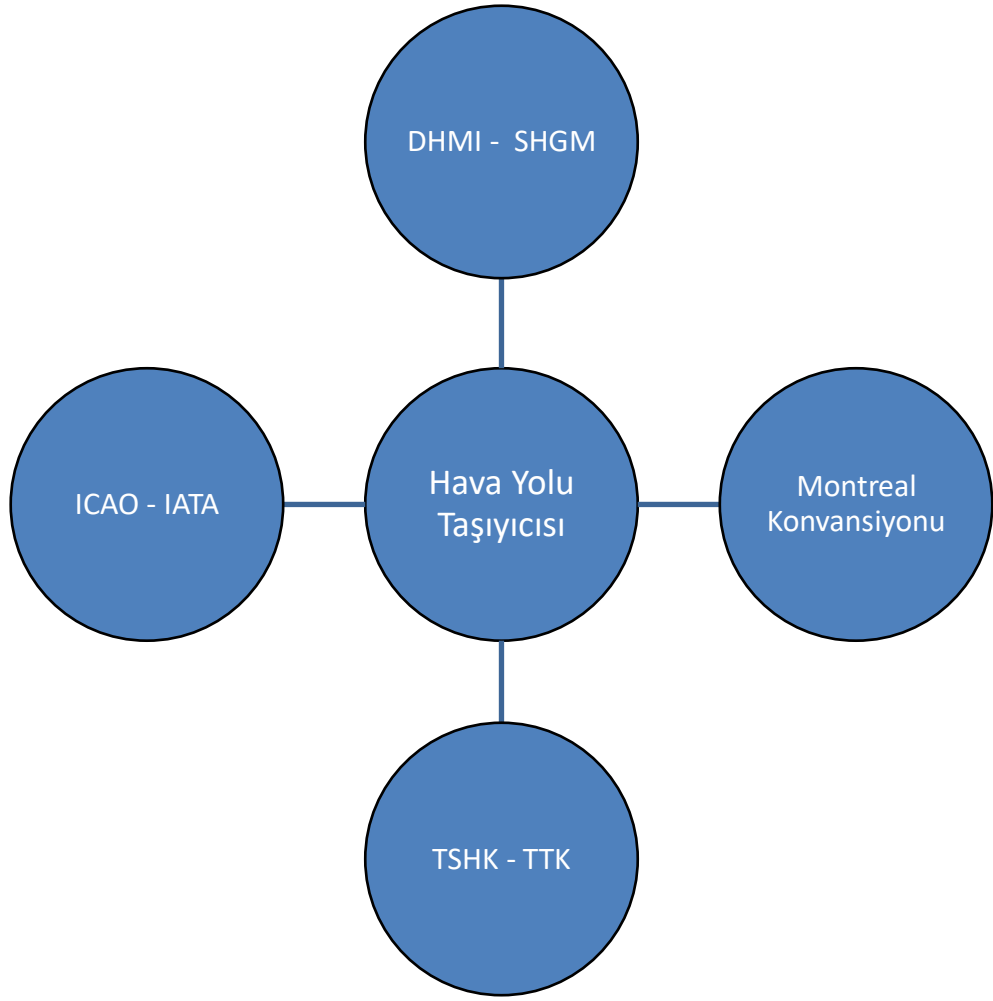
**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Turkay Özdemir**

**ÜNİTE**

**5**



## GİRİŞ

Taşımacılık sektörüne en son katılan ve son yıllarda kullanılmaya başlanan taşıma modu, hava yolu taşımacılığıdır. Başlangıçta askeri amaçlarla kullanılan hava yolu taşımacılığı, sonradan sivil yolcu taşımacılığında, son olarak da kargo taşımacılığında sıklıkla kullanılan taşıma yöntemidir. Özellikle birden çok taşıma yöntemi kullanılmaksızın denizleri, okyanusları, dağları ve benzer coğrafi engelleri aşma imkânı veren ve hız gerektiren ticari taşımacılıkta tercih edilmektedir.

Deniz ve demir yolu taşımacılığında olduğu gibi, hava yolu taşıma süreci, yükü taşıyan hava taşıtlarının iniş ve kalkış yapabileceği özel alanlara (havaalanları vb.) ihtiyaç duymaktadır. Bu sebeple hava yolu taşımasında, gönderenin adresinden teslim alınan yükün, gönderilenin adresine teslim edilebilmesi için, yüklerin hava taşıtlarının bulunduğu bu özel alanlara diğer taşıma türleri ile ulaştırılması veya bu alanlardan alınarak, gerekli adreslere dağıtılması gerekmektedir.

Sivil havacılık özellikle demiryolu taşımacılığında olduğu gibi öncelikle devletlerin katımlını gerektiren, havaalanı altyapı inşasını ve pahalı bir faaliyet olan hava taşıma operasyonunu gerektirmektedir. Bu yönüyle sivil havacılık dahi Türkiye gibi sermaye yeterliliği düşük ülkelerde önce devlet eliyle yürütülmüş, şimdilerde özel sektör kapsamında yürütülmektedir. Türkiye’de gerek kargo, gerekse yolcu taşımacılığı bakımından en güçlü hava taşıyıcısı, devlet kontrolünde halka açık bir anonim şirket olan Türk Havayolları Anonim Şirketi’dir.

Hava yolu taşımacılığında taşıyıcı hava yolu şirketleri olsa da taşıma yolcu ve kargo göndericileri bakımından birçok özel işletme ve kamu kurumları hâlen hava taşımacılığında etkin rol üstlenmekte; salt bir hava taşıma sözleşmesinde dahi birçok işletme ya taşıyıcı yanında ya da karşı tarafın yanında ifa sürecine girmektedir.

## HAVA YOLU TAŞIMADA KURUMLAR VE KURULUŞLAR

Sivil havacılık ve hava taşımacılığı bakımından gerek yer hizmetleri, gerek hava sahasının kullanımı, gerekse hava taşımacılığındaki taşıtlar ile taşımacılığın standartları bakımından birçok ulusal ve ulusal üstü kurum vardır [1]. Hava taşıyıcıları, bu kurumların kurallarına ve uygulamalarına uymaları zorunda tutulmakta, gerekli izin ve onayları almaksızın ticari faaliyette bulunamamaktadırlar.

Bu ünite, hava taşımacılığında ulusal ve uluslararası düzeydeki, en temel örgütleri ve kurumları kısaca sizlere anlatacağız.

### Ulusal Kurumlar

Türk sivil havacılık sektörü bakımından kamu kurumları ve görevleri şöylece sıralanabilir:

### T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Bakanlık, genel ulaştırma politikaları kadar hava taşımacılığı sektörüne ilişkin düzenlemeler, yönetmelik çıkarma, genel düzenleyici işlemler yapma konularında tek yetkili yürütme organıdır.



Hava yolu taşımacılığı nispeten pahalı operasyonel gücü gerektiren bir ticari faaliyettir. Bu nedenle halen Türkiye’de en büyük hava taşıyıcısı devlet kontrolündedir.

Bakanlar kuruluna kanun tasarısı hazırlama, meclisten kanun çıkarma konularında yetkili kurumdur. Bakanlık teşkilatı içinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) uçak sicilini tutan, sivil havacılık işletmelerinin ruhsatlandırılması, denetimi ve işleyişini sağlayan genel müdürlüktür. Havaalanları, hava araçları ve buralarda çalışacakların yeterlilikleri ile ilgili genel kurallar koyma, gibi konuları denetleyen genel müdürlük de SHGM'dir.

Bakanlık, uluslararası toplantı ve konferanslarda Türkiye Cumhuriyeti'ni temsil etmek veya temsil edecekleri yetkilendirmek konusunda da tek yetkilidir. Yine diğer taşımacılık yöntemleri ile dengeli ulusal taşıma politikalarının oluşturulması, fiyat ve zaman tariflerinin yürürlüğe konulması ve uygulanmasının denetimi gibi konularda bakanlık etkin rol oynamaktadır.

### T.C. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü

Türkiye'de havaalanlarının kurulması, işletilmesi, kurdurulması ve işlettilmesi konularında bir kamu tüzel kişisi olarak faaliyette bulunan DHMİ, aynı zamanda hava trafik kontrol ve güvenliğini sağlamak bakımından da yetkili kurumdur. Gerçekleştirdiği hava trafik ve yer hizmeti faaliyetleri bakımından, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'ye göre tekeli yetkilerle donatılmış Kamu İktisadi Kuruluşu statüsündedir.

Günümüzde birçok havaalanında işletme faaliyetleri ve başlangıçtaki yapım süreci özel sektör şirketlerine verilmiş durumdadır. Ancak hava trafiği açısından hâlen tüm yetkiler Avrupa kontrol birimi ile eşgüdüm içinde DHMİ tarafından yerine getirilmektedir. Bu yönüyle, özel sektör tarafından ya da DHMİ tarafından işletilen her havaalanında mutlaka DHMİ'ye bağlı birimler hizmet vermektedir.

### Uluslararası Kurumlar

Hava taşımacılığı, ulusal taşımaldan daha çok, uluslararası yolcu ve kargo taşımacılığında zaman kazandırmakta; seri ve ekonomik işlevi nedeniyle tercih edilmektedir. Hava taşımacılığına konu olan tüm uçuşlar süresince birçok devletin hava sahası ve meydanı kullanılmaktadır. Bu nedenle diğer taşıma yöntemlerinden daha önce, uluslararası anlaşmalarla düzenleme yapılan ve standartlar getirilen taşımacılık modudur. Özellikle birçok uluslararası örgüt sivil havacılığı tekdüze kurullarla tüm dünyada düzenlenmesi için konferanslar düzenlemekte, konvansiyonlar hazırlamakta ve ilgili devletlere baskı yaparak bunlarla taraf olmalarını sağlamaktadır.

### ICAO (International Civil Aviation Organisation-Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)

2. Dünya Savaşı sonrası sivil havacılığı, uluslararası ticareti ve hareketliliği teşvik etmek ve tekdüze bir düzen içinde sağlamak için Şikago Konvansiyonu ile kurulması öngörülmüş ve 1947 itibarı ile kurulan ulusal üstü bir kuruluştur. Merkezi Montreal'de olan örgütün kamusal içerikli kararları üye devletler için bağlayıcıdır. Özellikle her devletin kendi ülkesi hava sahasında başkaca devletlerin ülkesinde yerleşik hava yolu işletmelerinin çalışması konusunda genel bir düzen sağlanmıştır. Bu konvansiyonun sağladığı düzen sayesinde her devlet, diğer



ICAO Sivil Havacılık sektöründe en üst örgüt olup; hiçbir ülkeye ayrıcalık tanımadan, eşitlik ilkesi ile standartları belirlemektedir.

devletlerle yaptıkları ikili anlaşmalarla daha ileri işbirliklerini geliştirme imkânına kavuşmuştur.

ICAO sivil havacılık alanında en üst örgüttür. ICAO sivil havacılığın gelişimine ve uluslararası uçuşlara, üye devletlere eşitlik prensibi ile davranarak ileri standartlar sağlamakta olup ve sürekli sivil havacılığın gelişimine katkı vermektedir.

### **IATA (International Air Transport Association- Uluslar arası Hava Taşımacılığı Birliği)**

Hava taşımacılığı alanında taşıma işletmeleri, hava taşıma organizatörleri, hava kargo acenteleri gibi işletmelerin üyesi olduğu ve üyelerinin menfaatlerini uluslararası koruyan, geliştiren ve destekleyen dernek nitelikli örgüttür. Buna karşın uluslararası taşımacılık alanında standartlar koyan, üyelerinin ticari standartlarını geliştiren, genel işlem şartları ile müşterilerin menfaatlerini gözeterek belirli garanti standartları sağlayan, bir kurum hâline gelmiştir. Özel hukuk statüsüne rağmen kamunun bilinçlenmesi, taşıyıcı karşısında sürece katılanların da menfaatini gözetmesi sayesinde önemli işlev üstlenmiştir.

Günümüzde IATA üyesi acente ya da taşıyıcı olma, pazarda doğrudan rekabet avantaj sağlayan, hatta işletme ruhsatı alma sürecinde zorunluluk gibi kabul edilen bir durumdur. Zira IATA, üyelerini sürekli denetlemekte ve kendi standartlarına uygun olmalarını sağlamak için yaptırımlar dahi uygulamaktadır.



Şekil 5.1. IATA ve ICAO'nun logoları.

### **ECAC (European Civil Aviation Conference-Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)**

Avrupa'dan 44 devletin birlikte hareket ettiği, ICAO nezdinde girişimlerde bulunarak küresel kararlar alınmasında etkili olduğu, özellikle hava trafik güvenliği için kararlar alan ve uygulanmasını sağlayan bir örgüttür.

Özellikle Avrupa hava trafiği açısından etkin, güvenli ve sürekli bir taşımacılık işbirliği ve sistemini sürdürmek için çalışmalar yapmaktadır.

### **EUROCONTROL (The European Organisation for the Safety of Air Navigation, Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü)**

Avrupa üzerindeki hava sahasının, uçuş güvenliği için tek bir hava sahası gibi işletilmesini sağlamak; tüm uçuşların güvenliğini tek bir merkezden düzenlemek ve güvenli uçuş sağlamak amacıyla hava sahasının kullanımını yapılandıran örgüttür. Her ülkenin kendi hava trafik kontrol birimleri ile (Türkiye'de DHMİ) işbirliği

hâlinde hava sahasından geçmekte olan tüm uçuşları planlı bir şekilde yönetmektedir.

Özellikle hava yolu işletmelerinden hava sahası kullanımına dair ücretlerin tahsili, ilgili devletlere paylaştırılması ve kullanımı ile hava trafiğinin etkin kullanımını sağlamaktadır.

## HAVA TAŞIMA MEVZUATI GENEL BİLGİSİ

Hava taşımacılığı bakımından da Türk Ticaret Kanunu temel kanun olmaya devam etmektedir. Ayrıca Türk Sivil Havacılık Kanunu özellikle taşıma işletmelerinin kuruluşunu, hava taşıma güvenliği ve genel olarak taşıma sözleşmesini düzenlerken; Türkiye açısından uluslararası düzeyde temel hukuk kaynağı Montreal Konvansiyonu olarak uygulanmaktadır [2].



Türkiye’de sivil havacılık konusunda Türk Ticaret Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve uluslararası düzeyde Montreal Konvansiyonu temel alınmaktadır.

### 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanunu, 6762 sayılı eski kanunun aksine Taşıma İşlerini bir kitap olarak 4.kitapta ele almıştır. Ancak burada genel olarak taşıma işleri ve özellikle karayolu taşımacılığı ele alınmıştır. Yani Türk Ticaret Kanunu bakımından genel taşıma kuralları ile karayolu taşıma kuralları ayrıdır.

TTK m.852’de açıkça deniz, demir ve hava yolu ile posta taşımalarına ilişkin özel mevzuatın varlığına atıfta bulunulmuş, bu özel mevzuatta boşluk bulunması hâlinde yine bu kanun hükümlerinin uygulama alanı bulabileceği belirtilmiştir. Bu yönüyle hava yolu taşımacılığı alanında Türkiye açısından ulusal taşımalar ve uluslararası taşımalar için geçerli mevzuat esastır. Bu çerçevede hava yoluyla yolcu ve bagaj taşımacılığı ya da kargo taşımacılığı ayırımı yapılmaksızın mevcut özel mevzuatla çözüm üretilemeyecek anlaşmazlıklarda, Türk Ticaret Kanunu’nun taşıma işlerine ilişkin 4.Kitabının yedek olarak uygulanacağı göz ardı edilemez.

### 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

Adından da anlaşılacağı üzere sadece hava yolu taşımacılığı değil, havacılık alanında temel kanundur. Kanun sistematığında genel hükümlerden sonra; hava trafiği, hava aracı kazaları, sivil hava işletmeleri ve işletmeye geçiş kriterleri, havaalanları, hava araçları ve hava araç sicili-uçak sicili, hava araçlarına ilişkin uçuş kuralları, sivil havacılık personeli eğitimi ve yeterlilikler gibi konular düzenlendikten sonra, m. 106 ve m. 140 arasında taşımaya ilişkin kurallar düzenlenmiştir. M. 141 ile m. 148 arası cezai hükümler ile cebri icraya ilişkin olup son hükümler ise yürürlük ve yürütme ile ilgilidir.

Hava taşımacılığına ilişkin kurallarda özellikle TSHK ’nın ulusal taşımalarda temel kanun olduğu ve olası bir yasal boşluk hâlinde taraf olunan uluslararası antlaşmanın uygulanacağı yazılmıştır. Yani Türk Ticaret Kanunu uygulanma alanı bulmadan önce uluslararası antlaşmaların ulusal taşımalarda da uygulanacağı kanunun 106.maddesi gereğidir.

Demek ki, ulusal - iç hat hava yolu taşımalarında dahi uluslararası kurallar Türk Ticaret Kanunu’ndan öncelikle uygulanacak ve taşıma sözleşmesinin uluslararası kurallara da uygunluğu şart olacaktır. Bu yönüyle ulusal ve uluslararası

hava yolu taşımacılığında tekdüze uygulama sağlanmakta, yolcu ve kargo sahiplerine eşdeğer hak ve imkânlar sağlanabilmektedir.

Bu kanuna dayanılarak çıkarılmış birçok yönetmelik ve tüzük bu kanunun uygulaması bakımından önemlidir. Uygulamada özellikle yeterlilikler, uçak sicili, ruhsatlandırma gibi konularda birçok ikincil mevzuat yer almaktadır.



1929 Yılında düzenlenen Varşova Konvansiyonu ile başlayan Uluslararası Sivil Havacılık Düzenlemeleri zaman içerisinde birbirlerine ekleme yaparak karışık bir mevzuat haline gelmiş; ancak Montreal Konvansiyonu ile bu durum düzeltilmeye çalışılmıştır.

## 1999 Montreal Konvansiyonu

Uluslararası sivil havacılık ile ilgili antlaşma Chicago Konvansiyonu iken; uluslararası hava yolu taşımacılığına ilişkin temel antlaşma 1999 Montreal Konvansiyonu olarak bilinen “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon” adını taşımaktadır. Adından da anlaşılacağı üzere uluslararası hava yolu taşımacılığına ilişkin tüm kuralları koyma, tam bir hukuk kaynağı olma iddiası yoktur. Aksine “belirli konularda tekdüzelik” hedefi vardır.

Diğer taşıma yöntemlerinin aksine yolcu, bagaj ve yük (eşya-kargo) taşınması kurallarının tek bir konvansiyonla düzenlenmesi söz konusudur.

1929 yılında yürürlüğe giren Varşova Konvansiyonu ve onu değiştiren Lahey protokolü ile Montreal protokollerinden sonra uygulanması karmaşık bir hâle gelen Varşova Konvansiyonu’nun yerini almak üzere, 1999 yılında bir konferans sonrası imzalanarak üye devletler kabulüne sunulan 1999 Montreal Konvansiyonu, Türkiye ‘de 26.03.2011 tarihinden beri yürürlüktedir. Bu tarih itibarı ile söz konusu kurallar iç taşımalarda ikincil, uluslararası taşımalar da ise uygulama şartları bulunduğu ölçüde birincil hukuk kaynağı mertebesindedir [3].

Aşağıda uluslararası hava yolu taşıma sözleşmesine ilişkin bilgiler bu Konvansiyon hükümlerine göre sunulmaktadır.

## HAVA YOLUYLA TAŞIMA İŞLETMELERİ

### Hava Yolu Taşıma İşletmeleri

TSHK m.2 açıkça, kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzelkişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini ayırım yapmaksızın kanunun kapsamı içinde ele almıştır. Bu noktada sahibi ya da işleteni kim olursa olsun sivil havacılık işletmelerinin tamamının bu kanun çerçevesinde hareket edeceği anlaşılmaktadır.

Devlet Hava Araçları, yani devletin askerlik, güvenlik ve gümrük hizmetlerinde kullandığı araçları ile bu işlerle iştigal hususunda ise TSHK özel olarak öngörmedikçe uygulama alanı bulmayacaktır.

*TSHK m.18 gereği bedeli karşılığında ticari amaçla yolcu veya yük ya da yolcu ile birlikte yük taşımak üzere faaliyette bulunmak isteyen işletmelerin Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı’ndan (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) izin almaları ön şarttır.* Bu şart nedeniyle Türk hava sahası kullanımı ve özellikle kabotaj hakkı kullanımı bakımından faaliyette bulunabilmek için fiil ehliyeti yetmemekte, buna ek olarak yeterliliği ispat gerekmektedir.

İzin işletme ruhsatı olarak nitelenmekte ve bir takım genel ve özel şartları birlikte barındırmak koşulu ile belirli bir başvuru ve inceleme sürecinin sonunda alınabilmektedir.



Hava Yolu Taşıma İşletmeleri kendi adına ve hesaplarına işlem yaparken; Acenteler hava yolu taşıma işletmeleri adına ve hesabına işlem yapmaktadır.

Hava yolu taşımacılığı serbest ticari faaliyet olmasına rağmen, ruhsatlandırma ve sonrasında tarife uygulamaları bakımından SHGM tarafından sıkı denetlenmektedir.

Hatta zaman ve ücret tarifelerinin yürürlüğe girmesi için en geç 15 gün önceden İdareden onay almak ve halka tarifeyi duyurmak zorunluluğu vardır. *Burada önemli husus hava yoluyla yük, yolcu veya her ikisini birden taşımayı taahhüt edebilmek için bu ruhsat ve koşulları taşıma şartı olmadığıdır.* Nitekim taşıyıcının taşımayı, taşıma sözleşmesi ile taahhüt etmesi yetmektedir. Bu yönüyle hava yolu taşıyıcısı denildiğinde akdi olarak taşımayı üstlenmiş olmak yetecek iken; işletmeden söz edilmesi hâlinde ruhsatın alınması şarttır.

Hava yolu taşıma işletmesi ruhsat alırken dilerse sadece yolcu ve bagaj, dilerse sadece kargo yâda her ikisini birden taşımak üzere yetki alabilir. Buna göre ruhsat alma süreçleri daha uzun detaylı ve daha zorlu olabilmektedir. Özellikle kargo taşımacılığı alanında faaliyette bulunan hava taşıma işletmeleri ile yolcu taşıma işletmelerinin uygulamada ayrıştığını gözlemlemekteyiz.

### Hava Yolu Kargo Acentesi

Hava yolu taşıma işletmelerinin ticari faaliyetlerinde başarılı olmak için en sık kullandığı bağımsız tacir yardımcısı türü, hava yolu kargo acenteleridir. Bu acenteler çoğunlukla hava yolu işletmeleri adına ve hesabına yolcu bileti düzenleyen, bagaj fişi veren ya da hava yük senedi tanzim eden konumları ile taşıyıcı sıfatı taşımazlar. Ancak somut olarak taşımayı bizzat üstlendiği bazı durumlarda, kendi adı ve hesabına işler yapabilmektedirler. Bu gibi durumlarda fiilen taşımasa da akdi taşıyıcı sıfatları olacaktır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan “Hava Kargo Acentelerinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları Hakkında Özel Kurallar” da hava kargo acenteliği yapabilmek için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre, yerli ve yabancı hava taşıyıcılarının kargolarını kabul edecek acentelerin, hizmet verecekleri her havalimanı için, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nden 5 yıl süreyle geçerli yetki belgesi alması zorunludur.

Kargo acenteleri, yetki belgesi alacağı her havalimanında, tehlikeli maddeler konusunda eğitim görmüş, sertifikalandırılmış ve sertifikası güncel en az bir ve kargo taşımacılığı konusunda eğitim görmüş ve sertifikalandırılmış en az bir uzman personel istihdam etmek zorundadır. Ayrıca aynı niteliklere sahip iki personelin de şirket merkezinde bulundurulması yükümlülüğü aranmaktadır. Öte yandan, acentede “Sivil Havacılık Güvenliği” konusunda gerekli eğitimi almış bir personelin de görevlendirilmesi gerekmektedir.

Kargo acenteleri yetki belgesi almak için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından şu bilgi ve belgeler istenmektedir:

- İşletmenin ticari unvanını, en son ortak yapısı/hisse dağılımı ile iştilal alanını gösteren ticari sicil gazetesi
- Ticaret odası faaliyet belgesi
- Gerçek ve tüzel kişilik kurucu ortakları ile hissedarların ve şirketi temsile yetkili yöneticilerinin; zimmet, ihtilas, irtikâp, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, dolanlı iflas gibi yüz kızartıcı suçlar, kaçakçılık



Havalimanları hava yolu taşıyıcılarının hizmet almak durumunda oldukları, bazen taşıyıcının bazen de eşya sahipleri veya yolcuların ifa yardımcıları konumundadırlar.

suçları, resmî ihale ve alım satımlara fesat karıştırma veya Devlet sırlarını açığa vurma veya devletin şahsiyetine karşı cürümler veya bu suçların işlenmesini aleni olarak tahrik etme suçlarından veya nakliye ve muhabere vasıtaları aleyhindeki suçlardan, hüküm giymiş olmadıklarına ilişkin adli sicil kayıtları

- İşletmenin ortaklarının/hissedarlarının isim listesi
- Kuruluşu temsil ve ilzam yetkisi bulunan şahısların isim listesi ve imza sirküleri
- Kuruluşun veya ortaklarının ticari faaliyetlerinden dolayı devlete vergi ve sigorta prim borcu olmadığını gösteren resmî belgeler
- Kurucu ortakların başka ticari kuruluşlardaki ticari bağlantıları ve bu kuruluşların ticari faaliyetleri hakkında detaylı bilgi
- Hizmet verilmesi planlanan havalimanları
- Tehlikeli maddeler ve kargo konusunda eğitim görmüş uzman personelin noter tasdikli veya ilgili kuruluşça onaylı sertifikası, özgeçmiş, maaş bordrosu, ikametgâh ilmühaberi ve SGK tarafından onaylanmış aylık prim ve hizmet belgesi
- Kargo taşımacılığında kullanılan araçların ruhsat örnekleri,
- İşletmenin organizasyon şeması ile kargo taşımacılığı ve tehlikeli maddeler konusunda verilen/verilecek olan hizmet içi eğitim programı
- IATA üyeliğinin geçerli olduğuna dair belge
- Kargo acentesi kargo güvenliği beyan formu
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü hizmet tarifesinde belirtilen, ücretin yatırıldığına dair resmî belge

## Havaalanları ve Yer Tesisleri İşletmeleri

Havaalanları, Devlet veya kamu tüzelkişileri tarafından kurulup, işletilir veya kurdurularak işletilmektedir. Bu yönüyle faaliyet kamu hizmeti faaliyetidir ve ruhsat ile ya da kamu hizmeti gördürme şekillerinden her hangi biri ile özel ticari işletmelerce de işletilebilmektedir.

Sivil amaçla havaalanı, pist, hangar, hizmet ve işletme tesisleri, bunlarla ilgili sistem ve kolaylıkların yeniden inşası ve geliştirilmesinde ihtiyaç ve standartlar, Genelkurmay Başkanlığı ile yapılacak koordinasyon sonucu Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı tarafından saptanmaktadır.

Özel işletmelere izin verilirken bu izinler, süreye ve yükümlülüklerle bağlanabilir. Millî güvenliğin, kamu düzeninin ve sağlığın tehlikeye girebileceği kanaatini haklı kılacak nedenlerin varlığı hâlinde izin verilmemekte; verilen iznin kapsamı dışında bir kullanım durumunda izin iptal edilmektedir. Kural olarak havalimanı işletmeciliği özel yetkilendirmeyi ve sıkı denetimi içeren ve DHMİ ile SHGM tarafından sürekli kontrol altında tutulan faaliyetlerdir.

Uygun teknik özelliklere sahip; gümrük, pasaport, sağlık ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan havaalanları, uluslararası hava trafiğine açılabilir. Bu havaalanlarında Valilik ile koordinasyon içinde gerekli her türlü tedbir alınarak ve kontroller sağlanmaktadır.

Havaalanlarında yolcuların bekleme, dinlenme, yüklerin yüklenme, boşaltılma, elleçleme, gümrük kontrolünden geçme gibi faaliyetler yürütülmektedir. Bir bakıma havaalanı işletmecileri hava taşıyıcılarının, hava kargo

acentelerini, yükleme ve boşaltma işletmecilerinin, gümrük idaresinin, emniyet birimlerinin ve alandan yararlanan her bir kişinin faaliyetlerinde onara ticari ilişki içinde hizmet sunmaktadır.

## Hava Araçları ve Sicillerin Tutulması

### Türk sivil hava aracı

Bir sivil hava aracı Türk kanunları uyarınca kurulup da kamu kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlar, dernekler, siyasi partiler, sendikalar veya vakıfların mülkiyetinde bulunan hava araçları, idari organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması veya Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketler, kooperatifler ve bunların birliklerinin mülkiyetinde bulunan hava araçları, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması hâlinde Türk sivil hava aracı sayılırlar.



Uçak sicilinden, ilgili olduğunu ispatlayan herkes belge örneği alabilir, ilgili olmasa da herkes sicil içeriği bilgileri öğrenebilir.

### Uçak sicili

Türk sivil hava araçlarının tescili için Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce bir sicil tutulur. Bu sicile "Uçak sicili" adı verilir.

Uçak sicili alenidir. İstemle ilgili olduğunu ispatlayan kişiler, bir kaydın tamamlanması için sicile ait olan belgeleri, henüz sonuçlanmamış tescil işlemlerini ve sicil dosyalarını da incelemeye ve masrafını ödemek şartı ile sözü edilen belgelerin örneklerini almaya mezundur.

Uçak sicilindeki bir kayda iyi niyete dayanarak mülkiyet, ipotek veya diğer bir aynı hakkı iktisap eden kişinin bu iktisabı geçerli olur. Sicil bu manada taşınmazlara özgü "sicile güven" ilkesinden yararlandırmakta ve iyi niyetle aynı hakkı kazanmaya izin vermektedir.

Aynı hakkın kazanılması için tescil şart olan durumlarda, tescili isteme tarihi iyi niyete esas tutulur. Özellikle ipotek ve benzer sınırlı aynı hak tesisi ve tescilli uçak mülkiyet devrinde bu tarih önemli olacaktır.

### Sicilin içeriği

Sivil uçak sicilinde ve verilecek tescil belgesinde en az aşağıdaki kayıtlar yer alır:

- Sivil hava aracının yapımcısının ticaret unvanı ve adresi, yapım tarihi ve seri numarası ile yapımcının sivil hava aracı için belirlediği tip, model, marka,
- Malikin gerçek kişi ise, adı ve soyadı, adresi, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası veya ticaret ortaklığı ise, ortaklığın nevi, ticaret unvanı, kayıtlı bulunduğu ticaret sicili ile sicil numarası. Diğer tüzelkişilerden ise; adı ve merkezi,
- Mülkiyetin kazanım şekli,
- Her tescil edilen hava aracına bir tescil işareti verilmesi gerekir.

### Tescilin ortak hükümleri

Sicile tescil edilmiş bulunan Türk sivil hava aracı, ilgili yönetmelik hükümlerine göre belirlenmiş milliyet ve tescil işaretlerinden başkasını taşıyamaz



Hava araçları menkul eşyadandır; ancak üzerinde aynı hak kazanımları ve kayıpları bakımından birçok noktada gayrimenkul gibi işlem görürler.

ve başka bir devletin siciline tescil olunamaz. Türk uçak siciline tescil edilen hava aracı, Türk tabiiyet ve tescil işaretini taşır.

### Hava araçlarının hukuki niteliği

Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, hava araçları menkul mal hükümlerine tabidir.

Hava aracının tamamı veya bir payının üzerinde mülkiyet ve diğer aynı hakların tesisi, devri ve temlik için yazılı sözleşme yapılması gerekli ve kâfidir. Temlike ilişkin sözleşmeler yazılı şekilde yapılmadıkça muteber değildir. Sözleşmeler uçak siciline tescil edilmeden üçüncü şahıslar bakımından hüküm ifade etmez.

Devir için yazılı sözleşme taraflar arasında hüküm ifade etmekte ise de mülkiyet tescili üçüncü kişilerin iyi niyetini bertaraf için şart görülmüştür.

## ULUSAL TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

TSHK m.106 uygulanacak hükümlere ilişkin düzenlemesinden sonra önce MD. 107 ve m. 108’de yolcu ve bagaj taşımaya ilişkin kuralları koymuş; m.110-117 arasında ise eşya taşımaya ilişkin hükümlerini koymuştur.

### Yolcu Taşıma Sözleşmesi

Yolcu taşıma sözleşmesinin tanımı TSHK’da veya Montreal Konvansiyonu’nda yer almamaktadır. Montreal Konvansiyonu 1.maddede ücret karşılığı ve bir hava aracı ile yapılan yolcu taşımalarından söz etmekte ve konvansiyonun uygulama şartı olarak asgari sözleşme unsurlarına değinmiş olmaktadır. Bu nedenle 6102 sayılı TTK m.850/2.fıkradaki tanım unsurları burada da aynen aranacaktır. Buna göre “...*yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık... Yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*” Lafzi yorum yapıldığında, yolcu taşımada yol parasının borçlusu sözleşmeyi kim yaparsa yapsın yolcu olarak düzenlenmiştir. Oysa yolcu yola giden, taşınan kişi olduğu varsayımından yolcunun taşınması konusunda anlaşmayı yapan başka biri olup, yol parasından bu anlaşmayı yapanın sorumlu olması gerekir. Zira sözleşmelerin nispiyeti prensibi gereği sözleşmede yolcu dışından bir kişinin yolcunun taşınmasından edim yükümlülüğü altına girmesi hâlinde yolcudan yol bedeli talep edilememelidir.

### Yolcu Taşıma Sözleşmesi İşleyişi-Yolcu Bileti

Yolcu taşıma sözleşmesini belgelendiren ispat vasıtasına yolcu bileti denilmektedir. Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür;

- Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi
- Yolcunun adı ve soyadı
- Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri,
- Taşıma ücreti; bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt
- Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri



Diğer taşıma yöntemlerinden farklı olarak; hava yolu taşımada ilgili mevzuat hem yolcu hem de yük taşımacılığını birlikte düzenlemektedir.

- Taşımanın kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu

Taşıyıcı, yolcuyu biletsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez, ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz. Görüldüğü gibi yolcu bileti taşıma sözleşmesi için bir geçerlilik şartı değil, ancak esaslı bir belge olarak ele alınmıştır [4].

### **Bagaj ve Kişisel Eşya – Bagaj Kuponu**

Taşıyıcı; yolcunun bagajlarını ve beraberindeki kişisel eşyasını taşıma sözleşmesinde belirlenen şartlar dairesinde, ücretsiz olarak taşımaya mecburdur. Burada yolcunun bagajları ve kişisel eşyaları ayırımı yapılmış ise de bu şekilde net bir ayırım yapılması mümkün değildir. Yolcunun yanında, kendisiyle birlikte kabine alınan eşyalar ile kendisinden ayrı aracın bagaj için ayrılmış bölümünde yer alan eşyalardan daha net bir ayırım ile söz edilmesi gerekmektedir.

Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya aşağıdaki kayıtları içeren bir bagaj kuponu verilir: Bu eşyalara kayıtlı bagaj da denilmektedir:

- Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi
- Yolcunun adı ve soyadı veya yolcu biletinin tarih ve numarası
- Bagaj kuponunun tarih ve numarası
- Bagajın ağırlığı
- Teslim yeri
- Yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde, bagajın içeriği ve değeri
- Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu

Taşıyıcı; bagajı kuponsuz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez; ancak taşıyıcı bu kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Bagaj kuponu biri yolcuda kalmak ve diğeri bagaja takılmak üzere iki nüsha olarak düzenlenir ve bagajın ibraz edene teslim edileceği kaydını içerir. Buradan bagaj kuponunun kıymetli evrak olduğu anlamı çıkarılmamalıdır. Bagaj kuponu bir ibraz senedi gibi gözükmeyle birlikte, her ibraz edene bagaj teslim edilecek şekilde yorumlanamaz.

Birinci ve ikinci fıkraların hükmü saklı kalmak şartı ile taşıyıcı bagaj kuponuna konulması gereken bilgilerden yolcu biletinde zaten mevcut bilgileri bagaj kuponuna yazmayabilir veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verebilir.

### **Yük Taşıma Sözleşmesi - Hava Yük Senedi**

TSHK'da eşya taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmadığı gibi unsurlarına da yer verilmiş değildir [5]. TSK m. 106 gereği Montreal Konvansiyonuna bakıldığında ise yolcu taşımada olduğu gibi ücret karlılığında hava aracı ile yapılan uluslararası taşımadan söz edildiği, yük ya da eşya yerine de kargo teriminin tercih edildiği



TSHK hükümlerine göre hava yük senedi üç nüsha ve taşıyıcı tarafından düzenlenir; biri taşıyıcı, biri gönderen diğeri gönderilen-alıcı içindir. Düzenlenmemesi taşıyıcının sorumluluk sınırları ve sorumluluktan kurtulma imkânlarını kaybettirir.

görülmektedir. Buna karşın sözleşmenin belgelendirilmesi daha detaylı ele alınmıştır.

Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene-gönderene Ünite.11'de detaylı olarak açıklanan içeriğe uygun bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür. Görüldüğü gibi TTK'nin aksine TSHK'da hava yük senedinin TAŞIYICI TARAFINDAN, düzenleneceği yazılı iken; Montreal Konvansiyonu bu görevi n GÖNDEREN tarafından yerine getirileceğini düzenlemektedir. Bu yönüyle, TSHK m.110 ile Montreal Konvansiyonu m. 7 tam ters bir düzen öngörürken, TTK bu konuda açıklık taşımamaktadır.

Oysa asıl olan, tarafların hangisinde bulunan hangi nüshanın kim için delil teşkil edeceğidir. Yani taşıyıcı için olan nüshada gönderen imzası, gönderen için olan nüshada taşıyıcı imzası, yükle seyahat eden refakat belgesi durumundaki nüshada yine gönderenin imzasının bulunması ispat açısından önemi haiz olacaktır.

Taşıyıcının, yükü hava yük senetsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu TSHK hükümlerine göre ağırlaşmaktadır. Çünkü taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamayacaktır. Kanun koyucu TSHK ile taşıyıcıya senet düzenleme görevini verdiği ölçüde, bu senedin düzenlenmemesinden dolayı da taşıyıcıya yaptırım öngörmüştür.

Birden çok parçanın söz konusu olduğu taşımalarda, yükletenin isteği üzerine taşıyan, her bir parçaya ayrı yük senedi düzenlemekle yükümlüdür. Farklı nitelikteki eşyalar, değer, ağırlık, hacim ve özellikle fiyatı bakımından önemi haiz olduğu ölçüde ayrı senetlere konu edilmesi ve yine de tek bir taşıma sözleşmesi ile taşımanın yapılıyor olması mümkündür.

Hava yük senedi üç nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya "Taşıyıcı için" yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya "Gönderilen için" yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir. Bu nüsha gönderen içindir. Burada gönderilen için nüshadan söz edilmesi ve gönderen için ayrı gönderilen için ayrı senet tanzimi, senedin kıymetli evrak vasfı olmaması ve hiçbir şekilde de olmamasından dolayı çok önem taşımamaktadır.

### Yükletenin beyanları

Yükleten yükle ilgili olarak hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru verilmesinden sorumlu olup, bu yüzden taşıyıcının ve üçüncü şahısların uğrayacakları zararları tazmin ile yükümlüdür.

Taşıyıcı personeli ve temsilcilerine kusur isnadı hariç olmak üzere; verilen bilgi ve belgelerin doğruluğunu ve yeterliliğini araştırmaya mecbur değildir.

Bu durumda taşıyıcının senedi düzenliyor olmasına rağmen, içeriği test ve kontrol ile ilgili oluşturulmasında asıl görev, gönderene aittir. İçeriğin sözlü verilmesinden çok refakat belgeleri ile (Bkz. Ünite-10) taşıyıcıya bildirilmesi de



Yük senedinin herhangi bir anlaşmazlık durumunda delil niteliği kazanması için taşıyıcı tarafından kontrollerin yapılması ve senede işlenmesi zorunludur.

yeterlidir. Bu durumda özellikle TSHK bakımından refakat belgeleri ile senet arası uyumsuzluk gönderenden çok taşıyıcıya atfedilebilecek bir kusur olacaktır.

### Yük senedinin ispat kuvveti

Hava yük senedi, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, şartları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder. Demek ki; hava yük senedi kural olarak eşyanın taşıyıcıya geçtiğini, taşıyıcıda olduğunu da tevsik etmektedir. Özellikle hava kargo acenteleri tarafından düzenlenen senetlerde, yükün acenteye teslimi asıl taşıyıcıya teslim gibi kabul edilecektir.

Hava yük senedinde yükün ağırlığına, boyutlarına, ambalajına ve parça sayısına ilişkin kayıtlar aksi ispat edilinceye kadar doğru sayılır. Ancak taşıyıcıya karşı delil olarak kullanılması için yükün miktarına, hacmine ve bulunduğu hâle veya yükün belirgin durumuna ilişkin kayıtlar, *ancak yükletenin de katılımı ile taşıyıcı tarafından muayene edilmesi ve sonuçların hava yük senedine yazılması şartı ile taşıyıcı aleyhine delil teşkil eder*. Yani aksi ispatlanana kadar geçerli sayılan kayıtların, taşıyıcı açısından da geçerli sayılması için, taşıyıcı tarafından kontrol yapılmış olması ve sonucunun senede işlenmesi gerekmektedir. Taşıyıcı tarafından senede işleme gerçekleştirilirse, taşıyıcının kontrol ettiği de varsayılacaktır.

### Yükletenin-Gönderenin tasarruf yetkisi

Yükleten, taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçlarını yerine getirmek şartı ile gönderilenin, bir sonraki madde uyarınca hakkını kullanmaya başladığı ana kadar yük üzerinde tam bir tasarruf hakkına sahiptir. Gönderilen, hava yük senedini veya yükü, kabulden kaçınırsa veya kendisine gereken ihbarın yapılması mümkün olmaz ise, yükleten tasarruf hakkına tekrar sahip olur.

Gönderen bu hakkını taşıyıcıya veya diğer yükletenlere zarar vermeyecek şekilde kullanmaya mecbur olup, bu tasarruf hakkının kullanılmasından doğan masraflardan sorumludur.

Gönderenin verdiği talimatın yerine getirilmesi mümkün olmaz ise, taşıyıcı, durumu derhâl kendisine bildirmekle yükümlüdür.

Taşıyıcı, gönderenin talimatını hava yük senedinin yükletene verilmiş olan nüshasının iadesini istemeden yerine getirirse, bu hava yük senedi nüshasının zilyedinin, bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, yükletene rücu hakkı saklı kalmak şartı ile sorumlu olur. Yani tasarruf yetkisi kullanan kişinin gönderene ait senedin hamili olması gerekir.

### Gönderilenin hakları

Yükletenin bir önceki madde uyarınca sahip olduğu hakkı kullanmamış olması hâlinde, gönderilen yükün varma yerine ulaşması üzerine, sözleşme şartlarına uyması kaydı ile taşıyıcıdan, yükün kendisine teslimini istemek hakkına sahiptir.

Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, yükün varma yerine ulaştığı, taşıyıcı tarafından en kısa zamanda gönderilene ihbar edilmelidir.

Taşıyıcı, yükün kayıp olduğunu ikrar ederse veya yük varması gereken günden itibaren yedi gün geçmiş olmasına rağmen varamamış olursa, gönderilen,



Taşıyıcı gönderenin emir ve talimatlarını yerine getirmek için hava yük senedi hamili olup olmadığını kontrol etmelidir; yoksa senet hamiline karşı sorumlu tutulabilir.

taşıma sözleşmesinden doğan hakları taşıyıcıya karşı ileri sürmek yetkisine sahip olur.

## Sorumluluk Hâlleri

### Yolcunun uğradığı zarardan sorumluluk

Yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması hâlinde, bu zarara sebebiyet veren kazanın, hava aracında veya iniş/biniş sırasında meydana gelmesi durumunda, taşıyıcı sorumludur. Hava aracında meydana gelen kazanın uçuş ile ilgili olması da şart değildir.

### Bagaj veya yükün uğradığı zarar

Tescil ettirilmiş bagaj veya yükün kaybı veya zarara uğraması hâlinde, zarara sebebiyet veren olay, hava yolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş ise zarardan taşıyıcı sorumludur [6].

Birinci fıkra anlamında hava yolu ile taşıma; bagaj veya yükün bir havaalanında veya bir hava aracında veya havaalanı dışına inilmesi hâlinde o yerde taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında buldukları süreyi kapsar. Yük için Türk Ticaret Kanununun 875. madde hükmü uygulanır.

Hava yolu ile taşıma müddeti, bir havaalanı dışında olmak üzere karada, denizde veya iç sularda yapılan taşımayı içine almaz. Belirtilen taşımalar hava yolu taşıma sözleşmesinin ifası zamanında yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmış ise meydana gelen her türlü zarar, aksi sabit olmadıkça hava yolu ile taşıma süresinde meydana gelmiş kabul olunur.

Burada özellikle havaalanından depoya, antrepoya, ardiyeye ya da boşaltma amaçlı yapılan her türlü taşımanın genel olarak hava yolu taşıması kapsamında kaldığı anlamı çıkmaktadır. Kanaatimizce havaalanına getirme ve havaalanından götürme telakki edilebilecek, ayrı bir taşıma sözleşmesi konusu olmayan kısa taşımalarda hava taşımasının devamı kabul edilebilir.

### Gecikmeden doğan zarar

Taşıyıcı, hava yolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur. Bu zararlar eşyada doğrudan meydana gelen zayi veya hasardan çok değer düşmesi gibi dolaylı zararlardır.

### Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması

Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir. Tam bir ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu durumu söz konusudur. Özen eksikliği dahi kusur addedilmektedir.

### Sorumluluğun sınırlandırılması

Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, Türkiye'nin taraf olduğu ve uluslararası taşımalarda uygulanan Montreal Konvansiyonu hükümlerine göre yapılacaktır.



Zararın oluşmasında kasıt veya zararın doğması ihtimalini bilerek taşıyıcının ve yardımcı ile adamlarının hareket etmedi etkili olmuş ise sorumluluk sınırsızdır.

Taşıyıcı, konvansiyonla düzenlenen sorumluluk sınırlarının yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir.

### Geçersiz sayılan hükümler

Taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran veya konvansiyonel olarak belirlenen sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şart hükümsüzdür. Bu şartların hükümsüzlüğü taşıma sözleşmesinin de hükümsüzlüğü şeklinde yorumlanamaz.

Şu kadar ki, yükün niteliği, özürü veya gizli ayıbından doğacak zararları düzenleyen hükümlere birinci fıkra uygulanmaz. Buna göre, sadece yüke ilişkin kusur veya nitelik farklılıkları taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasında rol oynayabilecektir.

### Sınırsız sorumluluk

Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. Ancak, taşıyıcının işçileri veya temsilcileri gibi yardımcı kişilerinin meydana getirdiği sınırsız sorumluluk talebine mevzu olan zarar hakkında bu kişilerden toplamda tazmin edilecek miktar toplam zararı geçemez.

Sınırlı sorumluluk hâlinde de yine toplam tazminat yardımcıları, adamlar ya da taşıyıcıdan alınmasına bakılmaksızın toplam sınırı geçmeyecektir.

### Hasarın ihbarı

Yolcu bagajının veya yükün, bunları teslim almaya yetkili kişi tarafından itiraz edilmeden kabulü, taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiklerine karine teşkil eder.

Hasar hâlinde, teslim almaya yetkili kişi tarafından hasarın öğrenilmesinde derhâl ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için en geç yedi gün içinde ve yük için en geç on dört gün içinde taşıyana ihbarda bulunulması gerekir. Gecikme hâlinde ihbar, bagajın veya yükün tesliminden itibaren en geç yirmi bir gün içinde yapılmalıdır.

İhbarın yazılı olarak veya durumun taşıma belgesinin üstünde gösterilmesi sureti ile yapılması gerekir.

İkinci fıkrada belirtilen sürelerle uyulmaması hâlinde, hileli davranması hâli hariç, taşıyıcı aleyhine dava açılmaz. Burada, kanaatimizce, 7 ve 14 günlük süreler bakımından hasar veya zayı durumunun ir tutanakla tespit edilmiş olması, bu tutanağın taşıyıcı veya adamları ya da yardımcıları tarafından imzalanması veya onarla bildirim yapılmış olması bu sürelerin hak düşürücü etkisini ortadan kaldıracaktır.

### Dava açma süresi

Sorumluluğa ilişkin dava, hava aracının varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde açılmazsa



7 günlük, 14 günlük ve 21 günlük süreler hak düşürücü etkidir. Özellikle 21 günlük süre kati hak düşümü süresidir.

tazminat talep hakkı düşer. Ancak, zararın oluşumu uçak kazası şeklinde meydana gelmiş ve rapor tanzimi gereken bir hâl söz konusu ise, iki yıllık süre raporun Resmî Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren işlemeye başlar.

### **Sigorta yükümlülüğü**

Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, yasal ve konvansiyonel sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler.

Sigorta, taşıyıcının adamlarının bu Kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsayacaktır. Sigorta yapılmamış olması, taşıyıcının sorumluluğunu etkilememekte; ancak sigortası taşıma yapan hava yolu işletmelerinin hava taşımacılığından yasaklanması söz konusu olabilmektedir.

## **ULUSLARARASI TAŞIMA**

### **Gümrüklü Havaalanlarının Kullanımı**

Yabancı ülkelere giden veya yabancı ülkelerden gelen hava araçları, ancak gümrüklü havaalanlarından kalkmaya ve inmeye mecburdur.

İstisnai hâllerde, Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığının müştereken vereceği karar dairesinde, gümrüksüz bir havaalanının da kullanılmasına izin verilebilir. Bu durumda söz konusu hava alanında uluslararası uçuş için gerekli tedbirler alınmak gerekir.

### **1999 Montreal Konvansiyonu**

#### **Uygulama alanı**

Bu konvansiyon, ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası, yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Bir hava taşıma işletmesi tarafından üstlenilmiş ücretsiz olarak hava aracı ile yapılan taşımalar için de aynı şekilde geçerlidir. Hava taşımacılığını ticari faaliyet olarak yürüten bir işletmenin ücretsiz taşıma yapması olağandışı bir durumdur ve bu durumda dahi Montreal Konvansiyonu kurallarına göre faaliyetin yürütülmesi esastır.

Konvansiyonun amacına uygun olarak, uluslararası taşımacılık ifadesi, taraflar arasındaki anlaşmaya göre belirlenecektir. Fiili taşıma değil, gönderen-taşıyıcı arası anlaşma belirleyici olacaktır. Buna göre kalkış ve varış yerlerinin; taşıma ya da aktarmada, duraklama olsun ya da olmasın, iki Taraf Devletin sınırları dâhilinde olması ya da, Taraf Devlet olmasa dahi, başka bir devletin sınırları dâhilinde durulacak sözleşme ile belirlenmiş bir yer varsa anılan yerlerin tek bir Taraf Devletin sınırları dâhilinde bulunduğu herhangi taşımacılık faaliyeti de uluslararası sayılacaktır.

Başka bir devlette durulacak anlaşmalı bir yerin olmadığı tek bir Taraf Devletin sınırları dâhilindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu Sözleşmenin amacına yönelik olarak uluslararası taşımacılık değildir.

#### **Yolcular ve bagaj**

Yolcuların taşınması açısından, aşağıda belirtilenleri içeren münferit ya da müşterek bir taşıma belgesi verilmelidir. Ünite 13'da daha detaylı verileceği üzere,



Gerçekleşen taşıma hangi noktalar arasında gerçekleşirse gerçekleşsin, taşımanın uluslararası oluşu taşıyıcı ile gönderen veya taşıyıcı ile yolcu arasında kararlaştırılan sözleşme içeriğine göre belirlenecektir.

yolcu biletinde aşgari, varma ve çıkış yerlerine ilişkin kayıtların bulunması gerekir. Ayrıca bagaj için de bagaj fişi şarttır. Ancak Montreal Konvansiyonu yolcu taşımaya ilişkin genel bir tanımlama ya da sözleşme unsurlarını açıklama cihetine gitmemiştir.

### **Eşya-Kargo taşıması**

Montreal konvansiyonu yük ya da eşya kavramı yerine kargo kavramını kullanmaktadır. Karayolu taşıma mevzuatında kargo 100 kg miktarından daha düşük ve özellikle ambalajlanarak taşımaya verilen yükler için kullanılan bir kavramdır. Hava taşımacılığında taşınan eşyanın da daha çok bu tanıma uygun olduğu göz ardı edilemez.

Kargonun taşınmasına ilişkin olarak bir hava sevk fişi verilecektir. Yapılacak taşımanın bir kaydını içeren herhangi farklı bir yöntem bir hava sevk fişinin teslimi yerine geçebilir. Burada kastedilen hava taşımada elektronik kayıtların da hava sevk fişi –hava yük senedi yerine geçebilmesidir.

Eğer bu tür farklı bir yöntem kullanılıyorsa, yükü gönderenin talep etmesi hâlinde, taşıyıcı gönderene, gönderilen eşyanın tanımlanmasına ve bu tür farklı bir yöntemin içerdiği kayıtlara dâhil bilgilere ulaşılmasına imkân veren bir kargo makbuzu vermelidir.

### **Eşya-Kargoya dair emir ve talimatlar ile sürecin işletilmesi**

Taşıma sözleşmesinde bütün yükümlülüklerini yerine getirme sorumluluğuna tabi olarak gönderen kargoyu kalkış ya da varış havaalanında geri çekmek, ya da herhangi bir inişte kargoyu sefer yönünde durdurmak, ya da kargonun varış yerinde veya sefer yönünde daha önceden tayin edilen bir alıcıdan başka birisine verilmesi için istekte bulunmak, ya da kalkış havaalanına geri getirilmesini istemek suretiyle kargoyu nizam hakkına sahiptir.

Gönderen bu nizam hakkını taşıyıcıya da diğer göndericilere zarar verecek biçimde tatbik etmemeli ve bu hakkının tatbikinden kaynaklanan her türlü masrafı ödemelidir.

Alıcı tarafından yüke tasarruf hakkı kullanılmakla, gönderenin tasarruf hakları sona erer. Artık emir ve talimat verme yetkisi da alıcıya geçmiş olur.

### **Taşıyıcının sorumluluğu ve tazminat kapsamı**

1999 Montreal Konvansiyonu diğer uluslararası konvansiyonlardan farklı olarak taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandırırken, ayrıca 5 yılda bir revizyon öngörmekte ve global enflasyona göre sorumluluk sınırlarının yükseltilmesini öngörmektedir. Bu yönüyle 2011 itibarı son revizyon yapılmış ve aşağıda verilen limitler belirlenmiş durumdadır.

### **Kargonun Hasara Uğraması**

Taşıyıcı, kargonun tahrip olması ya da kaybolması ya da kargoya zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, hasara bu şekilde uğranmasına neden olan olayın hava yoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması durumunda sorumludur.



Taşıma sözleşmesini akdeden gönderenin, malın alıcısı mala ilişkin tasarrufta bulunana kadar taşıyıcıyı emir ve talimatları ile yönlendirme hakkı vardır.

Eğer kargonun tahrip olmasının, kaybolmasının ya da kargoya zarar gelmesinin aşağıda verilen olaylardan birinin ya da daha fazlasının bir sonucu olarak meydana geldiğini ispatlarsa, taşıyıcı bu kapsama kadar sorumlu değildir.

Sorumluluktan kurtuluş imkânları ise sınırlı sayıdadır. Bunlar:

- Kargonun kendi içinde bulunan kusurlardan, kargonun kalite ve kötülüğünden;
- Kargonun paketlenmesinin taşıyıcı, bir çalışanı ya da acentesi dışında birisi tarafından kusurlu olarak yapılmış olmasından;
- Savaş ya da silahlı çatışma;
- Kargonun girişi, çıkışı ya da geçişi ile bağlantılı olarak gerçekleştirilen bir kamu otoritesi faaliyeti olarak sayılmıştır. Bunların dışında taşıyıcının sorumluluktan kurtulma hakkını kullanamayacaktır. Bu yönüyle TSHK'dan farklı olarak "kusursuz sorumluluk" yani objektif sorumluluk düzeni getirilmiştir.

### Gecikme

Taşıyıcı; yolcuların, bagaj ve kargonun hava yoluyla taşınmasındaki gecikmelerde meydana gelen hasardan sorumludur. Bununla birlikte taşıyıcı, eğer kendisinin ya da çalışanlarının ve acentesinin hasardan kaçınmak için gerekli kılınabilecek bütün önlemleri aldıklarını veya kendisi ya da çalışanları ve acenteleri için bu tedbirleri almanın olanaksız olduğunu ispatlarsa, gecikmeden kaynaklanan hasar için sorumlu olmayacaktır. Yani gecikme sorumluluğu bakımından TSHK ile uyumlu özen sorumluluğu devam etmektedir.

### Montreal Konvansiyonunda Sorumluluk Sınırları

- Yolcunun ölümü ve yaralanması hâlinde kişi başına 113100 SDR  
Gecikme, bagaj ve kargo sorumluluğu:
- Yolcunun Gecikmesi hâlinde 4694 SDR
- Bagajın zayi, hasar ve gecikmesi hâlinde azami 1131 SDR
- Kargonun zayi, hasar ve gecikmesi hâlinde ise brüt kg başına 19 SDR  
Kusurun ispatı hâlinde ise sorumluluk sınırları bu miktarların aşılmasını sağlayabilmektedir.

Burada öngörülen sınırlar mahkemenin, kendi kurallarına uygun olarak, ilaveten, faizler dâhil olmak üzere dava münasebetiyle davacının maruz kaldığı mahkeme masraflarının ve diğer harcamaların tamamını ya da bir kısmını hüküm olarak vermesine engel olmaz.

### Çalışanlar, Acenteler – Taleplerin Bir Araya Getirilmesi

Montreal Konvansiyonuna tabi bir taşımada bir hasardan dolayı bir taşıyıcının çalışanı ya da acentesi aleyhinde bir dava açılmışsa, bu çalışan ya da acente; istihdamlarının kapsamı dâhilinde hareket ettiklerini ispatlarsa, bu Sözleşme kapsamında taşıyıcının başvurma hakkına sahip olduğu koşul ve sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkına sahip olacaklardır. Yani sınırlı sorumluluk hükümlerinden bu kişilerin de yararlanması esastır.



Eşya taşıması dışında sorumluluk sınırları sabit bir miktar olarak öngörülmüş iken; eşya taşımada taşınan yük ile mütenasip, brüt kg başına 19 SDR hesaplanacaktır.

Böyle bir durumda taşıyıcıdan, çalışan ya da acentelerinden alınabilecek miktarların toplamı, anılan limitleri aşmamalıdır.

Kargonun taşınmasına ilişkin hususlar dışında, hasarın bir çalışanın ya da acentenin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarında verilen koşullar geçerli olmayacaktır.

Bu durumda hem taşıyıcının hem de söz konusu ifa yardımcısının sorumluluğu sınırsız hâle gelmektedir.

### Zarar Tazmin Talebinde İhbarın Uygun Olarak Yapılması

Kontrol edilmiş bagaj ya da kargoyu teslim almaya yetkili şahıs tarafından şikâyetsiz olarak alınması, bagaj ve kargonun iyi koşullarda ve taşıma belgelerine uygun olduklarına dair kesin olmayan karine teşkil eder. Bu karinenin aksi her türlü delille sonradan dahi ispatlanabilecektir.

Hasar durumunda, teslim almaya yetkili şahıs hasarın fark edilmesinden sonra derhâl ve en geç, kontrol edilmiş bagajlar durumunda alınan tarihten itibaren yedi (7) gün içerisinde ve kargo hâlinde de alınan tarihten itibaren on dört (14) gün içerisinde taşıyıcıya şikâyette bulunmalıdır. Gecikme durumunda şikâyet, en geç bagaj ya da kargonun kendi kullanımına verilmiş olması gereken tarihten itibaren yirmi bir (21) gün içerisinde yapılmalıdır.

Her şikâyet, yazılı olmalı ve sözü edilen süreler içerisinde verilmeli ya da gönderilmelidir.

### Zaman Aşımı

TSHK ile uyumlu bir şekilde öngörülen zaman aşımı süresi burada da 2 yıldır. Sürenin başlangıcı ihbardan bağımsız, hava taşımasının bitmesinde, bitmemiş ise hava taşımasının bitmesi gereken tarihten ya da taşımanın fiilen sonlandığı tarihten itibaren başlatılacaktır.

Gerek TSHK gerekse Montreal Konvansiyon, zaman aşımını durduran ya da kesen sebeplere yer vermemektedir. Bu hususlar mahkeme iç hukukuna göre çözümlenmesi gereken hususlardır.



Hava yolu taşımacılığının diğer taşıma türlerinden en önemli farklılığı; diğerlerine göre hızlı ve seri olmasının yanı sıra ilk aşamasından beri çıkarılan düzenlemeler sayesinde en güvenli taşıma türü olmasıdır.



### Örnek

•A, Almanya'da yerleşik olup Türkiye'den ihtiyaç duyduğu makine parçasını acilen Almanya'daki fabrikasına yollanmasını istemektedir. Bunun için Almanya'daki hava kargo acentesi ile anlaşmış, o da işi Alman Havayolları (Lufthansa) yürütmüştür. Fabrikaya yük teslim edildiğinde ambalajın ıslak, makine parçasının paslanmış olduğu görülmüştür. Bunun üzere A, Montreal Konvansiyonu hükümlerine göre Alman hava yollarının sorumluluğuna gidebilir.



**Bireysel Etkinlik**

- Neden hava yolu taşımacılığını tercih ederiz? Siz yolcu, yük sahibi ya da girişimci olsanız, bu konularınıza göre hava taşımacılığının artı ve eksilerini nasıl ele alırdınız? Ayrıca bu tür taşımalarda hangi evraklar düzenlenir?



## Özet

- Hava yolu taşımacılığı, diğer taşıma modlarına göre en son başlamış olmasına rağmen en erken uluslar arası konvansiyonlarla düzenlenen taşıma türüdür. Hava yolu taşımacılığında ICAO, IATA, ECAC gibi ulusal üstü örgütler taşıma mevzuatının oluşmasında ve hava yolu taşımasının düzenlenmesinde ilgili devletler ve hava yolu işletmelerine önemli yol göstermekte, hukukun oluşmasına katkı vermektedirler. Aynı zamanda, ulusal alanda da Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü gibi tüzel kişi kamu kurumları bu uluslar arası örgütler ile işbirliği içinde önemli roller üstlenmektedir.
- Türkiye açısından en güçlü havayolu taşıyıcısı hem yolcu ve bagaj açısından hem de yük taşımacılığı açısından THY AO olup, kendi markası olan THY, Turkish Kargo ve Anadolujet ile faaliyetlerde bulunan halka açık bir anonim şirket ise de halen yönetim ve denetim bakımından devlet kontrolündedir.
- Türkiye'de havacılık ile ilgili en temel kurumlar Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı, SHGM, DHMİ şeklinde ele alınabilir. Bu kurumlar bağımsız karar alma serbestisi olan ve görev alanları hususiyetle belirlenmiş kurumlardır. Tüm hava taşıma firmaları için önemli roller üstlendikleri gibi, havaalanları ve hava trafiği bakımından da rolleri önemlidir.
- Havayolu taşımasında Türkiye açısından ulusal mevzuatta başta TSHK, uluslararası mevzuatta ise Montreal Konvansiyonu sayılmak gerekir. 6102 sayılı TTK da m.852 gereği yine genel hükümler olarak taşıma işleri konusundaki düzenlemeleri ile hava taşımasında da dikkate alınmak gerekir. Ayrıca, diğer taşıma modlarından farklı olarak bu taşıma modunda, gerek kanun ve gerekse konvansiyonda hem yolcu ve bagaj, hem de kargo taşımaları bir arada düzenlenmiştir. Ancak sorumluluk düzeni farklı farklı ele alınmış olup; kargo ve bagaj arasında ayırım net olarak ortaya konulmuştur.
- Havayolu taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu TSHK bakımından ağır özen sorumluluğu sayılabilirse de; Montreal Konvansiyonu sınırlı sayıda kurtuluş imkanı dışında imkan tanımazken kusursuz sorumluluk düzeni getirmiştir. Bu yönüyle Montreal Konvansiyonu ile TSHK arasında fark gözükmemekte ise de; TSHK m.106 ve m.124 hükümleri gözetildiğinde, sorumluluk düzeni ulusal ve uluslar arası taşıma ayırımı olmaksızın benzer şekilde değerlendirilmek gerekmektedir.
- Ulusal taşımada taşıyıcının sorumluluğu TSHK'da Montreal Konvansiyonu'na atıf ile düzenlenmiştir. Bu nedenle sorumluluk sınırları bakımından ulusal ve uluslararası taşımalarda bir ayniyet - tekdüzelik sağlanmıştır. Sınırlı sorumluluk özellikle kargo taşımaları bakımından mutlak bir şekilde ele alınmakta iken; yolcu ve bagajda ise sınırın kusurun ağırlığına göre aşılması imkanı vardır.
- Montreal Konvansiyonunda sorumluluk sınırları 5 yılda bir revize edildiği için sürekli kontrol edilmelidir.
- Montreal Konvansiyonu m.31 ile 7, 14, 21 günlük ihbar süreleri ve bu sürelerin hak düşürücü etkisi özellikle gecikmede 21 günlük sürenin hak düşürücü etkisi göz ardı edilemez.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Aşağıdakilerden hangisi hava yoluyla taşımacılık konusunda mevzuatta yer almaz?
  - a) Türk Ticaret Kanunu
  - b) Türk Sivil Havacılık Kanunu
  - c) 1999 Montreal Konvansiyonu
  - d) Türk Taşıma Kanunu
  - e) Chicago Konvansiyonu
  
2. Aşağıdakilerden hangisi hava yolu taşımacılığı alanında ulusal kurumlardan değildir?
  - a) DHMİ
  - b) Ulaştırma Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı
  - c) IATA
  - d) SHGM
  - e) UTİKAD
  
3. Aşağıdakilerden hangisi uluslararası taşımacılık alanında uluslararası ve üyesi devletler olan kurumlardan biridir?
  - a) Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)
  - b) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)
  - c) Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)
  - d) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
  - e) Lojistik ve Taşıma Hukuku Derneği (LOTHED)
  
4. Hava yolu ile kargo taşımacılığında kullanılan taşıma senedi hangisidir?
  - a) Bagaj kuponu
  - b) Hava yük senedi
  - c) Bilet
  - d) İşletme ruhsatı
  - e) Makbuz
  
5. Uluslararası hava yolu taşımacılığında zaman aşımı süresi kaç yıldır?
  - a) 1
  - b) 4
  - c) 5
  - d) 3
  - e) 2

6. Ticari bir amaçla yük veya yolcu ya da yük ile birlikte yolcu taşımacılığı yapmak isteyen işletmelerin hangi örgüt veya kurumdan izin alması gerekmektedir?
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
  - IATA
  - EUROCONTROL
  - T.C. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
  - ICAO
7. Montreal Konvansiyonu'na göre bir kargonun hasar, zayi ve gecikmesi durumunda sorumluluk sınırı kilogram başına kaç SDR'dir?
- 15
  - 14
  - 19
  - 20
  - 22
8. Montreal Konvansiyonu'na göre bir yolcuya ait bagaj, yolcu varış noktasına ulaştıktan kaç gün sonra, eline ulaşmadığı takdirde zayi sayılır?
- 10
  - 18
  - 21
  - 26
  - 30
9. Montreal Konvansiyonu'na göre bir bagajın hasar, zayi ve gecikmesi durumunda sorumluluk üst (azami) sınırı biletli yolcu başına kaç SDR'dir?
- 1222 SDR
  - 1131 SDR
  - 1313 SDR
  - 1520 SDR
  - 4694 SDR
10. Ulusal hava taşımalarında, sorumluluğa ilişkin dava, hava aracının varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu tarihten itibaren ne kadar süre içerisinde açılmalıdır?
- 6 Ay
  - 1 Yıl
  - 3 Yıl
  - 2 Yıl
  - 5 Yıl

**Cevap Anahtarı**

1.d, 2.c, 3.a, 4.b, 5.e, 6.a,7.c, 8.c, 9.b, 10.d

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] Sorgucu A. (2014), Hava ve Uzay Hukuku, Ankara, s. 7 vd.
- [2] Ulusal ve uluslar arası mevzuat ve yargı kararları için bkz. Kendigelen A. & Aydın A. (2001),Bibliyografyalı Notlu İctihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, Beta basım, İstanbul.
- [3] Montreal Konvansiyonu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer B. (2009), Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul.
- [4] Ülgen H.(1987), Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara, s. 129 vd.
- [5] Ülgen, s. 140 vd.
- [6] Birinci Uzun T. (2012), Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, s. 59 vd.
- [7] Birinci Uzun T., s. 89 vd.

# KARA YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ-I



## İÇİNDEKİLER

- Kara Yoluyla Eşya Taşımaya İlişkin Hukuki Metinler
- Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Özellikleri
- Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesi ile İlgili Kişiler
- Taşıma İşleri ile İlgili Genel Hükümler



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Taşıma ile ilgili önemli hukuki metinleri öğrenebilecek,
  - Eşya taşıma sözleşmelerini tanıyabilecek,
  - Sözleşmenin tarafları hakkında bilgi sahibi olabilecek,
  - Taşıma ile ilgili genel kuralları kavrayabileceksiniz



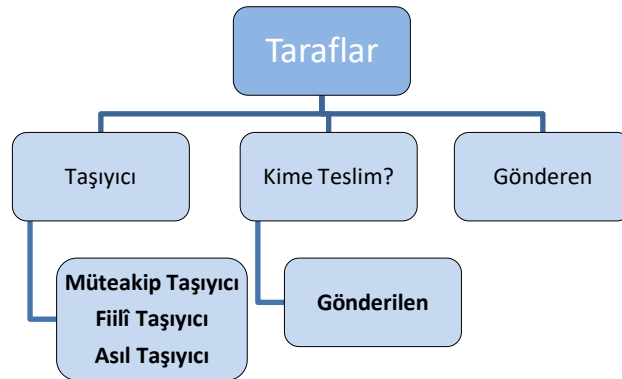
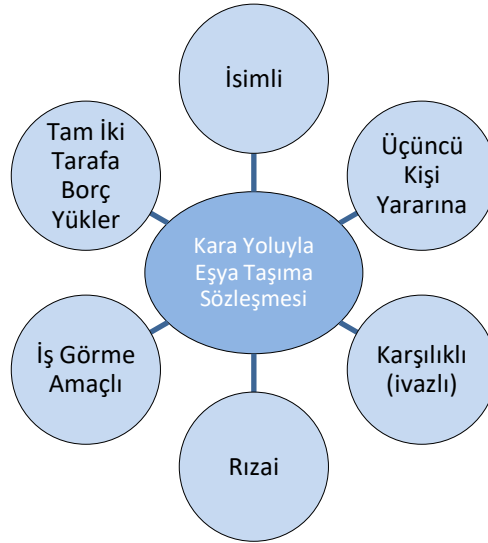
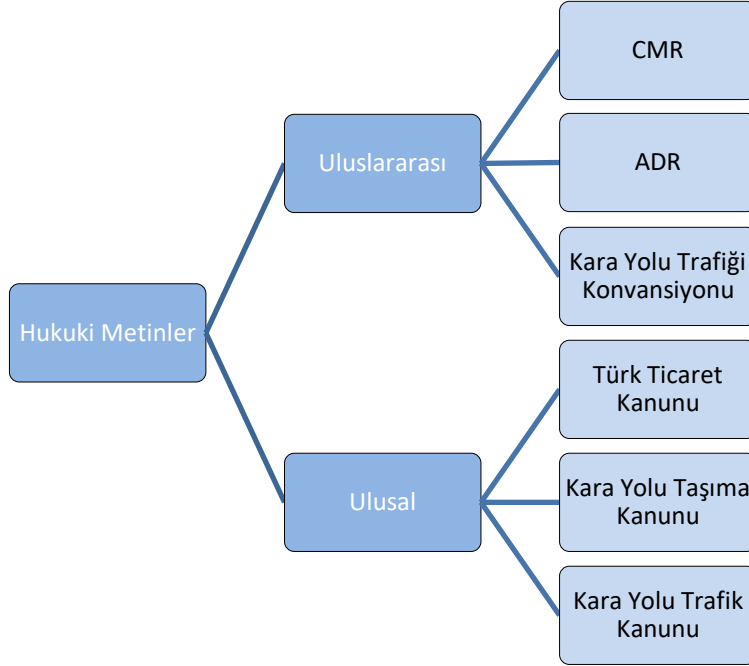
**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Doç. Dr.  
Metin İKİZLER**

**ÜNİTE**

**6**



## GİRİŞ

Günlük yaşamda ve ticari ilişkilerde eşyaların bir yerden başka bir yere taşınması sıkça başvurulan bir yoldur. Bu tür bir taşıma işi kuşkusuz kişinin kendisi tarafından da yapılabilir. A şehrinde B şehrine kişi kendi eşyasını kendi aracı ile taşıyabilir ve bu ihtimalde taşıma işi için bir başkası devreye girmediği gibi; hukuk düzenince incelenmeye değer bir taşıma sözleşmesinden de söz edilemez. Ancak kişi eğer bir sözleşme çerçevesinde bir başkasına eşyalarını taşıttırıyorsa bu durumda hukuk düzeninin ilgisini çeken bir taşıma işinden söz edilebilecektir. Böyle bir taşıma sözleşmesi ile kişi eşyasını bir başka yerde bizzat kendine teslim edilmesi için taşıttırabileceği gibi bir başkasına teslim edilmesi için de taşıttırabilir. Diğer yandan bu taşıma işi, deniz, hava veya kara yoluyla gerçekleştirilebilir.

Kara yoluyla eşya taşınması, taşıma işleri içinde önemi bir yer tutar. Nitekim bu önemi ile uyumlu olarak kara yoluyla eşya taşınması gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde hukuki düzenlemelere konu edilmiştir. Türk Ticaret Kanunu ve CMR, kara yoluyla eşya taşımaya uygulanan en önemli hukuki metinlerdir.

Eşya taşıma işi, sonuçta, taşıyıcı ve gönderen arasındaki bir hukuksal ilişkiye dayanır. Bu hukuksal ilişki, ilişkinin tarafları dışında, başka kişileri de etkiler ve ilgilendirir.

Bu üniteye kara yoluyla eşya taşıma işinin hukukumuzda nasıl düzenlendiği, taşıma işinin sözleşmesel yapısı, bu sözleşmenin hukuki niteliği, tarafları ve sözleşme ile ilgili kişileri kapsar şekilde kara yolu taşıma sözleşmesinin özellikleri ele alınmaktadır.

## KARA YOLUYLA EŞYA TAŞIMAYA İLİŞKİN HUKUKİ METİNLER

Kara yoluyla eşya taşımayla ilgili ülkemizde antlaşma, kanun ve ikincil mevzuat düzeyinde birçok hukuk kaynağı bulunmakta olup aşağıda bunların bir kısmı - önemlileri- kısaca tanıtılacaktır.

### Türk Ticaret Kanunu

6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu (TTK) 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu kanun *altı kitaba* ayrılmıştır. Bu kitaplar sırasıyla şu şekildedir: *Ticari işletme, ticaret şirketleri, kıymetli evrak, taşıma işleri, deniz ticareti ve sigorta hukuku*. Görüldüğü gibi Taşıma İşleri, Kanun'da ayrı bir kitap olarak düzenlenmiştir. Bu 6102 sayılı Kanun'un getirdiği bir yeniliktir. 1956 tarihli 6762 sayılı önceki Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma işleri kıymetli evrak kitabı altında toplanmıştı ki bu uygun bir nitelendirme değildi.

Kaldı ki, bu kitapta yer alan hükümler taşıma işlerine ilişkin hukuki sorunlara çözüm bulmada yetersiz kalıyordu. Bu hükümlerin çoğu 1926 tarihli -daha da önceki-



1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı TTK ile taşıma işleri, Kanun'un ayrı bir kitabı olarak düzenlenmiş oldu.

dan aktarılmıştı. Oysa bu hükümlerin benzeri olan hükümler, diğer ülkelerin mevzuatlarından çoktan çıkarılmıştı. Bunun da en büyük nedeni bu hükümlerin, taşıma alanındaki gelişmelere yanıt verememesi idi. İşte 6102 sayılı TTK ile taşıma işlerindeki bu gibi sorunlar çözümlenmeye çalışılmış; uluslararası düzeyde kabul görmüş kurallarla uyumlu hükümlere Kanun'da yer verilmiştir.

TTK'nın dördüncü kitabını oluşturan *Taşıma İşleri altı kısma ayrılır*. Bu kısımlar sırasıyla şu şekildedir:

- Genel Hükümler
- Eşya Taşıma
- Taşınma Eşyası Taşınması
- Değişik Tür Araçlar İle Taşıma
- Yolcu Taşıma
- Taşıma İşleri Komisyoncusu

Görüldüğü gibi eşya taşıma ikinci kısımda düzenlenmiş; birinci kısım genel hükümler olarak adlandırılmıştır. Ancak Kanun'un gerekçesinde de ifade edildiği gibi, birinci kısım ile birlikte ikinci kısım da Türk taşıma hukukunun genel hükümlerini oluşturmaktadır. Bu bakımdan da TTK'nın eşya taşımaya ilişkin kuralları önemlidir.

6102 sayılı TTK'nın taşıma işlerine ilişkin kuralları hazırlanırken özellikle *CMR'den ve Alman Ticaret Kanunu'ndan* yararlanılmıştır [5, 8, 11]. Bilindiği üzere CMR, kara yollarında eşya taşınmasını düzenleyen uluslararası bir konvansiyondur. Bu Konvansiyona Türkiye katılmıştır. Konvansiyon resmî çeviride "Eşyaların Kara Yolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi" adı ile anılmaktadır. CMR'nin yanında, 6102 sayılı TTK'nın taşıma işlerine ilişkin hükümlerinde; özellikle taşınma eşyasının taşınması, değişik tür araçlarla taşıma, yolcu taşıma ve taşıma işleri komisyoncusu gibi konularında geniş ölçüde Alman hukukundan da yararlanılmıştır.

## Kara Yolu Taşıma Kanunu

4925 sayılı Kara Yolu Taşıma Kanunu 10.07.2003 tarihinde kabul edilmiştir. Kara Yolu Taşıma Kanunu, TTK'nın aksine *kamu hukuku karakterli* bir kanundur. Yani kişiler arasındaki özel hukuk ilişkilerini düzenlemeye yönelmemiştir.

Nitekim bu Kanun'un amacı; kara yolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, kara yolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut olanakların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır (m. 1). Yine



TTK'nın Taşıma İşleri Kitabının "Genel hükümler" ve "Eşya Taşıma" hükümleri, taşıma işleri için genel hüküm niteliğindedir.

Kanun'da taşımaların; ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirileceği genel kural olarak öngörülmüştür (m. 4).

Son olarak belirtmek gerekir ki, 2018 yılında bu Kanun'un uygulanması ile ilgili (yeni) Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir.

## Kara Yolları Trafik Kanunu

1983 tarih ve 2918 sayılı Kara Yolları Trafik Kanunu, kara yollarında can ve mal güvenliği açısından trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemek amacıyla kabul edilmiş, *kamu hukuku karakterli* bir kanundur.



Örnek

•Kara yolu trafik güvenliği, trafik işaretleri, araç tescil belgeleri, araç satış ve devirleri, sürücü belgesi alınması ve trafik kazalarından doğan hukuki sorumluluk Kara Yolları Trafik Kanunu'nda düzenlenen konulardandır.



Kara yoluyla yurt içi eşya taşımalarında TTK, uluslararası eşya taşımalarında CMR uygulanır.

## CMR

CMR ile ilgili önceki ünitelerde açıklama yapılmıştı. Burada kısaca değinmek gerekirse, CMR 1956 tarihinde imzalanıp 1965 tarihinde yürürlüğe girmiş, Türkiye'nin Konvansiyona katılımı 1993 tarihli kanunla uygun bulunmuş ve 1994 tarihli Konvansiyonu kabul yönündeki Bakanlar Kurulu kararı 1995 tarihinde Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Dolayısıyla CMR *1995 tarihinden beri* hukukumuz açısından kanun hükmündedir ("Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletler arası antlaşmalar kanun hükmündedir." Anayasa m. 90/son). CMR uluslararası düzeyde gerçekleşen kara yoluyla eşya taşıma sözleşmelerini konu alır. Dolayısıyla *TTK'daki eşya taşıma kuralları* (5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun anlamında) *içinde yabancılik unsuru bulunmayan* taşımalarda uygulanacaktır [4, 7].

CMR anlamında uluslararası eşya taşımalarında, eşyanın yükleme ve teslim yeri iki ayrı ülkededir ve *bu ülkelerden en az biri* CMR'ye taraf ülkelerdendir. Bunun dışında tarafların yerleşim yeri (ikametgâhı) ve milliyetine bakılmaz. Bu Konvansiyon, ücret karşılığında yüklerin taşıt *ile karadan taşınmasına* ilişkin her taşıma sözleşmesine uygulanır; dolayısıyla taşımanın devletler veya kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapıldığı hâllerde de CMR uygulama alanı bulur.

CMR'nin orijinal metni İngilizce ve Fransızca olarak hazırlanmış ve iki farklı dildeki metin eşit derecede geçerli kabul edilmiştir (m. 51).

## Kara Yolu Trafiği Konvansiyonu

1968 tarihinde Viyana'da kabul edilen Konvansiyon, uluslararası kara yolu trafiğini kolaylaştırmak ve tekdüzen trafik kuralları benimseyerek yol güvenliğini arttırmak amacıyla akdedilmiştir. CMR, "taşıt" kavramını belirlemede bu Konvansiyona atıfta bulunmaktadır. Türkiye bu Konvansiyona taraftır. Konvansiyona katılım 2012 tarihinde gerçekleşmiştir.

### ADR

Eşya taşımacılığı ile ilgili bir diğer uluslararası antlaşma, ADR olarak anılan *Tehlikeli Malların Kara Yoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Antlaşması*'dir. Bu Antlaşma 29 Ocak 1968'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin ADR'ye katılımı ise 2005 tarihli Kanun ve bu Kanun'a istinaden 2009 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile gerçekleşmiştir.

ADR kapsamlı olup Ek A ve Ek B kısımlarından oluşur. Ek A, genel hükümler ile tehlikeli madde ve nesnelere ilişkin hükümleri; Ek B ise taşıma donanımı ve taşıma faaliyetlerine ilişkin hükümleri içerir.

ADR'de taşımacılığı yasaklanan tehlikeli mallar belirlenmiş, ayrıca yasaklananlar dışında kalan diğer tehlikeli malların taşınmasına şu koşullarla izin verilebileceği düzenlenmiştir:

- Bu mallar için Ek A'da belirtilen koşulların özellikle ambalajlama ve etiketlemeye ilişkin koşulların sağlanması ve
- Bu malları taşıyan aracın yapımı, donanımı ve çalışmasına ilişkin Ek B'de belirtilen koşulların sağlanması.

ADR'nin uygun içeriği sayesinde Ek A ve Ek B düzenli olarak değiştirilmekte ve böylece güncelliği korunmaktadır.

İç hukukta ise, ADR de dikkate alınarak hazırlanan, Tehlikeli Maddelerin Kara Yoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik'ten burada söz etmek gerekir. Anılan Yönetmelik 2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir.



Örnek

- Radyoaktif malzemelerin, patlayıcı maddelerin, zehirli maddelerin, bulaşıcı maddelerin, çeşitli aşındırıcı maddelerin taşınması ADR'de düzenlenen konulardandır.



CMR, "taşıt" kavramını belirlemede Kara Yolu Trafiği Konvansiyonu'na atıfta bulunmaktadır.

## KARA YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN ÖZELLİKLERİ

Yukarıda kara yoluyla eşya taşıma ile ilgili çeşitli hukuki metinlere yer verildi. Bu metinler, eşya taşımacılığı ile ilgili benzer kavramları kendi kapsamı açısından farklı ele alıp düzenleyebilmektedir. Bu bakımdan belirtilmesinde yarar vardır ki, aşağıda eşya taşıma sözleşmesi ile ilgili yapılan açıklamalar *Türk Ticaret Kanunu esas alınarak* yapılmaktadır. Ayrıca yeri geldiğince *CMR hükümlerine* de değinilecektir. Zira bu ikisi, Türk hukukunda Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesini doğrudan konu edinen hukuki düzenlemelerdir.

### Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesi her şeyden önce bir taşıma sözleşmesidir [2, 6, 9].

Taşıma sözleşmesi; taşıyıcının, eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, (eşya taşımada) gönderenin ve (yolcu taşımada) yolcunun, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı sözleşmedir (bak. TTK m. 850/2).

Tanımdan da hareketle, bir Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesi'nin varlığından söz edebilmek için şu unsurlar bir arada bulunmalıdır:

- Kara yolunda taşıma yapılması
- Taşıma konusunun eşya olması
- Eşyanın taşınmasının üstlenilmesi
- Taşıma karşılığı ücret ödenmesi.

### Taşımanın kara yoluyla yapılması

Kara yoluyla eşya taşınması, eşyanın taşınması yollarından biridir. Kuşkusuz bu taşıma deniz, hava ve demir yoluyla da gerçekleştirilebilir. TTK, taşıma işlerini düzenlerken deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmuştur (m. 852).

CMR de *eşyaların taşıt ile kara yolundan taşınması* hâlinde uygulanır (m. 1). Ancak CMR'de de TTK'da da kara yolundan ne anlaşılması gerektiği düzenlenmemiştir.

*Kara yolu*, Kara Yolu Taşıma Kanunu'nda da tanımlanmamıştır. Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği'nde ise, bu hususta bir tanım bulmak mümkündür. Buna göre, kara yolu, trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanlarını ifade eder (m. 4). Bu tanım 1983 tarih ve 2918 sayılı Kara Yolları Trafik Kanunu'nun kara yolu tanımı ile örtüşmektedir. Ayrıca bu son anılan



Taşıma sözleşmesi taşıyıcının, eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi bedel karşılığı üstlendiği bir sözleşmedir.



TTK, taşıma işlerini düzenlerken deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmuştur.

Kanun'a göre, "trafik"ten; *yayaların, hayvanların ve araçların kara yolları üzerindeki hal ve hareketleri* anlaşılır (m.3). Kara yolunun genel olarak taşıt trafiğince kullanılan kısmına ise taşıt yolu denir (m. 3).



#### Bireysel Etkinlik

- Kara Yolları Trafik Kanunu'nda; ana yol, tali yol, yaya yolu, bisiklet yolu gibi yolların, ayrıca otomobil, minibüs, kamyonet, kamyon, otobüs gibi araçların kanuni tanımları yapılmaktadır.
- Siz bu anılanlar için *kendi tanımlarınızı, algınızı* ortaya koyduktan sonra, kanunun tanımları ile karşılaştırarak uyumluluğunu belirleyiniz. Bu Kanun'un metnine <http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr> adresinden ulaşabilirsiniz.

### Taşıma konusunun eşya olması

Taşıma işi açısından eşyanın ne anlama geldiğine özellikle CMR açıklanırken diğer ünitelerde değinilmişti. Benzer esaslar TTK için de geçerlidir. TTK'ya göre *eşya, her türlü yükü de kapsar* (m. 850/1). Kara Yolları Taşıma Kanunu'nda ise eşya, yük anlamında; insandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesneyi ifade eder şekilde kullanılmıştır (m. 3).



#### Örnek

- Koyun, inek, keçi taşımaları; meyve-sebze taşımaları; mobilya, beyaz eşya taşımaları vb. gerek TTK gerekse Kara Yolları Taşıma Kanunu açısından eşya taşınması niteliğindedir.



Cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımaları CMR'nin kapsamı dışındadır.

Gerek TTK gerekse Kara Yolları Taşıma Kanunu açısından; *ekonomik veya ticari değeri bulunup bulunmadığına, aynı hak kurulmasına uygun olup olmadığına bakılmaksızın*, maddi varlığı olan her şey bu kapsamda değerlendirilebilir. Böylece bu hükümlerde geçen eşyanın, *Türk Medeni Kanunu'nun eşya kavramı* ile sınırlandırılmadığı anlaşılır. Örneğin, TTK anlamında *cenaze* de eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir. Burada hatırlatmak gerekir ki, cenaze taşımaları

CMR'nin kapsamı dışında tutulmuştur (m. 1). Yine CMR'de *ev eşyası taşımaları* kapsam dışı bırakılmışken TTK'da *taşınma eşyası taşınması ayrıca düzenlenmiştir*. Yolcu beraberinde bulunan bagajlar her ne kadar eşya niteliği taşısa da bunların taşınması eşya taşıma değil, yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirilir. Bununla birlikte yolcunun eşyasının zıyaından veya hasara uğramasından taşıyıcı, eşya taşıma işlerine ilişkin kurallara göre sorumlu tutulur (TTK m. 912, 875 vd.).

### Eşyanın taşınmasının üstlenilmesi

Eşya taşıma sözleşmelerinde üstlenilen asli edim; bir eşyanın imali, satılması, kiralanması, kullanılması değil, taşınmasıdır. Bu bakımdan taşıyıcı taşıma sözleşmesiyle *eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi* borçlanır (TTK m. 850/2).

Taşıma, eşyanın bir yerden bir başka yere götürülmesini gerektirir. Mesafenin uzunluğu ya da kısalığı burada rol oynamaz.



Kişinin eşyalarını kendisinin taşıması hâlinde, TTK veya CMR hükümlerinin uygulanabileceği bir taşıma işi ortada yoktur.



Örnek

- (A), bürosunun eşyalarını aynı cadde üzerinde 150 metre ilerideki yeni bürosuna taşımıştır.
- (D), satışını yaptığı koltuk takımını İzmir'den Erzurum'a taşımıştır.
- Bunların her ikisi de eşya taşıma sözleşmesi niteliğindedir. Zira mesafenin uzunluğu ya da kısalığı burada rol oynamaz.

Kişinin eşyalarını kendisinin taşıması hâlinde TTK veya CMR hükümlerinin uygulanabileceği bir taşıma işi ortada yoktur. TTK ve CMR, eşya taşıma ve hâliyle taşıtırma; bu maksatla *taşıyıcı ve gönderen arasındaki sözleşme* ile ilgilenir.

CMR'de, bu Konvansiyon'un kara yolunda *taşıtla yapılan taşımaları* kapsadığı açıkça ifade edilmiştir. CMR anlamında taşıt; *motorlu taşıtlar, dizi hâlinde taşıtlar (bağlı taşıtlar), römorklar ve yarı römorklar* anlamına gelir (m. 1). Traktör bu anlamda taşıt olarak kabul edilmez. Koytarnerin kendisi de taşıt değildir. TTK'da taşıma işinin taşıtla yapılması gerektiği zikredilmemiştir. Konunun tartışmalı yönleri olmakla birlikte öğretide TTK anlamında da taşınmanın bir taşıtla yapılması gerektiği, bu nedenle insanın yük taşıması şeklinde gerçekleşen taşımaların bu kapsamda görülemeyeceği ifade edilmektedir.

Bir taşıtla taşınmayıp da kendi hareketi ile nakledilen şeyler açısından da taşımadan söz edilemez. Bu bakımdan bir eşya -örneğin bir motorsiklet- kendi motor gücüyle bir yerden bir başka yere naklediliyorsa taşıma işi söz konusu olmaz.

## Taşıma karşılığı ücret ödenmesi

*İvazlı, ücret karşılığında* yapılan taşımaların TTK kapsamına girdiği 850. maddeden açıkça anlaşılmaktadır. Hâliyle bir ücret karşılığı olmadan, hatır için yapılan eşya taşımaları TTK'ya tabi değildir.



### Örnek

- (A), arkadaşı (B)'nin almış olduğu ikinci el televizyonu onun ricası üzerine otomobili ile (B)'nin evine taşımaktadır. Ancak televizyonu iyi bağlamadığı için ekranında göze çarpan bir çizik oluşur.
- Hatır taşımaları*, genel hükümlere tabidir. Bu anlamda hatır taşımalarına uygulanacak hükümler açısından akla öncelikle borçlar hukuku gelir. Nitekim öğretilerde taraftar bulan bir görüşe göre bu tür taşımalara vekâlet hükümlerinin uygulanması gerekir. Vekâlet ilişkileri Türk Borçlar Kanunu m. 502 ve devamında düzenlenmiştir. Vekâlet sözleşmesi, vekilin vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemi yapmayı üstlendiği sözleşmedir (m. 502).



Gerek TTK gerekse CMR, ücret karşılığında yapılan taşımaları düzenler.

Taşımanın ücret karşılığında yapılması esası CMR'de de benimsenmiştir (m. 1). CMR bir ücret karşılığında yapılan uluslararası eşya taşımalarına uygulanır [7].

Ücret denilince akla öncelikle *bir miktar paranın ödenmesi* gelir. Bununla birlikte *para dışında, parasal değeri olan, mal varlığı bakımından değer ifade eden* bir şey yahut menfaat de ücret olarak kararlaştırılabilir.



Tacir sıfatı taşıyan taşıyıcı, sözleşmenin kurulması aşamasında ayrıca üzerinde durulmamış olsa da eşya taşıma işinden dolayı ücret talep etme hakkına sahiptir.



### Örnek

- Taşıma karşılığı bir iş görme edimi üstlenilebilir. Örneğin, taşıma işi karşılığında taşıyıcının arsası üzerine bir depo yapılması kararlaştırılabilir.
- Taşınan eşyanın bir kısmının da ücret karşılığı taşıyıcıya bırakılması mümkündür.

Yurt içi bir eşya taşıma sözleşmesinde açıkça ücret kararlaştırılmamış olması, tek başına bu sözleşmeyi TTK kapsamından çıkarmaz. Zira taşıma işleri ticari işletme faaliyeti niteliğinde olup TTK m. 22'ye göre tacir olan veya olmayan bir kişiye, *ticari*

işletmesi ile ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan tacir, bunun karşılığında uygun bir ücret isteyebilir. Dolayısıyla tacir sıfatı taşıyan taşıyıcı, sözleşmenin kurulması aşamasında ayrıca üzerinde durulmamış olsa da eşya taşıma işinden dolayı ücret talep edebilecektir. Bu durumda taraflar ücretin tutarı üzerinde anlaşamazlarsa uyuşmazlığı hâkim çözecektir. Hâkim, kararını, eşyanın cinsini, miktarını, taşıma mesafesini ve benzerlerini dikkate alarak verecektir.



## Örnek

- (N) Nakliyat Limited Şirketi, (C) İnşaat firması için iki ton çimento taşımış ve fakat aralarında taşıma bedeli konusunda herhangi bir görüşme olmamıştır.
- Ortada yine TTK'ya tabi bir taşıma sözleşmesi vardır. Taşıma ücreti açıkça konuşulmasa da, bu taşıma hatır için, karşılıksız yapılan bir taşıma değildir. (N) TTK m. 22'ye dayanarak (C)'den ücret talebinde bulunacaktır. Zira (N) tacirdir.

Eşya taşıma sözleşmelerinde *taşıma ücreti, eşyanın tesliminde* ödenir. Taşıyıcı, taşıma ücretinden başka, eşya için yapılan, duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebilir (TTK m. 870).

Ücret ödenmesi borcunun borçlusunu, esasen gönderendir. Ancak bazı durumlarda bu borç gönderilene aittir:

- Eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyıcıdan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir (TTK m. 871). İşte aksine anlaşma yoksa bu istem hakkını ileri süren gönderilen, taşıma ücretini (taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü) taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür.

- *Ödemeli teslim öngörülmüşse*, yani eşyanın gönderilene teslimi, kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına bağlanmışsa, ücret gönderilen tarafından ödenmelidir.

## Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesi her şeyden önce bir sözleşmedir. Bu konudaki tereddütleri giderecek şekilde, taşıma işinin bir "taşıma sözleşmesiyle" gerçekleştirileceği TTK m. 850'de açıkça ifade edilmiştir.

Sözleşmeler, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur (Türk Borçlar Kanunu m. 1/1). Sözleşmeler çok taraflı hukuki



Ücret ödeme borcunun borçlusunu, esasen gönderendir.

işlemlerdedir. Eşya taşıma sözleşmelerinde de taşıyıcı ve gönderen olmak üzere sözleşmenin iki tarafı bulunmaktadır.

Sözleşmeler *tek tarafa veya iki tarafa borç yüklemelerine* göre ikiye ayrılmaktadır. Bağışlama sözleşmesi tek tarafa borç yükleyen sözleşmelere örnektir. İki tarafa borç yükleyen sözleşmeler ise kendi içinde *tam iki tarafa borç yükleyen* (karşılıklı, sinallagmatik) sözleşmeler ve *eksik iki tarafa borç yükleyen* sözleşmeler olmak üzere ikiye ayrılır. TTK ve CMR açısından Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesi, *taşıma işi ve -edim dengesi içinde- ona denk bir ücret karşılığında* yapıldığından, *tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdedir.*



Örnek

- Eşya taşıma sözleşmesi, satış, mal değişim sözleşmesi (trampa), kira, eser ve hizmet sözleşmeleri tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdedir.
- Hatır taşımalarında uygulanacak karşılıksız (ivazsız) vekâlet sözleşmesi ile kullanma ödücü (ariyet) sözleşmesi ise eksik iki tarafa borç yükleyen sözleşmelere örnektir.



Eşya taşıma sözleşmesi, rızai bir sözleşmedir.

Eşya taşıma sözleşmesinin, ancak eşyanın teslimi ile kurulabilen bir *real sözleşme* mi; yoksa teslim aranmaksızın tarafların anlaşmasının yeterli olduğu bir *rızai sözleşme* mi olduğu 6762 sayılı önceki TTK döneminde tartışmalıydı. 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu bu tartışmayı sona erdirmiştir. Zira bu Kanun'un 856. maddesine göre, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur; *eşyanın taşıyıcıya teslimi ise ancak taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.* Dolayısıyla sözleşmenin kurulması eşyanın teslimine bağlanmadığından, *tarafların uyuşan irade açıklamaları sözleşmenin kurulması için yeterli görüldüğünden,* eşya taşıma sözleşmesi rızai bir sözleşmedir.

Sözleşmeler kanunda düzenlenip düzenlenmediklerine göre *isimli ve isimsiz sözleşmeler* olmak üzere ikiye ayrılırlar. Eşya taşıma sözleşmesi TTK'da düzenlendiğinden isimli sözleşmedir.



Örnek

- Eşya taşıma sözleşmesi, satış, bağışlama, kira, kullanım ödücü, eser, vekâlet ve kefalet sözleşmeleri isimli sözleşmelerdedir.
- Satış için bırakma, franchise sözleşmeleri ise isimsiz sözleşmelere örnektir.



Eşya taşıma sözleşmeleri, tam iki tarafa borç yükleyen, iş görme amaçlı, isimli sözleşmelerdir.

Kara yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri *üçüncü kişi yararına* sözleşmelerden kabul edilir. Üçüncü kişi yararına sözleşmeleri genel olarak düzenleyen Türk Borçlar Kanunu'na göre, kendi adına sözleşme yapan kişi, sözleşmeye üçüncü kişi yararına bir edim yükümlülüğü koydurmuşsa, edimin üçüncü kişiye ifa edilmesini isteyebilir (m. 129). Eşya Taşıma Sözleşmesi'nin üçüncü kişi yararına sözleşme olarak nitelendirilmesi, sözleşme tarafı gönderen iken *eşyanın gönderilene tesliminden* dolaydır. Diğer yandan, gönderilen de eşyanın teslimini isteyebileceğinden, eşya taşıma sözleşmesi, *-eksik değil- tam üçüncü kişi yararına sözleşme* olarak nitelendirilebilmektedir.

Amaçları açısından da sözleşmeler çeşitli ayırmalara tabi tutulmaktadır. Örneğin satış ve bağışlama devir amacıyla yapılan sözleşmelerdir. Kira ve ödünç sözleşmelerinde kullandırma amacı vardır. Kefalet ve garanti teminat amacı güden sözleşmelerdir. Hizmet, vekâlet ve eser ise iş görme amacı güden sözleşmelerdir. Eşya taşınmasında da karakteristik unsur eşyanın taşınması olduğundan, bu sözleşme taşıma işinin gerçekleşmesi için yapıldığından, *eşya taşıma sözleşmesi iş görme amacı güden sözleşmelerdendir*.



### Bireysel Etkinlik

- Çeşitli sözleşme türleri seçerek bunların hukuki niteliklerini tespit etmeye çalışınız.
- Bu sözleşmelerin nitelikleri ile taşıma sözleşmesinin niteliklerini karşılaştırınız.
- Bu maksatla satış, kira, eser ve bağışlama sözleşmesini tercih edebilirsiniz.

## KARA YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ İLE İLGİLİ KİŞİLER

Kara Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin tarafları taşıyıcı ile gönderendir.

### Taşıyıcı

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya taşıma işini üstlenen kişidir (TTK m. 850/1). Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine *götürmeyi* ve orada gönderilene *teslim etmeyi* borçlanı (TTK m. 850/2).

Taşıyıcı gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir. Taşıyıcı eşya taşıma sözleşmesinde iş görme edimi üstlenen taraftır [10]. Hatır taşınması yapan kişiler kapsam dışında bırakıldığı için kanun anlamında taşıyıcı sıfatı kazanamazlar.



Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya taşıma işini üstlenen kişidir.

CMR'de ayrıca bir taşıyıcı tanımı yapılmamıştır.

Taşıyıcı; *asıl taşıyıcı, fiilî taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı* gibi ayrımlara tabi tutulabilmektedir.

### Asıl taşıyıcı

Asıl taşıyıcı TTK m. 850 anlamında taşıma sözleşmesinin tarafı olup gönderenle eşya taşıma sözleşmesi yapan kişidir. Sözleşmenin tarafı olması nedeniyle asıl taşıyıcıya *akdi taşıyıcı* da denmektedir. Ancak TTK'da tercih edilen kavram asıl taşıyıcıdır (m. 888, 890).

### Fiilî taşıyıcı

Taşıma işinin uzun mesafelerin aşılmasını gerektirebilmesi, taşıma işinde uzmanlık, deneyim ve alt yapıdan kaynaklanan ihtiyaçlar vb. nedenlerle asıl taşıyıcının başka taşıyıcılarla eşyanın taşınması için anlaşması mümkündür.

Bu durumda eşyayı taşımayı üstlenen taşıyıcıya *fiilî taşıyıcı* denmektedir. Fiilî taşıyıcının üstlenmesi *eşyanın tamamı veya bir kısmı* için olabilir [1, 3].

Fiilî taşıyıcı asıl taşıyıcıya göre alt taşıyıcıdır. Fiilî taşıyıcı ile gönderen arasında eşya taşıma sözleşmesi yoktur. Aksine *asıl taşıyıcı ile fiilî taşıyıcı arasında* yapılmış bir eşya taşıma sözleşmesi vardır. Diğer yandan bir alt taşıyıcının bir fiilî taşıyıcı ile anlaşarak ona eşyayı taşıttırması da mümkündür.



Örnek

- (G) ile (T), (G)'nin mallarının Ankara'dan Tokat'a taşınması konusunda anlaşmıştır.
- (T), (G)'nin mallarını Tokat'a taşınması için (F) ile sözleşme yapmıştır.
- (G) gönderen, (T) asıl taşıyıcı, (F) ise fiilî taşıyıcıdır.

TTK m. 888'e göre, taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilirse, bu kişi eşyanın zıyaı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zararlardan *asıl taşıyıcı gibi* sorumludur. Görüldüğü gibi fiilî taşıyıcı eşyanın taşınmasından doğan tüm zararlardan değil, ancak kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zararlardan sorumludur.

Zarardan sorumlu tutulmada fiilî taşıyıcı asıl taşıyıcının yerine geçmez; zarardan asıl taşıyıcının sorumluluğu da devam eder. Asıl taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının sorumluluğu müteselsildir (TTK m. 888/3). Dolayısıyla gönderen, *dilerse asıl taşıyıcıdan dile*



Gönderen ile sözleşme yapan taşıyıcıya asıl taşıyıcı veya akdi taşıyıcı denir.



Fiilî taşıyıcı asıl taşıyıcıya göre alt taşıyıcıdır.



Asıl taşıyıcı ile fiilî taşıyıcının zarardan sorumluluğu müteselsildir.

*taşıyıcıdan* -o taşıma işi sırasında doğan- zararın tamamını isteyebilir; zararın yarısını asıl taşıyıcıdan diğer yarısını fiilî taşıyıcıdan talep etmek zorunda değildir.

Fiilî taşıyıcının zarardan sorumluluğu, tıpkı asıl taşıyıcının zarardan sorumluluğu gibidir. Dolayısıyla bu hususta TTK'da yer alan kurallar ve sınırlamalar fiilî taşıyıcı için de geçerlidir. Asıl taşıyıcının gönderen veya gönderilen ile sorumluluğun genişletilmesi için yaptığı sözleşmeler, fiilî taşıyıcıya karşı, ancak bunları yazılı olarak kabul etmişse geçerlidir (TTK m. 888/1).

Kendisinden zararın tazmini talep edilen fiilî taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait *bütün def'ileri* davacıya karşı ileri sürebilir (TTK m. 888/2).

Fiilî taşıyıcı taşıma senedinde veya diğer bir belgede kendisine teslim olunan eşyanın ne hâlde bulunduğunu tespit ettirebilir (TTK m. 888/5). Bunu gerçekleştirmesi ileride çıkacak bir uyuşmazlıkta ona ispat kolaylığı sağlayacaktır.

Fiilî taşıyıcı kavramı ile taşıyıcının fiillerinden sorumlu olduğu yardımcı kişiler kavramı birbirinden farklıdır. İkincisinde taşıyıcı taşıma işinde ifa yardımcıları kullanmaktadır.



Taşıyıcı,  
yardımcılarının  
kusurlarıyla verdikleri  
zararlardan da  
sorumludur.



Örnek

- İfa yardımcıları, bir hizmet sözleşmesine göre taşıyıcıya bağlı olabilir. Taşıyıcının eşyayı yükleyen veya taşıtı kullanan işçileri, yardımcı kişilere örnektir.
- Bunlar, arada hizmet sözleşmesi (işçi-işveren ilişkisi) bulunmaksızın taşıma işinde hizmetinden yararlanan kişiler de olabilir. Bu yararlanmanın süreklilik arz etmesi de gerekmez. Örneğin, eşyanın taşıma öncesi taşıyıcı tarafından bulunduğu deponun işleteni taşıyıcının yardımcısıdır.
- CMR m. 17'den hareketle, taşıyıcının, taşıtı kiraladığı kişinin yardımcısı olmadığı kabul edilmektedir.



Taşıyıcı yardımcıları ile taşıyıcı arasında bir taşıma sözleşmesi akdedilmemektedir. Onlar taşıyıcıya hizmet sözleşmesi veya bir başka sözleşme nedeniyle hizmet etmektedir.

Taşıyıcı, yardımcılarının kusurlarıyla verdikleri zararlardan da sorumludur. Nitekim TTK m. 879'a göre taşıyıcı;

- Kendi adamlarının,
- Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin,

görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki *fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi* sorumludur. Yukarıdaki örneklerden hareket edersek, "kendi adamlarına" işçileri, "taşımanın yerine getirilmesi için yararlanan kişiye" ise depo işleteni örnektir.

Görüldüğü gibi taşıyıcının yardımcılarının kusurundan sorumluluğu, bunların görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden kaynaklanan zararları kapsar.

Fiilî taşıyıcı ile bu yardımcıları arasındaki en önemli fark, fiilî taşıyıcı ile asıl taşıyıcı arasında bir taşıma sözleşmesinin varlığı asılken, yardımcılarıyla taşıyıcı arasında bir taşıma sözleşmesi yapılmamaktadır.

Taşıyıcının, yardımcılarının fiillerinden sorumluluğu CMR’de de düzenlenmiştir (m. 3). TTK gerekçesinde 879. madde hükmünün CMR’nin 3. maddesinden aynen alındığı ifade edilmiştir.

### Müteakip taşıyıcı

Müteakip taşıyıcı *CMR m. 34 ve devamında* düzenlenmiştir. Gerçi CMR’nin resmî çevirisinde müteakip taşıyıcı yerine *ortaklaşa taşımacı* ifadesi kullanılmaktadır. Müteakip taşıma Türkiye’nin taraf olduğu diğer bazı uluslararası antlaşmalarda da “birbirini takip eden taşıma”, “müteselsil taşıma” şeklinde resmî çevirilere yansımıştır. Türk hukuk öğretisinde kavram için en çok tercih edilen ifade “müteakip taşıma”dır. Öğretide bunun yerine “mütevali taşıma”, “ardışık taşıma” ifadelerini kullananlar da vardır.

Müteakip taşımada taşıma işi için asıl taşıyıcı ile gönderen arasında yapılmış *tek bir taşıma sözleşmesi* vardır. Eşyanın taşınması bu tek taşıma sözleşmesi ile gerçekleşir. Ancak asıl taşıyıcının anlaştığı, eşyayı ve taşıma senedini (sevk mektubunu) alan/kabul eden sonraki taşıyıcılar, asıl taşıyıcı ile gönderen arasındaki *taşıma sözleşmesinin tarafı* hâline gelirler.

Müteakip taşıyıcılar, asıl taşıyıcı ile birlikte *taşımamın tamamından* gönderene karşı sorumlu olurlar. Müteakip taşıyıcıların gönderene karşı sorumluluğu müteselsildir. Taşımamın yalnız bir kısmında işi üstlenmiş olmaları bu sonucu değiştirmez.

Asıl taşıyıcının müteakip taşıyıcıların fiillerinden doğan zararlardan sorumluluğu ise CMR m. 3’e göredir. Bu madde taşıyıcının sorumlu olduğu kişileri düzenlemektedir.

*Müteakip taşıyıcı fiilî taşıyıcıdan farklı bir kavramdır.* Fiilî taşıyıcı eşyayı taşısa da taşıma senedini almaz/kabul etmez. Bundan dolayı fiilî taşıyıcı asıl taşıyıcı ile gönderen arasındaki taşıma sözleşmesinden doğan borca da katılmış olmaz (bunlar arasındaki sözleşmenin tarafı olmaz). Fiilî taşıyıcı, asıl taşıyıcı ile arasındaki taşıma sözleşmesi gereği, taşıma işini ona karşı üstlenmiş olur.

6102 sayılı TTK’da müteakip taşımaya ilişkin açık bir düzenleme bulunmamaktadır (karş. TTK m. 892).



Müteakip taşıyıcıların  
gönderene karşı  
sorumluluğu  
müteselsildir.

## Gönderen

Gönderen, taşıyıcı ile *eşya taşıma sözleşmesini akdeden* ve bu yolla *eşyanın taşınmasını sağlayan* kişidir. Bir başka deyişle, gönderen eşya taşıma sözleşmesinin taşıyıcıya nispeten karşı tarafıdır.



Gönderenin eşyanın maliki olmasına gerek yoktur.

TTK m. 850'de açıkça ifade edildiği üzere, gönderen taşıma sözleşmesiyle taşıyıcıya, *taşıma ücretini ödemeyi* borçlanır. Kural budur. Ancak gönderilenin ücret ödeme borcu altına girdiği durumlar da vardır (TTK m. 871).

Gönderenin eşyanın maliki olmasına gerek yoktur. Örneğin gönderen, kiraladığı eşyaları taşıttırıyor olabilir. Herhangi bir hukuki ilişkiden dolayı bu eşyayı gönderme işini üstlenmiş olabilir. Örneğin gönderen taşıma işleri komisyoncusu ise durum böyledir (TTK m. 917).

## Gönderilen

Taşıyıcının eşya taşıma sözleşmesinden doğan asli borçları (asli edim yükümlülüğü) eşyayı varma yerine götürmek ve orada gönderilene teslim etmektir. Şu hâlde *gönderilen, eşya taşıma sözleşmesine göre taşınan eşyanın kendisine teslim edileceği* kişidir.

Gönderilen, eşya taşıma sözleşmesinin tarafı değildir. Yukarıda eşya taşıma sözleşmesinin *üçüncü kişi yararına sözleşme* niteliğinde olduğuna değinilmişti. İşte bu sözleşmenin yararına yapıldığı üçüncü kişi, gönderilendir.

TTK m. 857'ye göre, gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi taşıma senedinde yer alacak kayıtlardandır. Ancak *taşıma senedinde gönderilenin gösterilmemiş olması senedin geçerliliğine bir zarar vermez*. Gönderilenin taşıma senedinde gösterilmediği durumlarda, taşıma sözleşmesi çerçevesinde ve işin özelliğine göre gönderilenin tespiti mümkündür.

Eşya taşınma işinde gönderilen bulunmayabilir de.



Örnek

- (G) ile (T), (G)'nin mallarının Ankara'dan Tokat'a taşınarak (S)'ye teslim edilmesi hususunda anlaşmıştır. Burada (S) gönderilendir.
- (T), (G)'nin imalat faaliyetinde ortaya çıkan tıbbi atıkları, bu işe tahsis edilmiş x bölgesine götürecektir. Bu örnekte ise bir gönderilen bulunmamaktadır.
- Görüldüğü gibi, özellikle bir yere dökülecek şeylerde (çöp vb.) pekâlâ gönderilen bulunmayabilir.

*Gönderenle gönderilenin aynı kişi olması da mümkündür.* Bu takdirde gönderen hem bu sıfatı hem de gönderilen sıfatını taşır.



:Örnek

- (G) ile (T), (G)'nin Bursa'da imal ettiği ürünlerin Samsun'daki şubesine götürülüp teslim edilmesi üzerinde anlaşmıştır.
- Bu durumda, (G) hem gönderen hem de gönderilendir.
- (G)'nin hem gönderen hem de gönderilen olduğu durumlarda üçüncü kişi yararına bir sözleşmeden söz edilemez.

## TAŞIMA İŞLERİ İLE İLGİLİ GENEL HÜKÜMLER

Yukarıda değinildiği üzere, 6102 sayılı yeni TTK'nın taşıma işlerine ayrılan Dördüncü Kitabının *birinci ve ikinci kısımları*, taşıma işleri için genel hüküm niteliğindedir. İkinci kısım aslında eşya taşımanın düzenlendiği kısımdır. Birinci kısım ise zaten "Genel Hükümler" başlığını taşımakta ve bu anlamda diğer kısımlarda yer alan hükümler açısından konumu netlik taşımaktadır [4, 6, 9].

"Genel Hükümler" kısmında yer alan hususlar şunlardır:

- Taşıyıcının tanımı
- Taşıma sözleşmesinde tarafların asli borçları
- Taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu
- Arıza taşımalarına taşıma kitabında yer alan hükümlerin, kıyasen uygulanabileceği
- Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümlerin saklı olduğu
- Taşıma işlerinde sorumluluğunun kaldırılmasına veya hafifletilmesine ait hükümlerin geçersizliği ve nihayet
- Taşıma işlerinde zaman aşımı

Aşağıda bu genel hükümlerden bir kısmı ayrıca ele alınmaktadır.

### Taşıma İşlerinin Ticari İşletme Faaliyeti Olması

TTK m. 850/3'ün açık hükmü gereği, taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir. Keza, 851. maddeye göre, eşya ve yolcu taşımayı *arızı (geçici) olarak üstlenen kişi* hakkında Dördüncü Kitap hükümleri, uygun düştükleri ölçüde uygulanır.



Taşıma işleri kitabının birinci ve ikinci kısımları tüm taşıma işleri için genel hüküm niteliğindedir.



Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir.

Bu iki hüküm arasındaki ayırım, taşıma işinin *meslek edinilip edinilmemesine* göre yapılmıştır. Bu anlamda, taşıma işinin meslek edinildiği durumlarda 850 vd. hükümleri doğrudan uygulanacak; süreklilik arz etmeyen geçici gerçekleştirilen ücret karşılığı taşımalara ise bu hükümler ancak niteliklerine uygun düştüğü ölçüde uygulanacaktır.

TTK m. 3 gereği *taşıma işi ticari iş niteliğindedir*. Yine TTK m. 4 gereği, taşıma işlerinden doğan hukuk davaları *ticari dava sayılır*. Taşıma işlerinden doğan davalar *mutlak ticari dava* niteliğinde olup bu tespitte tarafların tacir olup olmadığına bakılmaz. Taşıma işlerinden doğan davalara bakmakla *Asliye Ticaret Mahkemesi* görevlidir (TTK m. 5).

## Taşıma Sözleşmelerinde Sorumsuzluğu Kaldıran veya Hafifleten Hükümlerin Geçersizliği

TTK m. 854'e göre, kanunun taşıyıcıya yüklediği sorumlulukların, *önceden hafifletilmesi veya kaldırılması* sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. *Gönderenin sorumluluğu açısından* böyle bir sınırlama TTK'da getirilmediğinden, gönderenin sorumluluğunu kaldıran sözleşme hükümleri TBK'da zikredilen genel esaslara tabi olmaktadır.

CMR hükümleri emredici nitelikte olup bunlara aykırı sözleşme hükümleri geçersizdir (m. 41). Hâliyle kural olarak -CMR m. 40'da istisnalar vardır- sözleşme taraflarının sorumsuzluğunu öngören kayıtlar geçersizdir. Ancak *TTK'dan farklı olarak CMR'de taşıyıcı da, gönderen de bu esaslara tabidir*.

## Taşıma İşlerinde Zaman Aşımı

Taşıma işlerinden doğan taleplerde zaman aşımı süreleri TTK m. 855'te düzenlenmiştir.

### Zaman aşımı süreleri

Eşya hasarı, zıya ve gecikmeden doğan zararlar ile TTK'nın Taşıma Kitabına tabi taşımalarından doğan talep hakları *bir yılda* zaman aşımına uğrar. Örneğin eşyanın geç taşınmış olmasından doğan zararlar da zaman aşımı süresi bir yıldır.

Bununla birlikte, taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalinden dolayı (yani *nitelikli kusurun bulunduğu durumlarda*) eşya zıya, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse, taşıyıcının sorumluluğu *üç yılda* zaman aşımına uğrar.



Zaman aşımı süresi, eşyanın gönderilene teslimi tarihinden başlar.

## Zaman aşımının başlangıcı

Zaman aşımı süresi, eşyanın gönderilene teslimi tarihinden başlar.

*Eşya tamamen zayı olmuş* ise, zaman aşımı süresi, eşyanın teslimi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

## Def'i hakkı

Kanun'da, gönderenin veya gönderilenin -taşıyıcıya karşı- def'i hakkı şu şartla kabul edilmiştir: Taşıyıcıya karşı doğan hakların bir yıl içinde TTK m. 18'in üçüncü fıkrasına uygun şekilde *gönderen veya gönderilen* tarafından *taşıyıcıdan istenmiş olması*. TTK m. 18/III'e tabi olmanın anlamı, gönderen veya gönderilenin taşıyıcıya yönelttiği istemlerin; noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya (güvenli elektronik imza kullanılan) kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılmış olmasıdır.

## Rücu haklarında zaman aşımı süreleri

"Rücu haklarına ilişkin zaman aşımı, 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 başlar" (TTK m. 855/3).

## Saklı hükümler

Kara yollarında meydana gelen kazalardan doğan zararlar için, Kara Yolları Trafik Kanunu'nda zaman aşımı süreleri öngörülmüştür. Kara Yolları Trafik Kanunu'nun kapsamına giren zararlarda bu kanunda öngörülen zaman aşımı sürelerinin saklı olduğu (bu hükümlerle değiştirilmediği yahut kaldırılmadığı, taşımadan kaynaklanan zararlarda da uygulanacağı) TTK m. 855/6'da belirtilmiştir.

## CMR'deki zaman aşımı düzenlemesi

Yukarıda belirtilen *bir ve üç yıllık* zaman aşımı sürelerinde CMR ile TTK arasında uyum vardır. Ancak zaman aşımı sürelerinin başlangıcı CMR'de daha farklı ve ayrıntılı düzenlenmiştir.



## Özet

- Türk Ticaret Kanunu ve CMR, kara yoluyla eşya taşımaya uygulanan en önemli hukuki metinlerdir.
- 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu (TTK) 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu kanun altı kitaba ayrılmıştır. Bu kitaplar sırasıyla şu şekildedir: Ticari işletme, ticaret şirketleri, kıymetli evrak, taşıma işleri, deniz ticareti ve sigorta hukuku.
- TTK'nın dördüncü kitabını oluşturan Taşıma İşleri ise altı kısma ayrılır. Bu kısımlar sırasıyla şu şekildedir: Genel Hükümler, Eşya Taşıma, Taşınma Eşyası Taşınması, Değişik Tür araçlar İle Taşıma, Yolcu Taşıma ve Taşıma İşleri Komisyoncusu.
- "Eşyaların Kara yolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi" kısaca CMR olarak adlandırılmaktadır. CMR'nin orijinal metni İngilizce ve Fransızca olarak hazırlanmış ve iki farklı dildeki metin eşit derecede geçerli kabul edilmiştir. CMR 1995 tarihinden beri hukukumuz açısından yürürlükte ve kara yoluyla yurt içi eşya taşımalarında TTK, uluslararası eşya taşımalarında CMR uygulanır.
- Kara yoluyla eşya taşınması, eşyanın taşınması yollarından biridir. Kuşkusuz bu taşıma deniz, hava ve demir yoluyla da gerçekleştirilebilir. TTK, taşıma işlerini düzenlerken deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmuştur
- TTK'nın aksine CMR'de cenaze ve ev eşyası taşınması, kapsam dışı bırakılmıştır.
- Taşıyıcı taşıma sözleşmesiyle eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi borçlanır.
- Bir ücret karşılığı olmadan, hatır için yapılan eşya taşımaları TTK'ya tabi değildir.
- TTK ve CMR açısından kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesi taşıma işi ve edim dengesi içinde ona denk bir ücret karşılığında yapıldığından -tıpkı satış, kira ve eser sözleşmesi gibi- tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdendir.
- Eşya taşıma sözleşmesi rızai bir sözleşmedir.
- Taşıyıcı gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir.
- Fiilî taşıyıcı ile asıl taşıyıcı arasında bir taşıma sözleşmesinin varlığı asılken, yardımcılarla taşıyıcı arasında bir taşıma sözleşmesi yapılmamaktadır.
- Taşıma sözleşmesinin tarafları taşıyıcı ile gönderendir. Gönderilen sözleşmenin tarafı değildir.
- TTK m. 3 gereği taşıma işi ticari iş niteliğindedir. Yine TTK m. 4 gereği, taşıma işlerinden doğan hukuk davaları ticari dava sayılır. Taşıma işlerinden doğan davalar mutlak ticari dava niteliğinde olup bu tespit tarafların tacir olup olmadığına bakılmaz.
- Taşıma işlerinden doğan taleplerde zaman aşımı süreleri TTK m. 855'te 1 ve 3 yıl olarak düzenlenmiştir.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Aşağıdakilerden hangileri Türk Hukuku'nda kara yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri açısından en önemli hukuki metinlerdir?
  - a) Türk Ticaret Kanunu-ADR
  - b) Türk Ticaret Kanunu-CMR
  - c) Kara Yolu Taşıma Kanunu-ADR
  - d) Kara Yolu Taşıma Kanunu-CMR
  - e) ADR-CMR
  
2. Aşağıdakilerden hangisi Tehlikeli Malların Kara Yoluyla Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Avrupa Antlaşması'dır?
  - a) Türk Ticaret Kanunu
  - b) CMR
  - c) ADR
  - d) Kara Yolu Trafiği Konvansiyonu
  - e) Kara Yolu Taşıma Kanunu
  
3. Aşağıdakilerden hangisi Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma işleri kitabında düzenlenmemiştir?
  - a) Antrepoda eşyanın korunması
  - b) Taşınma eşyası taşınması
  - c) Eşya taşıma
  - d) Yolcu taşıma
  - e) Taşıma işleri komisyoncusu
  
4. Aşağıdaki hukuki düzenlemelerden hangilerinde kara yolu tanımlanmıştır?
  - a) Kara Yolu Taşıma Kanunu-Türk Ticaret Kanunu
  - b) Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği-Kara Yolları Trafik Kanunu
  - c) Türk Ticaret Kanunu-CMR
  - d) Kara Yolları Trafik Kanunu-CMR
  - e) Kara Yolu Trafiği Konvansiyonu-CMR
  
5. Aşağıdakilerden hangisinde taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan asli borçlarına yer verilmiştir?
  - a) Taşıt temin etmek ve eşyayı taşıta yüklemek
  - b) Eşyayı korumak ve varma yerine ulaştırmak
  - c) Eşyayı taşıtla taşımak ve korumak
  - d) Eşyayı varma yerine götürmek ve orada gönderilene teslim etmek
  - e) Gönderenden eşyayı teslim almak ve fiilî taşıyıcıya teslim etmek

6. Aşağıdakilerden hangileri CMR'nin kapsamı dışında tutulmuştur?
- Yolcu taşınması-ticari mal taşınması
  - Bagaj taşınması-bozulabilir eşya taşınması
  - Cenaze taşınması-ev eşyası taşınması
  - Elektronik eşya taşınması-bagaj taşınması
  - Cenaze taşınması-bozulabilir eşya taşınması
7. Fiilî taşıyıcının hukuki durumu ile ilgili aşağıdaki yargılardan hangisine varılamaz?
- Fiilî taşıyıcı aynı zamanda alt taşıyıcıdır.
  - Fiilî taşıyıcı eşyaya verdiği zararlardan sorumludur.
  - TTK'da fiilî taşıyıcı kavramına yer verilmiştir.
  - Fiilî taşıyıcının zarardan sorumluluğu, asıl taşıyıcının zarardan sorumluluğu gibidir.
  - Fiilî taşıyıcı, eşyayı kabulü ile gönderen ile asıl taşıyıcı arasındaki sözleşmenin tarafı olur.
8. Aşağıdakilerden hangisi taşıyıcı ile eşya taşıma sözleşmesini akdeden ve bu yolla eşyanın taşınmasını sağlayan kişidir?
- Gönderen
  - Gönderilen
  - Asıl taşıyıcı
  - Fiilî taşıyıcı
  - Müteakip taşıyıcı
9. Hatır taşımaları hangi nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun kapsamı dışında kalır?
- Taşıma konusunun eşya olamaması nedeniyle
  - Gönderilenin bulunmaması nedeniyle
  - Ücret karşılığı yapılmaması nedeniyle
  - Motorsuz taşıtla gerçekleştirilebilmesi nedeniyle
  - Ayrı bir kanunda düzenlenmesi nedeniyle
10. Aşağıdakilerden hangisi eşya taşıma sözleşmesinin özelliklerinden değildir?
- Rızaî bir sözleşmedir.
  - İvazlı bir hukuki işlemdir.
  - İş görme amacı güder.
  - İsimli sözleşmedir.
  - Tek taraflı hukuki işlemdir.

**Cevap Anahtarı**

1.b, 2.c, 3.a, 4.b,5.d, 6.c,7.e,8.a.9.c.10.e

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] Adıgüzel, B. (2013). Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. LXXI, S. 2, s. 3-20.
- [2] Aksoy, Y. (2016). Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, İstanbul: Oniki Levha.
- [3] Aksu, S. (2015). Taşıma Hukukunda Fiilî Taşıyıcı, İstanbul: Oniki Levha
- [4] Erdem, E. (2013). Kara Yolu Taşıma Hukuku, Ankara: Bilge.
- [5] Erdil, E. (2015). Kara Yolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul: Vedat.
- [6] Gençtürk, M. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul: Vedat.
- [7] Karan, H. (2011). Kara Yolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Ankara: Turhan.
- [8] Lale, M. (2015). Kara Yolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, Ankara: Adalet.
- [9] Özdemir, T. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul: Vedat.
- [10] Seven, V. (2010). Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara: Yetkin.
- [11] Ülgen, H. (1988). Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.

# KARA YOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ-II



## İÇİNDEKİLER

- Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Hükümler
- Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Gönderenin hak ve yükümlülüklerini anlayabilecek,
  - Gönderilenin yetkileri hakkında bilgi sahibi olabilecek,
  - Taşıyıcının hak ve sorumluluklarını öğrenebilecek,
  - Taşıma işinde zıya, hasar ve gecikmenin sonuçlarını kavrayabileceksiniz.



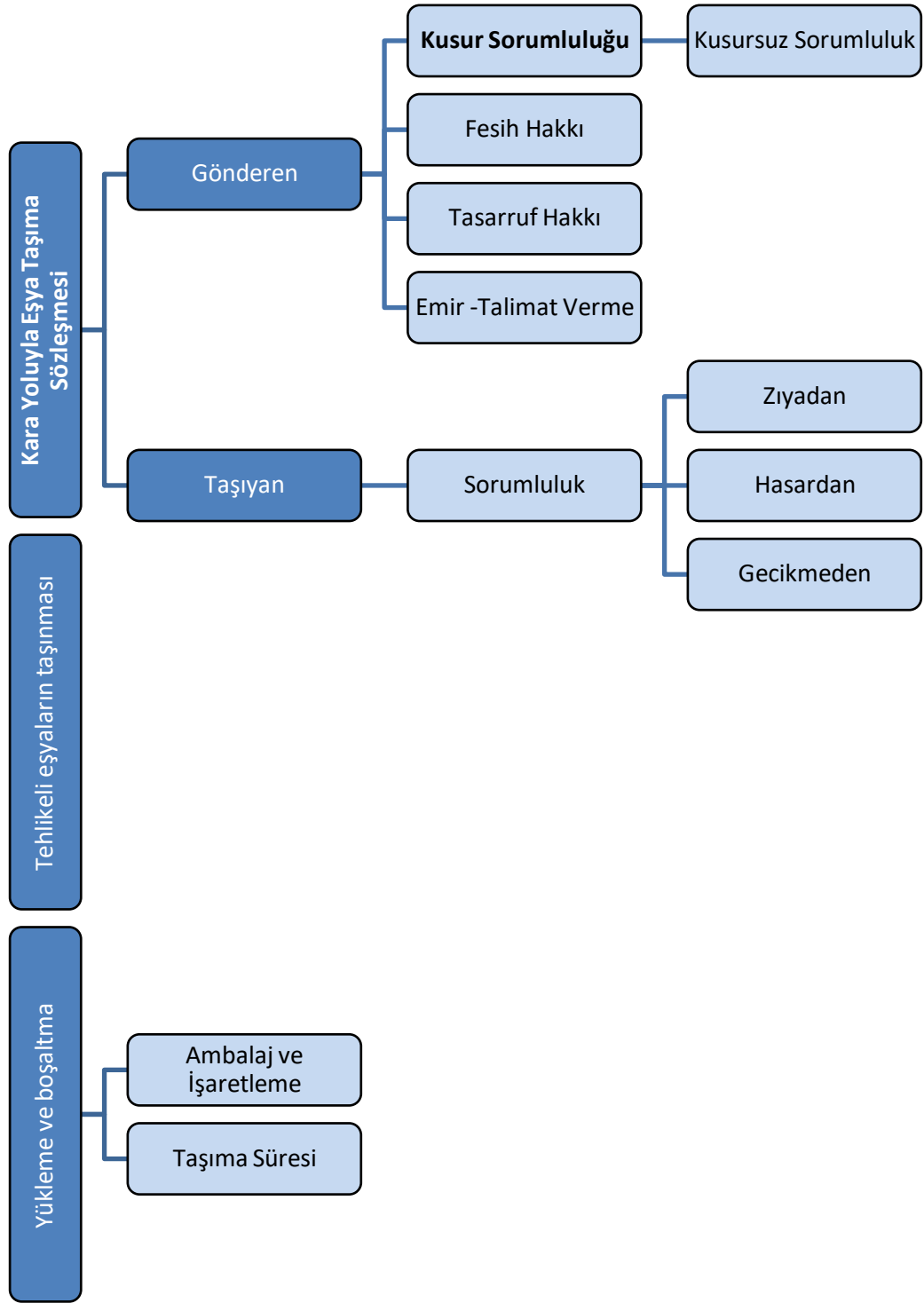
**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Doç. Dr.  
Metin İKİZLER**

**ÜNİTE**

**7**



## GİRİŞ

Kara yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri, daha önce de değinildiği üzere, önemine binaen hem ulusal hem de uluslararası alanda çeşitli hukuki metinlerle düzenlenmiştir. Kara yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin hukukumuz açısından en önemli metinler; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR'dir.

Gerek TTK gerekse CMR'nin bazı hükümlerine ve genel olarak kara yoluyla eşya taşımanın özelliklerine bir önceki ünite de değinildi. Bu bağlamda, kara yoluyla eşya taşınmasına ilişkin çeşitli hukuki metinler, kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin genel özellikleri, taşıma işi ile ilgili; gönderen, taşıyıcı, gönderilen gibi önemli kişiler, taşıma işlerinde zamanaşımı sürelerine değinilmiş oldu.

Bu ünite de ise eşya taşıma sözleşmesine ilişkin Türk Ticaret Kanunu ve yeri geldiğinde CMR'deki düzenlemeler ele alınacaktır. Böylece her iki düzenleme açısından taşıma sözleşmesi için aranan şekli özellikler, ambalajlama ve benzerlerine ilişkin taşıma kurallarına değinilecektir. Taşıma işinin çeşitli nedenlerle istenilen biçimde gerçekleşmediği, eşyanın zıya veya hasara uğradığı ya da geç taşındığı durumlarda ne olacağı, bunlardan kimlerin hangi kurallara göre sorumlu tutulacağı ve sorumluluğun kapsamı da bu ünite de ele alınacak konulardandır. Kara yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde özel çekme hakkı gibi, taşıma sözleşmesine özgü -örneğin borçlar hukukunda rastlanmayan- bir kavram da bulunmaktadır. Bu kavramın sorumluluk tutarı ile yakından bir ilgisi vardır. İşte bu ünite de uluslararası boyutu da bulunan, eşya taşıma sözleşmesindeki bu özel çekme hakkına ilişkin kurallar da ele alınacaktır.

## EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNE İLİŞKİN HÜKÜMLER

Bu bölümde TTK'nın İkinci Kitabında yer alan eşya taşıma hükümleri genel hatlarıyla incelenmektedir. Taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu ise önemine ve kapsamına binaen ayrı bir başlıkta ele alınmaktadır.

### Taşıma Sözleşmesinin Şekle Bağlı Olmaması

Eğer kanunda bir sözleşmenin belirli bir şekilde yapılması öngörülmüşse bu şekil kural olarak geçerlilik şeklidir ve öngörülen şekle uyulmaksızın kurulan sözleşmeler hüküm doğurmaz (TBK-Türk Borçlar Kanunu m. 12). Kanunda şekil öngören açık bir hüküm yoksa, bu durumda da, sözleşmelerin geçerliliği *hiçbir şekle bağlı değildir*.

TTK m. 856'da eşya taşıma sözleşmelerinde taraflardan birinin istemi üzerine *üç özgün nüsha* olarak hazırlanan ve gönderen tarafından imzalanan *taşıma senedi* düzenlenmiştir.

Ancak bu taşıma senedi yukarıda ifade edilen, sözleşmelerdeki geçerlilik şartı niteliğindeki bir şekil şartı değildir. Nitekim 856/2'de bu durum açıkça zikredilmiş;



Eşya taşıma sözleşmesi, yazılı şekilde yapılmasa da geçerlidir.

taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesinin kurulacağı ifade edilmiştir.

Taşıma sözleşmesinin şekle bağlı olmadığı Kanun'un gerekçesinde de açıkça ifade edilmiş; taşıma senedinin *ispat işlevi* vurgulanmıştır. Şu hâlde gönderen ile taşıyıcı arasında taşıma sözleşmesinin sözlü şekilde akdedilmesi de olanaklıdır.

CMR'de de taşıma sözleşmesinin geçerliliği herhangi bir şekilde yapılmasına bağlanmamıştır. Yani şekil serbestisi CMR için de söz konusudur [7, 11].

## Tehlikeli Eşya Taşınması

Eşya taşıma sözleşmesinin konusu tehlikeli eşyanın taşınması olabilir. Bu durumda gönderen, taşıyıcıya zamanında *açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde*, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür (TTK m. 861/1). Bu hükümden anlaşıldığı üzere, gönderen tarafından yapılacak bildirim;

- Açık ve anlaşılır olmalı,
- Yazılı şekilde yapılmalı,
- Tehlikeli eşya bulunduğunu ve tehlikenin türünü içermeli,
- Gerekirse alınması gereken önlemleri içermelidir.

Benzer bir hüküm CMR'de de yer almaktadır (m. 22). Tehlikeli eşyaların belirlenmesinde ADR'ye başvurulur. Tehlikeli eşyalara, patlayıcı, yanıcı, tutuşturucu, ateşleyici, zehirleyici katı, sıvı, gaz maddeler örnektir.

Tehlikeli eşyanın taşınması hâlinde, gönderenin bildiri üzerine taşıyıcı, önlem alacaktır. Ancak taşıyıcı, gönderenin bildirdiği önlemleri değil; gereken önlemleri almakla yükümlüdür.

Taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, bundan şu sonuçlar doğar: Taşıyıcı, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli eşyanın;

- Boşaltılmasını,
- Depolanmasını,
- Geri taşınmasını,
- Gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini,

bu önlemlerin alınması için gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir [4, 10].

## Ambalaj ve İşaret

Eşyayı ambalajlama ve işaretleme *gönderenin* yükümlülüğündedir (TTK m.



Tehlikeli eşyaların belirlenmesinde ADR'ye başvurulur.



Eşyayı ambalajlama ve işaretleme gönderenin yükümlülüğündedir.

862).

Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa, *gönderen, eşyayı ambalajlamak zorundadır*. Ambalajlama ziya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde gerçekleştirilmelidir. Bunun için eşyanın niteliği, mevsim ve yol şartları, taşıtın türü, taşıma süresi, aktarma yapılıp yapılmayacağı, aynı taşıtta başka eşya taşınıp taşınmadığı gibi hâl ve şartlar dikkate alınmalıdır.

Gönderen, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu *işaretleri de koymakla yükümlüdür*.

Gönderen ambalajlama ya da işaretleme yapmaz yahut yetersiz yaparsa, taşıyıcının bundan doğan zarar ve giderlerini *tazmin etmek zorunda kalır*; yetersiz ambalajlama ve işaretlemede kusursuz dahi olsa gönderenin tazmin borcu doğar (TTK m. 864/1).

*Gönderenin her hâlikârda ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü yoktur*. Yukarıda belirtilen şartlarla ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü doğar. Kırılacak eşya taşınması hâli buna örnektir.

TTK'nın ambalajlama ve işaretlemeye ilişkin 862. maddesi CMR m. 17/4-b ve e bentleri dikkate alınarak hazırlanmıştır. 6762 sayılı önceki TTK'da ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğüne ilişkin böyle bir madde bulunmuyordu.

## Yükleme ve Boşaltma

Eşyayı yükleme ve boşaltma işini kanun *gönderene* yüklemiştir. Nitekim TTK m. 863/1'e göre, gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. Bu hükümde yükleme; eşyayı araca koyma, istifleme, bağlama ve sabitlemeyi içerir şekilde düzenlenmiştir.

Yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlama ise *taşıyıcının* yükümlülüğündedir. Bu nedenle taşıyıcı yüklemenin işletme güvenliğini tehlikeye sokmayacak şekilde yapılmasını denetlemeli, gerekli uyarılarda bulunmalıdır.

Eşyayı yükleme ve boşaltma işi gönderenin yükümlülüğünde olmakla birlikte bu kural *emredici değildir*. Dolayısıyla sözleşme ile yükleme ve boşaltmayı taşıyıcı da üstlenebilir. Bunun gibi, durumun gereği veya ticari teamül aksini gerektiriyorsa yükleme ve boşaltma yükümlülüğü gönderene değil; taşıyıcıya veya gönderilene ait olabilir.

Yükleme ve boşaltma doğal olarak zaman alan işlerdir. Bunlar makul bir sürede gerçekleştirilirse, taşıyıcıya beklemesinden dolayı ayrıca ücret ödenmesi gerekmez.

Taşıyıcı, makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse (makul süre aşırsa), bekleme ücreti olarak *uygun bir ücrete* hak kazanır (863/1)



Taşıyıcının makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla bekletilmesi, ek ücret ödenmesini gerektirir.

Ancak bu fazla bekleme, sözleşme hükümlerinden veya kendi riziko alanından kaynaklanmayan nedenlerle gerçekleşmelidir. Bir başka deyişle, taşıyıcının kendi riziko alanından kaynaklanan nedenlerle -kamyonun kasasının kayganlığı- gecikme olursa, taşıyıcı bekleme ücreti isteyemez. Bu kural, “Riziko Alanı Teorisi” olarak adlandırılan Alman öğretisince geliştirilmiş bir teoriye dayanır; kısaca, sorumluluk doğuran olay kimin riziko alanına ait ya da riziko alanında gerçekleşiyorsa bunun sonucuna o (taşıyıcı, gönderen veya gönderilen) katlanır.

6762 sayılı TTK’da böyle bir hüküm yoktu. CMR m. 17/4-c’de ise bu konu düzenlenmiştir. Ancak CMR’de yükleme ve boşaltma işinin gönderene mi, taşıyıcıya mı ait olduğu hususunda açık bir hüküm bulunmamaktadır.

### **Yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcının diğer hakları**

Taşıyıcı her ne kadar fazla bekleme için ücret isteyebilirse de gönderen tarafından eşya yüklenmiyorsa başvurabileceği birtakım başka yollar da vardır: Gönderen, eşyayı süresi içinde yüklenmezse taşıyıcı, makul bir süre vererek *gönderene eşyanın yüklenmesini ihtar eder*. Aynı ihtar olanağı, yükleme yükümlülüğünün gönderende bulunmadığı hâllerde de, gönderen eşyayı hazır bulundurmazsa doğar (TTK m. 867). Zira gönderen eşyayı hazır bulundurmadıkça taşıyıcı yine fazladan beklemek zorunda kalacaktır.

Verilen makul süre içinde eşya yüklenmez veya hazır bulundurulmazsa, *taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir* ve gönderen tarafından eşya taşıma sözleşmesinin feshi hâlinde doğan hakları (TTK m. 865/1) burada da kullanabilir. Bu haklara ileride değinilecektir.

Bazen de verilen süre içinde kısmen yükleme yapılmış veya eşya kısmen hazır bulundurulmuş olabilir. Bu takdirde de taşıyıcı, eksik yüklenen eşya ile yola çıkabilir ve kısmi taşımadan doğan talep haklarını (TTK m. 866/1) kullanabilir.

Son olarak vurgulamak gerekir ki yükleme süresine uyulmaması, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcının bu başlıkta belirtilen istemlerde bulunma hakkı yoktur.

Yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcıya tanınan bu haklar, 6762 sayılı önceki TTK’da bulunmadığı gibi, *bu husus CMR’de de düzenlenmemiştir*.

## **Özel Durumlarda Gönderenin Kusursuz Sorumluluğu**

### **Kusursuz sorumluluk doğuran hâller**

Özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu 6102 sayılı TTK m. 864’te düzenlenmiştir. 6762 sayılı önceki TTK’da böyle bir düzenleme bulunmamaktaydı.

TTK m. 864/1e göre; Gönderen,

- Yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeden,



Verilen makul süre içinde eşya yüklenmez veya hazır bulundurulmazsa, taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir.



Kural olarak, gönderenin sorumluluğu kusur sorumluluğudur.

- Taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden,
- Tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmaktan,
- Refakat belge ve bilgilerindeki (m. 860) eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan kaynaklanan, taşıyıcının zararları ile giderlerini kusuru olmasa da tazminle yükümlüdür.

Kanunda, yukarıda sayılan hâller için gönderenin kusursuz sorumluluğu kabul edilmiştir. Görüldüğü gibi, gönderenin kusursuz sorumluluk hâlleri sınırlı sayıda olup *bunlar dışında kalan hâllerde sorumluluğu, kusur sorumluluğudur.*

### Sınırlı sorumluluk

Gönderen yukarıda sayılan hâllerde kusursuz sorumlu tutulmakla birlikte, bu hâllerden doğan zarar ve giderlerin tamamından da sorumlu değildir; yani *zarar ve giderlerden sorumluluğu sınırlandırılmıştır.*

Gönderenin bu durumlarda sorumlu olduğu tazminat miktarı, *gönderenin net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.* Ancak Kanunda yapılan yollama gereği, gönderenin veya yardımcı kişilerinin *nitelikli kusurunun bulunduğu durumlarda* sınırlı sorumluluk kalkar ve zararın tamamının tazmin edilmesi gerekir (TTK m. 864/2, 882/4, 885-887).

Zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışlarının da etkisi olmuşsa, tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde, bu davranışların ne ölçüde etkili oldukları da dikkate alınır (m. 864/3). Burada sözü edilen taşıyıcının birlikte kusuru (müterafik kusur) değil; onun riziko alanından doğan nedenlerin zarar ve giderlere olan etkisidir.

### Gönderenin tüketici olması

*Tüketici, sözleşmeyi ticari veya mesleki faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapan gerçek ya da tüzel kişidir.* Gönderen tüketici ise yukarıda sayılan hâllerde dahi taşıyıcıya karşı *kusursuz sorumluluğu yoktur.*

Dolayısıyla tüketici, taşıyıcıya karşı ancak kusuru varsa sorumlu olur. *Tüketici gönderenin* kusurlu sorumluluğu da yukarıdaki gibi sınırlı sorumluluk esasına tabidir.

Belirtmek gerekir ki gönderenin kusur sorumluluğunun olduğu durumlarda genel hükümlere göre (TBK m. 112 vd.) kusur karnesi devreye girer ve borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmeyen gönderen kusurlu kabul edilir. Bu gibi durumlarda gönderenin tazminat ödemediği kurtulması, kusurunun bulunmadığını ispatlamasına bağlıdır [5, 6].



Bazı durumlar için söz konusu olan gönderenin kusursuz sorumluluğu, sınırlı sorumluluk esasına tabidir.

## Gönderen Tarafından Taşıma Sözleşmesinin Feshedilmesi



Gönderen herhangi bir sebep ileri sürmeksizin taşıma sözleşmesini feshedebilir.

TTK, taşıma sözleşmesinin feshi konusunda gönderene önemli bir hak tanımış; gönderene *hiçbir gerekçe göstermeden* taşıma işine son verecek şekilde sözleşmenin feshi olanağını sağlamıştır. Böylece gönderen taşıyıcıya yönelttiği fesih beyanıyla, taşıma sözleşmesini *tek taraflı açıklaması ile* sona erdirebilir (m. 865).

Taşıma sözleşmesinin bu şekilde sona erdirilmesinden taşıyıcının bazı hakları doğar. Nitekim m. 865/2'ye göre,

Gönderen sözleşmeyi feshederse, taşıyıcı;

- 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 olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı veya
- Kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini isteyebilir.



Örnek

- Taşıma ücreti 30.000 TL ve sözleşmenin feshedilmesi nedeniyle harcanmayan yakıt tutarı 14.000 TL ise, taşıyıcı, gönderenden 16.000 TL isteyebilir. Örnekte kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte biri 10.000 TL olduğundan, taşıyıcının yukarıda zikredilen a) bendindeki yola başvurması yararına olacaktır.

Taşıma sözleşmesinin feshi, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmışsa, bu durumda gönderen haklı fesihte bulunmuş olur ve taşıyıcının yukarıdaki istem hakları düşer. Ancak bendindeki istem hakkının düşmesi için, *sözleşmenin ifasında gönderenin menfaatinin bulunmaması* gerekir. Bunun anlamı, taşıyıcının riziko alanında gerçekleşen nedenlerden sonra gönderenin bu sözleşmenin devamından menfaatinin kalmamış olmasıdır.

## Gönderenin kısmi taşımayı talep hakkı

Gönderen sözleşme konusu eşyanın tamamının taşınmasından vazgeçebileceği gibi, *bir kısmının taşınmasından da* vazgeçebilir. Kuşkusuz gönderenin eşyanın bir kısmının taşınmasını artık istememesi; eşyanın kalan kısmının sözleşmeye göre taşınmasını istiyor olduğu anlamına gelir. Kanun, taşıyıcıya bu kısmi taşıma istemini ret hakkı tanımamıştır. Dolayısıyla taşıyıcı, taşınması kararlaştırılan eşyanın tamamı yüklenmiş olmasa bile, gönderenin istemi üzerine yola çıkmak zorundadır (TTK m. 866).

Bu durumda taşıyıcının gönderene yönelteceği istemler vardır. Bunlar TTK m. 866/2 ve 3'te düzenlenmiştir.

## Gönderen ve Gönderilenin Eşya İlgili Emir, Talimat ve Tasarruf Hakkı

CMR'de eşya üzerinde tasarruf hakkı mutlak surette gönderene tanınmış; gönderenin, özellikle taşımanın durdurulmasını, teslimin başka yere yapılmasını veya sevk mektubunda (taşıma senedinde) gösterilen alıcıdan başkasına eşyanın teslim edilmesini isteyebileceği düzenlenmiştir (m. 12/1).



Eşya üzerinde tasarruf hakkı gerek TTK gerekse CMR'ye göre gönderendedir.

Gönderenin *emir, talimat ve tasarruf hakkı*, TTK'da da benimsenmiştir. Gönderenin emir, talimat ve tasarrufları, taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonraki aşamada önemini gösterir ve bu yolla taşıma işinin güncel değişimlere uyumu sağlar.

Emir, talimat ve tasarruflarla ilgili kurallar şunlardır (TTK m. 868):

a) Taşıyıcı;

- İşletmesi için sakıncalı,

• Diğer gönderiler için zarar tehdidi doğuran ve son olarak -tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış olup (bkz. TTK m. 868/4) da *taşıma senedi ibraz edilmeden* yapılan emir, talimat ve tasarrufları yerine getirmekle yükümlü değildir. Hatta taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış olup da senet ibraz edilmeden yerine getirilen emir, talimat ve tasarruflardan doğan zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur.

b) Taşıyıcı;

• Gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri isteyebilir.

• Bu emir ve talimat ile tasarrufların yerine getirilmesi için uygun bir ücret isteyebilir.

• Emir, talimat ve tasarrufların uygulanmasına başlanmasını bir avansın ödenmesi şartına bağlayabilir.

c) Taşıyıcı, kendisine verilen emir, talimat ve tasarrufları yerine getiremeyecekse, bunu gönderene bildirmelidir.

d) Gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı eşyanın teslim yerine ulaşması ile sona erer.

e) Eşyanın teslim yerine ulaştığı andan itibaren emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı gönderilene geçer.

e) Gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak eşyanın bir üçüncü kişiye teslimini isteyebilir. Ancak bu yeni gönderilen başka bir gönderilen belirleyemez.



Eşyanın teslim yerine ulaştığı andan itibaren emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı gönderilene geçer.

## Taşıma ve Teslim Engelleri

Taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra öyle nedenler ortaya çıkabilir ki bunlar, taşımanın veya teslimin *sözleşmeye uygun yerine getirilmesini* engeller. İşte eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa taşıma engelinden; eşyanın teslim edileceği yere ulaşmasından sonra sözleşmeye uygun olarak teslimini engelleyen bir durum ortaya çıkarsa *teslim engelinden* söz edilir [2, 8, 9].



### Örnek

- Gümrük, zabıta veya polisin durdurma veya el koyması taşıma engeline; teslim yerinde gönderilenin bulunmaması, bulunup eşyayı teslim almaması, yükümlülük kendisine ait olmasına rağmen eşyayı taşıttan boşaltmaması, yine üstlenmiş olmasına rağmen taşıma ücretini ödememesi teslim engeline örnektir.



Taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibinden aldığı talimattan dolayı gider, uygun ücret veya avans isteyebilir.

Taşıma veya teslim engeli ile karşılaşan taşıyıcı, durumu, eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olan kişiye *bildirir ve onun talimatını ister* (TTK m. 869). Tasarruf hakkı eşyanın teslim yerine ulaşmasından önce gönderende, ulaşmasından sonra gönderilendedir. Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı gönderen tarafından kullanılır. Tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olsa bile gönderilen kaynaklı teslim engellerinde talimat verilmesi için taşıma senedinin ibrazı gerekli değildir. Taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibinden aldığı *talimattan dolayı gider, uygun ücret veya avans isteyebilir*. Ancak bunun için teslim engeli taşıyıcının riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olmalıdır.

Taşıyıcı, uyması gereken *talimatları uygun bir süre içinde alamazsa*, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür. Bu anlamda, TTK m. 869/3'e göre taşıyıcı;

- Eşyayı boşaltıp saklayabilir.
- Tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilir.

Taşıyıcı, eşyayı üçüncü bir kişiye tevdi ederse, sadece bu kişinin seçiminde gösterilmesi gereken özenden sorumludur.

- Eşyayı geri taşıyabilir.
- Bozulabilecek bir mal söz konusu ise, bazı ek şartların gerçekleşmesi ile (bkz. TTK m. 869/3) malı sattırabilir.
- Değerlendirilmesi olanağı bulunmayan eşyayı imha edebilir.

Bu gibi durumlarda *eşyanın boşaltılmasından sonra* taşıma sona ermiş sayılır.

Taşıyıcı, bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin tazminini ve kendisine uygun bir ücretin ödenmesini isteyebilir. Ancak, engel kendi riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmışsa bu hakkı yoktur.

Taşıyıcının kendi riziko alanına girmeyen bir taşıma veya teslim engelinden dolayı taşıma süresinden önce sona erdirilirse, taşıyıcı, taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak taşıma ücretine hak kazanır (ayrıca bkz. TTK m. 870/2).

Taşıma ve teslim engelleri CMR’de de düzenlenmiştir (m. 14-16).

## Taşıma Süresi ve Zıya Karinesi

*Taşıma süresi taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarından değildir.* Bu nedenle sözleşme kurulurken müzakere edilmiş olabileceği gibi bu hususta taraflar hiç görüşmemiş de olabilirler.

Taşıma süresi sözleşmede kararlaştırılmışsa, taşımanın o sürede yapılması gerekir.

Taraflar arasında bir süre kararlaştırılmamışsa, şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde, taşıyıcı eşyayı teslim etmekle yükümlüdür (TTK m. 873).

TTK m. 874/1’e göre eşya, taşıma süresini izleyen *yirmi gün* içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözüyle bakabilir; sınır ötesi taşımalarda bu süre *otuz gündür*. Kanun burada malın gerçekten zayi olmasını aramamış bir “zıya karinesi” kabul etmiştir.

Zıya karinesine dayanıldığında hak sahibi, eşyanın zıyaı dolayısıyla taşıyıcıdan tazminat alabilir.

Hak sahibi tazminatın ödenmesi sırasında, eşyanın daha sonra bulunması hâlinde, derhâl kendisine haber verilmesini isteyebilir. Bu durumda eşya bulunduğu hak sahibine bildirilmelidir. Hak sahibi, eşyanın bulunduğu haberini aldıktan itibaren *otuz gün* içinde, gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle, *tazminatı geri ödeyerek* eşyanın kendisine teslimini isteyebilir. Eşyanın teslimini istemesi, gecikmeden doğan zararları için tazminat isteme hakkını kaldırmaz. Diğer yandan eşyanın teslimini isteyen hak sahibi, taşıyıcının taşıma ücretini ödemelidir.

Bir başka ihtimal, hak sahibinin zıya karinesine dayanarak tazminat almış ve fakat eşyanın bulunduğu kendisine bildirilmesini istememiş olmasıdır. Bu takdirde *taşıyıcı, bulunan eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabilir*. Aynı kural, eşyanın bulunduğu kendisine bildirilmesini isteyen hak sahibinin, bulunma haberinden sonra eşyanın teslimini talep etmediği durumlarda da uygulanır.

*Zıya karinesi* CMR’de de düzenlenmiştir. CMR’ye göre, sözleşmede kararlaştırılan taşıma süresini izleyen otuz gün içinde yükün teslim edilmemiş



Taşıma, taşıma süresi geçtikten sonra belli bir süre içinde yine de tamamlanmazsa eşya zıyaa uğramış kabul edilir.



CMR'ye göre, sözleşmede kararlaştırılan taşıma süresini izleyen otuz gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, eşyanın zayi olduğuna karine teşkil eder.

olması eşyanın zayi olduğuna karine teşkil eder. Bu hususta TTK, CMR ile uyumludur. Ancak CMR'deki düzenlemede, bir taşıma süresinin kararlaştırılmadığı hâllerde, taşıyıcı tarafından eşyanın alınmasından sonra *altmış gün* içinde hak sahibine teslim edilmemiş olması yine zıyan varlığına karine kabul edilmiştir (m. 20). Oysa TTK açısından, taşıma süresinin kararlaştırılmadığı hâller için böyle bir belirli süre yoktur. Önce makul taşıma süresi hesaplanır ve bunu izleyen *yirmi gün* içinde de eşya teslim edilmezse ziya karinesi devreye girer. İki düzenleme arasındaki diğer bir fark CMR'de hak sahibinin kaybolan eşya karşılığında tazminatını aldıktan sonra yazı ile başvurarak tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar bulunduğu takdirde kendisine bilgi verilmesini isteyebilmesidir. Görüldüğü gibi burada, TTK'dan farklı olarak yazılı başvuru ve bir yıllık süre şartları getirilmiştir.

### Hapis hakkı

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için *Türk Medeni Kanunu hükümleri uyarınca* eşya üzerinde hapis hakkını haizdir (bkz. TTK m. 891, 893).

### Yetkili mahkeme

TTK'nın Taşıma Kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümlerine tabi taşımadan doğan hukuki uyuşmazlıklarda, *malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemesi* de yetkilidir.

Ayrıca, fiilî taşıyıcıya karşı açılacak dava, asıl taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde, asıl taşıyıcıya karşı açılacak dava fiilî taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde de açılabilir.

## TAŞIYICININ ZIYA, HASAR VE GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

### Sorumluluğun Özellikleri

TTK m. 875'e göre, taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyanından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur [1, 2, 3].

TTK gerekçesinde (m. 875), zıyanın eşyanın yitmiş, yok olmuş olması hâlini; hasarın ise eşyanın varlığını korumakla birlikte zarara uğramasını ifade ettiği belirtilmiştir.

*Eşyanın zıya*; eşyanın hak sahibine teslim edilememesi, teslim edilemeyecek hâle gelmesidir.



Eşyanın zıya, eşyanın hak sahibine teslim edilememesi, teslim edilemeyecek hâle gelmesini ifade eder.



Örnek

- Eşyanın yanması, kaybolması, çalınması, eşyaya gümrükte el konulması, eşyanın müsadere edilmesi, eşyanın yanlış kişiye teslim edilmiş olup ondan artık alınamaması hep ziya örnekleridir.

Eşyanın zıyaı, tam ziya ve kısmi ziya olmak üzere ikiye ayrılır. *Tam ziya* hâlinde, *eşyanın hiç teslim edilememesi* söz konusudur. *Kısmi ziya* hâlinde eşyanın bir kısmı teslim edilemez hâle gelmişken diğer kısmının teslimi mümkün olmaktadır.



Eşyanın hasarı, eşyada meydana gelen ve onun ekonomik değerinin kötüleşmesine neden olan değişimlerdir.



Örnek

- Büyük bir ayna, taşıma sırasında kırılıp parçalanmışsa tam ziya; 2 ton eşyanın 1 tonu çalınmışsa kısmi ziya vardır.

*Eşyanın hasarı*, eşyada meydana gelen ve onun ekonomik değerinin kötüleşmesine neden olan değişimlerdir.



Örnek

- Eşyanın ıslanması, renginin solması, arabanın kaportasının çizilmesi, hayvanın ayağının kırılması, eşyanın paslanması yahut bükülmesi hasar örnekleridir.
- Taşınan meyvenin bozulmaya yüz tutması hasara, meyve olarak satılmasını olanaksızlaştıran (meyve olarak ekonomik değerini ortadan kaldıran) derecede çürümesi ziyaa örnektir.
- Yine gerekli soğuklukta taşınmadığı için çabuk olgunlaşan ve bu nedenle satılma süresi daralan ve daha düşük fiyatla elden çıkarılır hâle gelen meyveler hasara uğramış sayılır.

Gecikme ise teslimi mümkün eşyanın, teslim süresi içinde hak sahibine (gönderilene) teslim edilmemesidir. Ancak bilindiği gibi *teslim çok gecikirse* ziya karinesi devreye girer.



Gecikme; teslimi mümkün eşyanın, teslim süresi içinde hak sahibine (gönderilene) teslim edilmemesidir.

Taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunun niteliği tartışmalıdır. Bir görüşe göre burada ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu diğer görüşe göre yumuşatılmış kusursuz sorumluluk bulunmaktadır.

TTK m. 875/2'ye göre zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır.

Taşıyıcı ziya, hasar veya gecikmeden doğan zararı karşılamakla yükümlüdür. Ancak gecikme hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti *gecikme süresi ile orantılı olarak* indirilir. Görüldüğü gibi bu indirimin yapılması gecikmeden bir zararın doğmuş olmasına bağlanmamıştır. *Gecikme olması, o hâlde ücretten indirim yapılması için yeterlidir*. Taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirileceğinden, taşıma süresi kadar gecikme gerçekleşmişse, artık bir ücret ödenmesi de gerekmeyecektir. Son olarak belirtmek gerekir ki taşıyıcı gecikmeyi önlemeye yönelik her türlü özeni gösterdiğini ispat ederse ücretten indirimde gidilmez (TTK m. 875/3).



Gecikme hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir.



## Örnek

- “... Taşıma sözleşmesinde belirtilmemiş hükme dayanak yapılan bilirkişi raporunda taşımanın normal olarak altı gün içinde gerçekleşmesi gerektiği mütalaa olunmuştur. Eşyanın sekiz günde taşındığı ihtilafsız olduğundan taşımanın iki günlük gecikmeyle yapıldığının kabulü gerekmektedir.... Bu durum karşısında normalde altı günde taşınması icap eden eşyanın varma yerine iki günlük gecikme ile ulaştığı nazara alınarak (1.000.000) lira taşıma ücretinin 2/6'sını oluşturan 333.333 lirasının yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar vermek gerekirken aksine düşünceler ile hüküm kurulmuş olması doğru görülmemiştir.” 11.HD. 22.4.1987, E.221, K.2432.

Taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden sorumluluğu kara yoluyla uluslararası eşya taşımaları için CMR m. 17'de kurallara bağlanmıştır.

## Sorumluluktan Kurtulma Nedenleri

TTK m. 876 ve devamında taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmasına yönelik hükümler getirilmiştir. Kanun, öncelikle “Genel Olarak” başlığı altında, “taşıyıcının özeni” ve “araç arızası ve kiraya verenin kusuru”nu düzenlemiş, sonra da sorumluluktan kurtuluşun özel hâllerine yer vermiştir.



Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma nedenleri, genel ve özel nedenler olarak Kanun'da düzenlenmiştir.

## Taşıyıcının özeni



Mücbir sebep; deprem, sel, tsunami gibi taşıyıcının işletmesi dışında gerçekleşen kaçınılamayacak ve önlenemeyecek olaylardır.

TTK m. 876'ya göre ziya, hasar ve gecikme, taşıyıcının *en yüksek özeni göstermesine rağmen* kaçınılamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur. Bu kural ilk önce akla mücbir sebebi getirir. *Mücbir sebep* deprem, sel, tsunami gibi taşıyıcının işletmesi dışında gerçekleşen kaçınılamayacak ve önlenemeyecek olaylardır. Terör olayları sonucu eşyanın taşıtla birlikte yakılması hâli de bir başka örnektir. Ancak bu hükmün uygulanması için muhakkak dıştan gelen bir olay aranmaz. Tüm istekleri kabul edilmesine rağmen taşıyıcının işletmesinde işçiler tarafından aniden başlatılan bir iş bırakma eylemi böyledir. TTK m. 876, genel olarak taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bu kural, bu yönüyle bir mutlak sorumsuzluk nedenidir [2, 10].

Aynı konu CMR m.17'de de ele alınmıştır.

## Araç arızası ve kiraya verenin kusuru

Taşıyıcı, *taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz* (TTK m. 877, ayrıca bkz. CMR m. 17/3).

Burada taşıyıcının her türlü özeni göstermiş olup olmamasına sorumluluktan kurtulma açısından bir etki yüklenmemiştir. Zira bu ikisi açısından kanun "işletme güvenliği ilkesi"ni ön plana çıkarmıştır. Buna göre taşıyıcı güvenli bir araçla taşımayı gerçekleştirmelidir; aksi hâlde araçtaki arızadan doğan zararları tazminle yükümlüdür. Aracın/taşıtın kendisi kadar teknik donanımı, yağ pompası, amortisörü gibi bütünleyici parçaları ve eklentileri de aynı kapsamdadır. Aynı şekilde, taşıtı kiraladığı kişinin kusuruna dayanarak da taşıyıcı tazminat ödemekten kurtulamaz.

## Sorumluluktan kurtulmayı sağlayan özel nedenler

Kanun, taşıyıcının ziya, hasar veya gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulacağı özel hâlleri/nedenleri TTK m. 878'de düzenlemiştir (CMR için bkz 17/4).

Maddenin ilk fıkrasında *yedi özel nedene* yer verilmiştir. Belirtmek gerekir ki taşımadan doğan herhangi bir zararın hâl ve şartlara göre bu nedenlerden birine bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, *o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır* (karine). Bunun anlamı ziya, hasar veya gecikmenin bulunduğu bir taşıma işinde taşıyıcı bu yedi özel nedenden birinin varlığını ispatlarsa, zarar bu hâllerden doğmuş sayılır ve böylece sorumluluktan kurtulur. Görüldüğü gibi bu nedenler -mutlak değil- muhtemel sorumsuzluk nedenleridir. Pekâlâ, hak sahibi aksini yani zararın bu hâllerden doğmadığını ispatlayarak tazminat talep edebilir.

*Bu yedi özel neden şunlardır:*

- Sözleşme veya teamüle uygun olarak *üstü açık bir aracın* kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması. Ziya veya hasarın olağanüstü nitelikte



Taşıyıcı yedi özel nedenden birine dayanırsa, zarar bunlardan doğmuş sayılır ve sorumluluktan kurtulur.

ettiği hâllerde bu karine geçerli olmaz. Yine, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcı uymayarak açık araç kullanmışsa sorumluluktan kurtulamaz.

- Gönderen tarafından yapılan *yetersiz ambalajlama*.
- Eşyanın *gönderen veya gönderilen* tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması. Örneğin hasar, gönderen tarafından yapılan yükleme sırasında gerçekleşmiş veya gecikme bu nedenlerden doğmuşsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.
- Eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan *doğal niteliği*.

Örneğin meyvenin taşıma süresi içindeki doğal bozulması. Ancak taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sığağa, soğuga, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise sırf bu özel nedenin varlığından dolayı sorumluluktan kurtulamaz. Bunun yanında, ayrıca, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunduğunu taşıyıcı ispatlamalıdır.

- Taşınacak paketlerin gönderen tarafından *yetersiz etiketlenmesi*.
- *Canlı hayvan taşınması*. Taşıyıcı bu özel nedene ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.
- 27.10.1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller.

## Tazminatta Esas Alınacak Eşya Değeri

Taşıyıcı sorumluluktan kurtulamazsa ziya, hasar veya gecikmeden doğan zararı tazmin edecektir. Kanun emredici olmayacak şekilde -yani taraflarca aksi kararlaştırılabilir şekilde- eşyanın değerini belirlemeye yönelik kurallar getirmiştir:

- Ziya hâlinde tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır.
- Eşyanın hasara uğraması hâlinde, onun taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki *hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark* tazmin edilir (ayrıca bk. TTK m. 880/2).
- Eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. Eşya, taşınmak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır.



Ziya hâlinde tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır.

## Zararı Saptama Giderleri

TTK m. 881 uyarınca, taşıyıcı, eşyanın zıyaı veya hasarı hâlinde, ödenmesi gereken tazminattan başka, zararın saptanması için yapılması zorunlu olan giderleri de tazminle yükümlüdür.

Eşyanın yukarıda değinilen esaslara göre belirlenen değerine bu giderler de dâhil edilerek TTK m. 882'ye göre ödenecek tazminat, belirlenir.

## Sorumluluk Sınırları

Taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu *sınırlı şahsi sorumluluktur*. Bir başka deyişle, taşıyıcının ödeyeceği tazminat belirli bir miktarı geçemez. Bu ilkenin istisnalarına da yine TTK'da yer verilmiştir.

TTK m. 882 ile taşıyıcının zıya, hasar ve gecikme hâllerinden doğan sorumluluğu sınırlandırılmıştır. *Sınırlama üçe ayrılır*; tam zıya ve hasar, kısmi zıya ve hasar ve son olarak gecikme zararları için ayrı ayrı düzenlenmiştir.

A-Tam zıya ve hasar hâlinde, ödenecek tazminat, gönderinin *net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını* karşılayan tutar ile sınırlıdır.

Öncelikle, yukarıda değinildiği gibi ödenecek tazminat, tazminata esas alınacak eşya değeri ile zararı saptama giderlerinin toplanması ile bulunur. Örneğin tam zıya uğrayan eşyanın değeri 9.000 TL ve zararı saptama giderleri 1.000 TL ise, tazminat 10.000 TL'dir.

Sonra gönderinin net olmayan ağırlığı bulunur. Gönderiden kasıt, taşıma konusu eşyadır. Gönderinin net olmayan ağırlığı gayri safi ağırlığı/brüt ağırlığıdır. *Bu ağırlık eşyanın ambalajlı ağırlığıdır.*

Daha sonra Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar belirlenip Türk Lirasına çevrilir. Özel Çekme Hakkı, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) (Special Drawing Right-SDR), Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından belirlenir. Özel Çekme Hakkı, Nisan 2018 itibarıyla *ABD Doları, Avro, Pound (İngiliz Sterlini), Yuan (Çin Renminbisi), Yen'in (Japonya)* değerinin belli yüzdesi alınarak meydana getirilir. 25 Mayıs 2018 tarihi itibarıyla 1 ÖÇH 1,41 ABD Dolarıdır. Aynı tarih itibarıyla Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınca 1 ÖÇH'nin Türk Lirası karşılığı 6,69 TL'dir.



Taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu sınırlı şahsi sorumluluktur.



## Örnek

- Tam ziyaa uğrayan eşyanın değeri 14.000 TL ve zararı saptama giderleri 1.000 TL ise, tazminat 15.000 TL'dir (TTK m. 880 ve 881).
- Bu tam ziyaa uğramış eşyanın net olmayan ağırlığı 200 kilogramdır.
- Şu hâlde;
- $200 \times 8,33 \times 6,69 = 11.145,54$  TL'dir.
- Dolayısıyla taşıyıcı hak sahibine 15.000 TL değil, 11.145,54 TL ödeyecektir [Aşağıdaki açıklamalara da dikkat ediniz (bk. Diğer Giderlerin Tazmini)].
- Bir başka deyişle taşıyıcı 11.145,54 TL ile zarardan sınırlı sorumludur.



Kısmi ziya ve hasar hâlinde tazminat hesaplanırken de ÖÇH'den yararlanır.

B-Kısmi ziya ve hasar hâlinde tazminat a) Gönderinin tamamı, değerini kaybetmişse tamamının, b) Gönderinin bir kısmı, değerini kaybetmişse, değerini kaybeden kısmının, net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.

Antika bir yemek takımının bazı parçalarının kırılması hâlinde, tüm gönderi değer kaybedeceğinden a)'ya göre, bin adet topun yüz adeti ziyaa uğradığında b)'ye göre hesap yapılacaktır.

C-Taşıyıcının, *taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu* ise taşıma ücretinin üç katı ile sınırlıdır.



## Bireysel Etkinlik

- Sözleşmeler hukukumuzda borçlunun sorumluluğunun esaslarını inceleyiniz.
- Taşıyıcının sorumluluğu için sorumluluk hukukunun ana ilkelerinden farklı esasların kabul edilmesini ve sorumluluğun sınırlanmasının nedenlerini tartışınız.



Ziya, hasar veya gecikme hâlinde ödenecek tazminatın tam tutarı, tazminata TTK m. 883'e göre diğer giderler de eklenerek bulunur.

## Diğer Giderlerin Tazmini

TTK m. 883'e göre, yukarıda açıklanan şekilde tutarı belirlenen (TTK m. 880-882) tazminattan başka, taşıyıcı;

- taşıma ücretini geri verir,
- taşıma ile ilgili vergileri, resimleri karşılar ve

- taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri de öder.

O hâlde taşıyıcının ziya, hasar veya gecikme hâlinde ödeyeceği tazminatın tam tutarı; sınırlı sorumluluk esasına göre belirlenen tazminata buradaki diğer giderler de eklenerek bulunacaktır. Örneğin -hemen yukarıdaki esaslara göre yapılan hesap sonucu- eşyaya gelen zarardan dolayı doğan tazminat 7.096,16 TL olsun. Bu taşıma işinin ücreti 2.000 TL, vergiler 200 TL ve taşımayla ilgili diğer giderler 400 TL ise taşıyıcının hak sahibine ödeyeceği toplam tazminat; 9.696,16 TL olacaktır.

Ancak, hasar hâlinde, bu ödenecekler, eşyanın *hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki orana* göre belirlenir (TTK m. 880/2'ye göre saptanacak bedel ile orantılı olarak belirlenir).



## Örnek

- Taşıyıcının sorumluluğunun doğduğu bir oyuncak ürünleri taşıma işinde;
- Eşyanın hasarsız değeri 10.000 TL, hasarlı değeri 7.500 TL'dir.
- Zararı belirlemek için 500 TL harcanmıştır.
- Hasarlı kısmın brüt ağırlığı 100 kg'dır.
- 1 ÖÇH 2 TL'dir.
- Taşıma ücreti 800 TL'dir.
- Taşıma ile ilgili 200 TL masraf yapılmıştır.
- Buna göre;
- Hasardan doğan tazminat  $(10.000 - 7.500 = 2.500) + 500 = 3.000$  TL
- Hasarlı kısmın brüt ağırlığı 100 kg.  $100 \times 8.33 \times 2 = 1.666$  TL.
- Şu hâlde, eşya değeri ve zararın saptamasından doğan tazminattan sınırlı sorumlu olunan tutar, -3.000 TL değil- 1.666 TL'dir.
- Diğer giderlerin eklenmesine gelince;
- $800 + 200 = 1.000$  TL. Hasar oranı  $2.500 / 10.000 = 1/4$ 'tür. 1.000 TL'nin  $1/4$ 'ü 250 TL'dir.
- O hâlde taşıyıcının gönderene ödeyeceği toplam tutar;  $1.666 + 250 = 1.916$  TL'dir.

## Ziya, Hasar ve Gecikmeden Kaynaklanmayan Diğer Sözleşme İhlallerinde Ödenecek Tazminat

TTK m. 884'e göre, taşıyıcı, taşıma işinin yapılmasında, sözleşmeden doğan bir yükümlülüğünü ihlal etmesi nedeniyle meydana gelen ve eşyanın ziyaından, hasarından veya taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmayan ve eşya veya kişi zararları dışında kalan zararlardan, tam ziya hâlinde ödenmesi gereken tazminat

miktarının *üç katı ile sınırlı olmak* üzere sorumludur. Buna göre hükmün uygulanması için;

- Sözleşmeden doğan bir yükümlülük ihlal edilmeli,
- Bu ihlal ziya, hasar veya gecikmeye neden olmamalı (bu kapsamda değerlendirilmeyecek, aksi takdirde yukarıda yer verilen hesaplama geçerli olacaktır),
- Bir zarar doğmalı,
- Zarar eşya veya kişi zararı olmamalıdır (Burada kastedilen taşınan eşya dışındaki mala veya kişilere verilen zararlar; gönderenin eşyanın devrilmesi sonucu yaralanması gibi).

Bu şartlar birlikte gerçekleşirse, taşıyıcı, zarardan, tam ziya hâlinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olmak üzere sorumlu olur.

Bu hüküm CMR'de bulunmamaktadır.

### Sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı

Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği (*nitelikli kusurunun bulunduğu*) ispat edilen taşıyıcı, lehine olan -yukarıda incelenen- sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz. Örneğin eşya taşınan taşıtın sürücüsü, güzergâh değiştirerek akrabalarını ziyaret için köyüne gider ve birkaç gün orada kalırsa, bundan dolayı eşya geç teslim edilirse, taşıyıcının zarardan sorumluluğunu sınırlayan kurallar uygulanmaz ve taşıyıcı zararın tamamını karşılar [4, 9, 10].

### Ziya, Hasar veya Gecikme Hâllerinde Gönderen veya Gönderilenin Bildirim Yükümlülüğü

TTK m. 889'a göre:

“(1) Eşyanın ziyaı veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar ziyaı veya hasarı bildirmezlerse, eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. Bildirimde, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi şarttır.

(2) Birinci fıkradaki karine, ziya veya hasarın açıkça görünmemesi ve eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde bildirilmemesi hâlinde de geçerlidir.

(3) Gönderilen, taşıyıcıya, teslim süresinin aşıldığını, teslimden itibaren yirmi bir gün içinde bildirmezse, gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer.

(4) Teslimden sonra yapılan bildirim yazılı olması şarttır. Bildirim, telekomünikasyon araçları yardımıyla da yapılabilir. Bildirimde bulunanın kim



Taşıyıcının nitelikli kusurunun bulunduğu durumlarda sorumluluk sınırlamaları uygulanmaz.

olduğu herhangi bir şekilde anlaşılıyorsa, imzaya gerek yoktur. Sürenin korunması için bildirim zamanında gönderilmiş olması yeterlidir.

(5) Zıya, hasar veya gecikme teslim sırasında bildirilirse, bu bildirim yukarıdaki hükümlere uygun olarak eşyayı teslim edene yapılması yeterlidir.”



## Özet

- Kara yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri açısından 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR, en önemli hukuki metinlerdir.
- Taşıma sözleşmesinin şekle bağlı olmadığı Kanun'un gerekçesinde açıkça ifade edilmiş; taşıma senedinin ispat işlevi vurgulanmıştır. Şekil serbestisi CMR için de söz konusudur.
- Tehlikeli eşya taşınması durumunda gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür.
- Gönderenin her hâlükârda ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü yoktur. Ancak bazı durumlarda ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü doğar. Kırılacak eşya taşınması hâli buna örnektir. Ambalajlama ziya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde gerçekleştirilmelidir. Bunun için eşyanın niteliği, mevsim ve yol şartları, taşıtın türü, taşıma süresi, aktarma yapılıp yapılmayacağı, aynı taşıtta başka eşya taşınıp taşınmadığı gibi hâl ve şartlar dikkate alınmalıdır.
- Eşyayı yükleme ve boşaltma yükümlülüğü gönderene aittir. Ancak bunun aksi kararlaştırılabilir.
- Gönderenin kusursuz sorumluluk hâlleri sınırlı sayıda olup bunlar dışında kalan hâllerde sorumluluğu, kusur sorumluluğudur.
- Gönderen, taşıyıcıya yönelttiği fesih beyanıyla, taşıma sözleşmesini tek taraflı açıklaması ile sona erdirebilir.
- Gönderen, eşyanın tamamının taşınmasından vazgeçebileceği gibi bir kısmının taşınmasını da talep edebilir. Taşıyıcı, kısmi taşıma talebini ret edemez.
- Taşıma süresi taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarından değildir. Taşıyıcı, kendi riziko alanından kaynaklanmayan nedenlerle, makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse (makul süre aşırsa), bekleme ücreti olarak uygun bir ücrete hak kazanır.
- Taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra öyle nedenler ortaya çıkabilir ki bunlar, taşımanın veya teslimin sözleşmeye uygun yerine getirilmesini engeller. Eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa taşıma engelinden; eşyanın teslim edileceği yere ulaşmasından sonra sözleşmeye uygun olarak teslimini engelleyen bir durum ortaya çıkarsa teslim engelinden söz edilir.
- Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medeni Kanunu hükümleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkını haizdir.
- Taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu sınırlı şahsi sorumluluktur. Taşıyıcı sorumluluktan kurtulamazsa ziya, hasar veya gecikmeden doğan zararı tazmin edecektir.
- Eşyanın zıyaı; eşyanın hak sahibine teslim edilememesi, teslim edilemeyecek hâle gelmesidir. Eşyanın zıyaı, tam zıya ve kısmi zıya olmak üzere ikiye ayrılır. Tam zıya hâlinde, eşyanın hiç teslim edilememesi söz konusudur. Kısmi zıya hâlinde eşyanın bir kısmı teslim edilemez hâle gelmişken diğer kısmının teslimi mümkün olmaktadır.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. TTK'da eşyanın brüt her kilosu için belirlenen özel çekme hakkı kaçtır?
  - a) 5,88
  - b) 6,45
  - c) 7,77
  - d) 8,33
  - e) 9,82
  
2. Aşağıdakilerden hangisi tehlikeli eşya taşımalarında gönderen tarafından yapılacak bildirim özelliklerinden biri değildir?
  - a) Hem taşıyıcıya hem de gönderene yöneltilmelidir.
  - b) Açık ve anlaşılır olmalıdır.
  - c) Yazılı şekilde yapılmalıdır.
  - d) Tehlikelinin türünü içermelidir.
  - e) Gerekirse alınması gereken önlemleri içermelidir.
  
3. Eşyayı ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü kime aittir?
  - a) Asıl taşıyıcı
  - b) Fiilî taşıyıcı
  - c) Müteakip taşıyıcı
  - d) Gönderen
  - e) Gönderilen
  
4. Aşağıdakilerden hangisinde gönderenin kusursuz sorumluluğundan söz edilemez?
  - a) Yetersiz ambalajlama ve işaretleme
  - b) Taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar
  - c) Tehlikeli eşya hakkında bildirimde bulunmama
  - d) Teslim süresini belirlememiş olma
  - e) Refakat belge ve bilgilerindeki (m. 860) eksiklikler

5. Taşınacak eşyanın ambalajlanması ve işaretlenmesi ile ilgili aşağıdakilerden hangisi söylenemez?
- Eşyayı ambalajlama ve işaretleme gönderenin yükümlülüğündedir.
  - Ambalajlama ya da işaretleme yapılmazsa, taşıma sözleşmesi kurulmuş olmaz.
  - Gönderenin her tür taşıma için ambalajlama ve işaretleme yükümlülüğü yoktur.
  - Yurt içi taşımalar açısından önceki Ticaret Kanunu'nda bu konuda bir hüküm yoktu; 6102 sayılı yeni TTK ile bu husus kanunda düzenlenmiştir.
  - Ambalajlama ya da işaretleme yapılmaması gibi yetersiz yapılması da sorumluluk doğurur.
6. Gönderenin tüketici olmasının eşya taşıma sözleşmesine etkisi nedir?
- Sözleşme şekle bağlı hâle gelir.
  - Ücretin taksitle ödenmesi olanağı doğar.
  - Taşıyıcıya karşı, diğer gönderenler için öngörülenin aksine, kusursuz sorumluluğu yoktur.
  - Sorumluluğunda esas alınacak Özel Çekme Hakkı diğer gönderenlerin yarısı kadardır.
  - Taşıyıcı, tüketici gönderene karşı sorumluluktan kurtulma nedenlerini ileri süremez.
7. Gönderen (G),(T) 'ye 5.500 TL'ye eşyalarını taşıtacaktır. Ancak sonra kararını değiştirerek sözleşmeyi feshetmiştir. (T) bunun üzerine, bir gecikmeyle karşılaşmadan, taşıtta boşalan yere (A)'nın eşyalarını 4.000 TL karşılığında taşımak maksadıyla yüklemiştir. Bu durumda (T)'nin (G)'den isteyebileceği en yüksek tazminat ne kadardır?
- 500 TL
  - 1.500 TL
  - 4.000 TL
  - 4.500 TL
  - 8.500 TL
8. Taşıma süresi 12 gün olarak kararlaştırılan 2.400 TL bedelli bir taşıma sözleşmesinde taşıyıcıdan kaynaklanan 4 günlük gecikmeden dolayı bir zarar doğmasa da ücretten indirilecek tutar ne kadardır?
- 800 TL
  - 1.000 TL
  - 1.200 TL
  - 1.600 TL
  - 2.400 TL

9. TTK m. 874/1'e göre, eşya, taşıma süresini izleyen .... gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayi olmuş gözıyla bakabilir; sınır ötesi taşımalarda bu süre ..... gündür.  
Cümlede boş bırakılan yerlere sırasıyla aşağıdakilerden hangisi getirilmelidir?
- a) 30-60
  - b) 30-20
  - c) 20-30
  - d) 20-60
  - e) 30-30
10. Aşağıdakilerden hangisi TTK'da taşıma engellerinde taşıyıcının alabileceği önlemler arasında sayılmamıştır?
- a) Değerlendirilmesi imkânı bulunmayan eşyayı imha etmek
  - b) Eşyayı boşaltıp saklamak
  - c) Eşyayı tevdi etmek
  - d) Bazı durumlarda eşyayı sattırmak
  - e) Eşyayı kullanmak

**Cevap Anahtarı**

1.d, 2.a, 3.d, 4.d, 5.b, 6.c,7.b, 8.a, 9.

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] Adıgüzel, B. (2013). Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. LXXI, S. 2, s. 3-20.
- [2] Aksoy, Y. (2016). Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk, İstanbul: Oniki Levha.
- [3] Aksu, S. (2015). Taşıma Hukukunda Fiilî Taşıyıcı, İstanbul: Oniki Levha
- [4] Erdem, E. (2013). Karayolu Taşıma Hukuku, Ankara: Bilge.
- [5] Erdil, E. (2015). Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul: Vedat.
- [6] Gençtürk, M. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul: Vedat.
- [7] Karan, H. (2011). Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Ankara: Turhan.
- [8] Lale, M. (2015). Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, Ankara: Adalet.
- [9] Özdemir, T. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul: Vedat.
- [10] Seven, V. (2010). Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara: Yetkin.
- [11] Ülgen, H. (1988). Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.

# DEMİR YOLU İLE EŞYA TAŞIMA



## İÇİNDEKİLER

- Demir Yoluyla Yurt İçi Eşya Taşıma
- Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun
- Demir Yoluyla Yurt Dışı Eşya Taşıma
- COTIF -CIM Uygulaması
- Demir Yolu ile Uluslararası Eşya (Yük) Taşıma Sözleşmesi



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Demir yolu taşımacılığı hakkında genel bilgi sahibi olabilecek,
  - Yurt içerisinde gerçekleştirilen demir yolu ile eşya taşımaları ile ilgili hükümleri öğrenebilecek,
  - Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun hakkında bilgi sahibi olabilecek,
  - Uluslararası gerçekleştirilen demir yoluyla eşya taşıma sözleşmeleriyle ilgili COTIF - CIM hükümlerini öğrenebileceksiniz.



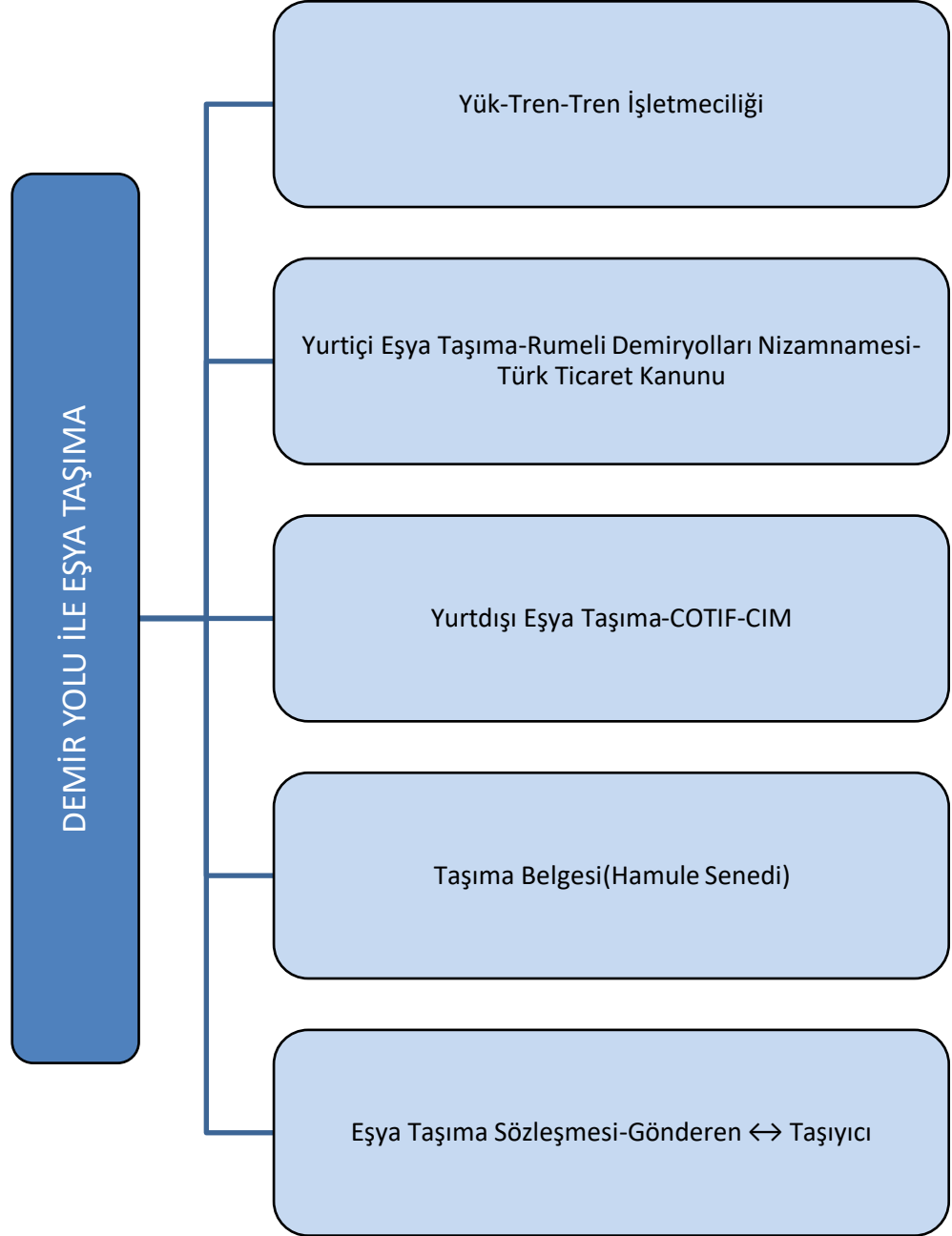
**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Ramazan Durgut**

**ÜNİTE**

**8**



## GİRİŞ



Demir yolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine göre daha ucuz, daha çevreci, trafik sıkışıklığı yaratmayan, varış zamanı belirtilen günde, dış değişkenlerden etkilenmeyen bir taşıma türüdür.

Demir yolu ile eşya (yük) taşıması hem ekonomik hem de hızlı ve güvenli olması sebebiyle dünyada en çok tercih edilen taşıma yöntemlerinden biridir. Ancak bu önemine rağmen ülkemizde demir yolu taşımacılığı istenilen düzeyde bulunmamaktadır. Bunda ülkenin coğrafi şartlarının, özellikle dağlık olmasının, etkisi olduğu gibi, tır ve kamyonlarla karayolunda eşya taşımacılığının daha çok yapılmasının da etkisi vardır. Her ne kadar son yıllarda demir yolu taşımacılığı alanında büyük yatırımlar yapılsa da yılların vermiş olduğu ihmal ve eksiklikler, demir yolu ile eşya ve yolcu taşımada istenilen seviyeye ulaşmamızın yıllar alacağını göstermektedir.

Bu ünite de demir yolu ile eşya taşınması ele alınmıştır. Öncelikle demir yolu ile yurt içi eşya taşıma konusu, demir yolu taşımada görevli ve yetkili kurumlar ile yurt içi eşya taşıma taşımalarına uygulanacak hükümler belirtilerek anlatılmıştır. Ardından 2013 yılında yasalaşarak uygulanmaya başlanan Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile bu Kanunla kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş. ile ilgili bilgiler verilmiştir. Sonrasında demir yolu ile yurt dışı eşya taşımaları, kurum ve kurumlar tanıtılarak, Türkiye'nin de taraf olduğu COTIF-CIM olarak kısaltılan konvansiyon hakkında malumat aktarılmış ve bu Konvansiyon uyarınca akdedilen eşya taşıma sözleşmesi ayrıntılı şekilde anlatılmıştır. Bu kapsamda taşıma senedi, eşyanın yüklenilmesi ve boşaltılması, taşıma ve teslim süresi, taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumluluğu üzerinde durulmuştur. Buna karşılık demir yolu ile yolcu ve bagaj taşımada, ayrı bir ünite de anlatıldığından, incelenmemiştir.

## DEMİRYOLU İLE YURT İÇİ EŞYA TAŞIMA

### Demir Yolu Taşımada Kurumlar ve Kuruluşlar

#### T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Bakanlık, genel ulaştırma politikaları kadar demir yolu taşımacılığı sektörüne ilişkin düzenlemeler, yönetmelik çıkarma, genel düzenleyici işlemler yapma konularında tek yetkili yürütme organıdır. Bakanlar kuruluna kanun tasarısı hazırlama, meclisten kanun çıkarma konularında yetkili kurumdur. Bakanlık teşkilatı içinde ilgili kuruluş TCDD'dir.

#### T.C. Devlet Demiryolları (TCDD) ve TCDD Taşımacılık A.Ş.

6461 sayılı Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çıkarılana kadar olan dönemde TCDD, Türkiye'de demiryollarının kurulması, işletilmesi konularında bir kamu tüzel kişisi olarak faaliyette bulunmuş ve söz konusu Kanunun kabulüyle de altyapı işletmesi olarak faaliyetlerine devam etmesi öngörülmüştür. Önümüzdeki zamanlarda ise demiryollarının işletilmesi (tren ve/veya vagon işletmeciliği), TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yapılacaktır.



TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş., demir yolu altyapısını ve işletmeciliği yapmakla yetkili kuruluşlardır.



Şekil 8.1. 6461 sayılı Kanunla TCDD Taşımacılık A.Ş. kurulmuştur.

## Yurt İçi Eşya Taşımalarına Uygulanacak Hükümler

*6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m.852’de demir yolu ile taşımaya ilişkin özel hükümler saklı tutulduğundan, TTK hükümleri demir yolu ile eşya ve yolcu taşımaya ilişkin özel hükümlerden sonra uygulanır.*

*Demir yolu ile eşya taşımalarına öncelikle 1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi uygulanacaktır. Burada hüküm bulunmaması hâlinde ise TTK m. 850 vd. hükümlerin uygulanması söz konusu olacaktır.*

Belirtelim ki, demir yolu ile taşıma TCDD Taşımacılık A.Ş.nin tekelinde olduğundan, demir yolu ile yapılacak eşya taşımalarına ilişkin Tarifelere (Yurtiçi Eşya Tarifesi, TEA Tarifesi, Gümrüklü Ambar Tarifesi) yapılmaktadır (<http://www.tcddtasimacilik.gov.tr/mevzuat>, 11/06/2018).

## TÜRKİYE DEMİRYOLU ULAŞTIRMASININ SERBESTLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA KANUN

6461 sayılı Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun TBMM’de 24/4/2013 tarihinde kabul edilmiş ve 1 Mayıs 2013 tarih ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Kanunun amacı:

- Demir yoluyla yolcu ve yük taşımacılığının hizmet kalitesi açısından en uygun, etkin ve olabilecek en düşük fiyatla sunulmasını,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün demir yolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılmasını,
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demir yolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmasını,
- *Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demir yolu altyapısı inşa etmesini ve bu altyapının kullanılmasını ve*
- Kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demir yolu altyapı işletmeciliği ve demir yolu tren işletmeciliği yapabilmesini sağlamaktır (m. 1).



6461 sayılı Kanunla, TCDD yeniden yapılandırılmış ve ayrıca kamu tüzel kişileri ile ticaret şirketlerine demir yolu altyapı ve tren işletmeciliği yapma hakkı verilmiştir.

*6461 sayılı Kanunla TCDD'nin alt yapı işletmesi olarak yapılandırılması öngörülmekte ve TCDD Taşımacılık A.Ş. adında demir yolu tren işletmecisi olarak bir şirket kurulmaktadır. Ayrıca TCDD dışında kamu tüzel kişileri ile ticaret siciline kayıtlı şirketlerin demir yolu altyapı inşa etmesi ile demir yolu işletmeciliği yapmalarının önü açılmıştır.*

6461 sayılı Kanunda TCDD'nin altyapı yatırımlarını nasıl finanse edeceği de açıklanmış ve TC Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bütçesinde yıllık olarak ayrılacağı öngörülmüştür (m. 5). Ayrıca kamu tüzel kişileri ile ticaret şirketlerinin demir yolu altyapı ve tren işletmeciliği için Bakanlığın yetki vereceği öngörülmüştür (m. 6/1).

Ticaret şirketleri, demir yolu altyapısı inşa etmek istemeleri hâlinde; yapacakları demir yolu altyapısının gerektirdiği taşınmazlar, kamulaştırma bedeli ilgili şirketten tahsil edilerek Bakanlık tarafından kamulaştırılır ve belirtilen amaçla ilgili şirket lehine kırk dokuz yılı geçmemek üzere bedelsiz olarak irtifak hakkı tesis edilir. Kullanım süresinin sonunda söz konusu taşınmazlar üzerinde inşa edilmiş bütün varlıklar başka bir işleme gerek kalmaksızın Hazinesinin mülkiyetine geçmiş sayılır (m. 6/3).

## DEMİRYOLU İLE YURT DIŞI EŞYA TAŞIMA

### Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar

#### Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Hükümetlerarası Örgüt (OTIF)



OTIF, uluslararası demir yolu taşımalarına uygulanacak yeknesak bir hukuk rejimi oluşturmak amacıyla COTIF sözleşmesiyle kurulmuş ve faaliyetlerini devam ettirmektedir.

OTIF, 9 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF) uyarınca kurulmuştur (COTIF m. 1). Örgütün merkezi İsviçre'nin Bern şehrinde yer almaktadır. OTIF'in amacı demir yolu taşımacılığı konusunda yeknesak hukuki bir rejimin kurulması ve özellikle demir yolu trafiğinin kolaylaştırılması, teşvik edilmesi ve hızlandırılması konularında üye devletlerle başka uluslararası kuruluşlar arasında çerçeve sözleşme hazırlamaktır (COTIF m. 2).

OTIF'in işleyişi, Genel Kurul, Yönetim Kurulu, Revizyon Komisyonu, Tehlikeli Eşya Taşımaları İçin Uzmanlar Komisyonu (RID Uzmanlar Komisyonu), Demir Yolu Alanındaki Kolaylaştırmalar Komisyonu, Teknik Uzmanlar Komisyonu, ve Genel Sekreterden oluşan organlar vasıtasıyla sağlanmaktadır (COTIF m. 13/1).

COTIF m. 28 uyarınca OTIF'e üye devletler arasında Sözleşme'nin yorumlanmasından veya uygulanmasından doğan ihtilaflar ile üye devletler ve örgüt arasında ayrıcalıklar ve dokunulmazlık konusundaki protokolün yorumlanmasından veya uygulanmasından doğan ihtilaflar taraflardan birinin talebi üzerine tahkim mahkemesine götürülebilir. Taraflar tahkim mahkemesinin teşkilini ve tahkim prosedürünü serbestçe belirleyebilirler.



Şekil 8.2. Merkezi İsviçre'nin Bern şehrinde olan OTIF'in logosu yukarıdaki gibidir.

### Diğer Uluslararası Kurum ve Kuruluşlar

- Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC),
- Avrupa Demir Yolu ve Altyapı Kuruluşları Birliği (CER),
- Uluslararası Kara-Demir Yolu Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR),
- Uluslararası Freight Forwarder Dernekleri Federasyonu (FIATA),
- Demiryolları İşbirliği Örgütü (OSJD),
- Demir Yolu ile Eşya Taşımaları için Avrupa-Asya Tarifesi (TEA).

### ULUSLARARASI DEMİR YOLU TAŞIMALARINA İLİŞKİN SÖZLEŞME (COTIF)

COTIF, 9 Mayıs 1980 tarihinde imzalanmış ve 1999 yılında esaslı bir değişikliğe tabi tutulmuştur. Türkiye, "9 Mayıs 1980 Tarihli Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF)'ye Değişiklik Getiren 3 Haziran 1999 Tarihli Protokol"ü 30 Aralık 1999 tarihinde imzalanan ve 6/10/2005 tarihli ve 5408 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunmuştur [1].

COTIF, yukarıda da açıklandığı üzere OTIF'i kuran anlaşma olup, ayrıca başta eşya ve yolcu taşımalarını konu alan ek protokollerden oluşur. Bu ek protokollerin eşya taşımasıyla ilgilileri (1)Sözleşme'nin B Ana Eki'ni oluşturan "Uluslararası demir yolu eşya taşıma sözleşmesine ilişkin Tektip Kurallar (CIM)" ve (2)Sözleşme'nin C Ana Eki'ni oluşturan "Tehlikeli eşyaların demir yoluyla uluslararası taşınmasına ilişkin Sözleşme (RID)",'dir.

Bu ünite sadece demir yolu ile eşya taşımacılığının düzenlendiği COTIF – CIM işlenmiştir.

### ULUSLARARASI DEMİR YOLU EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİNTEKTİP KURALLAR (COTIF - CIM)

#### COTIF – CIM'in Uygulama Alanı

*COTIF - CIM, eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edilmesi için öngörülen yerin iki farklı üye Devlette bulunması hâlinde, bütün ücretli demir yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanır (COTIF – CIM m. 1/1).*





**COTIF - CIM**, eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edilmesi için öngörülen yerin iki farklı üye Devlette bulunması hâlinde, bütün ücretli demir yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanır(COTIF – CIM m. 1/1).

Yine eşyanın teslim alındığı yer ile teslimi için öngörülen yerin, en azından birinin bir üye Devlet olduğu iki farklı Devlette bulunması ve sözleşme taraflarının sözleşmenin COTIF - CIM kurallarına tabi olduğu konusunda anlaşmaları hâlinde, ücretli demir yolu eşya taşımalarına uygulanır (COTIF – CIM m. 1/2).

Ayrıca tek bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden uluslararası bir taşımanın, sınır ötesi demir yolu taşımasına ilave olarak, bir üye Devletin dâhilî trafiğinde denizcilik yolu veya karayolu ile taşımayı içermesi hâlinde de COTIF- CIM uygulanır (COTIF – CIM m. 1/3).

Tek bir taşıma sözleşmesine konu teşkil eden uluslararası bir taşımanın, demir yolu taşımasına ilave olarak, denizyolu ile taşımayı veya dâhilî denizcilik yoluyla sınır ötesi taşımayı içermesi hâlinde, COTIF – CIM, 24.maddede öngörülen hatlar listesine kaydedilmiş hatlarda gerçekleştiriliyorsa, geçerlidir (COTIF – CIM m. 1/4).

Buna karşılık, sınırdış Devletlerin toprağında bulunan garlar arasındaki taşımalara, bu garların alt yapısının bu Devletlere veya bunların tek birine bağlı bir veya birçok alt yapı idarecileri tarafından yönetilmesi hâlinde, COTIF – CIM uygulanmaz. Başka bir anlatımla, aynı işletmeci tarafından işletilen komşu ülke taşımalarına bu konvansiyon hükümleri uygulanmaz (COTIF – CIM m. 1/5).

## DEMİRYOLUYLA ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

*Taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, eşyayı varma yerine ücretli taşımayı ve onu alıcıya orda teslim etmeyi taahhüt eder (COTIF – CIM m. 6/1).* Taşıma sözleşmesi iradi olarak kurulur. Sözleşmenin kurulması için eşyanın teslimi şart değildir. Ancak eşya taşıyıcıya teslim edilmişse, sözleşmenin kurulduğuna karine teşkil eder [2, 3].

*Demir yoluyla eşya taşıma sözleşmesi, bir taşıma belgesi (hamule senedi) ile ortaya konulmalıdır. Ancak, taşıma belgesinin (hamule senedinin) yokluğu, düzensizliği veya kaybı, COTIF – CIM'e tabi kalan, sözleşmenin varlığını ve geçerliliğini etkilemez(COTIF – CIM m. 6/2) [4].*

### Taşıma Belgesi (Hamule Senedi)

Demir yolu ile eşya taşıma sözleşmesi ilişkin olarak bir taşıma belgesi (hamule senedi) düzenlenmelidir (COTIF – CIM m. 6/2). İkinci nüshası da dâhil olmak üzere, taşıma belgesi, okunaklı yazı işaretlerine çevrilebilen elektronik veri kaydı şeklinde (elektronik ortamda) düzenlenebilir(COTIF – CIM m. 6/9).

Taşıma belgesi, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanır. İmza yerine, damga, hesap makinesi kaydı veya başka her uygun yöntem kullanılabilir(COTIF – CIM m. 6/3). Taşıyıcı, taşıma belgesinin ikinci nüshası üzerine, eşyayı uygun bir şekilde teslim alındığını onaylamalı ve gönderene ikinci nüshayı vermelidir(COTIF – CIM m. 6/4).

Bir taşıma belgesi, her gönderen için düzenlenmelidir. Gönderen ve taşıyıcı arasında aksine bir anlaşma yoksa, bir taşıma belgesi sadece tek bir vagon yüküne ilişkin olabilir(COTIF – CIM m. 6/6).



Demir yoluyla eşya taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, ücret karşılığında eşyayı varma yerine taşımayı ve varma yerinde alıcıya teslim etmeyi üstlenir.

## Taşıma Belgesinin İçeriği (COTIF – CIM m. 7)

Taşıma belgesinin içeriğinde şu bilgiler yer almalıdır (COTIF – CIM m. 7/1):



Demir yoluyla eşya taşıması sözleşmesine ilişkin olarak bir taşıma belgesi düzenlenmelidir. Bu belge elektronik ortamda düzenlenebilir.

- Düzenlendiği yer ve tarih
- Gönderenin adı ve adresi
- Taşıma sözleşmesini akdeden taşıyıcının adı ve adresi,
- (c) bendinde belirtilen taşıyıcı değilse, yükün gerçekte teslim edildiği kişinin adı ve adresi,
- Yükün (taşınmak üzere) teslim alındığı yer ve tarihi
- Teslim yeri
- Gönderilenin adı ve adresi
- Yükün cinsinin ve ambalaj türünün adı, tehlikeli eşyalar için, Tehlikeli Eşyaların Uluslararası Taşınmasına İlişkin Sözleşmede (RID) öngörülen ifadesi,
- Koli adedi ve parça yüklerin tanımlanması için gerekli özel numaralar ve işaretler
- Tam vagonla taşıma durumunda vagon numarası,
- Kendi tekerlekleri üzerinde seyreden demir yolu aracı eşya olarak taşımaya verilmişse, numarası
- Ayrıca, intermodal taşıma ünitesi durumunda, kategorisi, numarası veya tanımlanmaları için gerekli diğer nitelikleri
- Yükün brüt ağırlığı veya başka şekillerde ifade edilen yük miktarı
- Gümrük veya diğer idari makamlarca istenilen hamule senedine iliştilmiş veya usulüne uygun şekilde belirtilmiş bir makamın nezdinde veya sözleşmede belirtilen bir organ nezdinde taşıyıcının tasarrufunda tutulmuş dokümanların detaylı dökümü
- Gönderilen tarafından ödenmesi gerektiği ölçüde, taşımaya ait ücretler( taşıma ücreti, ek masraflar, gümrük vergileri ve sözleşmenin akdinden teslimine kadar doğan diğer masraflar) veya masrafların gönderilen tarafından borçlanıldığını gösterir diğer tüm bilgiler
- Tüm aksi şartlara karşın, taşımanın CIM'e tabi olduğuna dair bilgi

Ayrıca hamule senedi, gerektiğinde aşağıdaki bilgileri de içerebilir (COTIF - CIM m.7/2):

- Birbirini takip eden taşımacılar tarafından yapılan taşıma durumunda, taşıma belgesine kaydına izin vermiş olması hâlinde, eşyayı teslim etmesi gereken taşımacı
- Göndericinin yüklendiği ücretler
- Eşyanın tesliminde tahsil edilecek rambursman
- Eşyanın beyan edilen değeri ve teslimde özel kıymeti temsil eden tutar
- Taşımanın gerçekleştirilmesi için kararlaştırılmış süre
- Kararlaştırılan güzergâh
- Nakliyeciyeye (taşıyıcıya) verilen 7 § 1 (n) bendinde belirtilmemiş belgelerin bir listesi

- Göndericinin vagon üzerine vurduğu mühürlerin adedi ve adına ilişkin kayıtları
- Tarafların hamule senedine yararlı gördükleri diğer her tür bilgi

### Taşıma Belgesinin İspat Gücü

*Taşıma belgesi aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma sözleşmesinin akdine ve koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına esas kabul edilir (COTIF–CIM m. 12/1).*

Yüklemeyi taşıyıcı yaptığı takdirde, taşıma belgesi, aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma belgesinde belirtilen eşyanın ve ambalajın durumuna veya böyle bilgiler yok ise, taşıyıcının teslim aldığı anda görünürde iyi durumda olduğuna, koli adedi, markaları ve numaraları ile brüt kütlesi veya başka türlü ifade edilmiş miktara ilişkin taşıma belgesindeki ifadelerin doğruluğuna esas teşkil eder (COTIF–CIM m. 12/2).

Yüklemeyi gönderen yaptığı takdirde, taşıma belgesi, aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma belgesinde belirtilen eşyanın ve ambalajın durumuna veya böyle bilgiler yok ise görünürde iyi durumda olduğuna ve sadece taşıyıcının incelemiş olması ve taşıma belgesine inceleme sonucunu kaydetmiş olması hâlinde, COTIF CIM m. 12/2’de ifade edilen ibarelerin doğru olduğuna esas teşkil eder (COTIF–CIM m. 12/3).

*Ancak taşıma belgesi, ihtirazi kayıt içermesi hâlinde esas teşkil etmez. Özellikle taşıyıcının gönderinin taşıma belgesi üzerine yazılı kayıtlara cevap verip vermediğini incelemek için uygun araçları olmaması ile ihtirazi kayıt gerekçelenebilir (COTIF–CIM m. 12/4).*

### Eşyanın Yüklenmesi ve Boşaltılması

Gönderen ve taşıyıcı eşyanın yüklenmesi ve boşaltılmasının kime ait olduğunu kararlaştırabilirler. Böyle bir sözleşmenin olmaması hâlinde, tam vagonlar için yükleme gönderene ve teslimden sonra boşaltma alıcıya ait iken, koliler için yükleme ve boşaltma taşıyıcıya aittir (COTIF – CIM m. 13/1).

*Gönderen kendisi tarafından yapılan hatalı yüklemenin tüm sonuçlarından sorumludur ve özellikle bundan dolayı taşıyıcının uğradığı zararı telafi etmesi gerekir. Yanlış yüklemenin ispatı taşıyıcıya aittir (COTIF – CIM m. 13/2).*

Bekleme ücreti, vagonların yükleme veya boşaltmada, tanınan serbest süreden daha fazla bekletilmesi durumunda ödenen ücrettir. TCDD vagonları için bekleme ücretinin adı “somaj”, yabancı devlet vagonlarında “sejür”, sahibine ait vagonlarda “hat işgal”dir.

### Ambalajlama ve Diğer İşlemler

Gönderen, eşyanın ambalajının kusuru veya ambalajının olmamasının neden olduğu tüm masraf ve zararlar için taşıyıcıya karşı sorumludur. Eğer ambalaj kusuru gözle görülmekte ve teslim alma anında taşıyıcı tarafından bilinmekte ise



Taşıma belgesi aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma sözleşmesinin akdine ve koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına esas kabul edilir.

ve taşıyıcı bu konuda rezerv (ihtirazi kayıt) koymamışsa gönderen sorumlu olmaz (COTIF – CIM m. 14).



Gönderen, eşyanın ambalajının kusuru veya ambalajının olmamasının neden olduğu tüm masraf ve zararlar için taşıyıcıya karşı sorumludur.

Gönderen, eşyaların ambalajı ve muşambalanması konusunda gümrük veya idari makamların talimatlarına uymak zorundadır. Gönderen, eşyaları bu talimatlara göre ambalajlamamış veya muşambalamamış ise, taşıyıcı bunu sağlayabilir; bundan doğan masraflar eşyaya yüklenir (COTIF – CIM m. 15/8) .

*Gümrük veya diğer idari makamlarca istenen formalitelerin tamamlanması amacıyla, eşyanın tesliminden önce, gönderen taşıma belgesine gerekli belgeleri eklemeli veya taşımacının emrine vermeli ve ona istenilen tüm bilgileri sağlamalıdır.* Taşıyıcı bu belgelerin ve bilgilerin doğru ve yeterli olup olmadığını incelemekle sorumlu değildir. Gönderen, taşıyıcının hatası durumu hariç, bu belgelerin ve bilgilerin yokluğu, yetersizliği ve düzensizliğinden doğabilecek tüm zararlar için taşıyıcıya karşı sorumludur (COTIF – CIM m. 15/1 ve 2). *Taşıyıcı, bu belgelerin yanlış kullanılmasının neden olduğu zarar veya kayıp, kendisinin kaçınmadığı veya engelleyemediği sonuçlara neden olmadıkça, taşıma belgesi üzerinde belirtilen ve ilişğinde bulunan veya kendisine verilmiş belgelerin kaybı veya yanlış kullanımının sonuçlarından sorumludur (COTIF – CIM m. 15/3).*

### Taşıma (Teslim) Süreleri (COTIF – CIM m. 16)

- Taraflarca özel anlaşma yapılmamışsa, tam vagon yüklerde 12 saat içinde taşımaya başlamak ve her 400 km. 24 saatte katetmek.
- Kısmi vagon yüklerde ise, 24 saatte taşımaya başlamak ve 200 km. 24 saatte katetmek.
- Eğer güzergah konusunda anlaşma yoksa, en kısa güzergahtan hesaplama yapılır.
- Demir yolu raylarındaki açıklık farklılığı, deniz veya iç su geçişleri veyahutta demir yolu bağlantısızlıkları taşıyıcıya ekstradan süre ekleme hakkı verir.
- Taşıma süresi, eşyanın teslim alınması ile başlar; taşımacının hatası olmaksızın, bekleme süresi kadar uzatılır. Pazar ve resmi tatil günlerinde süre durur. Mücbir sebepler süreyi uzatır.



Şekil 8.3. Yük treni ve Demir Yolu Hatları.

## Teslim

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan alacaklarının ödenmesi ve tesellüm belgesi karşılığında, alıcıya taşıma belgesini ve öngörülen teslim yerinde eşyayı teslim etmesi gerekir (COTIF - CIM m. 17/1).



Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan alacaklarının ödenmesi ve tesellüm belgesi karşılığında, alıcıya taşıma belgesini ve eşyayı teslim eder.

Alıcı da eşyanın varış yerine gelişinden sonra, taşıyıcıdan taşıma belgesinin kendisine verilmesini ve eşyanın kendisine teslimini talep edebilir. Eğer eşyanın kaybolduğu saptanmış veya eşya alıcıya teslim süresinin bitimini takip eden otuz gün içinde teslim edilmemiş (COTIF – CIM m. 29/1) ise, alıcı taşıma sözleşmesinden doğan haklarını taşımacıya karşı kendi adına kullanabilir (COTIF - CIM m. 17/3).

Teslim yerinde yürürlükte olan hükümler uyarınca gerçekleşen a) eşyanın, gümrük yetkililerine teslimi veya taşıyıcının muhafazasında bulunmuyorsa gümrük makamlarının sevk işyerlerine veya antrepolarına verilmesi, b) eşyanın taşıyıcı nezdinde ambarlanması veya bir komisyoncu veya bir genel ambarde depolanması alıcıya teslimle eşdeğerdir (COTIF – CIM m. 17/2). Eşyanın teslimi, teslim yerinde yürürlükte bulunan kurallara uygun olarak yapılır (COTIF - CIM m. 17/5).

## Teslim Engelleri

*Teslime engel bir durumun olması hâlinde, gönderenin taşıma belgesine yazdığı bir kayıt ile teslime engel bir durum meydana geldiğinde eşyanın resen geri gönderilmesini istemiş olması durumu hariç, taşıyıcı talimat talep etmek için bunu gönderene derhâl haber vermesi gerekir (COTIF – CIM m. 21/1).*

Taşıyıcı, teslim (ve taşıma) engeli sebebiyle talimat istemesi ve talimatın yerine getirilmesi için yaptığı masrafları isteyebilir; meğer ki söz konusu durum kendi hatasından dolayı meydana gelmiş olmasın. Ayrıca kat ettiği mesafe uyarınca taşıma ücretini de isteyebilir (COTIF – CIM m. 22/1).

Teslim ve taşıma engeli bir durumun ortaya çıkması ve talimat istenmesi durumunda, taşıyıcı, masrafları eşyanın ilgisine ait olmak üzere eşyayı derhâl boşaltabilir ve boşaltma ile birlikte taşıma sona erer. Bu andan itibaren taşıyıcının eşyaya muhafaza borcu başlar (COTIF – CIM m. 22/2).

Eşyanın çabuk bozulabilir doğası ve durumunun olanak vermesi veya muhafaza masraflarının eşyanın kıymetine nazaran orantısız olması hâlinde, taşıyıcı, hak sahibinin talimatını beklemeksizin eşyanın satışını yaptırabilir. Diğer durumlarda, makul bir süre içinde, aksi yönde hak sahibinden talimat alınmaması hâlinde de eşyanın satışını yaptırabilir (COTIF – CIM m. 22/3).

Taşımaya veya teslime engel durum hâlinde, eğer gönderen zamanında talimat vermez veya taşımaya ya da teslime engel durum ortadan kaldırılamaz ise, taşıyıcı eşyayı gönderene geri yollayabilir veya gerekçelendirilmiş ise masrafları göndericiye ait olmak üzere imha edebilir (COTIF – CIM m. 22/6).

## Sorumluluk

Taşıyıcı, eşyanın teslim alınışından teslim edilmesine kadar meydana gelen eşyanın kaybı (tam veya kısmi ziya) ve hasarı ile kullanılan demir yolu alt yapı:



Taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar, eşyada meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden sorumludur.

olursa olsun teslim süresinin aşılmasından doğan zarardan sorumludur[5]. Başka bir anlatımla *taşıyıcı, eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar olan süreçte eşyanın zıya, hasar ve gecikmesinden sorumludur (COTIF – CIM m. 23/1).*

Zıya, hasar veya gecikme, hak sahibinin bir hatası, taşıyıcının hatasından doğmayan hak sahibinin bir talimatı, eşyanın niteliği (içten bozulma, yolda fire vb.) veya taşıyıcının önleyemeyeceği veya kaçınamayacağı bir sebepten dolayı oluşmuşsa, taşıyıcı, sorumlu olmaz (COTIF – CIM m. 23/2). İspat yükü taşıyıcının üzerindedir (COTIF - CIM m. 25/1).

### **Sorumluluktan Kurtulma (Özel) Sebepleri (COTIF – CIM m. 23/3)**

Taşıyıcı, aşağıdaki sebeplerin varlığı hâlinde sorumluluktan kurtulur:

- Taşımanın açık vagonla yapılması,
- Ambalajlanmadığı veya kötü ambalajlandığında, türleri gereği kayıp veya hasar tehlikesine maruz olan eşyalar için, ambalaj yokluğu veya kusuru,
- Eşyaların gönderen tarafından yüklenmesi veya alıcı tarafından boşaltılması,
- Eşyanın bizzat cinsine bağlı nedenlerle, özellikle kırılma, paslanma, içten ve kendiliğinden bozulma ile kısmen veya tamamen kayıp veya hasara uğrayabilen nitelikte eşya olması,
- Kolilerin, düzensiz, yanlış veya eksik işaretlenmesi veya numaralanması,
- Canlı hayvan taşınması,
- Taşıma belgesinde belirtilmiş, gönderen ve taşıyıcı arasında sözleşmeler veya geçerli hükümler gereği, refakati altında gerçekleştirilmesi gereken taşımalarda, kayıp veya hasarın refakat etmek suretiyle önlenmeye çalışılan bir tehlikeden meydana gelmesi.

### **Kayıp (Zıya) Karinesi**

Eşya alıcıya teslim süresinin bitimini takip eden otuz gün içinde teslim edilmemiş veya alıcının emrine verilmemişse, hak sahibi eşyayı başka kanıtlar sunmak zorunda kalmaksızın, zayi (kayıp) olmuş kabul edebilir (COTIF – CIM m. 29/1).

### **Kayıp (Zıya) Durumunda Tazminat**

Eşyanın tamamen veya kısmen kaybı durumunda, taşıyıcı, diğer tüm zarar-ziyalar dışında, borsadaki değerine göre, yoksa pazardaki rayiç (cari) bedele göre, her ikisi de yoksa eşyanın teslim alındığı gün ve yerdeki aynı tür ve kaliteden eşyaların mevcut değerine göre hesap edilen bir tazminatı ödemek zorundadır. Ancak tazminat, zayi brüt ağırlığın kilogramı başına 17 SDR'yi geçmez (COTIF – CIM m. 30/1-2).

### **Fire Durumunda Sorumluluk**

Cins ve niteliği gereği taşıma sırasında fireye maruz kalan bir eşya taşımalarında, a)sıvı veya nemli durumda taşımaya verilmiş eşyalar için yüzde iki, b)kuru eşyalar için ağırlığın yüzde biri oranında fireden taşıyıcı sorumlu olmaz, bu oranların üzerindeki kayıptan sorumludur. Somut duruma göre, eşyada meydana



Eşya alıcıya teslim süresini takip eden 30 gün içinde teslim edilmemişse, hak sahibi eşyanın kaybolduğunu varsayabilir.

gelen kaybın tolere edilebilecek bir nedenden kaynaklanmadığı ispatlanırsa, taşıyıcı bütün kayıptan sorumludur (COTIF CIM m. 31/1-2).

### Hasar Durumunda Tazminat

Eşyanın hasarlanması durumunda, taşıyıcı, diğer tüm zarar-zıyan dışında, eşyanın değer kaybına denk düşen bir tazminatı ödemek zorundadır. Tutarı, COTIF – CIM m. 30'a göre belirlenmiş eşyanın değerine varış yerinde tespit edilmiş değer kaybının oranı uygulanarak hesaplanır (COTIF – CIM m. 32/1).

Tazminat; a) gönderinin tümü hasardan dolayı değer kaybına uğrarsa, tümüyle kayıp durumunda ulaşılan tutarı, b) gönderinin sadece bir kısmı hasardan dolayı değer kaybederse, değer kaybına uğrayan kısmın kaybı durumunda ki tazminatın ulaşması gereken tutarı, geçemez (COTIF – CIM m. 32/1).

### Gecikme Durumunda Tazminat

Bir hasar da dâhil olmak üzere, bir zarar, teslim süresinin aşılmasından (gecikmeden) doğarsa, taşımacı, taşıma ücretinin dört katını geçmeyen bir tazminat ödemek zorundadır (COTIF – CIM m. 33/1) [7].

### Sorumluluk Sınırları

Sözleşmede kararlaştırılmışsa daha yüksek sınır geçerlidir. Taşıyıcının, kasıt veya pervasızca hareket etmesi hâlinde sınırsız sorumluluk söz konusudur.

### Faiz ve Yabancı Para Üzerinden Tazminat Talebi

Hak sahibi, COTIF – CIM m. 43'de öngörülen tazminat talebinin yapıldığı gün veya bu madde uyarınca bir tazminat talebi yapılmamışsa ise, mahkemede talep edildiği gün itibarıyla *yıllık yüzde beş* olarak hesap edilmiş tazminat faizi talep edebilir (COTIF – CIM m. 37/2). Tazminatın hesaplanması yabancı para birimlerinde ifade edilmiş tutarların tahvilini gerektiriyorsa, bu işlem, tazminatın ödeme gün ve yerindeki kura göre yapılır (COTIF – CIM m. 37/1).

### Zaman aşımı

*Taşıma sözleşmesinden doğan davalar 1 (bir) yılda zaman aşımına uğrar (COTIF – CIM m. 49/1).*

Ancak, aşağıda belirtilen davalar söz konusu ise zaman aşımı 2 (iki) yıldır: a) taşıyıcı tarafından alıcıdan tahsil edilen bir rambursmanın (bedeli ödenmesi şartıyla teslim edilen malın bedelinin yatırılması) ödenmesi ile ilgili dava; b) taşıyıcı tarafından yapılan bir satıştan elde edilen gelirin ödenmesi ile ilgili dava; c) gerek böyle bir zararı teşvik etmek niyetiyle, gerekse sonucunu düşünmeden ve bu tür bir zararın muhtemelen doğabileceği bilinci ile yapılan bir eylem veya ihmalden doğan zarar nedeni dava; d) 28. maddede öngörülen durumda, tekrar sevkten önceki taşıma sözleşmelerinden birine dayanan dava (COTIF – CIM m. 49/1 c.2).



Demir yoluyla eşya taşıma sözleşmesinden doğan davalar, kural olarak, 1 yılda zaman aşımına uğrar.



## Örnek

- Ülkemizde hammaddeden mamul maddeye, yedek parçadan otomobile, gıdadan beyaz eşyaya kadar bir çok eşya (yük), TCDD TAŞIMACILIK A.Ş. tarafından, blok tren taşımacılığı şeklinde, yurt içi ve yurt dışına taşınmaktadır. Blok tren taşımacılığında maksimum brüt ağırlık rotasına göre 1200-1300 brüt ton, max dizi uzunluğu 520 metredir. Avusturya ve Almanya'da brüt tren ağırlığı 1600 brüt tona kadar çıkılabilmektedir. Blok tren taşımacılığı, yurtdışında %20, yurtiçinde ise %50'ye varan fiyat avantajı sağlayabilmektedir.



## Bireysel Etkinlik

- Ülkemizde demir yolu ile eşya taşımının gelişmemiş olmasının sebep ve sonuçlarını, diğer taşıma yöntemleriyle de karşılaştırarak, tartışınız.



## Özet

- Demiryoluyla eşya ve yolcu taşımacılığı gerek coğrafi şartlarının zorluğu gerekse siyasi bir takım nedenlerle uzun süre ihmal edilmiştir. Son yıllarda bu alanda bir çok yatırımlar yapıldığı gibi, Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanun da çıkarılarak TCDD dışında kamu tüzel kişileri ile ticaret şirketlerinin demiryolu altyapı ve tren işletmeciliği yapmasının da önü açılmıştır. Bu kapsamda TCDD tekrar yapılandırılarak, TCDD'nin alt yapı işletmesi olarak faaliyet göstermesi, kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş.nin ise tren / vagon işletmeciliği yapması öngörülmüştür.
- Demiryoluyla yurt içi eşya taşımalarına, Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi ve burada hüküm olmaması hâlinde TTK'nin eşya taşımalarına ilişkin hükümleri uygulanır. TTK hükümlerinin doğrudan uygulanması söz konusu değildir. Son dönemde Demiryolu Eşya Taşıma Kanun Taslağı hazırlanmış ve kamuoyuna duyurulmuşsa da henüz yasalaşmamıştır. Aynı bir Kanun yerine demiryolu ile eşya taşımacılığı, genel eşya taşımalarının düzenlendiği TTK hükümlerine tabi kılınabilir; ayrıntıları ve farklılıkları yönetmelikle düzenlemeye yoluna da gidilebilir.
- Demiryoluyla yurt dışı eşya taşımaları organize etmek üzere uluslararası bir örgüt olarak OTIF kurulmuş ve bu konudaki uluslararası sözleşme olan COTIF hazırlanmıştır. Demiryolu ile uluslararası eşya taşımalarına uygulanmak üzere COTIF'ın B ana eki COTIF - CIM akdedilmiştir. Türkiye de bu konvansiyona taraftır.
- COTIF - CIM uyarınca taşıyıcı, ücret karşılığında taşıma konusu eşyayı teslim alma yerinden teslim etme yerine kadar taşımayı üstlenmektedir.
- Demiryolu ile yapılan uluslararası eşya taşımaları için taşıma belgesi (hamule senedi) düzenlenmesi gerekmektedir. Sözleşmenin ve COTIF-CIM'in varlığı ve uygulanması için şart olmamakla birlikte, hamule senedinin önemli bir ispat fonksiyonu vardır.
- COTIF-CIM'de gönderen ve taşıyıcının hak ve borçları özel olarak düzenlenmiştir. Bunların en önemlileri yükleme, boşaltma, paketleme ve işaretleme ile taşıma süresi ve teslim konularıdır.
- Taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar eşyada olucak zıya, hasar ve gecikmeden sorumludur. Buna karşılık gönderen veya alıcı gibi hak sahiplerinin hatası, bu kişilerin talimatları, eşyanın niteliği, taşıyıcının önlemeyeceği ve engel olamayacağı hâller sebebiyle oluşan zıya, hasar ve gecikmeden taşıyıcının sorumlu tutulmayacağı da düzenlenmiştir. Ayrıca taşımanın açık araçla yapılması, yükün ambalajlanmaması veya kötü ambalajlanması, yüklemenin gönderen tarafından yapılması, eşyanın niteliği, eksik işaretleme ve numaralandırma, canlı hayvan taşınması, zıya ve hasarın refakat edilerek önlenmeye çalışılan bir tehlikeden gelmesi hâlleri ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulma özel sebepleri olarak belirtilmiştir (COTIF-CIM mm. 23).
- COTIF - CIM gereğince taşıyıcının zıya ve hasar hâlinde sorumluluğu kilo gram başına 17 SDR ile sınırlandırılmıştır. Gecikme hâlinde ise, taşıma ücretinin 4 katına kadar tazminat öngörülmüştür.
- COTIF - CIM uyarınca eşya taşıma sözleşmesinden doğan davalar ise, istisnai nitelikteki durumlar hariç 1 yılda zaman aşımına uğrar.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Aşağıdakilerden hangisi demir yolu ile yurt içi eşya taşımalarında öncelikle uygulanır?
  - a) Türk Ticaret Kanunu
  - b) COTIF - CIM
  - c) Montreal Konvansiyonu
  - d) Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi
  - e) COTIF – CIV
  
2. Aşağıdakilerden hangisi demir yolu taşımacılığı alanında uluslararası yeknesak hukuki bir rejim kurmak için oluşturmak için kurulan uluslararası örgüttür?
  - a) TCDD
  - b) OTIF (Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Hükûmetlerarası Örgüt)
  - c) TCDD Taşımacılık A.Ş.
  - d) Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC)
  - e) Avrupa Demir Yolu ve Altyapı Kuruluşları Birliği (CER)
  
3. Türkiye Demir Yolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun gereğince aşağıdaki kurum ve kuruluşlardan hangisi demir yolu altyapı ve tren işletmeciliği yapması mümkün değildir?
  - a) TCDD
  - b) TCDD Taşımacılık A.Ş.
  - c) Kamu tüzel kişileri
  - d) Ticaret şirketleri
  - e) Dernekler
  
4. Demir yoluyla uluslararası eşya taşımalarına uygulanan sözleşme (konvansiyon) hangisidir?
  - a) COTIF - CIV
  - b) COTIF - CIM
  - c) COTIF - RID
  - d) COTIF - CUV
  - e) OTIF

5. COTIF – CIM uyarınca taşıyıcının fire durumunda sorumluluğuyla ilgili hangisi yanlıştır?
- Sıvı veya nemli durumda taşımaya verilmiş eşyalar için fire oranı yüzde ikidir.
  - Kuru eşyalarda fire oranı ağırlığın yüzde biridir.
  - Fire oranlarının üzerinde oluşan kayıptan taşıyıcı sorumludur.
  - Eşyanın tümüyle kaybı durumunda, tazminat hesabında fireden dolayı herhangi bir kesinti yapılmamalıdır.
  - Eşyanın niteliği gereği taşıma sırasında oluşacak fireden taşıyıcı ile gönderen birlikte sorumludur.
6. COTIF – CIM uyarınca tam vagon taşımalarında eşyayı araca yükleme kimin borcudur?
- Taşıyıcının
  - Gönderenin
  - Alicının
  - Taşıma işleri komisyoncusunun
  - Taşıyıcı ve gönderenin birlikte borcudur
7. Aşağıdakilerden hangisi COTIF – CIM uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulma özel sebeplerinden değildir?
- Taşımanın açık vagonla yapılması
  - Ambalajlanmadığı veya kötü ambalajlandığında, niteliği gereği kayıp veya hasar tehlikesine maruz olan eşyalar için, ambalaj yokluğu veya kusuru
  - Eşyaların gönderen tarafından yüklenmesi veya alıcı tarafından boşaltılması
  - Canlı hayvan taşınması
  - Taşıyıcının kasıt ve pervasızca hareket etmesi
8. COTIF – CIM uyarınca taşıyıcı, eşyayı öngörülen süre içinde teslim etmemesi durumunda, gecikmeden dolayı ne kadar miktara kadar sorumlu tutulabilir?
- Kilo gram başına 15 SDR
  - Kilo gram başına 17 SDR
  - Taşıma ücreti kadar
  - Taşıma ücretinin 4 katına kadar
  - Sınırsız sorumludur

9. COTIF – CIM uyarınca, demir yolu ile eşya taşıma sözleşmesinde taşıma konusu eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edilmesi gerektiği tarihten itibaren ne kadar bir süre geçmesi hâlinde zayi olmuş (zıya karinesi) sayılır?
- a) 10 gün
  - b) 20 gün
  - c) 21 gün
  - d) 30 gün
  - e) 1 ay
10. COTIF – CIM uyarınca, eşya taşıma sözleşmesine konu eşyanın zıya ve hasara uğraması durumunda, taşıyıcının sorumlu tutulacağı sorumluluk üst sınırı kilogram başına kaç ÖÇH/SDR'dir?
- a) 17 SDR
  - b) 100 SDR
  - c) 10 SDR
  - d) 15 SDR
  - e) 4 SDR

**Cevap Anahtarı**

1.d, 2.b, 3.e, 4.b, 5.e, 6.b,7.e, 8.d, 9.d

## **YARARLANILAN KAYNAKLAR**

- [1] COTIF ve ekleri için bkz. Kendigelen, A. / Aydın, A (2003). Bibliyografalı Notlu – İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul.
- [2] Ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan, S. (1984). Demir Yolu ile Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara.
- [3] Ayrıntılı bilgi için bkz. Erdal, M. / Güvenler, A. / Sandalcı, K. (2009), Uluslararası Demir Yolu Eşya Taşımacılığı, İstanbul.
- [4] Ülgen, H. (1988). Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları, İstanbul, s. 67 vd.
- [5] Özdemir, T. (2006). Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu, Vedat Kitapçılık, İstanbul, s. 111 vd.

# KARMA TAŞIMALAR DEĞİŞİK TÜR ARAÇLARLA YAPILAN (MULTİMODAL-KARMA TAŞIMALAR)



## İÇİNDEKİLER

- Zincirleme (Ardıl) Taşımalar
- Karma Taşımalar
- Multimodal Taşımalar
- Karma Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu
- Bildirim ve Zaman Aşımı



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
- Değişik tür araçlarla taşıma sözleşmesiyle benzer sözleşmeleri ayırt edebilecek,
- Değişik tür araçlarla taşıma sözleşmelerine uygulanacak hükümleri belirleyebilecek,
- Değişik tür araçlarla taşıma sözleşmelerinden doğan hak yükümlülüklerini etkileyen olguları belirleyip taşıma sürecini buna göre yönlendirme fırsatı elde edebileceksiniz.



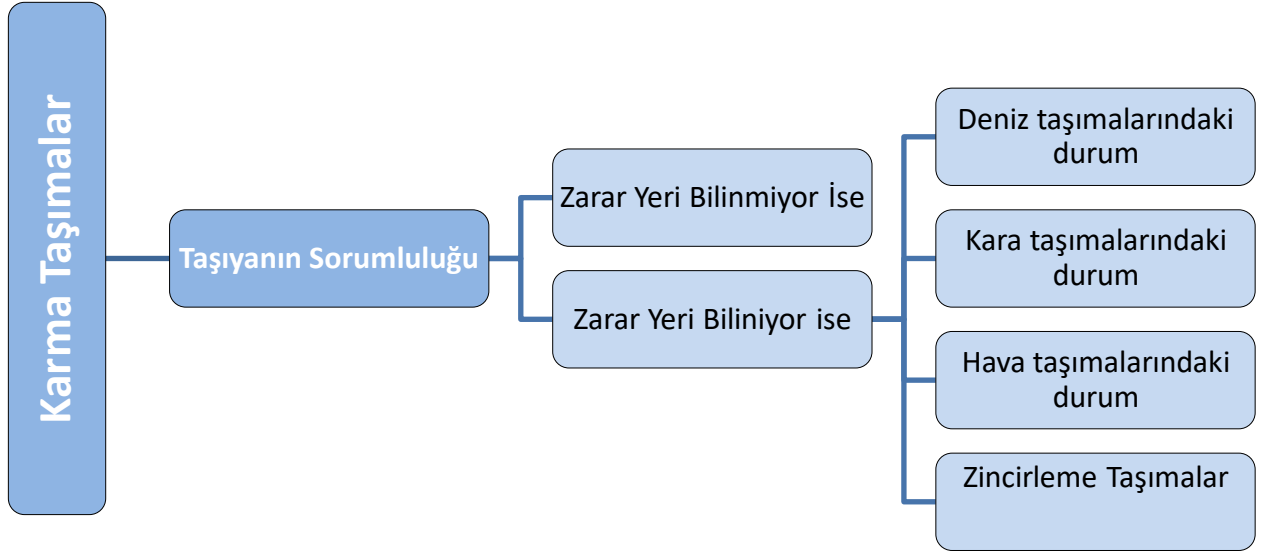
**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Oğuz CANER**

**ÜNİTE**

**9**



## GİRİŞ

Yük taşımacılığı hususunda pek çok ulusal ve uluslararası hukuki düzenleme bulunmaktadır. Kara taşımaları, hava taşımaları, deniz taşımaları, demir yolu taşımaları olmak üzere taşıma şeklinin esas alınması suretiyle yapılan geleneksel ayırım uygulamada ve doktrinde genel kabul görmektedir.

Her alandaki gelişmelere paralel olarak taşımacılık da kendi içerisinde gelişim göstermiştir. Eski zamanlarda taşıma terimi basit ve tipik taşıma ilişkilerini ifade ederken günümüzde birden çok aşamalı veya birden çok taşıma türünün birbirine eklendiği karma taşıma biçimleri ortaya çıkmıştır.

Basit ve tipik taşıma ilişkilerinde yükün teslim alınmasından varma noktasında teslim edilmesine kadar tek bir araç ile taşınmaktadır. Örneğin sadece kara yolu yükün taşınmasında kullanılmış olabilir. Direkt taşımalarda ise yük, bir vasıttan diğerine aktarılacak suretiyle birden çok vasıta ile taşınmaktadır. Ticari hayattaki gelişmelere uygun olarak günümüzde pek çok taşıma direkt tarzda yapılmaya başlanmıştır. Bazı taşımalarda birden çok taşıma aracının ardışık olarak kullanımına ek olarak bunların farklı taşıma tiplerine ait olması da mümkün olabilmektedir. Taşıma aşamalarının ve taşıma tiplerinin farklı olması yeni hukuki düzenlemelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Bugün için farklı taşıma türlerinin güçlü oldukları yönler bir araya getirilmek suretiyle daha etkin taşımacılık yapma anlayışı önem kazanmıştır. Bu şekilde yapılan taşımalarda her ulaştırma şekli etkin olduğu bölgede kullanıldığı için daha ekonomik ve etkin olmaktadır. İkinci olarak, mesafe uzadıkça verimlilik artmaktadır. Üçüncü olarak, taşıma kapları içerisinde taşınması sebebiyle yükün zarar görme ihtimali azalmaktadır.

Taşıma faaliyetinin niteliğine göre bağlantılı taşımaları zincirleme taşımalar ve karma taşımalar olarak iki kısma ayırmak mümkündür.

### Zincirleme (Ardıl) taşımalar

Zincirleme taşımada, başlangıç noktasından bitiş noktasına kadar birden çok taşıma aracından yararlanılmaktadır; ancak taşıma aşamalarındaki taşıma aracı türü aynıdır. Örneğin yükün bir kamyonun indirilip başka kamyonlar ile varma noktasına taşınması hâlinde olduğu gibi bütün taşıma araçlarının kara yolu taşıma aracı olması gerekir. Bu noktada ikinci önemli husus ise; aynı türden birden çok taşıma aracı ile yapılan taşımanın tek bir taşıma sözleşmesine dayanması gerekliliğidir. Aynı türden birden çok taşıma aracı olmasına rağmen her bir taşıma için ayrı taşıma sözleşmesi yapılmış ise bu ihtimalde zincirleme taşımadan söz edilemez.

### Karma Taşımalar

Karma taşımalarda (uygulamada kombine/multimodal/değişik tür araçlarla yapılan taşımalar, çoklu taşımalar tabirleri de kullanılabilir) taşıyan, taşıyan ile yapmış olduğu bir taşıma sözleşmesi ile farklı taşıma türlerinde birden fazla araç ile yapılan taşıma faaliyetinin tamamından sorumlu olmaktadır.

*Karma taşıma kavramından bahsedebilmek için taşıma faaliyetinin tek bir taşıma*



Karma taşıma sözleşmesi; konteynerlerin, tek bir taşıyan tarafından tek bir taşıma sözleşmesine dayanarak taşınması ile ortaya çıkmıştır.

*sözleşmesi ile gerçekleştiriliyor olması ve en az iki farklı türde taşıma şekli mevcut olmalıdır.*

Ülkemizde karma taşımalar genellikle uluslararası bağlantılı olarak ortaya çıkmaktadır.

Konteynerlerin taşımacılıkta kullanılmaya başlanması ile bağlantılı taşıma sözleşmeleri uygulamada önem kazanmaya başlamıştır. Konteynerlerin ortaya çıkışı taşımacılık alanında önemli yapısal değişiklere sebep olmuştur.



#### Yük Terminali:

Yurt içi ve uluslararası eşya/kargo taşımacıları/ işletmecileri ve/veya acenteleri, komisyoncuları, taşıma işleri organizatörleri ile bunların eşya/kargo gönderenlerine/ gönderilenlerine hizmet veren yapı veya tesisi ifade eder.

Örnek

- Karma veya zincirleme taşımacılık kara yolu, deniz yolu veya demir yolu gibi değişik taşıma türlerini bir araya getirerek yapılmaktadır.

Konteynerin;

- Konteynerin bir taşıma aracından diğerine kolayca aktarılabilmesi direkt taşımaların yaygınlaşmasına sebep olmuştur.

Konteynerler yükü dış etkilere karşı daha etkili şekilde koruyabilmektedir.

Konteynerle gümrük işlemlerinde kolaylık sağlamaktadır.

Dış ticarete ve taşımacılıkta kullanılan emek ve zamandan tasarruf sağlamaktadır.

Daha az belge ile dış ticaret ve taşımacılık yapılmasına imkân vermektedir.

Konteyner kullanımı ambalaj ekonomisi sağlamaktadır.

Konteynerler sayesinde eksik veya yanlış yük boşaltmaları azalmıştır.

Bu faydalara karşılık taşımacılıkta konteyner kullanımının bazı olumsuz yanları da ortaya çıkmıştır. İlk olarak konteynerlerde iade sorunu mevcuttur. Yük boşaltıldıktan sonra konteynerin iadesi ek masraf ve zaman kaybına sebep olmaktadır. İkinci olarak deniz taşımacılığında konteynerin denize kayma ihtimali mevcuttur. Üçüncü olarak, konteynerlerde yapım ve bakım giderleri yüksektir. Dördüncü olarak, konteynerlerin yüklenip boşaltılabilmesi için özel donanımlı limanlar ve yük terminallerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Sonuç olarak, konteyner taşımacılığı olumlu ve olumsuz yönlerinin bulunmasına karşılık olumlu yönlerinin baskın gelmesi sebebiyle ticaret hayatında giderek artmaktadır. Konteynerlerin kullanılmaya başlanması ile birleşik taşımalar artmaya başlamıştır. Günümüzde konteyner taşımacılığı ile birleşik taşımalar iç içe geçmiş durumdadır.

## KARMA TAŞIMANIN TASNİFİ

### Kombine Taşıma (Combined Transport-Intermodal Transport)

#### Kavramı

Ticaretin gelişmesi, lojistik imkanların yaygınlaşması, bilimdeki ve teknikteki gelişmeler taşıma türleri arasındaki aktarımları kolay ve ekonomik hâle getirmiştir.

Kısa mesafeli taşımalarda tek bir taşıma türü (örneğin kamyon, tren gibi) kullanılır iken uzun mesafeli taşımalarda farklı taşıma türlerinin bağlantılı hâle



#### Ro-La

(Rolling Road -  
Rollende  
Landstrasse

Transportation)

Kara yolu taşıması ile başlayan, kara taşıma araçlarının vagonlara bindirilerek bir süre taşınması sonrasında kara yolu taşımacılığı ile biten kombine taşımacılık şekli.

getirilmesi önem kazanmıştır.

Kara yolları, deniz yolları, demiryolları ve hatta hava yollarının birlikte kullanılmasını sağlayan tesislerin oluşması sonucu taşımacılıkta da evrim sağlanmıştır.



Örnek

•Örneğin; kara yolu ile deniz yolunu birbirleri ile bütünlük arz edecek şekilde kullanımını sağlayan Ro-Ro (roll on-roll off) gemileri ve limanlarının ortaya çıkması; yine benzer şekilde karayolları ile demiryollarını birbirine entegre eden Ro-La Taşımacılığı (Rolling Road -Rollende Landstrasse Transportation).

Konunun takdiminden önce terminoloji sorununa değinmek gerekir. Türkçe’de kombine taşıma olarak ifade edilen uygulama Amerika Birleşik Devletleri’nde Intermodal Transport, Avrupa kıtasında ise Combined Transport olarak ifade edilmektedir (Avrupa Birliği uygulaması bakımından combined transport tabiri, ağırlıklı kısmı Avrupa Birliği içerisinde gerçekleşen birden fazla taşıma türünü ihtiva eden taşımalar için de kullanılabilir). Sonuç olarak, her iki terim gerçekte aynı anlama gelmekte; Türkçe’de kombine taşıma olarak adlandırılmaktadır.

Bu evrimin ikiye ayrılarak incelenmesi yerinde olacaktır. Karma taşımalar bir yandan kombine taşımacılık, öte yandan multimodal (değişik tür araçlarla yapılan taşıma) taşıma şekli biçiminde gelişim seyri izlemiştir.

Multimodal taşımada ayırıcı kriterimiz yükleme ve varma noktası arasındaki farklı taşıma aşamaları için tek bir taşıma sözleşmesi yapılmakta ve taşınan yük ile ilgili olan kişiler tek bir taşımacı ile muhatap olmaktadır. Bu ise lojistik ve taşıma sektörü ile ilgisi az olan ticaret erbabı için kolaylık ve güven sağlamaktadır. Buna mukabil; intermodal/combined taşımalarda yükleme ve varma noktası arasında kullanılacak her bir taşıma şekli için ayrı taşıma sözleşmesi düzenlenir.

### Taşıma Belgeleri

Karma taşımanın gelişmesi ile birlikte taşıma senetlerinde de gelişim görülmüştür. Karma taşımada ana taşıma etabının deniz yolu ile yapılan taşıma olması hâlinde tanzim edilen *Kombine Taşıma Konişmentosu (Combined Transport B/L)* veya *Multimodal Konişmento (Multimodal B/L)* uygulamada görülmeye başlamıştır.

## TÜRK HUKUKUNDAKİ DURUM

Türk Ticaret Kanunu’ndaki multimodal taşımalara ilişkin düzenlemeler Alman hukukundan (HGB 452-452c) alınmıştır. Multimodal taşımalar, Türk Ticaret Kanunu’nda “Değişik Tür Araçlar ile Taşıma” başlığı altında hukuki düzenlemeye tabi tutulmuştur. Türk Ticaret Kanunu’nda multimodal (değişik tür araçlar ile) taşıma kavramının bir tanımı yapılmamış; buna karşılık uygulama esasları



Ro-Ro

(roll on-roll off)

Kara yolu taşıması ile başlayan, kara taşıma araçlarının Ro-Ro gemisine bindirilerek bir süre taşınması sonrasında kara yolu taşımacılığı ile biten kombine taşımacılık şekli.

verilmesi yoluna gidilmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan konu ile ilgili hükümler yeni bir sorumluluk rejimi getirmekten ziyade diğer sorumluluk rejimlerine ilişkin düzenlemelerin uygulama sistemini düzenlemektedir. TTK 902-905'te yer alan hükümlerin uygulanabilmesi için:

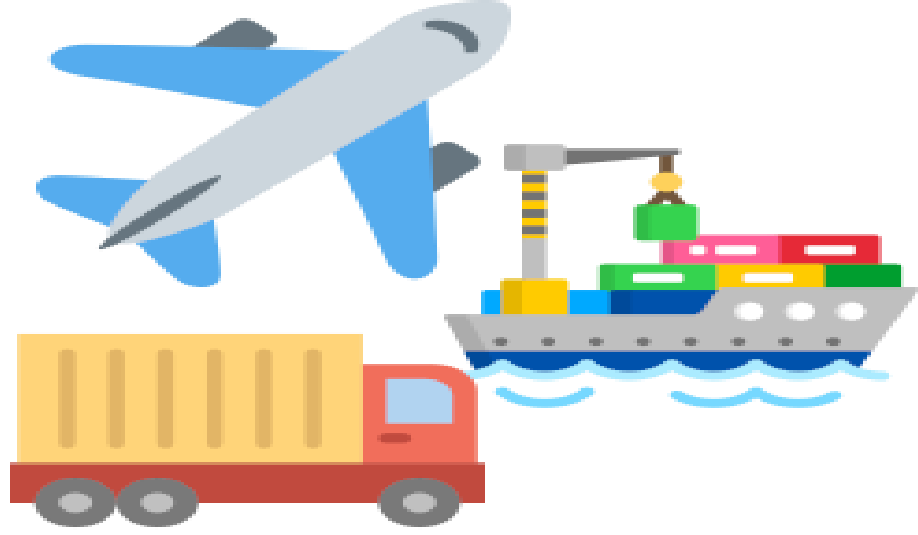
Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanmalıdır.

Bu taşıma sözleşmesine dayanılarak farklı taşıma türlerine ait araçlar kullanılmalıdır.

Her bir taşıma türü için farklı hukuki rejim kabul edilmiş olmalıdır. Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse bu hükümler uygulanmayacaktır.

Milletler arası sözleşmelerde aksine bir düzenleme olmamalıdır.

Bu unsurların hepsinin birden varlığı hâlinde multimodal taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilebilecektir.



Şekil 9.1: Karma taşımada birden fazla farklı taşıma türü mevcuttur.

## Unsurlar

Multimodal taşımaları konu edinen sözleşmeler basit/temel taşıma sözleşmelerine göre daha karmaşık bir yapı içeren taşıma sözleşmeleridir. Temel taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi burada da taşıyanın taşıma taahhüdünün ve taşıtanın da ücret ödeme borcu sözleşmenin asli unsurlarını teşkil eder. Sözleşmenin unsurlarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

Eşyanın birden fazla taşıma türü ile taşınmasının taahhüt edilmesi: Taşıyan, taşıma sözleşmesi yapılmak suretiyle eşya taşımayı üstlenmiş olmalıdır (*Taşıyan, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir*). Eşya kavramı her türlü yükü kapsar.

Taşıyan, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi borçlanır. Türk Ticaret Kanunu'na hâkim olan esaslar gereği taşıma işleri ticari iştir ve ticari işletme faaliyetidir.

- Birden fazla ortamda taşımanın farklı hukuki rejime tabi olması,
- Tek bir taşıma sözleşmesi ile taşımanın üstlenilmesi,

- Taşımanın ücret karşılığı yapılması.

Taşıyanın sorumluluğunun önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır (TTK 854).

## MULTIMODAL TAŞIMA SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Bu noktada önemli bir şart ise ihtilafa bir uluslararası konvansiyon uygulanamıyor olmasıdır. Aksi takdirde konvansiyon hükümleri multimodal taşımada öncelikli olarak uygulanacaktır.

Bir diğer ihtimal ise tarafların multimodal taşıma ilişkisine başka bir devletin hukukunun uygulanmasını kararlaştırmış olabilirler. Taraflar aralarındaki sözleşmeye bu yönde kural koydukları takdirde Türk Ticaret Kanunu hükümleri değil, seçilen devlet hukuku uygulanacaktır.

Türk Ticaret Kanunu'nda multimodal taşımada taşıyanın sorumluluk sistemi tesis edilirken zararın ortaya çıktığı aşamanın/yerin belirlenebilir olup olmamasına göre ikili bir ayrıma gidilmiştir. Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyanın sorumluluğu, bu taşıma işlerine ilişkin genel hükümlerin yerine, taşımanın sadece bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir (TTK 903).

### Zarar yeri biliniyor ise

Türk Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemeye göre *zararın hangi aşamada gerçekleştiği tespit edilebiliyorsa, o aşamanın tabi olduğu hukuki rejim uygulanır.* Zarar, deniz taşıma ayağında gerçekleşmiş ise Türk Ticaret Kanunu'nun Beşinci Kitabında yer alan "Deniz Ticareti" kısmına ilişkin kurallar (bkz. bu kitapta 4'üncü Ünite) ; hava taşıma ayağında gerçekleşmiş ise Sivil Havacılık Kanunu (bkz. bu kitapta 5'inci Ünite); kara taşıma ayağında gerçekleşmiş ise kara yolu taşımalarına ilişkin mevzuat (bkz. bu kitapta 6 ve 7'inci Ünite); demir yolu ayağında gerçekleşmiş ise demir yolu mevzuatı (bkz. bu kitapta 8'inci Ünite) uygulanır.

Kanundaki bu düzenleme dolayısıyla zarar ortaya çıkmış ise multimodal taşımalarda taşıyan, taşıtan/gönderen ile arasında yapılan multimodal taşıma sözleşmesi yerine *zararın ortaya çıktığı taşıma tipi (deniz, kara, hava veya demir yolu) esas alınarak* bir taşıma sözleşmesi yapılmış gibi sorumlu tutulacaktır.

Sorumluluğun tespiti için getirilen zarar yeri kıstası sayesinde gerçekte multimodal taşıma sözleşmesinin parçalara bölünebildiği, sorumluluğun zararın gerçekleştiği parçanın tabi olduğu hukuki rejime göre tespit edilmektedir.

Bilinen zarar yeri kıstası sadece Türk Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemeleri değil; deniz, demir yolu ve hava yoluyla taşımalar ile posta taşımalarına ilişkin özel hükümleri saklı tutan TTK 852 hükmünü kapsamı dolayısıyla ilgili taşıma yöntemini ilgilendiren özel hükümlere de uygulanır.

Multimodal taşıma esnasında zararın gerçekleştiği yer ve miktarı tespit etmek her zaman kolay olmayabilir. Zarar, taşıma esnasında gerçekleşebilir

gibi yükleme, istifleme, boşaltma, depolama gibi aşamalarda da gerçekleşebilir. Bu işlemler hangi taşıma türü ile daha fazla ilintili ise o hukuki rejim sorumluluk hakkında uygulanmalıdır.

Zararın ortaya çıkması birkaç taşıma türüne yayılabilir. Örneğin yükün ıslanması hâlinde olduğu gibi zarar birkaç taşıma türünü içine alan zaman diliminde ortaya çıkmış ise her bir taşıma aşamasının zarara olan etkisinin tespit edilerek sorumluluğun paylaşılması gerekir.

Bir diğer ihtimal olarak birden fazla zarar ortaya çıkmış olabilir. Bu ihtimalde zararlar hangi taşıma aşamasında ortaya çıkmış iseler o taşımanın tabi olduğu hukuki rejime göre sorumluluk tespit edilir.

Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu *iddia eden tarafa* aittir.

### Zarar Yeri Bilinmiyorsa

TTK 903 gereğince dördüncü kitap uygulanır. TTK 903'te zıyaa, hasar veya teslimde gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi aşamasında meydana geldiği belli değil ise TTK 850-893 hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu hükümlerin uygulanabilmesi için öncelikle TTK 902'de yer alan şartların sağlanması gerekir. Bu maddeye göre;

- Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanmalıdır. Bütünlük arz etmeyen taşımalar kesintili taşıma olarak kabul edilir ve taşıma sürecindeki her bir işlem ayrı ayrı değerlendirilir.
- Bu taşıma sözleşmesine dayanılarak farklı taşıma türlerine ait araçlar kullanılmalıdır.
- Her bir taşıma türü için farklı hukuki rejim kabul edilmiş olmalıdır. Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse bu hükümler uygulanmayacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nda uluslararası düzenlemelere uygun olarak tüm taşıma için birden fazla taşıma yöntemi kullanılması ve her bir taşıma yönteminin ayrı hükümlere tabi olması aranmaktadır (Örneğin, hava ve kara taşımaları gibi).

Bu sebeple taşıyanlar farklı kişiler olsa bile örneğin kamyonun kamyonu aktarma yapılan taşımalar gibi aynı türdeki zincirleme yapılan taşımalar multimodal taşıma sayılmayacaktır.

- Milletler arası sözleşmelerde aksine bir düzenleme olmamalıdır.

Milletler arası sözleşmelerin uygulanması iki ihtimalde ortaya çıkabilir. İlk ihtimalde milletler arası sözleşmenin ihtilafa yabancılik unsuru taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın doğrudan doğruya uygulanması ihtimalidir. Bazı milletler arası sözleşmelerde doğrudan doğruya uygulanma ihtimali gündeme gelebilmektedir.

İkinci olarak; yabancılik unsuruna sahip multimodal taşımalarda milletler arası sözleşmelerin uygulanması gündeme gelebilir. Taşıyanın sorumluluğu bakımından somut ihtilafta bir milletlerarası sözleşmenin uygulanması gerektiğinde öncelikle bu sözleşme uygulanır ve Türk Ticaret Kanunu hükümleri ikinci planda kalır.

Son yıllarda kabul edilen, taşımacılık işlerine ilişkin milletler arası

sözleşmelerde bir taşımayı takip eden değişik türdeki taşımaların da kapsam içerisine alınması uygulaması görülebilmektedir.

### **Kara Taşımalarında Durum**

Eşyaların Kara Yolundan Uluslar Arası Nakliyatı İçin Sözleşme'nin (CMR) 2'nci maddesine göre mal yüklü taşıt (yük boşaltılmaksızın), yükün taşıma sözleşmesindeki veya sevk mektubundaki esaslara göre teslim edilmesinin imkânsızlaşması hâli istisna olmak üzere (CMR 14) yolun bir kısmında deniz, demir yolu, nehir, kanal veya hava yoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hâllerinde de bu Sözleşme taşımanın tümü için uygulanır. Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, kara yolu taşımacısının bir fiil veya ihmalden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, kara yolu taşıyanının sorumluluğu bu Sözleşmeye göre, eğer söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyanı ile gönderen arasına bir mukavele yapılmış sayılır ve o mukavele konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir. Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hâllerinde, kara yolu taşıyanının sorumluluğu bu sözleşmeye göre tayin edilir. Eğer, kara yolu taşımacısı diğer taşıtlar ile de taşıma yapıyor ise, sorumluluğu bu maddenin 1'inci paragrafına göre tayin edilir. Ancak bu durumda, kara yolu ve diğer taşıtlar ile taşıma yapan kimse, iki ayrı kişi gibi işlem görür. Bu noktada konteynerlerin özel durumuna dikkat çekmek gerekir. Konteyner taşıma aracı olmadığından kara taşıma aracından alınan konteynerin başka bir tür taşıma aracına aktarılması hâlinde Türk Ticaret Kanunu'ndaki multimodal taşımaya ilişkin hükümler (m. 902-905) uygulama alanı bulabilir.

### **Deniz Taşımalarında Durum**

Deniz taşımaları bakımından Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarındaki durum ise şu şekildedir: Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu'nun (Hamburg Kuralları) 1/6 hükmüne göre; "Denizde eşya taşıma sözleşmesi", taşıyanın navlun ödemesi karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı bir limandan bir başkasına taşımayı üstlendiği sözleşmeyi ifade eder. Bununla beraber, denizde eşya taşımayı ihtiva eden bir sözleşmede başkaca ortamlarda taşıma taahhüdünün de bulunması hâlinde, bu konvansiyon, denizde taşıma ile ilgili kısımda uygulanır.

Rotterdam Kuralları'nda *limandan limana* taşıma konsepti *kapıdan kapıya* taşımacılık yaklaşımına dönüşmüştür. Kısmen veya Tamamen Denizde Yapılan Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Dair Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'nda (Rotterdam Kuralları) ise (m. 1/1) "Taşıma Sözleşmesi"nden kasıt taşıyanın, navlun ödemesi karşılığında bir yerden başka bir yere yük taşımayı üstlendiği sözleşmedir. Sözleşme denizde taşımanın yanı sıra başka tür taşımaları da içerebileceği öngörülmüştür. Buna ek olarak 12/1 hükmünde de iş bu konvansiyon çerçevesinde taşıyanın sorumlu olduğu dönemin, taşıyanın veya ifayı devrettiği kişinin yükü teslim aldığı anda başlar ve yük teslim edildiğinde biteceği hükme bağlanmıştır.

Rotterdam Kuralları'nın "Deniz Taşımından Önceki veya Sonraki Taşıma" başlığını taşıyan 26'ncı maddesi ise taşıyanın sorumlu olduğu dönemde olan ancak yük gemiye yüklenmeden önce veya sonra gerçekleşen zıya veya hasar hâlinde veya teslimde gecikmeye sebep olan bir olay veya şartın varlığında kayıp, hasar veya gecikmeye sebep olan olay veya şartların ortaya çıkması hâlinde bu Konvansiyondaki düzenlemeler şu hâllerde diğer uluslararası düzenlemelerin üzerinde değildir:

- Kayıp, hasar veya gecikmeye sebep olan olay veya şartların ortaya çıkması hâlinde bu gibi uluslararası düzenlemelere göre yükleyici taşıyan ile ayrı ve doğrudan taşımanın özel bir aşaması ile ilgili olarak bir sözleşme yapmış ise taşıyanın bütün veya bir kısım faaliyetlerine uygulanır.
- Özellikle taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması veya dava açma süreleri ile ilgili hükümler.
- Sözleşme ile tamamen veya o belge çerçevesinde yükletenin zararına olarak ayrılması mümkün olmayan hükümler.

## Hava Taşımalarında Durum

Hava taşımaları ile ilgili olarak Varşova ve Montreal Konvansiyonları bakımından konu sadece Montreal Konvansiyonu'nun 38'inci maddesinde ele alınmıştır. Bu maddeye göre; bir kısmı hava yoluyla bir kısmı da başka türlü bir taşıma biçimiyle gerçekleştirilen birleşik taşıma durumlarına, bu sözleşmenin koşulları, hava yoluyla taşıma Montreal Konvansiyonu'nun koşulları kapsamında kalmak kaydıyla, sadece hava yoluyla yapılan taşımalar için geçerli olacaktır. Dolayısıyla multimodal taşıma söz konusu olduğunda Türk Ticaret Kanunu'ndaki multimodal taşımaya ilişkin hükümler (m. 902-905) uygulanır.

## Demir Yolu Taşımalarında Durum

Demir yolu taşımaları bakımından ise konunun şu şekilde özetlenmesi mümkündür:

5 Mayıs 1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme'nin (COTIF) 2'nci maddesinin ikinci fıkrasına göre bu sözleşme ile tesis edilen hukuki rejim, demiryolundan başka hava yolu, deniz yolu ve iç su yolu hatlarından yararlanarak yapılan diğer Uluslararası doğra taşımalara da uygulanabilmektedir. Bu sözleşmeye 1990 yılında yapılan ekleme ile (m. 2/4) demir yolu taşımasını tamamlayıcı nitelikte olup demir yolunun sorumluluğu altında yapılan diğer dâhili taşımaların bir hat üzerinde yapılan taşımalar olarak mütalaa edileceği kuralı kabul edilmiştir.

Bu taşıma sözleşmesine dayanılarak farklı taşıma türlerine ait araçların kullanımı özel önem arz etmektedir. Multimodal taşıma sözleşmesinin taraflarının her bir taşıma yöntemi için ayrı sözleşme yapmış olsalardı en az iki sözleşmenin farklı hukuki rejime tabi olması gerekir.

## BİLDİRİMLER

Zarar ile ilgili bildirimler, zararın oluştuğu yerin bilinip bilinmediğine bakılmaksızın aşağıdaki esaslara tabi olarak yapılmalıdır.

Eşyanın zıyaı veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar zıyaı veya hasarı bildirmezlerse, eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. Bildirimde, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi şarttır. Bu varsayım, zıya veya hasarın açıkça görünmemesi ve eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde bildirilmemesi hâlinde de geçerlidir.

Gönderilen kişi, taşıyana, teslim süresinin aşıldığını, teslimden itibaren yirmi bir gün içinde bildirmezse, gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer.

Teslimden sonra yapılan bildirim yazılı olması şarttır. Bildirim, telekomünikasyon araçları yardımıyla da yapılabilir. Bildirimde bulunanın kim olduğu herhangi bir şekilde anlaşılıyorsa, imzaya gerek yoktur. Sürenin korunması için bildirim zamanında gönderilmiş olması yeterlidir.

Zıya, hasar veya gecikme teslim sırasında bildirilirse, bu bildirim yukarıdaki hükümlere uygun olarak eşyayı teslim edene yapılması yeterlidir.

Taşımanın son kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmeye uygulanacak hükümlere uygun bir bildirimde bulunulması hâlinde de zararın bildiri için öngörülmüş olan şekil ve süreye uyulduğu kabul edilir.

## ZAMAN AŞIMI

Zıya, hasara veya teslimdeki gecikmeye dayanan istemin bağlı olduğu zaman aşımının başlangıcı için teslim tarihinin esas alındığı durumlarda, bu tarih *eşyanın gönderilene teslimi tarihidir*.

Eşya tamamen zayı olmuş veya yolcu gideceği yere ulaşamamış ise, zaman aşımı süresi, eşyanın teslimi ve yolcunun ulaşması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

Rücu haklarına ilişkin zaman aşımı, rücu alacaklının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla; rücu alacaklına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hâllerde ise, rücu alacaklının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

Gönderen veya gönderilen, taşıyana karşı olan haklarını, bir yıl içinde Türk Ticaret Kanunu'nun 18'inci maddesinin üçüncü fıkrasına uygun şekilde istemiş olmaları şartıyla, def'i olarak her zaman ileri sürebilirler.

Taşıyanın kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilden veya ihmalden dolayı; a) Eşya zıya, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse, b) Yolcu geç ulaşmışsa, taşıyanın sorumluluğu üç yılda zaman aşımına uğrar.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndaki zaman aşımı hükümleri saklıdır.

## TAŞINMA EŞYASI TAŞIMALARI

*Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşya "taşınma eşyası"dır.* Multimodal taşıma sözleşmesinin konusunu taşınma eşyası oluşturuyorsa, sözleşmeye, Türk Ticaret Kanunu'ndaki taşıma işlerine ilişkin genel hükümler uygulanır.

Zararın meydana geldiği taşıma kısmı hakkında, kanunun 903'üncü maddesi



### Türk Ticaret Kanunu 18/3:

Tacirler arasında, diğer tarafı temerrüde düşürmeye, sözleşmeyi feshe, sözleşmeden dönmeye ilişkin ihbarlar veya ihtarlar noter aracılığıyla, taahhütlü mektupla, telgrafla veya güvenli elektronik imza kullanılarak kayıtlı elektronik posta sistemi ile yapılır.

hükmü ancak Türkiye Cumhuriyeti için bağlayıcı olan milletler arası sözleşmelerden biri geçerliyse uygulanır. Bu takdirde; ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyanın sorumluluğu, bu kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir. Ziyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir (*Taşıma Eşyası Taşımları hakkında geniş bilgi için bkz. 10'uncu Ünite*).

## ULUSLARARASI HUKUKTAKİ DURUM

Özellikle teknik gelişmelerin önünü açtığı multimodal taşımalardaki gelişmeler, bu tür taşımacılığı düzenleyen hukuk kuralları için maalesef gerçekleştirilememiştir.

Multimodal taşıma genellikle, kıtalararası ya da uzun mesafeli veya kapıdan kapıya (door to door) taşıma olarak ortaya çıkmaktadır. Bu alandaki boşluğu doldurmak üzere münhasıran Multimodal taşımları uluslararası alanda düzenlemeyi amaçlayan ilk uluslararası anlaşma 24 Mayıs 1980 yılında Cenova'da imzaya açılan *Eşyanın Uluslararası Alanda Multimodal Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'dur. (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)*.

Bu Konvansiyon'a göre multimodal taşıma sözleşmesi, tek bir taşıma sözleşmesi ile eşyanın en az iki farklı şekilde taşındığı sözleşmedir.

Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan bu Konvansiyon yeterli sayıda devlet tarafından imzalanmadığı için yürürlüğe girememiştir. Konvansiyon'un yürürlüğe girebilmesi için en az 30 devletin onayı gereklidir ve henüz bu sayı sağlanamamıştır.

Bu alandaki ikinci önemli gelişme kısaca Rotterdam Kuralları olarak anılan *"Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu"* dur (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. New York, 2008).

Rotterdam Kuralları önceki yasal düzenlemelerin aksine deniz taşımacılığının yanı sıra başka taşıma şekillerini içeren kara ve hava yolu ücretli taşıma sözleşmelerini kapsamaktadır. İkinci olarak Rotterdam Kurallarında uygulama alanı genişletilmiştir. Üçüncü olarak, Konvansiyonda düzenlenen taşıma belgeleri multimodal taşımaya uygun hâle getirilmiştir.

Rotterdam Kurallarında Taşıyanın sorumluluğunu düzenlenirken "yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadarki ana kadar" sorumlu olması esası getirilerek multimodal taşımlar kolaylaştırılmaya çalışılmıştır.

Buna mukabil; Rotterdam Kurallarında multimodal taşıma düzenlenmeye çalışılırken 82'inci maddesinde bu Konvansiyon'un yürürlükte olan taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen diğer konvansiyonların uygulanmasını engellemeyeceği, bunlardan biri uygulanabiliyor ise Rotterdam Kurallarının uygulanmayacağı ifade edilmiştir. Buna göre;

**Kara Yolu:**

1956 tarihli Eşyanın Kara Yolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road – CMR).

**Demir Yolu:**

1980 tarihli Uluslararası Demir Yolu Taşımlarına İlişkin Sözleşme (Uniform Rules Concerning The Contract For The International Carriage of Goods by Rail – CIM ve Appendix B to The Convention Concerning International Carriage By Rail - COTIF).

**Hava Yolu:**

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu (Convention For The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air),  
1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu (Convention Supplementary To The Warsaw Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Performed By A Person Other Than The Contracting Carrier).  
1971 tarihli Guatemala City Protokolü (Protocol To Amend The Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air),  
1975 tarihli Montreal Protokolü (The Montreal Protocol No.4 To Amend The Convention For The Unification of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Signed At Warsaw),  
1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu (Convention For The Unification of Certain Rules for International Carriage by Air)

**İç Su Yolları:**

2000 tarihli Budapeşte Konvansiyonu (the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways-CMNI)  
Bu listeye ek olarak ilgili ülkede şayet içdeniz, kara ve tren yolu taşımasını kapsamına alan ve yürürlükte olan bir konvansiyonun olmaması kaydıyla Rotterdam Kuralları uygulanabilecektir.  
Yukarıdaki listeden anlaşılacağı üzere Rotterdam Kurallarının 82'inci maddesindeki düzenleme sebebiyle Rotterdam Kurallarının multimodal taşımalara ilişkin uygulama alanı iyice daralmış bulunmaktadır.



**Bireysel Etkinlik**

- Taşımacılığın dünya ekonomisindeki yerini araştırınız.
- Konteyner taşımacılığının olumlu ve olumsuz yanlarını gerekçelendiriniz. Taşımacılığın gelecek yüzyıldaki gelişiminde konteynerlerin yerini araştırınız.



## Özet

- Günümüzde yükün çıkış noktasından varış noktasına kadar farklı taşıma araçlarını kullanarak ulaşması yaygınlık kazanmaktadır. Bu sebeple yükün kısa sürede ekonomik ve güvenli olarak hedefine ulaşmasında ulaştırma türlerinin seçimi önem kazanmaktadır. Multimodal taşımacılığın en belirgin özelliği, standart yükleme kaplarının kara yolu, demir yolu, deniz yolu ile taşınmasıdır. Bu şekilde birden fazla taşıma şekli kullanılarak etkinlik arttırılmaktadır.
- Basit ve tipik taşıma ilişkilerinde yükün teslim alınmasından varma noktasında teslim edilmesine kadar tek bir araç ile taşınmaktadır. Örneğin sadece kara yolu yükün taşınmasında kullanılmış olabilir. Direkt taşımalarda ise yük, bir vasıttan diğerine aktarılmak suretiyle birden çok vasıta ile taşınmaktadır. Ticari hayattaki gelişmelere uygun olarak günümüzde pek çok taşıma direkt tarzda yapılmaya başlanmıştır. Bazı taşımalarda birden çok taşıma aracının ardışık olarak kullanımına ek olarak bunların farklı taşıma tiplerine ait olması da mümkün olabilmektedir. Taşıma aşamalarının ve taşıma tiplerinin farklı olması yeni hukuki düzenlemelerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur.
- Bugün için farklı taşıma türlerinin güçlü oldukları yönler bir araya getirilmek suretiyle daha etkin taşımacılık yapma anlayışı önem kazanmıştır. Bu şekilde yapılan taşımalarda her ulaştırma şekli etkin olduğu bölgede kullanıldığı için daha ekonomik ve etkin olmaktadır. İkinci olarak, mesafe uzadıkça verimlilik artmaktadır. Üçüncü olarak, taşıma kapları içerisinde taşınması sebebiyle yükün zarar görme ihtimali azalmaktadır.
- Özellikle konteyner taşımacılığının artması ve buna bağlı olarak kapıdan kapıya (*door to door*) taşımacılığın yaygınlaşması birden fazla taşıma metodlarının birlikte kullanılmasını gerekli kılmıştır.
- Konteyner taşımacılığı olumlu ve olumsuz yönlerinin bulunmasına karşılık olumlu yönlerinin baskın gelmesi sebebiyle ticaret hayatında giderek artmaktadır. Konteynerlerin kullanılmaya başlanması ile birleşik taşımalar artmaya başlamıştır. Günümüzde konteyner taşımacılığı ile birleşik taşımalar iç içe geçmiş durumdadır. Konteyner ile yapılan taşımacılığın gelişimi günümüzde birlikte taşıma türlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu sayede, pek çok taşıma türünden oluşan taşıma etaplarının tek bir sözleşme ile kararlaştırılmak suretiyle “kapıdan kapıya taşıma sözleşmeleri” mümkün hâle gelmiştir.
- Multimodal taşımalar ile ilgili olarak 1980 yılında bir milletler arası sözleşme çıkarılmış; buna ek olarak taşımacılığı ilgilendiren pek çok milletlerarası sözleşmede multimodal taşımaları düzenleme amacı güden hükümler görülmeye başlanmıştır. 2011 tarihli Türk Ticaret Kanunu’nda da multimodal taşımalar “değişik tür araçlar ile yapılan taşımalar” başlığı altında hukuki düzenlemeye tabi tutulmuştur.
- Türk Ticaret Kanunu’nda yer alan konu ile ilgili hükümler yeni bir sorumluluk rejimi getirmekten ziyade diğer sorumluluk rejimlerine ilişkin düzenlemelerin uygulama sistemini düzenlemektedir. TTK 902-905’te yer alan hükümlerin uygulanabilmesi için:
  - Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanmalıdır.
  - Bu taşıma sözleşmesine dayanılarak farklı taşıma türlerine ait araçlar kullanılmalıdır.
  - Her bir taşıma türü için farklı hukuki rejim kabul edilmiş olmalıdır. Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiye bu hükümler uygulanmayacaktır.
  - Milletler arası sözleşmelerde aksine bir düzenleme olmamalıdır.
  - Bu unsurların hepsinin birden varlığı hâlinde multimodal taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilebilecektir.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Bağlantılı taşıma kavramı için aşağıdakilerden hangisi söylenemez?
  - a) Bir kamyonun diğer kamyonla aktarma suretiyle yapılan taşıma örneği olarak verilebilir.
  - b) Zincirleme taşıma bağlantılı taşımaların içerisinde yer alır.
  - c) Boru hatlarıyla yapılan aktarımlar bağlantılı taşıma sayılır.
  - d) Kapıdan kapıya yapılan taşımalar bağlantılı taşıma teşkil edebilir.
  - e) Karma taşıma bağlantılı taşımaların alt grubudur.
  
2. Aşağıdakilerin hangisi zincirleme taşıma bakımından doğrudur?
  - a) Tır çekicisine bağlı iki dorse ile yapılan taşımalardır.
  - b) Deniz yoluyla taşınan yükün limanda kamyonlara yüklenmesi zincirleme taşımadır.
  - c) Boru hatlarıyla yapılan taşıma bu gruba girer.
  - d) Taşınma eşyası taşımalarında kullanılan bir taşıma türüdür.
  - e) Bir kamyonun boşaltılan yükün başka kamyonlarla varma noktasına götürülmesi zincirleme taşımadır.
  
3. Multimodal taşıma bakımından aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
  - a) Farklı taşıma türlerinin bir araya gelmesiyle oluşan taşıma türüdür.
  - b) Uluslararası taşımalarda sıklıkla görülür.
  - c) Her taşıma etabı için ayrı sözleşme yapılmalıdır.
  - d) Uluslararası kara yolu ile deniz yolu taşımalarının birleşiminden oluşmalıdır.
  - e) Demir yolu ile taşınan konteynerin gemiye alınarak varma noktasına götürülmesi multimodal taşımaya örnektir.
  
4. Aşağıdakilerden hangisi konteynerlerin olumlu yanlarından biri değildir?
  - a) İade zorunluluğunun olmaması
  - b) Bir taşıma aracından diğerine kolayca aktarılabilmesi
  - c) Gümrük işlemlerinde kolaylık sağlanması
  - d) Ambalaj ekonomisi sağlanması
  - e) Yükü dış etkilere karşı daha iyi koruması
  
5. Aşağıdakilerden hangisi karma taşıma sözleşmesinin unsurlarından biri değildir?
  - a) Yükün birden fazla taşıma türünü ihtiva eden tek bir sözleşme ile taşınması
  - b) Taşıma türlerinin hepsinin aynı hukuki rejime tabi olması
  - c) Ücret
  - d) Taşıma türlerinin hepsinin ayrı hukuki rejime tabi olması
  - e) Milletler arası sözleşmelerde özel bir hukuki rejime tabi olması

6. Hamburg'tan gemiye yüklenen bir konteynerin İzmir'de kamyonu yüklenerek Ankara'ya ulaştırılması hâli aşağıdakilerden hangisi ile ifade edilemez?
- Zincirleme taşıma
  - Kombine taşıma
  - Multimodal taşıma
  - Değişik tür araçlar ile taşıma
  - Karma taşıma
7. Multimodal taşımalarda rücu hakkına ilişkin zaman aşımı hakkında aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
- Rücu alacaklının zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren üç ay sonra zaman aşımına uğrar.
  - Zaman aşımı yükün gönderilene teslimi ile başlar.
  - Taşıyanın kastı varsa zaman aşımı üç yıldır.
  - Karayolları Trafik Kanunu'ndaki özel zaman aşımı düzenlemesi saklıdır.
  - Taşıyanın pervasızca hareketleri sözkonusu ise zaman aşımı altı yıldır.
8. Türk Hukukunda "multimodal taşıma işleri" hangi kanunda yer alır?
- Türk Ticaret Kanunu
  - Türk Medeni Kanunu
  - Sivil Havacılık Kanunu
  - Kara Yolları Trafik Kanunu
  - Kara Yolu Taşıma Kanunu
9. Multimodal taşımaların denizde geçen kısmı ile ilgili olarak aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
- Hamburg Kuralları'nda bu hususta düzenleme mevcuttur.
  - Hamburg Kuralları'nda bir kısmı denizde geçen taşıma sözleşmeleri dikkate alınmıştır.
  - Rotterdam Kuralları'nda kapıdan kapıya taşıma esası kabul edilmiştir.
  - Montreal Kuralları'nda bu husus düzenlenmiştir.
  - Hamburg Kuralları'nda limandan limana taşıma konsepti geçerlidir.
10. Kara taşımaları bakımından aşağıdaki ifadelerden hangisi doğrudur?
- CMR'de multimodal taşımalar dikkate alınmamıştır.
  - Kara yolu ile taşımacılık yapanlar, Sivil Havacılık Kanunu'na göre sorumlu olurlar.
  - Taşınma eşyası taşımalarında Türk Ticaret Kanunu uygulanmaz.
  - COTIF kara taşımalarına uygulanır.
  - Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.

**Cevap Anahtarı**

1c, 2e, 3c, 4a, 5b, 6a, 7e, 8a, 9d, 10e

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] ADIGÜZEL Burak, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, Ankara 2015.
- [2] ÇAKICI, Latif, *Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık (Konteynerle Kombine Taşımacılık)*, Ankara 1978.
- [3] DENİZ KANER, İnci, *Kombine Taşımada Sorumluluk (Yayınlanmamış Doktora Tezi)*. İstanbul 1986.
- [4] GENÇTÜRK, Muharrem; *Uluslararası Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk*, İstanbul 2006.
- [5] GENÇTÜRK, Muharrem; *Değişik Tür Araçlarla Yapılan (Multimodal) Taşımalar*. Taşıma Hukuku Ders Kitabı, Erzurum 2013.
- [6] GÜNAY, Barış/GENÇTÜRK, Muharrem; *Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 6102 Sayılı Ticaret Kanunu'nu Beklerken" 10-12 Mayıs 2012, C.18, S.2, 2012, ss.793-806.*
- [7] KARAN, Hakan; *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi*, Ankara 2011.
- [8] KENDİGELEN, Abuzer/AYDIN, Alihan; Bibliografyalı, Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı. *Kara yolu, Demiryolu, Hava yolu, Deniz yolu ile Taşımalar, Posta Taşımaları, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Umumi Mağazacılık*. İstanbul 2001.
- [9] ÖZDEMİR Türkay; *Uluslararası Taşıma Hukuku, Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu*, İstanbul 2006.
- [10] SEVEN, Vural; *Taşıma Hukuku*, Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayınları, Eskişehir 2010.
- [11] ÜLGEN, Hüseyin; *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 1987.
- [12] ÜLGEN, Hüseyin; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1988.

# TAŞINMA EŞYASI TAŞIMASI İLE POSTA VE KARGO TAŞIMALARI



## İÇİNDEKİLER

- Taşınma Eşyası Taşınması Sözleşmesi
  - Uygulanacak Hükümler
  - Taşıyıcının Yükümlülükleri
  - Gönderenin Yükümlülükleri
  - Taşıyıcının Sorumluluğu
- Posta ve Kargo Taşımaları
  - Posta Taşımaları
  - Kargo Taşımaları



## HEDEFLER

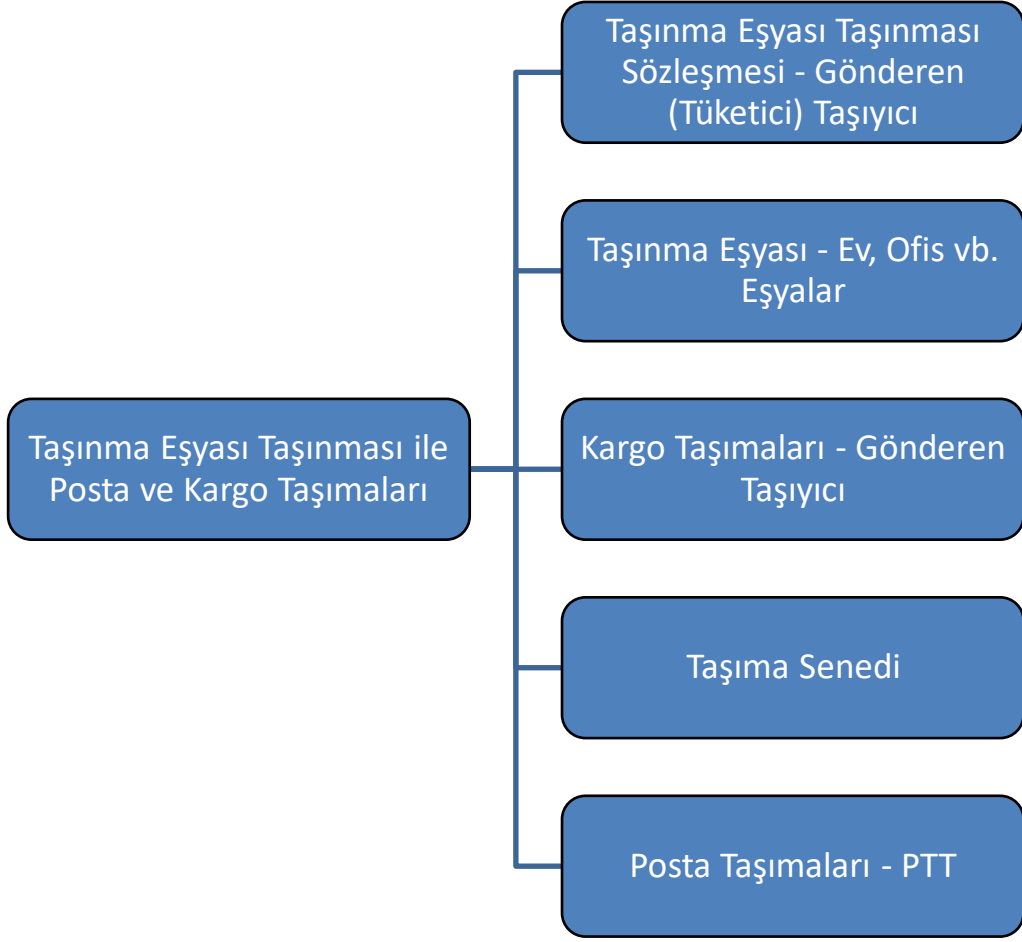
- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Taşınma eşyası kavramını öğrenebilecek,
  - Gönderenin yükümlülüklerini ve sorumluluklarını açıklayabilecek,
  - Taşıyıcının yükümlülükleri ile sorumluluklarını kavrayabilecek,
  - Gönderenin tüketici olması hâlinde, taşıyıcıya özel olarak yüklenen yükümlülükleri açıklayabilecek,
  - Posta ve kargo taşımalarını öğrenebileceksiniz.



**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

**TAŞIMA HUKUKU**  
**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Ramazan DURGUT**

**ÜNİTE**  
**10**



## GİRİŞ

*Bir evden, ofis veya bürodan (bir işyerinden) ve bu gibi yerlerden alınıp bir diğer yere taşınacak olan ve bu gibi yerlere ait oturulmakta, çalışmakta veya benzeri bağlantılı işlerde kullanılan eşya “taşınma eşyası”dır (TTK m. 894/c. 1).* Örneğin miras kalan eşyanın mirasçının veya çeyiz eşyasının yeni evli çiftin evine taşınması taşınma eşyasının taşınmasıdır. *Buna karşılık, sanayi tesislerinin ve ticari mobilyanın taşınması, taşınma eşyası taşınmasına değil, genel eşya taşınmasına girer.* Mesela, bir fabrikanın makina ve tesislerinin sökülüp başka bir yere götürülüp takılması veya bir buzdolabı ticarethanesindeki ve genel depodaki buzdolaplarının başka bir ticarethaneye veya depodan ticarethaneye taşınması bu kapsamda değildir. Taşınma eşyasının niteliği “oturulmakta, kullanılmakta ve benzeri şekilde hizmet verme de kullanılan eşya” olmasıdır.

Taşınma eşyası taşıması (evden eve nakliyat), ticari / genel eşya taşımalarından farklı bir uzmanlık gerektirmesi ile gönderenin genellikle tüketici olması sebepleriyle Türk Ticaret Kanununda (m. 894 – 901) özel olarak düzenlenmiştir. TTK’daki özel hükümlerden sonra eşya taşınmasına ilişkin genel hükümler uygulanabilir. Uluslararası taşınma eşyası taşımalarına ilişkin özel bir akdedilmemiş olup, milletlerarası bağlama kurallarına tespit edilecek ulusal kanunlar uygulanacaktır. Eşya taşınmasına ilişkin uluslararası konvansiyonlar (CMR, COTIF-CIM ve Montreal Konvansiyonu), taşınma eşyası taşımalara kural olarak uygulanmamaktadır.

Posta taşımaları ile kargo taşımaları da yine nitelikleri gereği ticari / genel eşya taşımalarından (hava yolu ile yapılan kargo taşımaları hariç) farklı olduğundan, özel düzenlemelere tabi tutulmuştur.

Bu ünite de öncelikle taşınma eşyası taşımaları ele alınmıştır. Bu kapsamda taşınma eşyası taşımalarına uygulanacak hükümler açıklandıktan sonra, taşıyıcı ve gönderenin hak ve borçları ile taşıma belgeleri, taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu incelenmiştir. Daha sonra ise posta taşımaları ile kargo taşımaları ele alınmıştır.

## TAŞINMA EŞYASI TAŞIMASI SÖZLEŞMESİ

### Uygulanacak Hükümler

*Taşınma eşyası taşımalarına TTK m. 894 – 905 arasındaki hükümler uygulanır [1].* TTK m. 894/c. 2’ e göre “Konusu taşınma eşyası olan taşıma sözleşmesine, bu kısımda öngörülen hükümlerde veya uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksine hüküm bulunmadıkça, bu kitabın birinci ve ikinci kısım hükümleri uygulanır.” Başka bir anlatımla taşınma eşyası taşımalarına TTK m. m. 894 – 905 hükümlerinden sonra milletlerarası sözleşmelerdeki özel hükümler, onlardan sonra da TTK’ın eşya taşımalarına ilişkin 850 – 893. maddeleri uygulanacaktır.



Taşınma eşyası taşınmasına, TTK m. 894 – 905 hükümleri uygulanır.

*Taşıma eşyasına uygulanacak milletlerarası sözleşmeler, demir, hava ve deniz yolu taşımalarına ilişkin Konvansiyon hükümleridir [2]. Buna karşılık kara yolu ile eşya taşınmasına ilişkin CMR hükümleri taşıma eşyası taşımalarına uygulanmaz.*

Taşıma eşyası için özel hükümler öngörülmesinin sebebi, bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı, paketlemeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı gerektirmesidir. Ayrıca taşıma eşyası taşınmasına ilişkin bir tarafı olan gönderenin genellikle tacir değil de tüketici konumunda olması da taşıma eşyası taşınmasının özel olarak düzenlenmesi zorunluluğunu doğurmuştur.



**Şekil 10.1.** Taşıma eşyası taşınması kamyon veya kamyonetlerle evden eve yapılmaktadır (resim [www.bagcilarveveneavenakliye.net](http://www.bagcilarveveneavenakliye.net) adresinden alınmıştır, 12/06/2018).

## Taşıyıcının Yükümlülükleri

*Taşıma eşyası taşınmasında mobilyaların sökülmesi ve kurulması ile yükletme ve boşaltma taşıyıcının borçlarındandır (TTK m. 895/1). Örneğin lambaların, sabit dolapların, aynaların yerlerinden sökülüp gidilen yerde asılması ve takılmasını bu kapsamda taşıyıcının borcudur. Buna karşılık eşya taşımalarında yükleme ve boşaltma gönderenin sorumluluğundadır (TTK m. 863/1).*

*Gönderenin tüketici olması durumunda ise, taşıma eşyasının ambalajlanması ve işaretlenmesi gibi taşıma ile ilgili diğer işlerin yerine getirilmesi de taşıyıcının yükümlülüğündedir (TTK m. 895/2).*

Gönderenin tüketici olması durumu, taşıyıcıya genel eşya taşıma hükümleri arasında bulunmayan ayrı borçlar yüklemiştir. Gönderen tüketici ise, eşyanın ambalajlanması ve sigortalanması gibi taşıma ile ilgili diğer işlerin yerine getirilmesi de taşıyıcının borcudur [3, 4].



Gönderen tüketici ise, taşıma eşyasının ambalajlanması, işaretlenmesi ve sigortalanması gibi taşıma ile ilgili işler de taşıyıcının yükümlülüğündedir.



**Şekil 10. 2.** Taşıma (nakliyat) firmaları, taşınacak eşyaları paketlemek ve kırılmasını engellemek amacıyla işaretlemekle de yükümlüdürler (resim <http://www.yuzbasioglunakliyat.com> adresinden alınmıştır,12/06/2018).

## Taşıma Belgeleri

Taşıma eşyası gönderimi (ticari) eşya gönderiminden farklıdır. Taşınma eşyası taşınmasında eşyaları taşıyan kişinin (gönderen) tacir olmaması sebebiyle, genel eşya taşınmasındaki gönderen farklı olarak taşıma senedi düzenlemesi ve taşımayla ilgili diğer belgeleri bilmesi çok olası değildir. *Bu sebeple taşınma eşyası taşınmasında gönderen, taşıma senedi düzenlemekle yükümlü değildir (TTK m. 896/1).*

*Gönderen tüketici ise, taşıyıcı göndereni uyulması gerekli gümrük kuralları ve yönetime ilişkin diğer hükümler konusunda bilgilendirir.* Ancak, taşıyıcı gönderen tarafından tasarrufuna sunulan bilgi ve belgelerin doğru ve eksiksiz olduğunu denetlemekle yükümlü değildir (TTK m. 896/3). Taşınma eşyası tehlikeli eşyadan sayılıyorsa ve gönderen de tüketici ise, taşıyıcı sadece eşyadan kaynaklanacak tehlike hakkında genel olarak bilgilendirilir. Bilgilendirme herhangi bir şekilde bağlı değildir. Taşıyıcı ayrıca, tehlikeli eşya ile ilgili bilgilendirme yükümlülüğü konusunda göndereni uyarır (TTK m. 896/2). Buradaki gönderenin tehlikeli eşya ile ilgili bilgilendirme yükümlülüğü TTK m. 861'e oranla hafifletilmiştir.

## Gönderenin Tüketici Olması

Eşya taşınmasında kimlerin tüketici sayılacağı TTK m. 864/5'te belirtilmiştir. Bu hükme göre taşıma sözleşmesini ticari veya mesleki faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapan gerçek veya tüzel kişiler tüketicidir. Taşınma eşyası taşımaları bakımından da gönderen, ticari veya mesleki faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla taşıma sözleşmesi yapıyorsa tüketici sayılacaktır (TTK m. 895/2, 864/5). Örneğin devlet memuru olan bir kişi tayinin başka bir yere (İstanbul'dan Ankara'ya) çıkması sebebiyle oturduğu evdeki eşyasını taşıyan kişi tüketici sayılacaktır.



Taşınma eşyası taşınmasında gönderen, taşıma senedi düzenlemekle görevli değildir.

## Gönderenin Sorumluluğu



Taşıma eşyasında gönderen, yükleme hacminin metreküpü başına 1500 SDR ile sorumludur.

Gönderenin taşıyıcıya vermesi olası zararlar bakımından TTK m. 897'de gönderenin sınırlı sorumluluğu düzenlenmiştir. *Bu hükme göre "gönderen, verdiği zarar sebebiyle taşıyıcıya karşı sadece 864 üncü maddenin ikinci fıkrasından farklı olarak, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı tutarında tazminatla yükümlüdür".*

Görüldüğü üzere, *taşıma eşyası taşınmasında gönderenin sorumluluğu yükleme hacminin metreküpü başına 1500 SDR ile sınırlanmıştır.* Bu tür bir sınırlandırmanın sebebi, taşıma eşyası taşınmasında gönderenin tacir olmaması ve taşıma işinin de ticari işletmesiyle ilgili bulunmaması sebebiyledir.

TTK m. 897'in yorumunda ve uygulanmasında dikkat edilmesi gereken nokta şudur: Üç dolap koca bir TIR kamyonunda taşınabilir. Zararlar için yapılacak tazminat hesaplanmasında TIR kamyonunun metre küpü değil bu üç dolap için gerekli olan yükleme alanının metre küpü esas alınır.

## Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıyıcı, taşıma eşyasının taşınması sırasında eşyanın ziya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumludur [5]. Her ne kadar TTK m. 897 – 901 hükümlerinde taşıyıcının ziya ve hasardan sorumlu olacağı belirtilmişse de, taşıyıcı gecikmeden de sorumludur. Gecikmeden dolayı sorumluluk bakımından genel hükümler uygulanacaktır.

## Sorumluluktan Kurtulma Sebepleri

Taşıma eşyası taşınmasında taşıyıcının, ziya ve hasardan kurtulma sebepleri TTK m. 898/1'de şöyle sayılmıştır:

- " Taşıyıcı, değerli maden, taş, mücevher, posta pulu, madenî para, belge veya kıymetli evrak taşıyorsa.
- Gönderen tarafından yapılan paketleme veya etiketleme yetersizse.
- Taşınan eşya gönderen tarafından işleme tâbi tutulmuş, yüklenmiş veya boşaltılmışsa.
- Taşıyıcı tarafından ambalajlanmamış olan eşya taşınmışsa.
- Taşıyıcının, muhtemel hasar tehlikesine karşı göndereni önceden uyarılmış olmasına rağmen, gönderenin ısrarıyla, büyüklüğü ve ağırlığı itibarıyla yükleme ve boşaltma yerindeki şartlara uygun olmayan eşya yüklenmiş veya boşaltılmışsa.
- Canlı hayvan veya bitki taşınmışsa.
- Eşya doğal veya ayıplı yapısı dolayısıyla, özellikle kırılma, işlev bozukluğu, paslanma, bozulma veya sızma gibi sebeplerle kolaylıkla zarar görebilecek nitelikteyse."

*Taşıyıcı, TTK 898/1'de belirtilen sebeplere ancak durum ve şartlara göre üzerine düşeni yapmış ve tüm önlemleri alıp talimatlara uymuşsa dayanabilir (TTK m. 898/3).*



Taşıyıcı TTK m. 898/1'de belirtilen sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanabilmesi için, durum ve şartlara göre üzerine düşeni yapmış ve tüm önlemleri alıp talimatlara uymuş olması gerekir.

*Taşıma eşyasında oluşan zararın, durum ve şartlara göre, TTK 898/1’de belirtilen tehlikelerden kaynaklanmış olabileceği hâllerde, zararın bu tehlikeden doğmuş olduğu varsayılır (TTK m. 898/2). Burada taşıyıcı lehine sorumluluktan kurtulmak için bir karine öngörülmüştür. Gönderen bu karinenin aksini ispatlayarak taşıyıcının sorumlu tutulmasını sağlayabilir. Ayrıca taşıyıcının bu karineden yararlanabilmesi için durum ve şartlara göre üzerine düşeni yapmış ve tüm önlemleri alıp talimatlara uymuş olması gerekir.*

*Son olarak belirtelim ki, TTK 901/1a uyarınca taşıyıcının TTK m. 898 düzenlenen sorumluluktan kurtulma sebeplerinden yararlanabilmesi için, göndereni sorumluluk hükümleri hakkında bilgilendirmesi de gerekmektedir.*

### Sorumluluk Sınırı

TTK m. 899’a göre “Zıya veya hasar sebebiyle taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1.500 Özel Çekme Hakkı (SDR=ÖÇH) ile sınırlıdır.” *Görüldüğü üzere taşıma eşyasında taşıyıcı, tıpkı gönderen gibi, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1500 SDR ile sorumludur.*

Taşıyıcının bu üst sorumluluk sınırından faydalanabilmesi için göndereni sorumluluk hükümleri hakkında bilgilendirmesi gerekmektedir (TTK m. 901/1a). Aksi takdirde sorumluluk sınırıyla ilgili bu hükümden yararlanamaz.

### Bildirim

*Taşıyıcının, taşıma eşyasına verdiği zarardan sorumlu tutulabilmesi için TTK m. 900’de iki tane bildirim süresi öngörülmüştür. Bu hükme göre:*

*“Eşyanın zıyaından veya hasara uğramasından doğan istem hakları,*

- *Eşyanın zıyaaya veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, en geç teslimi izleyen üç iş günü içinde veya*
- *Zıyaın veya hasarın açıkça görünmemesi hâlinde en geç teslimi izleyen on dört gün içinde taşıyıcıya bildirilmemişse sona erer.”*

TTK m. 900’deki bildirim süreleri TTK m. 889/1 ve 2’te belirtilenlerden farklıdır. Eşyadaki zıya ve hasar açıkça görünüyorsa en geç teslim tarihinden itibaren 3 iş günü içinde, zıya ve hasar açıkça görünmüyorsa en geç teslim tarihinden itibaren 14 gün içinde taşıyıcıya bildirimde bulunulmalıdır (TTK m. 900). Aksi takdirde taşıyıcının sorumluluğuna başvurma hakkı ortadan kalkmaktadır.

TTK m. 900’de taşıyıcıya yapılacak bildirim şekline ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak TTK m. 901/1b’de taşıyıcının bu hükümden yararlanabilmesi için taşıyıcının, gönderileni en geç malın teslimi sırasında, zarar bildirimini şekli ve süresi ile bu bildirim yapılması hâlinde ortaya çıkacak hukuki sonuçlar hakkında bilgilendirmesi gerektiği düzenlenmiştir.

Eğer taşıyıcı zarar bildirim süresi ve şekli konusunda göndereni bilgilendirmişse, TTK m. 900’deki bildirimlerin ona göre yapılması gerekir.



Taşıyıcı, sözleşmenin ifası için gerekli yükleme hacminin metreküpü başına 1500 SDR ile sorumludur.



Taşıma eşyasındaki hasar açıkça görünüyorsa en geç teslim tarihinden itibaren 3 iş günü, açıkça görünmüyorsa, en geç teslim tarihinden itibaren 14 gün içinde taşıyıcıya bildirilmelidir.



Taşıyıcı, sorumluluktan kurtulma sebepleri ile sorumluluk sınırlarına dayanabilmesi için sorumluluk hükümleriyle ilgili göndereni bilgilendirmesi gerekir.

Belirtelim ki, TTK m. 901/1b uyarınca taşıyıcının bildirim süresini konusunda yapacağı bilgilendirmenin TTK m. 900'e uygun olması gerekir. Başka bir anlatımla taşıyıcı, zarar bildirim süresini TTK m. 900'de belirtilen sürelerden az olacak şekilde belirleyip göndereni de o şekilde bilgilendiremez. TTK m. 900'deki süreler kısaltılamaz.

Eğer zarar bildirimini konusunda gönderen bilgilendirilmemişse, gönderen ziya ve hasar bildirimini yazılı veya sözlü bir şekilde yapılabilir. Ancak ispat bakımından bildirim TTK m.18/3'deki noter, taahhütlü mektup, telgraf veya güvenli elektronik imza kullanılarak elektronik posta sistemiyle yapılması faydalı olacaktır.

### Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı

Taşıma eşyasının taşınmasında gönderen tüketici ise tüketicinin korunması amacıyla taşıyıcı ile yardımcıların sorumluluktan kurtulma hâllerinden birine ve sorumluluk sınırlamalarına ilişkin hükümlerine dayanabilmeleri bazı şartlara bağlanmıştır. Taşıyıcı ve yardımcıları bu şartları yerine getirmezlerse bu olanaklardan yararlanamazlar [6].

*Taşıyıcının TTK m. 898'deki sorumluluktan kurtulma sebeplerinden ve TTK m. 899'daki sorumluluk üst sınırından yararlanabilmesi için, taşıma sözleşmesi yaparken göndereni, sorumluluk hükümleri hakkında göndereni bilgilendirmesi gerekmektedir.* Taşıyıcı göndereni sözleşme yapılırken sorumluluk hükümleri hakkında bilgilendirmemiş ve sorumluluğun genişletilmesi yönünde bir anlaşma yapılması veya eşyanın sigorta ettirilmesi olanaklarına işaret etmemişse, sorumluluktan kurtulma ve sorumlulukları sınırlandırma hükümlerinden yararlanamaz (TTK m. 901/1a).

Ayrıca taşıyıcı, gönderileni en geç malın teslimi sırasında, zarar bildirimini şekli ve süresi ile bu bildirim yapılmaması hâlinde ortaya çıkacak hukuki sonuçlar hakkında bilgilendirmemişse, bildirim süreleriyle ilgili TTK m. 900 hükmüne dayanamaz (TTK m. 900/1b). TTK m. 900/1 gereğince taşıyıcı tarafından yapılacak bilgilendirmenin yazılı, kolayca okunabilir ve anlaşılabilir biçimde olması şarttır (TTK m. 900/2).

## POSTA VE KARGO TAŞIMALARI

### Posta Taşımaları

*Yurt içinde gerçekleştirilen posta taşımaları, Posta Kanunu ve Posta Tüzüğüne göre yapılmakta olup, TTK hükümlerine dâhil değildir.* Posta idaresi ile posta idaresinin kullandığı taşıyıcılar arasındaki taşıma sözleşmesi, bu sözleşmenin bağlı olduğu hukuka tabidir. Ancak posta idaresine, postasını taşıyan kişiler bu hükümlere tabi değildir.

Posta taşımacılığı, ülkemizde ve dünyada kamu hizmeti niteliğinde kabul edilmekte ve genellikle kamu kuruluşları tarafından gerçekleştirilmektedir.



Taşıyıcı, zarar bildirim şekli ve süresi hakkında göndereni bilgilendirmemişse, bildirim sürelerinin geçmeyle sorumluluktan kurtulamaz.

Bu sebeple gönderen ile gönderilen kişilerle posta idaresi arasında çıkan sorunlar idarenin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre çözülmektedir.

*Posta taşımaları ülkemizde PTT tarafından yerine getirilmekte ve PTT'nin sorumluluğu Posta Kanunu m. 46 vd. düzenlenmiştir.* PTT İdaresi üzerine aldığı görevleri kanun dairesinde yapmaktan, posta ve telgraf havaleleri, posta çekleri hesabı ve ödeme şartlı maddeler ve diğer işlemler dolayısıyla tahsil ettiği paralardan ancak Posta kanununda tayin edilen hadler dâhilinde sorumludur (Posta Kanunu m. 46).



**Şekil 10.3.** Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketinin logosu yukarıda gibi olup, posta işlemleri dışında kargo ve bankacılık işlemleri de yapmaktadır.

*PTT idaresinden her hangi bir talepte bulunmak, idarenin sorumlu olduğu hâllerde dava etmek hakkı göndericininindir. Gönderici bu hakkını alıcıya devredebilir. Kanunda aksine hüküm yoksa talep ve dava hakkı bir yılsonunda zaman aşımına uğrar.* Zaman aşımı posta ile gönderilen maddelerin ve paraların postaya verildiği tarihin ertesi günü başlar (Posta Kanunu m. 47).

PTT haberleşme maddelerinin taahhütlü olmayanları için tazminat vermez. Taahhütlü olarak gönderilen bir maddenin kaybı hâlinde PTT İdaresince taahhüt ücretinin 50 katı tutarında tazminat verilir. Değer konulmamış bir kolinin kaybolması, çalınması veya hasarı hâlinde PTT İdaresi, kolinin postaya verildiği yerdeki ve zamandaki gerçek değerini ve hasar hâlinde, uğradığı zarar derecesini göz önüne alarak bir taahhütlü mektup tazminatından az olmamak üzere, kolinin adi posta ücretinin 10 katı tutarında tazminat verir.

Değerli bir mektup veya kutu ile değerli bir kolinin kaybolması, çalınması veya hasarı hâlinde, konulmuş olan değeri geçmemek şartıyla, hasar veya eksiklik derecesinde tazminat verilir. Ancak, PTT İdaresi gönderilen posta maddesi içindeki eşyanın postaya verildiği zaman konmuş olan değerden daha az değerde olduğunu ispat ederse bu eşyanın gerçek değerine göre tazminat verilir.

PTT idaresi büsbütün kaybolma, çalınma veya hasara uğrama hâlinde, tazminattan başka değerlendirme ücreti dışında kalan posta ücretlerini de geri verir. Tazminat verildikten sonra bulunan maddeler, verilen tazminat geri alınarak sahibine teslim olunur. Eksiklik, bozukluk hâllerinde geri alınacak tazminat bu eksiklik ve bozukluk nispetlerinde azaltılır.



Posta taşımalarında, PTT'nin sorumluluğu Posta Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiştir.

Maddenin bulunduğu, yazı ile haber verildiği tarihten başlayarak üç ay içinde ilgili gelip bunu almazsa bütün hakları PTT İdaresine geçer. Şu kadar ki, bulunan maddede bir eksiklik veya bozukluk bulunmaz ve buna değerinden fazla tazminat verilmiş bulunduğu anlaşılırsa PTT İdaresi genel hükümlere dayanarak bu fazlanın geri verilmesini ilgiliden isteyebilir (Posta Kanunu m. 50).

PTT idaresi tarafından tazminat isteklerinin sonuçlandırılması, idarenin üçüncü kişiler aleyhine başvurma hakkını kaldırmaz. İdarenin göndericilere vermekle ödevli olduğu tazminat bedellerini her zaman için sebep olanlardan almaya hakkı vardır. Göndericiler tazminat istemezler veya bu haklarını her hangi bir suretle kaybederlerse kusurlulardan alınan paralar, istemeleri beklenmeksizin, kendilerine geri verilir (Posta Kanunu m. 55).

*Uluslararası posta taşımaları ise, devletlerin karşılıklı olarak imzaladıkları anlaşma hükümlerine tabi olarak yapılmaktadır. Ayrıca uluslararası posta taşımalarına ilişkin Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ve Buna Bağlı BM Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği Arasında Yapılan Anlaşmalarda söz konusudur.*

Son olarak belirtelim ki Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Konvansiyonda (CMR) posta taşımaları kapsam dışında tutulmuştur.

### **Kargo Taşımaları**

Posta taşımalarının aksine kargo taşımacılığı, eşya taşıması kapsamında kabul edilmektedir. Örneğin Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği kargo işletmeleri bu kapsamda ele almakta ve düzenlemektedir. Yine kargo taşımacılığına ilişkin ikincil düzenlemelerde söz konusudur. Örneğin PTT Kargo ve Kurye Gönderileri Hakkında Yönetmelik.

*Kargo, kara yolu taşıma mevzuatında 100 kg miktarından daha düşük ve özellikle ambalajlanarak taşımaya verilen yükler (koli ve paketler) için kullanılan bir kavramdır.*

Uygulamada kargo taşımaları ile yük taşımaları birbirinden ayrılmıştır. Kargo taşımalarında taşıyıcı gönderenlerin adreslerinden aldığı kargoları öncelikle kendi toplama merkezlerine götürmekte ve burada gidecekleri yer ve taşınan emtianın niteliği bakımından elleçlemeye tabi tutulmakta ve çeşitli aktarma merkezlerinde aktarmalar yapılarak gönderilene ulaştırılmaktadır. Bu nedenle taşıma eşyası taşımalarında taşıma senedinden çok taşıma irsaliyesi kullanılmakta ve yükleme, istifleme, sabitleme gibi faaliyetlerde taşıyıcı tarafından yerine getirilmektedir. Bu sebeple TTK ve uluslararası konvansiyonlardaki eşya taşımacılığı kuralları buna tam olarak uymamaktadır.

*Kargo taşımacılığı, kapıdan kapıya taşıma sözleşmesiyle yapılmaktadır. Taşıma sürecinde taşıma yöntemini veya taşıyıcıları ve araçları belirleme bakımından gönderen herhangi bir yetki kullanmamaktadır.*

Kargo taşımacılığında gönderenlerin asıl kaygısı, taşıma süresi ve ücret üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu nedenle kargo taşıyıcıları kendi seçtikleri yöntemlere göre taşıma yöntemini ve sorumluluk rejimlerini belirlemektedir.

Ülkemizde kargo taşımalarının büyük bir bölümü kara yolu ile yapılmaktadır. Kara yolu ile kargo taşımacılığı idari yönden Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği'ne tabidir. Kanun ve Yönetmelikte başta yetki belgesi almak ve taşıtla ilgili şartlar dışından taşıyıcının ve gönderenin de sorumluluğu düzenlenmiştir. Gönderen ile kargo işletmecisi arasında akdedilen taşıma sözleşmesi bakımından ise, TTK'nın eşya taşımayla (m. 850 vd.) hükümleri uygulanacaktır. Başka bir ifadeyle kargo da meydana gelen ziya, hasar ve gecikme durumunda taşıyıcı, TTK m. 875 vd. hükümlerince sorumlu tutulacaktır.

Kargo ile paket ve koli gönderen kişiler tüketici iseler, kargo taşıyıcısının sorumluluğu kapsamında Tüketici Hakem Heyetleri ile Tüketici Mahkemelerine gidebilirler.



**Şekil 10.4.** PTT posta hizmetleri dışında kargo (koli) taşımacılığı da yapmaktadır (görsel <http://www.ptt.gov.tr/ptt/#!lojistik> adresinden alınmıştır, 12/06/2018).

Uluslararası kargo taşımaları, eşya (yük) taşımaları kapsamdadır. Örneğin hava yolu ile eşya ve yolcu taşınmasına ilişkin Montreal Konvansiyonunda yolcu ve bagaj dışında taşınan eşyayı kargo olarak nitelendirilmiş ve özel olarak düzenlemiştir. Hava yolu taşımacılığı yoluyla taşınan eşyalar (yükler) lojistik ve taşımacılık sektöründe yaygın bir şekilde “kargo” olarak isimlendirilmektedir. Bu nedenle; hava yolu ile yapılan yük taşımacılığına hava kargo denmektedir. Hava kargo taşımacılığı, hava taşımacılık sisteminin bir alt pazarı konumundadır.

ICAO ve IATA kurallarına bağlı olarak başta ülke ve taşıyıcı kısıtlamaları göz önünde bulundurulmak üzere, malların (posta ve bagaj hariç) paketlenmesi, etiketlenmesi, evrakların uygun bir şekilde hazırlanması ve bir hava aracı ile sevk edilmesi “hava kargo taşımacılığı” olarak tanımlanabilir. Diğer bir ifade ile eşlik edilmeyen ve konşimento (airwaybill) düzenlenerek taşınması sağlanan yükler kargo olarak tanımlanmaktadır. ICAO ve IATA kuralları hava kargo taşımacılığı sektörün de kendini göstermekte malların paketlenmesi, etiketlenmesi, evrakların uygun şekilde hazırlanması ve bir hava aracı ile sevk edilmesi gibi bütün işlevler bir kurallar bütününe bağlı kalarak uygulanabilmektedir.



Hava yolu ile yolcu ve bagaj dışında eşya taşınmasına kargo denmektedir.

Montreal Konvansiyonu kapsamında kargo taşımaları ve taşıyıcının sorumluluğu hava yolu ile eşya taşımaları ile ilgili ünite anlatılmış olup, ayrıntıları için ilgili üniteye bakınız.



# Örnek

- Taşıma eşyası taşınmasında da taşınan eşya ziya ve hasara uğramaktadır. Ancak bu ziya ve hasarın tespiti oldukça güçtür. Aşağıdaki kararda bu hususun üzerinde durulmuştur.
- **11. HD., T. 23.5.2017, E. 2016/4474 ve K. 2017/2990 sayılı kararı:**  
"Dava, taşıma eşyası taşıma sözleşmesine dayalı tazminat istemine ilişkindir. Bu husus 6102 sayılı TTK. m. 894-901'inci maddeleri arasında düzenlenmiştir. Taşıma hukukunda, taşıyıcının kendisine teslim edilen eşyayı hak sahibine tamamen veya kısmen teslim edememesi hâline ziya, taşınan eşyada meydana gelen ve eşyanın değerinin düşmesine neden olan her türlü maddi kötüleşme hâline ise hasar denir. Eşyanın ziyayı hâlinde maddi tazminatın hesaplanması; TTK m. 880'de tazminatta esas alınacak değer açıkça belirlenmiştir. Buna göre; taşıyıcı eşyanın tamamen veya kısmen ziyayından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğu takdirde bu tazminat eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır...Gönderenin kanun gereği, taşıma senedi düzenleme yükümlülüğü olmadığı taşıma eşyası taşımalarında tam ve kısmi ziyayın belirlenmesi açısından ispat sorunlarıyla karşılaşılması mümkündür. Bu anlamda eşyanın taşıyıcıya teslimi taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil etmesi (m. 856/2) yeterli olmayacaktır. Bu sebeplerle taşıma sözleşmesinde yahut taşıma senedinde taşınan eşyaların belirtilmesi yararlı olacaktır...Yukarıda yapılan açıklamadan sonra somut olaya gelindiğinde; Mahkemece yazılı şekilde davanın kısmen kabulü ile inşaat mühendisi bilirkişiden alınan rapordaki eşyalara yönelik fiyatlandırmanın aşırı olduğu belirtilmek suretiyle, rapor dışına çıkılarak 500,00 TL tazminata hükmedilmiştir. Mahkeme gerekçesinde olayda tahmini olarak zararın 1000,00 TL olduğu, bu miktardan da hakkaniyet indirimi yapıldığı hususuna yer verilmiş ise de; somut uyuşmazlık için görevlendirilen bilirkişi mobilya vitrin gibi ev eşyaları hasarı konusunda uzman olmadığı gibi hakim tarafından hakkaniyet indirimi yapılması da doğru olmamıştır. Bu nedenle, eşyalarda kısmen ziya mı, kısmen hasarı mı, yoksa hem hasara, hem ziya mı olduğunu belirlenerek, yukarıda belirtilen ilkeler doğrultusunda mahkemece ev eşyaları konusunda uzman bilirkişiden hüküm kurmaya ve hükmü izlemeye yeterli rapor alınıp, tüm hususlardaki somut gerekçeler karar yerinde gösterilerek hüküm kurulması gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir."
- <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/11-hukuk-dairesi-e-2016-4474-k-2017-2990-t-23-5-2017>



**Bireysel Etkinlik**

- Almanya'dan Türkiye'ye kesin dönüş yapan Bay (A), bir nakliye firmasıyla anlaşmış, Köln'den İstanbul'a ev eşyalarını taşıtmıştır. Ancak bazı mobilyaları kırılmış ve çizilmiştir. Yine bazı eşyaları da kayıptır. Bunun dışında anlaşılan süreden 15 gün sonra eşyalar teslim edilmiştir.
- Bu nitede öğrendiğiniz bilgiler çerçevesinde Bay (A)'nın uğradığı zararları nasıl telafi edebileceği ve hangi merci ve mahkemelere başvurabileceğini açıklayınız.



## Özet

- Taşınma eşyası, ticaret konu eşya (yük) dışında kalan, kişilerin oturdukları evlerdeki eşyalar (mobilya, mutfak eşyaları, beyaz eşya, kitap vs.) ile ofislerindeki eşyalardır. Buna karşılık ticarete konu eşyalar ile sanayide kullanılan makine ve benzeri eşyalar taşınma eşyası değildir. Bundan dolayı da taşınma eşyası taşınmasında gönderen tüketici sıfatına sahip gerçek ve tüzel kişilerdir.
- Taşınma eşyası taşınması (evden eve nakliyat), bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı, paketlemeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı gerektirmesi sebebiyle; TTK m. 894 – 901 arasındaki özel olarak düzenlenmiştir. Buradaki düzenlemenin en dikkat çeken özelliği, eşya taşımalarına oranla gönderenin tacir değil de tüketici; buna karşılık taşınma eşyalarını taşıyanların ise tacir olmaları nedeniyle, gönderenin tüketici olması ihtimaline binaen özel hükümlerin öngörülmesidir. Bu bağlamda tüketicinin korunması ilkesinden de yola çıkılarak, eşya taşımalarının aksine, taşınma eşyalarının sökülmesi, ambalajlanması, işaretlenmesi, yüklenmesi, boşaltılması ve tekrar kurulması taşıyıcının borcudur (TTK m. 895). Yine taşıyıcı, tüketici konumundaki göndereni, taşıma sözleşmesi akdedilirken, sorumluluk hükümleriyle ilgili olarak bilgilendirmesi gerekmektedir. Aksi takdirde taşıyıcı, sorumluluktan kurtulma ve sorumluluk sınırlandırmalarından yararlanması mümkün değildir. Ayrıca taşıyıcı, en geç malın teslimi sırasında, zarar bildiriminin şekli ve süresi ile bu bildirim yapılmaması halinde ortaya çıkacak hukuki sonuçlar hakkında da bilgilendirme yapması gerekmektedir. Böyle bir bilgilendirme yapılmamışsa gönderilen, bildirim süresi geçse bile taşıyıcıya başvurabilir; taşıyıcı bildirim süresinin geçtiğine ilişkin bir savunma yapamaz (TTK m. 901).
- Gönderen ile taşıyıcı arasında akdedilen taşınma eşyası taşınması sözleşmesi uyarınca gönderenin taşıma senedi düzenleme zorunluluğu yoktur. Ancak yine de taşıma senedi (taşıyıcı tarafından) düzenlenmeli ve gönderene imzalatılmalıdır (TTK m. 896/1).
- Taşıyıcı, taşınma eşyasını teslim aldıktan teslim edene kadar eşyada meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden sorumlu olup; gönderen ve taşıyıcının sorumluluk sınırları yükleme hacminin metreküpüne başına 1500 SDR ile sınırlanmıştır (TTK m. 897).
- Gönderilenin / gönderenin, taşıyıcının sorumluluğuna gidebilmesi için, zıya ve hasar açıkça görünüyorsa en geç teslim tarihinden itibaren 3 iş günü içinde, zıya ve hasar açıkça görünmüyorsa en geç teslim tarihinden itibaren 14 gün içinde taşıyıcıya bildirimde bulunmalıdır (TTK m. 900). Aksi takdirde, taşıyıcının sorumluluğuna başvurma hakkı ortadan kalkmaktadır.
- Posta taşımaları ise, eşya taşınması ve taşınma eşyası taşınması kavramlarından farklı bir taşıma türü olarak kabul edilmiş ve düzenlenmiştir. Posta taşımaları, kamu hizmeti niteliğinde olduğundan özel düzenlemeye tabi tutulmuştur. Ülkemizde posta taşımaları PTT tarafından, Posta Kanunu ve Tüzüğüne göre yapılmaktadır.
- Kargo taşımacılığı, eşya taşınması kapsamında kabul edilmektedir. Ancak, ticari eşya taşımalarından farklı olarak, 100 kg. dan daha düşük paket ve koliler taşınmaktadır. Kargo taşımaları, hangi taşıma moduna göre yapılıyorsa, ona ilişkin ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerine tabidir.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Aşağıdakilerden hangisi taşıma eşyası taşınmasına konu olamaz?
  - a) Ev eşyalarının taşınması
  - b) Ofisini eşyalarının taşınması
  - c) Miras kalan eşyaların taşınması
  - d) Cenaze taşımaları
  - e) Çeyiz eşyası taşınması
  
2. Aksi kararlaştırılmamışsa taşıma eşyalarının taşınmasında yükleme ve boşaltma kimin borcudur?
  - a) Taşıyıcının
  - b) Gönderenin
  - c) Gönderilenin
  - d) Kargo şirketinin
  - e) Mal sahibinin
  
3. Taşıma eşyası taşınmasında, taşınan eşya içerisinde tehlikeli eşya sınıfına giren bir şey varsa, bu durum ile ilgili hangisi doğrudur?
  - a) Gönderen tehlikeli eşyayı kendisi taşımalıdır.
  - b) Taşıyıcının tehlikeli eşyayı yok edebilir.
  - c) Gönderen tüketici ise, taşıyıcıyı tehlikeli eşya hakkında bilgilendirmesi gerekir.
  - d) Gönderen, tehlikeli eşyayı tehlikesiz hâle getirmelidir.
  - e) Tehlikeli eşyalar güvenlik endişesi oluşturuyorsa, eskortla taşınmalıdır.
  
4. Taşıma eşyası taşınması ile ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?
  - a) Bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşyalar, taşıma eşyasıdır.
  - b) Sanayi tesislerinin ve ticari mobilyanın taşınması, taşıma eşyası taşınmasına değildir.
  - c) Bir fabrikanın makina ve tesislerinin sökülüp başka bir yere götürülüp takılması taşıma eşyası taşınması değildir.
  - d) Bir beyaz eşya ticarethanesindeki ve genel depodaki televizyonların başka bir ticarethaneye veya depodan ticarethaneye taşınması taşıma eşyası taşınmasıdır.
  - e) Taşıma eşyası taşınmasında gönderen, taşıma senedi düzenlemekle yükümlü değildir.

5. Taşıma eşyası taşınmasında, gönderenin verdiği zararlar sebebiyle taşıyıcıya karşı olan sorumluluğunun sınırı ne kadardır?
- Taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına 1500 SDR
  - Taşıma eşyasının brüt ağırlığının kg başına 19 SDR
  - Kg başına 2000 TL
  - Taşıma aracının (tırın) metreküpü başına 1500 SDR
  - Gönderenin tabi olduğu bir sorumluluk sınırı yoktur.
6. Aşağıdakilerden hangisi taşıma eşyası taşınmasında, taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebeplerinden biri değildir?
- Taşıyıcı, değerli maden, taş, mücevher, posta pulu, madenî para, belge veya kıymetli evrak taşıyorsa
  - Gönderen tarafından yapılan paketleme veya etiketleme yetersizse
  - Taşınan eşya gönderen tarafından işleme tâbi tutulmuş, yüklenmiş veya boşaltılmışsa
  - Tehlikeli eşya taşınmışsa
  - Canlı hayvan veya bitki taşınmışsa
7. Taşıma eşyası taşınmasında, zıya veya hasar sebebiyle taşıyıcının sorumluluğu, taşıma sözleşmesinin ifası için gerekli olan yükleme hacminin metreküpü başına ne kadarla sınırlıdır?
- 1500 TL
  - 150 Dolar
  - 1500 Euro
  - 150 SDR
  - 1500 SDR
8. Taşıma eşyası taşınmasında, eşyanın zıya veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen ne kadar süre içinde taşıyıcıya bildirimde bulunmalıdır?
- En geç teslimi izleyen üç iş günü içinde
  - En geç teslimi izleyen on dört gün içinde
  - En geç teslimi izleyen iki hafta içinde
  - En geç teslimi izleyen on beş gün içinde
  - En geç teslimi izleyen bir ay içinde

- I. Posta taşımacılığı, ülkemizde ve dünyada kamu hizmeti niteliğinde kabul edilmekte ve genellikle kamu kuruluşları tarafından gerçekleştirilmektedir.
  - II. Gönderen ile gönderilen kişilerle posta idaresi arasında çıkan sorunlar idarenin sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre çözülmektedir.
  - III. Posta taşımaları ülkemizde PTT tarafından yerine getirilmekte ve PTT'nin sorumluluğu Posta Kanunu'nda özel olarak düzenlenmiştir.
  - IV. Kanunda aksine hüküm yoksa posta gönderen kişinin, PTT'ye karşı sahip olduğu talep ve dava hakları bir yılsonunda zaman aşımına uğrar.
  - V. PTT, posta taşımacılığı yapmak üzere kurulduğundan, kargo taşımacılığı ve / veya bankacılık gibi başkaca iş ve işlemler yapamaz.
9. Posta taşımalarıyla ilgili yukarıdaki ifadelerden hangisi ya da hangileri yanlıştır?
- a) V
  - b) IV
  - c) III
  - d) II
  - e) I
10. Kara yolu taşıma mevzuatında 100 kg miktarından daha düşük ve özellikle ambalajlanarak taşımaya verilen yükler için kullanılan bir kavram aşağıdakilerden hangisidir?
- a) Yük
  - b) Genel eşya
  - c) Taşıma eşyası
  - d) Kargo
  - e) Bagaj

**Cevap Anahtarı**

1.D, 2.A, 3.C, 4.D, 5.A, 6.D, 7.E, 8.A, 9.D, 10.F

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

[1] TTK hükümleri ve gerekçeleri için bkz. Kendigelen, A. (2011), Gerekçeli – Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun, İstanbul, s. 911 vd.

[2] Eşya taşımasına ilişkin uluslararası andlaşma metinleri için bkz. Kendigelen, A. / Aydın, A. (2003), Bibliyografalı Notlu – İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul.

[3] Ayrıntılı bilgi için bkz. Çetinkaya, N. (2016), Taşınma Eşyası Taşıma Sözleşmesi, Ankara, s. 56 vd.

[4] Topsoy, F. (2014), “Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının zel Yükümlülükleri”, Ankara Barosu Dergisi, 2014/2, s. 21/46

(<http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/2014-2/1.pdf>, 12/06/2018).

[5] etinkaya, s. 89 vd.

[6] etinkaya, s. 109 vd.

# TAŞIMA BELGELERİ



## İÇİNDEKİLER

- Kara Yolu Taşıma Belgeleri
- CMR'de Taşıma Belgeleri
- Deniz Yolu Taşıma Belgeleri
- Hava Yolu Taşıma Belgeleri
- Demir Yolu Taşıma Belgeleri



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Ulusal ve uluslararası düzeylerde etkin olarak kullanılan taşıma belgelerini öğrenebilecek,
  - Taşıma belgelerinin içerikleri ile ilgili bilgi sahibi olabilecek,
  - Taşıma türlerine göre farklılık gösteren taşıma belgelerinin kapsam ve içeriklerindeki farklılıkları ayırt edebileceksiniz.



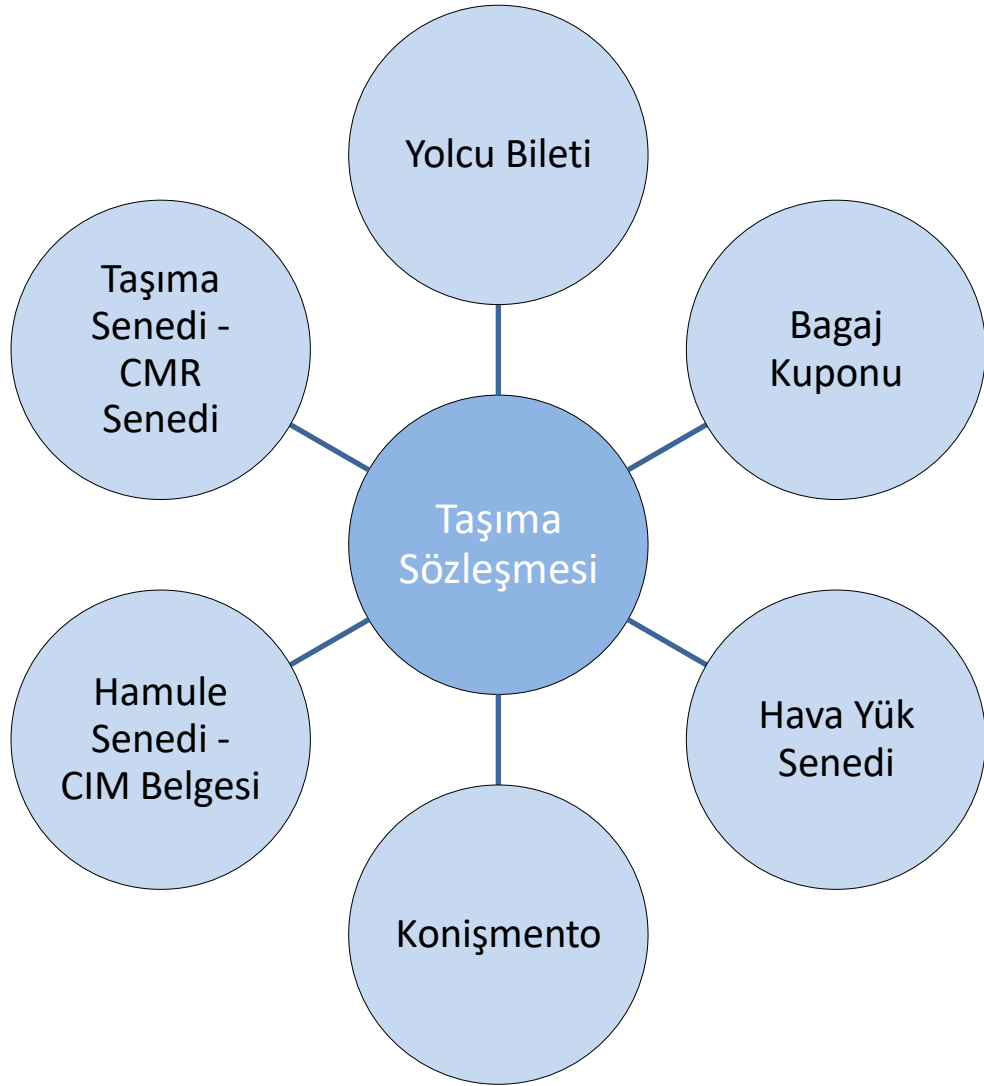
**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Turkay ÖZDEMİR**

**ÜNİTE**

**11**



## GİRİŞ

Taşıma sözleşmesi belgeleri, taşıma sözleşmesini, sözleşmenin içeriğini ve düzenlendiğinde eşya taşıma bakımından yükün taşıyıcıda olduğunu; yolcu taşıma bakımından ise özel olarak yolcuysu ispat için kullan temel evraktır. Gerek sözleşme tarafları gerekse kamu otoritesi bakımından özel önem verilen bu belgelerden sadece konişmento kıymetli evrak vafında, taşınan emtiayı da temsil eden bir belgedir.

Herhangi bir eşya bir yerden bir yere taşınırken, kamu kurumları taşıma ticari faaliyeti ile önemle ilgilenmektedir. Bu noktada taşıma sözleşmesinde şekil şartı yokken, uygulama açısından taşıma belgesi düzenlemesi zorunlu bir hâl almaktadır. Taşıma sürecinin kamu düzeni bakımından yasal bir nitelik kazanabilmesi için, bazı belgelerin taşıma süreci boyunca yüke refakat etmesi gerekmektedir. Bu belgeler sayesinde taşıma süreci ile ilgili çeşitli izin ve onaylar takip edilebileceği gibi, çeşitli kamu otoritelerinin denetimlerinin yapılmasını da kolaylaştırmaktadır. Söz konusu belgelerin düzenlenmemesi durumunda; taşıma sürecinde aksamalar, idari yaptırımlar ve hatta eşyanın imhasına yol açabilen yaptırımlarla karşılaşmaktadır.



Taşıma belgeleri, taşıma türlerine göre içerik, kapsam ve nitelik bakımından farklılık gösterebilmektedir. Senet bir ispat aracı ise de KTK gereği senetsiz taşıma yasaktır.

Taşıma belgelerinin düzenlenmesi taşıma sözleşmesine dayanmaktadır. Taşıma sözleşmesine taraf olanların, karşılıklı hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesini sağlayan taşıma belgeleri, içerik ve kapsam bakımından; taşımının ulusal veya uluslararası olması ile taşımının hangi tür ile gerçekleştirildiğine göre birbirinden farklılık gösterebilmektedir.

Taşıma belgelerinin özelliklerini ve niteliklerini, ulusal ve uluslararası kaynaklarda yer alan tanımlamalarını göz önünde bulundurarak belirlemek bu bölümün ana konusunu oluşturmaktadır. Özellikle her mal ve yolcu hareketi, ilgili devlet tarafından, kamu gücü kapsamında denetlenmek, bilinmek ve bunların sonuçlarına göre tedbirler almak zorunda hissettiği ticari faaliyetlerdendir.

Taşıma türlerine göre farklılık gösterdiği için, buna göre konu işlenmiştir.

## KARA YOLU TAŞIMA BELGELERİ

### TTK ile Düzenlenen Kara Yolu Taşımalarında Taşıma Senedi

6102 sayılı TTK' nın, eşya taşımına ilişkin ilk maddesi olan m.856 hükmünde, taşıma senedinin taşıma sözleşmesini takiben, taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenebileceği belirtilmiştir. Buna göre, Senet üç özgün nüsha olarak hazırlanır ve gönderen tarafından imzalanır. Gönderen, taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteyebilir. El yazısı ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imza, damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilir. Bir nüsha gönderene aittir, diğeri eşyaya eşlik eder, üçüncüsü ise taşıyıcıda kalır.

Bu noktada görüleceği üzere senedin düzenlenmesinden kimin sorumlu olduğu belirlenmemiştir. Burada taraflardan birinin istemi denilmekte ise de,

senedin öncelikle Gönderen tarafından imzalanması şartının bulunması; senedin düzenlenmesi bakımından asıl görevin gönderene ait olduğunu belirtmektedir.

Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.

Taşıma senedi her ne kadar bir zorunluluk şeklinde gözükmemekte ise de; 4925 sayılı Kara Yolu Taşıma Kanunu m.6'da açıkça *"...Yolcu ve eşya taşımaları, kanunlara ve taşımacı ile yolcu ve gönderen arasındaki sözleşmelere uygun olarak yapılır. Yolcu taşımaları biletsiz veya taşıma sözleşmesiz, eşya taşımaları taşıma senetsiz yapılamaz."* ifadelerine yer vermektedir. Burada görülmektedir ki yasal bir zorunluluk olarak biletsiz ve senetsiz taşıma yapılamaz [1].

TTK düzenlemesinin genel hüküm karakteri karşısında taşıma sözleşmesinin tarafları için olmasa da, ilgili kamu otoriteleri ve bunların yaptığı denetim ve kontroller için taşımada senet yasal bir zorunluluktur. Kaldı ki, eşya taşıma denilince ilk akla gelen de yine taşıma senedir.

### Taşıma Senedinin İçeriği ve Taşıma Senedi Türleri:

Taşıma senedi aşağıdaki kayıtları içerir:

- Düzenlenme yeri ve tarihi
- Gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi
- Taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi
- Eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer
- Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi.
- Gerektiğinde bildirim adresi
- Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşidi ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri
- Taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları
- Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı
- 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
- Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar.
- Eşyanın gümrük ve diğer resmî işlemlerine ilişkin talimatlar
- Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme

Bunların dışında taraflarca senede geçirilmesi öngörülen diğer her türlü kaydın da senede yazılması mümkündür.

4925 sayılı KTK uygulamasını gösteren Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği ile taşıma senedi *"Eşya ve kargo taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen, ilgili diğer mevzuat ve bu Yönetmelikle belirlenen bilgileri"*



Taşıma Senedi, gönderen ve taşıyıcı unvanları, taşınan yükün nitelikleri vb. bilgileri içerebildiği gibi taşıma sürecinin taraflarınca belirlenen her türlü kayıtları da içerebilir.

*ihtiva eden sözleşme belgesi veya bu tür bir sözleşmede bulunması gereken bilgileri ihtiva etmesi hâlinde taşıma senedi yerine geçecek olan taşıma faturası, taşıma irsaliyesi veya irsaliyeli taşıma faturası*“ şeklinde tanımlanmıştır. Görüldüğü gibi taşıma sözleşmesini ispat vasıtası olan her türlü belge, taşıma senedi olarak sayılmıştır. Hatta tek taraflı düzenlenmiş olmasına rağmen sevk irsaliyesi, irsaliyeli fatura, taşıma faturası, taşıma irsaliyesi de taşıma senedi türü olarak belirtilmiştir.

Tanımda Yönetmelik irsaliyeli taşıma faturası ifadesi kullanılmış olsa da aslında irsaliyeli satış faturası burada kastedilmektedir. Zira hemen öncesinde zaten taşıma faturası irsaliyesiz de olsa taşıma senedi sayılmıştır. *Bu nedenle taşıma faturasının irsaliyeli olması değil, satıcı tarafından düzenlenen satış faturasının irsaliyeli olması gerekmektedir.*

Bu noktada *“Taşıma irsaliyesi: Taşıma faaliyetinde bulunanların, taşınmasını üstlendikleri bir veya birden çok gönderilen ve gönderene ait aynı taşıtta, aynı zamanda taşınan eşya veya kargo için ilgili mevzuat hükümleri uyarınca taşımacı tarafından düzenlenen belge”*, *“Sevk irsaliyesi: Yurt içi taşımalarda, gönderen tarafından gönderilen eşya için düzenlenen; eşyanın içeriğini, ağırlığını, hacmini, paketleme veya ambalaj şekli ile gerçek değerini belirleyen ve gönderenin beyanına dayanan ilgili mevzuat hükümleri uyarınca düzenlenen belge”* ve işin görülmesi karşılığı taşıyıcı tarafından düzenlenen taşıma faturasının da burada taşıma senedi sayılabileceğini belirtmek gerekmektedir.

### Taşıma Senedinin İspat Gücü

İki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur. Burada açıkça iki tarafça imzalanmayı şart koşan kanun koyucu, senedin düzenlenmesi bakımından görev belirlemek yerine ispat gücü bakımından karşı tarafça imzalanmış olmayı şart koşturmuştur. Yani gönderenin elindeki senedin ispat işlevi kazanabilmesi için taşıyıcı tarafından, taşıyıcı elindeki senedin ise gönderen tarafından imzalanmış olması zorunludur. Burada sözleşmenin içeriğinin senede yazılan şekilde olduğu ve senet konusu eşyanın da taşıyıcı tarafından teslim alındığı durumuna göre ispat işlevi açıkça ortaya konulmuştur.

*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.* Görüldüğü gibi taşıyıcı malı teslim alırken eşyaya dış görünüşü itibarı ile nezaret borcu altındadır. Bu kontrollerde taşıyıcı taşıma senedine haklı bir sebeple çekince koyabilir. Herhangi bir durumda yük ile ilgili gerekli nezaret (gözetim) sonuçlarını senede işleyebileceği gibi, yük ile ilgili tespit yapma imkânı yoksa bu imkânın olmadığını da senede işleyerek çekince koyabilir.

Eşyanın net olmayan ağırlığı, 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 karinedir.



Dış görünüş, ölçü ve tartıları bakımından eşyaya dair senede işlenmiş kayıtlar da karine işlevi taşırlar. Taşıyıcı talep hâlinde bunları kontrol ederken doğruluğunu teyit etmek durumunda kalacaktır.

Taşıyıcı, gönderen istemde bulunmuşsa ve buna uygun araçları varsa, eşyanın ağırlığını, miktarını veya içeriğini denetlemekle yükümlüdür. Böyle bir durum söz konusu olduğunda, taşıyıcı denetleme ile ilgili giderleri talep edebilmektedir.

### Yük Senedi

Taşıma senedi düzenlenmemişse gönderenin istemi üzerine taşıyıcı, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren bir yük senedi imzalayıp gönderene vermek zorundadır.

Taşıma senedi için yukarıda öngörülen içerikler, zorunlu olmamasına rağmen, belirli unsurları içinde barındırmak durumundadır. Bu şekilde senet tanzimi ya da senet kabul edilecek bir belge bulunmadığı durumlarda, malı teslim alan taşıyıcı, teslimatı belgelemek için alındı makbuzu vermelidir. Bu şekilde gönderen malın taşıyıcıya teslimini ispatlamaktadır. Mal taşıyıcıda ise zaten karine olarak taşıma sözleşmesi de akdedilmiş sayılacak ve taşıyıcı taşıma edimi borcu altında olacaktır.

### Yolcu Bileti

Yolcu bileti de kara yolu ile yolcu taşımacılığında taşıma sözleşmesinin kuruluşunda etkili olmamakla birlikte, kamu düzeni açısından şart koşulmuş bir taşıma evrakıdır. Her bir yolcu için ayrı yolcu bileti şarttır.

Bilet zorunluluğu Kara Yolu Taşıma Yönetmeliğinde şart koşulmuş ise de 6102 sayılı TTK bu konuda her hangi bir şart koymamıştır. Ancak TTK m.906 ile taşıyıcı tarafından düzenlenen organizasyon ve koyulan kurallara yolcunun uyacağı belirtilmiş ve sonrasında da, gerek sorumluluk gerekse taşımanın işleyişi bakımından yolcu biletinin varlığı hep bir ön şart olarak ele alınmıştır. Bu yönüyle bilet yolcu taşıma sözleşmesinin ifasında olmazsa olmaz bir belge niteliğindedir.

TTK m.907 seferin yapılamaması hâlini düzenlemekte ve d bendinde *“Sefer, herhangi bir sebeple yapılmamış ve yolcu da o sefer için saatinde gerekli yerde bulunamamışsa, o seferi izleyen seferlerden birinde, aynı düzeydeki bir araçla ve aynı düzeydeki bir yerde seyahat etme hakkını haizdir; meğerki bu istemin yerine getirilmesi taşıyıcı yönünden imkânsız olsun veya büyük bir mali yük oluştursun. Yolcuya sefer öneremeyen taşıyıcı bilet ücretinin üç katı tutarında tazminat öder.”* şeklinde düzenleme getirmektedir. Buna göre yolcuya sefer önerememenin yaptırımını da bilet ücretinden hareketle düzenlenmiştir. Yolcunun gayet indirimli bir bilet aldığı varsayımında, belki de aldığı tazminat sefer yapmasını dahi sağlayamayabilir. Ancak bilet bedeli ile oranlı bir sabit ödeme söz konusudur.

TTK m.908’de *“Sözleşmeden cayılsın veya cayılmasın, gecikme nedeniyle doğmuş herhangi bir zarar ispat edilemese bile mahkemece bilet parasının üç misli tazminata karar verilir.”* ifadeleri ile zarar ziyan tazmininde dahi bileti ve bilette yazılan fiyatı esas almıştır. *Bilet bu noktada taşıma senedinden daha önemli bir belge işlevi görmektedir.*



Yolcu Bileti ve Yük Senedi düzenlenmesi zorunlu olmamasına karşın; taşıma işleyişi ve olası anlaşmazlıkların çözümü açısından düzenlenmesi uygun kabul edilir.

Yolcunun bagajının ücretsiz taşınacağını öngören TTK'da bagaj taşımalarının nasıl belgelendirileceğine ilişkin hüküm yoktur. Buna karşın yolcu taşımalarının bir yan edimi olmasına rağmen taşıyıcının, yolcunun bagajının, zayi ve hasarından doğacak sorumluluğu, yük taşıyıcısı hükümlerine atıf yapılarak düzenlenmiştir. Bu yönüyle gerçekten genel taşımacılık uygulaması ile zıt bir uygulama önerilmiştir. Yolcu taşımada taşıyıcının bilet ile belgelendirme ve bilet ücretine göre belirlenen tazminat ödeme yükümlülüklerine karşın; bagaj açısından bürüt kg başına sorumluluk düzeninin öngörülmesi taşıyıcı için önemli bir müeyyide şeklinde görülebilir.

## CMR'DE TAŞIMA BELGELERİ

CMR m.4 ve devamında düzenlediği taşıma sözleşmesinin akdi ve uygulanmasına ilişkin hükümlerinde, taşıma sözleşmesinin esaslı unsurunun taşıma senedi olduğunu göstermektedir.

CMR m.11, 1.fıkarda Türkçe metinde açıkça "ana taşıma belgesi" nin sevk mektubu olduğunu belirtmektedir.

CMR hükümleri ile sorumluluk düzeninin tekdüzeleştirilmeye çalışılmasının yanı sıra, taşıma senedi içeriği ve hükümlerinin de aynı derecede tekdüzeleştirilmeye çalışıldığı söylenebilir. Bu nedenledir ki, CMR hükümlerinde taşıma senedi esaslı bir yere sahiptir. Olmazsa olur denirken bile; olmazsa olmaz bir işlev bu senede yüklenmiş gözükmektedir.

CMR m.4'ün ilk cümlesi Türkçe resmi çevirisinde, sevk mektubu-taşıma senedi olmazsa, taşıma sözleşmesinin kurulamayacağı izlenimi oluşturmaktadır. Oysa "Confirmed" ibaresinde taşıma senedinin bir teyit işlevi gördüğü, ispat vasıtası olduğu açıktır. Kaldı ki, 2. cümlede bu senedin-mektubun yokluğu ve benzeri durumlarda sözleşmenin varlığı ve geçerliliğinin etkilenmeyeceği de belirtilmektedir. Türkçe çeviride sözleşmenin senetsiz olmayacağı izlenimi veren ilk cümle aslında sözleşmenin yapıldığını tevsik eden senede yer vermiş olmaktadır.

CMR m.5 'te de taşıma senedinin, gönderen için, taşıyıcı için ve yükle birlikte seyir için olmak üzere üç nüsha düzenleneceği yazılıdır.

İşte yükle birlikte gidecek nüsha artık refakat-taşıma belgeleri arasında yer alması gerekendir. Kimin düzenleyeceği hususunda aslında açıklık yoksa da her iki tarafın birlikte düzenleyeceği, her iki taraf arasındaki sözleşmeyi ispatladığı hususu açıktır. Kanaatimizce gönderendeki nüshada taşıyıcının, taşıyıcıdaki nüshada gönderenin ve yolculuk sürecindeki nüshada yine gönderenin imzasının bulunması ispat fonksiyonu bakımından yeterlidir. Taşıma evrakı arasında yer alan taşıma senedinde ise geçerlilik için böyle bir şart dahi aranmaz. Diğer belgeleri teyit eden bir taşıma senedinin yeterli görülmesi gerekir.

Ancak senet düzenlemekten kaçınmak, imzadan imtina gibi durumlar, somut olgular gözetilerek taraflar arasında rızaya dayalı kurulmuş sözleşmeye aykırılık olarak kabul edilebilecektir.

CMR m.6 hükmü ise taşıma senedinin içeriğini düzenlemektedir. Burada özellikle sorumluluk tespitinde en önemli kriterlerden biri olan, eşyanın miktarının kg cinsinden bildirilmesi gerekliliğinin üzerinde durulması gerekmektedir. Oysa



CMR hükümleri, taşıma senedinin özellikleri, nitelikleri, içerikleri, uygulamadaki rolleri gibi birçok konuda detayları içerir.

metnin 1.bendindekilerin, sanki olmazsa olmaz içerikmiş gibi kaleme alındığı, 2.bendinin ise ihtiyaca göre tespit edileceği gözlenmektedir. 3.bent ise daha başka hükümlerin de senede yazılabileceğini “ taraflar”ın kararlaştırabileceğini düzenlemektedir. Bu yönler gözetildiğinde m.6 hükmünün taşıma senetleri bakımından sınırlayıcı olmadığı gibi zorunlu bir içerik belirtmesinden de söz edilemez.

Taşıma senedinde gönderen olarak gözüken kişi, bazen taşıma sözleşmesinin göndereni olmayabilir. Bazı durumlarda eşyanın satıcısı bazı durumlarda ise alıcısı gönderen olarak nitelendirilirken; malın alındığı yerin işletmecisi de gönderen olarak gözükebilmektedir. Gerçek durumun ispatı, herhangi bir anlaşmazlık söz konusu olduğunda gönderen ile ilgili iddiada bulunan tarafça düşecektir. Aksi takdirde senet metninin esas alınması gerekir.

Vesaik mukabili teslim öngören ya da teslimde ödeme kayıtlı taşımalarda, gönderilen çoğunlukla bir banka ya da kredi müessesesi iken, gerçek alıcı ancak ihbar edilen olarak gözükmektedir. Bu husus da özellikle senede göre tayin edilmesi gereken hususlardandır.

Senedi düzenleyen bir taşıma işletmesi gözükrken başka bir taşıma işletmesinin taşıyıcı olarak yazıldığı ve gönderene karşı her ikisinin sorumlu taşıyıcılar olabileceği de göz ardı edilmemelidir.

Sevk mektubunun taşıt şoförü ya da yetkisiz çalışanlarınca imzalandığı durumlarda ve yetkisini ispatlayamadığı sürece taşıt sahibi CMR ve taşıma sözleşmesi genel esaslarına aykırıdır. Dolayısıyla taşıyıcı sayılamaz. Burada TTK m.1238’in kıyasen uygulanması gerektiği kabul edilemez. *Şoför yetkilendirilmiş olmadıkça, araç sahibini taşıyıcı konumuna getiremez. Ancak böyle bir durumda taşıyıcı sıfatı doğrudan şoföre ait olması gerekir. Aksi takdirde, şoförün yetkilendirildiğini ispatlaması gerekir.* Şoförün, kaptan mevkiinde değerlendirilmesi ticaret hukukumuz sistematiğine de ters düşer.

CMR m.6, 1/j) bendi önemi haiz bir düzenlemedir. Özellikle geçilecek ülkelere göre gümrüklere ilişkin talimatların da senede kayıt edilmesi gerektiği; aksi hâlde bu talimatların yokluğundan gönderenin taşıyıcıya karşı sorumlu olabileceği görülmektedir. MD.7/1, a) bendi özellikle bu hükme atıfta bulunmaktadır. Ayrıca 11.madde de aynı sonucu doğurmaktadır.

Senette CMR hükümlerine tabi bir taşıma olduğuna dair kaydın konulması da şart koşulmuştur. *Özellikle davanın görüldüğü yerin bulunduğu ülkenin, taraf olup olmasına bakılmaksızın, sadece varma yeri ya da gönderme yerinin taraf ülke olmasını yeterli gören uygulama şartı gözetildiğinde senette CMR kaydının yer almasının önemi anlaşılacaktır.* Uygulamada senedin de bu nedenle CMR Belgesi – CMR Senedi gibi kavramlarla açıklandığını belirtmek isteriz.

İhtiyaca ve taraflar arası mutabakata göre ayrıca senede diğer birçok hüküm konulabilir.

Teslimde ödeme ya da vesaik mukabili teslimlerde ödeme tutarının ne kadar olacağı da senede yazılması gerekir (m.6-2/c).

Taşıyıcı eşyayı sigortalı şekilde taşıma taahhüdünde bulunduğu bu hususunda taşıma senedine kayıt edilmesinin önemi m.6-2/e) bendinden

anlaşılmaktadır. Ancak sigorta kaydı olmasa da sigortalı taşıma her zaman mümkündür.

Taşıma süresi kararlaştırılmış ise senede işlenerek, gecikmeden sorumluluğun başlangıcı net bir şekilde ortaya konabilir.

CMR m.7, taşıma senedinin içeriğinden sorumluluğu esas olarak gönderene üzerinde bırakmaktadır. Hatta 2.fıkra senet içeriğinin taşıyıcı tarafından doldurulmasında taşıyıcının göndereni temsil ettiği, bu nedenle sorumluluğun hâlen gönderene ait olduğu yazılmıştır. CMR kaydının eksikliğinden ise sorumluluk taşıyıcı üzerinde bırakılmıştır. Gerek gönderen, gerekse taşıyıcı tam zarar tazmini ile sorumlu tutulmakta, sorumluluk sınırlaması bulunmamaktadır. Yeni TTK ise burada gönderenin sorumluluğunun da kg başına 8,33 SDR sorumluluk üst sınırı ile sınırlı olduğunu düzenlemektedir ( TTK m. 864/2).

TTK m.1526, 2.fikrasında konşimento, taşıma senedi ve sigorta poliçelerinde el, faksimile baskı, zımba, ıstampa ve semboller şeklinde mekanik veya elektronik imzayla imzalanabileceği, düzenlendikleri ülke mevzuatı izin verdiği ölçüde el yazısı, faks, telgraf, teleks ve sair elektronik araçlarla da senet içeriği düzenlenmesine izin verilmektedir. Bu düzenleme çerçevesinde refakat belgelerinin nasıl oluşturulacağı uygulamada gelişecektir denilebilir.

Senet metnindeki bilgiler ile gerçekler arasındaki uyumsuzluktan kural olarak gönderen-malın ilgilisi sorumlu tutulmuştur. Ancak gümrük süreçlerinde kamu otoritesi karşısında malın ilgilisi yanında taşıyıcı da cezai ve idari sorumluluk bakımından birlikte yer alacaklardır.

CMR m.13 hükmü de önemlidir. Her ne kadar taşıma senedi kıymetli evrak vasfını barındırmasa da, senet gönderilenin elinde bulunduğu, emir ve talimat verme yetkisi de gönderilene geçmiş olmaktadır.

Sevk mektubu tanımını veren yazarlar, bu belgeye mektup derken dahi tanımda bunun bir senet olduğunu teyit etmektedirler. *Oysa söz konusu belge bir tarafça hazırlanan ve bu şekilde ispat vasıtası olarak kabul edilen bir mektup değil; aksine bir sözleşme ilişkisini yansıtan senettir.* İçeriği de her iki taraf için de bağlayıcıdır. Bunu sağlayan ise içeriği veren, sunan ve oluşturan gönderen ile taşıyıcının ortak katılımı ile senet metninin oluşmasıdır. Yani, senedi o içerikle alan taşıyıcı artık o içeriğe uygun taşımayı da üstlenmiş olmaktadır.

Taşıma senedi CMR m.9 gereği sözleşmenin varlığı, sözleşme içeriği ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil etmektedir. Yani senet düzenlendikten sonra asıl olan, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim edilmiş olmasıdır. Aksini iddia eden taşıyıcı ispat etmek durumunda kalır. Bu çerçevede, taşıyıcının İHTİRAZİ KAYIT koymuş olması ya da olmaması içerik hakkında aleyhine oluşan karinelere bakımından göz önünde bulundurulmalıdır. Özellikle müterafik kusur olgusu araştırmasında senet içeriği ve taşıyıcı kayıtları önemlidir. Taşıma senedi teslim makbuzu hükmündedir. Artık taşıyıcı fiili zilyetliğin uhdesine almıştır.

Yine CMR m.34 ve 35 gereği taşıma senedinin müteakip taşıyıcılar tarafından birlikte kullanılması durumunda da sonraki taşıyıcının taşıma senedi koşullarına göre eşyayı teslim aldığı kabul edilecektir. Ayrıca sonraki taşıyıcı önceki taşıyıcıya bir makbuz vererek eşyayı senede uygun ya da senet içeriği ile farklı bir



CMR’de düzenlenen sevk mektubu terimi yerinde bir terim değildir. Sanki tek taraflı düzenleme ile hukuki sonuç oluşuyor izlenimi vermektedir.

şekilde teslim aldığı senedin taşıyıcı nüshasına şerh düşecektir. Müteakip taşıyıcılar bu içerikler dikkate alınarak müteselsil sorumlu olacaktır. Sorumluluk ise birinci, sonuncu ve zararın vuku bulunduğu andaki taşıyıcılara yöneltilecektir. CMR m. 36 birlikte ve da tek başlarına davalı olabileceklerini amirdir.



Sevk mektubu özünde senet olduğundan, İspat için karşı tarafın uygun bulunduğu bir metin ve altında imzası bulunması gerekir. Buna göre CMR de aslında taşıma senedini işaret etmektedir.

Şekil 11.1 - CMR Belgesi Örneği

## DENİZ YOLU TAŞIMA BELGELERİ

### Konşimento

Deniz yolu taşımacılığında taşıma sözleşmesi, tarafların hak ve borçlarına ilişkin düzenlemelerden önce Lahey Kuralları ile tekdüzeleştirmeye çalışılan konşimento olmuştur. Uluslararası ve ulusal uygulamada da deniz taşımacılığı denilince hep konşimento ilk akla gelen kavram olmaktadır. Deniz taşıması nispeten daha uzun sürmekte ve bu süre içinde eşya üzerinde aynı hak kullanımı, mülkiyet geçirimi gibi hukuki işlemlere sıklıkla ihtiyaç duyulmaktadır. Bu gibi durumlarda konşimentonun kıymetli evrak vasfında olması önemi haizdir.

Teknolojik gelişmeler, taşımanın hızlanması ile konşimento kendisine yüklenen eski kıymetten zamanla uzaklaşmaktadır. Zira deniz taşımaları da eskisi gibi uzun süreler almamakta, mallar her aşamada takip edilebilmektedir.

*Bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.* Bu senet metnine göre malın yüklenmesi ya da taşıyıcı tarafından teslim alınması şeklinde ispat işlevi olacaktır. Her ne kadar taşıyıcının teslimi için senedin ibrazı şart koşulmuş ise de hâlen bu ibraz fonksiyonuna rağmen kıymetli evrak vasfı doğrudan tanınmamıştır.

Yükletenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için *“tesellüm konşimentosu”* düzenlenebilir.

Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, eşyanın teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konşimentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada *“yükleme konşimentosu”* düzenlemekle yükümlüdür.

Tesellüm konşimentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konşimento *“yükleme konşimentosu”* hükmündedir.

Konşimento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir. *Burada ad ve hesaba hareket edilen mutlaka taşıyan olmalıdır. Çünkü konşimentodan kaynaklı hak ve yükümlülüklerin muhatabı da taşıyan olacaktır.*

*Konşimento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir.* Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konşimento gönderilenin emrine veya sadece yükleyenin emrine düzenlenir. Konşimento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir. Konşimentonun bütün nüshaları aynı metni içermeli ve her birinde kaç nüsha hâlinde düzenlendiği gösterilmelidir [3]. Yükleten, istem üzerine, konşimentonun kendisi tarafından imzalanmış olan bir kopyasını taşıyana vermek zorundadır. *Emre ya da hamiline düzenlenmesi hâlinde konşimento kıymetli evrak vasfı taşıyacaktır.*

### Konşimentonun içeriği

Konşimento, aşağıdaki kayıtları içerir (TTK m. 1229):

- Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını
  - Eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunu
  - Taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve işletme merkezini
  - Kaptanın adı ve soyadını
  - Geminin adını ve tabiiyetini
  - Yükletenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını
  - Yükleten tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını
- Navlun sözleşmesine göre yükleme limanını ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi
  - Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri
    - Konşimentonun düzenlendiği yer ve tarihi
    - Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzasını
    - Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını



Konşimento tesellüm konşimentosu ya da yükleme konşimentosu şeklinde düzenlenebilir.

Deniz taşımanın başlangıcının ispat bakımından yükleme şerhi konulan tesellüm konşimentosu da aynı etkidedir.

- Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süreyi
- Sorumluluk sınırlarını genişleten her şartı
- Taraflarca uygun görülen diğer kayıtları

Sayılan unsurlardan bir veya birkaçının konşimentoda bulunmaması senedin hukuken konşimento sayılmasını engellemez.

### Konşimentonun hükümleri

#### *Kıymetli evrak olma niteliği*

Konşimentonun meşru hamili, eşyayı teslim almaya yetkilidir. Konşimento birden çok nüsha olarak düzenlenmişse, eşya, tek nüshanın meşru hamiline teslim edilir. Bu nüsha baştan belirlenmiş olmalı ve gönderilen için düzenlenmiş olmalıdır. Ya da taşıtanın cirosu ile devir alınmış olabilir.

Konşimentonun birden çok meşru hamili aynı zamanda başvurursa kaptan, hepsinin istemini reddederek eşyayı umumi ambara veya başka güvenli bir yere tevdi etmek ve bu şekilde hareket etmesinin sebeplerini de göstererek bunu anılan konşimento hamillerine bildirmek zorundadır.

Kaptan hareket tarzına ve sebeplerine ilişkin resmî bir senet düzenletmeye yetkilidir ve böyle bir senet tanzimi hâlinde her türlü masrafın malın ilgisine ait olacağı ve gerekirse taşıyanın bu masraflar için yüke hapis hakkı kullanabileceği de kanun gereğidir.

#### *Deniz taşımada yüke tasarruf hakkı ile emir ve talimatlar*

Emre yazılı bir konşimento düzenlenmişse kaptan, yükletenin, eşyanın geri verilmesi veya teslimi hususundaki talimatını ancak kendisine konşimentonun bütün nüshaları geri verildiği takdirde yerine getirir.

Gemi varma limanına ulaşmadan, bir konşimento hamili eşyanın teslimini isterse, aynı hüküm uygulanır. Kaptan bu hükümlere aykırı hareket ederse, taşıyan, konşimentonun meşru hamiline karşı sorumlu kalmakta devam eder.

Konşimento emre yazılı değilse, yükleten ve konşimentoda adı yazılı gönderilen muvafakat ettikleri takdirde, konşimentonun hiçbir nüshası ibraz edilmese bile, eşya geri verilir veya teslim olunur. Şu kadar ki, konşimentonun bütün nüshaları geri verilmiş değilse, taşıyan bu yüzden doğabilecek zararlar için önce teminat gösterilmesini isteyebilir.

#### *Konşimentonun eşyayı temsili*

Eşya, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınınca konşimentonun, konşimento gereğince eşyayı teslim almaya yetkili olan kişiye teslimi; birden çok konşimento hamiline ilişkin 1235 inci madde hükümleri saklı kalmak şartıyla, Türk Medenî Kanunu açısından malın teslim edilmesi ile aynı nitelikte hukuki sonuçları doğurur. Burada senedi alan eşyayı almış gibidir ve zilyetliğin sağladığı imkânlarla kavuşur.



Birden çok konşimento ve malı tesellüme yetkili olduğunu iddia eden kişiler varsa taşıyan masrafını yaparak resmi senet tanzim ettirebilir ve bu masraflar için TTK m.1201 gereği hapis hakkı kullanabilir.

Kaptan eşyayı henüz teslim etmeden birden çok konşimento hamili ona başvurup ellerinde bulundurdukları konşimento nüshalarına dayanarak eşya üzerinde birbirine zıt haklar ileri sürerlerse, konşimentonun birden çok nüshalarını çeşitli kişilere devretmiş olan ortak ciranta (bir senedi ciro eden kişi) tarafından eşyayı teslim almaya yetkili kılacak şekilde, ilk önce ciro ve teslim edilmiş olan nüshanın hamili diğerlerine tercih olunur. Ciro edilip de başka bir yere gönderilen konşimento nüshası hakkında gönderme tarihi konşimento hamiline teslim tarihi hükmündedir.

### *Eşyanın teslimi*

*Eşya, ancak konşimento nüshasının, eşyanın teslim alındığına ilişkin şerh düşülerek geri verilmesi karşılığında teslim edilir.* Bundan sonra konşimento malın teslimine dildiğine dair makbuz işlevi görecektir.

### **Konşimentonun ispat işlevi**

Taşıyan ile konşimento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konşimento esas alınır. Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.

Konşimentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konşimento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir.

Konşimentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konşimento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyan sayılır. Konşimentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, donatan, taşıyan sayılır; meğerki konşimento hamilinin açık istemi üzerine, donatan taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun.

Kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konşimentoda, taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de ikinci fıkra uyarınca sorumlu tutulan donatan ile birlikte taşıyan sayılır; meğerki konşimento hamilinin açık istemi üzerine temsilci, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun.

Konşimento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konşimentosu düzenlenmiş olması hâlinde, fiilen yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkâna sahip değilse, konşimentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymak zorundadır.

Taşıyan, eşyanın haricen belli olan hâlini konşimentoda beyan etmeyi ihmal ederse, konşimentoda eşyanın haricen iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılır.

Konşimentoya hakkında çekince konulan beyanlar saklı kalmak üzere, konşimento, taşıyanın eşyayı konşimentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına veya yükleme konşimentosu düzenlenmiş olduğu takdirde, yüklediğine karine oluşturur. Bu karinenin aksi, konşimentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyi niyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz.

Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine veya yükleme limanında gerçekleşip gönderilen tarafından ödenecek olan sür astarya parasına ilişkin bir kaydı içermeyen konşimento, gönderilenin navlun veya sürastarya parası ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturur. Bu karinenin aksi, navlun veya sürastarya parası hakkında böyle bir kayıt içermeyen konşimentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz.

Navlun eşyanın ölçüsüne, sayısına veya tartısına göre kararlaştırılmış ve bunlar da konşimentoda gösterilmiş olursa, konşimentoda da aksine bir şart olmadıkça, navlun buna göre belirlenir.

Navlun için taşıma sözleşmesine yollama yapılırsa, bu yollamanın kapsamına boşaltma süresi, sürastarya süresi ve sürastarya parası hakkındaki hükümler girmez.

## Diğer Denizde Taşıma Senetleri

Taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığı göstermek üzere düzenlediği konşimentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir. *Bu nevi belgeler mal teslim makbuzu, teslim tutanağı veya sözleşmeyi tevsik eden benzer evrak olabilir.*



Konşimento taşıyan ile hamil arasındaki ilişkilerde esaslı delildir. Yine taşıyan, yüke ilişkin genel kayıtlar ve navlun bakımından konşimento esaslı ispat belgesidir.

**ARKAS** **BILL OF LADING**  
FOR COMBINED TRANSPORT SHIPMENT OR PORT TO PORT SHIPMENT

Shipper/Exporter (complete name and address) [BL NO.]

Consignee (not negotiable unless assigned to order)

Notify Party (complete name and address - carrier not responsible for failure to notify see clause 10(1))

Place of Receipt\* Port of Loading

Place of Discharge\* Port of Delivery\*

Quantity and kind of Packages

Particulars furnished by Shipper

Discharge at

Shipped on board

Date

Signature and stamp of the Carrier

ARKAS CONTAINER TRANSPORT S.A.

FOR COMBINED TRANSPORT ONLY

**SAMPLE ORIGINAL**

Şekil 11.2 - Konşimento Örneği.

## HAVA YOLU TAŞIMA BELGELERİ

Hava yolu taşımasında gerek yolcu ve bagaj taşıması bakımından; gerekse yük-kargo taşıması bakımından hava yük senedi büyük öneme sahiptir. Hava yük senetleri diğer taşıma yöntemlerinin aksine hiçbir dönemde kıymetli evrak vasfı taşımamıştır. Hatta elektronik ortamda düzenlenmesi bakımından ilk ele alınan yöntemdir.

TSHK m.109 ile bagaj kuponu, m.110 ile ise hava yük senedi düzenlenmiştir. Ayrıca Montreal Konvansiyonu da m.3 ile yolcu ve bagaja ilişkin belgeleri, 4. ve 5.maddelerde ise yüke ilişkin taşıma belgelerini düzenlemektedir [4, 5].



### Hava Yolu

Taşımacılığında TSHK ve Montreal Konvansiyonu Türkiye açısından temel hukuk kaynaklarıdır. Bu kaynaklarda da anlatılan hava yük senedi hiçbir zaman kıymetli evrak niteliği taşımaz.

## TSHK'da Taşıma Senetleri

### Yolcu bileti

Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür. Bilet içeriğinde şu kayıtlar yer almalıdır:

- Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi
- Yolcunun adı ve soyadı
- Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri,
- Taşıma ücreti; bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt
- Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri
- Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu (Bu husus önemlidir ve hukuka atfı şart koşmaktadır.)

Taşıyıcı, yolcu biletsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir bilet vermeden kabul etmiş ise, taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliliği etkilenmez, ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

### Bagaj kuponu

Taşıyıcıya teslim edilen her bir parça bagaj için, yolcuya bir bagaj kuponu verilir. Bagaj kuponunda şu kayıtlar yer almalıdır:

- Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi
- Yolcunun adı ve soyadı veya yolcu biletinin tarih ve numarası
- Bagaj kuponunun tarih ve numarası
- Bagajın ağırlığı
- Teslim yeri
- Yolcu tarafından özel olarak beyan edildiği takdirde, bagajın içeriği ve değeri



Yolcu Bileti ve Bagaj Kuponu TSHK'da hava yolcu taşımacılığı ile ilgili, Hava Yük Senedi ise eşya taşıma ile ilgilidir. Hava yük senedi, Montreal Konvansiyonu'nda da Hava Sevk Fişi adıyla anılmaktadır.

- Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu

Taşıyıcı; bagajı kuponsuz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir kupon vermeden kabul etmiş ise; taşıma sözleşmesinin varlığı veya geçerliği etkilenmez; ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Bagaj kuponu biri yolcuda kalmak ve diğeri bagaja takılmak üzere iki nüsha olarak düzenlenir ve bagajın ibraz edene teslim edileceği kaydını içerir.

Birinci ve ikinci fıkraların hükmü saklı kalmak şartı ile taşıyıcı bagaj kuponuna konulması gereken bilgilerden yolcu biletinde zaten mevcut bilgileri bagaj kuponuna yazmayabilir veya biletle birleştirmek kaydıyla sadece bir bagaj teşhis kuponu verebilir.

### Hava yük senedi

Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene-gönderene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür:

- Hava yük senedinin numarası ile düzenlendiği gün ve yer
- Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi
- Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi
- Gönderilenin adı, soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi
- Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri
- Yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı
- Özel olarak beyan edildiği takdirde değeri
- Taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt
- Gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler
- Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu

Taşıyıcının, yükü, yük senetsiz veya yukarıda yazılı kayıtları içeren bir yük senedi vermeden kabul etmiş olması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Ancak taşıyıcı bu Kanunun sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanamaz.

Birden çok parça için, yükletenin isteği üzerine taşıyan her bir parçaya ayrı yük senedi düzenlemekle yükümlüdür.

Hava yük senedi üç nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya "Taşıyıcı için" yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya "Gönderilen için" yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir.

### Hava Yük Senedi İçeriği

Yükleten yük ile ilgili olarak hava yük senedine yazılacak kayıt ve beyanlar ile yükün gönderilene teslimi için gereken tüm bilgi ve belgelerin tam ve doğru

verilmesinden sorumlu olup, bu yüzden taşıyıcının ve üçüncü şahısların uğrayacakları zararları tazmin ile yükümlüdür.

Taşıyıcı personeli ve temsilcilerine kusur isnadı hariç olmak üzere; taşıyıcı, verilen bilgi ve belgelerin doğruluğunu ve yeterliliğini araştırmaya mecbur değildir.

### *Yük senedinin ispat kuvveti*

Hava yük senedi, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, şartları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder.

*Hava yük senedinde yükün ağırlığına, boyutlarına, ambalajına ve parça sayısına ilişkin kayıtlar aksi ispat edilinceye kadar doğru sayılır; yükün miktarına, hacmine ve bulunduğu hâle veya yükün belirgin durumuna ilişkin kayıtlar, ancak yükletenin de katılması ile taşıyıcı tarafından muayene edilmesi ve sonuçların hava yük senedine yazılması şartı ile taşıyıcı aleyhine delil teşkil eder.*

## Montreal Konvansiyonunda Taşıma Senetleri

### Yolcu taşımada münferit veya müşterek taşıma belgesi

Kalkış ve varış yerlerini içeren, tek bir devlet ülkesi içinde varış ve kalkış yapılacak ise durulması planlanan yerlerden en az birinin kaydını içeren bir belge ya da elektronik taşıma kaydının şart olduğu Montreal Konvansiyonum.3 ile düzenlenmiştir.

Ayrıca her tanımlı bagaj için yolcuya bir bagaj tanımlama etiketi verilmesi, yolcu sayısı değil bagaj sayısına göre etiketleme hususu belirtilmektedir.

Yolcuya ayrıca Montreal Konvansiyonu'na atıf yapan, bu konvansiyon gereği taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu hususlarında yazılı belge verilmek durumundadır.

Bu üç noktada düzenlenecek belgeler münferiden ayrı ayrı olabileceği gibi, hepsi tek bir müşterek taşıma belgesi şeklinde de olabilir. Burada özellikle söz konusu içeriğin ayrı belgelere yazılması da mümkündür.

### Hava sevk fişi – Hava yük senedi

Montreal Konvansiyonu Türkçe çevirisinde AWB- Air Way Bill karşılığı hava sevk fişini tercih etmiştir. Ancak yıllardır uygulama ve TSHK hükümleri ile uyum açısından biz burada da hava yük senedi kavramının tercih edilmesi gerektiğini savunmaktayız.

Hava sevk fişi nakliye gönderen tarafından üç (3) orijinal parça olarak yazılacaktır. TSHK ile önemli bir fark olarak gözüken bu hükme göre, senedi tanzim görevi gönderene ait olmaktadır.

İlk nüshası "taşıyıcı için" olarak işaretlenecek, nakliye gönderen tarafından imzalanacaktır. İkinci parça "alıcı için" işaretlenecek, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü parça, kargo kabul edildikten sonra kargoyu gönderene verecek olan taşıyıcı tarafından imzalanacaktır.

Taşıyıcı ve gönderenin imzaları basılabilir ya da damgalanabilir.



Hava Yük Senedi'nde de, taraflar arasında yükün fiziki durumunu konu alan olası bir anlaşmazlık durumunda Senet üzerine işlenmiş kayıtlar delil sayılmaktadır.

Eğer gönderenin isteği doğrultusunda hava sevk fişini taşıyıcı yazarsa, taşıyıcı gönderen adına, aksi ispata tabi olarak, bu şekilde hareket etmiş sayılacaktır. Sanki taşıyıcı bu noktada göndereni temsilen hareket etmiş gibi olmaktadır. Hak ve yükümlülükler bakımından gönderen sorumluluk altındadır.

### *Hava yük senedi içeriği*

Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu aşağıda verilenleri içermelidir:

- Kalkış ve varış yerlerinin belirtilmesi,
- Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Devletin sınırları dâhilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin belirtilmesi,
- Gönderilen yükün ağırlığını belirtilmesi, yükün ağırlığı tüm taşıma senedi türleri bakımından sorumluluk sınırlarını tespitinde büyük önem taşımaktadır. Zira tüm taşıma yöntemlerinde yük taşımacılık bakımından sorumluluk sınırları, eşyanın bürüt kg miktarı üzerinden hesaplanmaktadır.

### **Düzenlen belgelerin kanıt gücü**

Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu kontratın tamamlandığına, kargonun kabul edildiğine ve bu çerçevede belirlenen koşulların kabul edildiğine dair kesin olmayan karine teşkil eder.

Hava sevk fişinde ya da kargo makbuzunda ağırlık, ebat ve kargonun paketlenmesine ve aynı zamanda paketlerin sayısına ilişkin ifadeler de kesin olmayan karine teşkil eder.

Kargonun miktarı, hacmi ve durumuna ilişkin ifadeler ise, taşıyıcı tarafından gönderenin eşliğinde kontrol edilmiş ve hava sevk fişinde ya da kargo makbuzunda kontrol edilmiş olarak belirtilmedikleri ya da kargonun görünürdeki durumuna ilişkin olmadıkları müddetçe taşıyıcı aleyhine delil teşkil etmeyecektir.

**Şekil 11.3 - Air Way Bill- AWB – Hava Yük Senedi.**

Şekil 11.4 - Air Way Bill- AWB – Hava Yük Senedi

## DEMİR YOLU TAŞIMA BELGELERİ

Demir yolu taşımacılığında COTIF ana konvansiyon kurallarından öte, yolcu taşımacılığı EK-A) ile CIV hükümlerinde yer alırken, yük taşımacılığı EK-B) CIM hükümlerinde düzenlenmiştir. Böylece her iki taşıma türünde farklı senetler yer aldığı ve içeriği bu hükümler ile ele alınmıştır.

### COTIF-EK B CIM’de Taşıma Belgesi

Taşıma sözleşmesinin akdi ve ifası başlıklı 6.maddede, taşıma sözleşmesine ilişkin temel bilgiler verilmekte, Türkçe çeviride taşıma senedi için “taşıma belgesi” kavramı tercih edilmiştir. Oysa Rumeli Nizamnamesinden itibaren kullanılan *hamule-yük senedi* kavramı demir yolu taşımacılığında tekdüze bir kavram olacaktır. Kanaatimizce demir yolu taşımada yük senedi-hamule senedi kavramı doğrudan taşıma yöntemini gösteren bir anlam taşımaktadır.

Taşıma sözleşmesi ile taşımacı, eşyayı varış yerine ivazlı taşımayı ve onu alıcıya orada teslim etmeyi taahhüt eder. Görüldüğü gibi burada ücret yerine ivaz kavramı doğru ve yerinde olarak kullanılmıştır.



Demir yolu ile taşıma türündeki yük belgesi “Hamule Senedi” olarak adlandırılır ve herhangi bir kıymetli evrak vasfı kazandırılmaz.

Taşıma sözleşmesi, tek tip modelde olan bir taşıma belgesi ile ortaya konulmalıdır. Ancak, taşıma belgesinin yokluğu, düzensizliği veya kaybı, iş bu tek tip Kurallara tabi kalan sözleşmenin ne varlığını ne de geçerliliğini etkilemez

Taşıma belgesi, gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır. İmza yerine, damga, hesap makinesi kaydı veya başka her uygun yöntem kullanılabilir.

Taşımacı, taşıma belgesinin ikinci nüshası üzerine, uygun bir şekilde, eşyanın teslim alındığını onaylamalı ve göndericiye ikinci nüshayı vermelidir.

*Taşıma belgesinin konşimento değeri yoktur. Yani emre ya da hamiline düzenlenerek kıymetli evrak vasfı kazandırılması mümkün değildir.*

Bir taşıma belgesi, her gönderi için düzenlenmelidir. Gönderici ve taşımacı arasında tersi bir anlaşma yoksa bir taşıma belgesi sadece tek bir vagon yüküne ilişkin olabilir.

Uluslararası taşımacılar dernekleri, uluslararası müşteri dernekleri ve üye Devletlerdeki gümrük konusunda yetkili organlar ile kendi gümrük yasasında yetki sahibi her tür hükümetler arası bölgesel ekonomik entegrasyon örgütleri ile mutabık kalarak tek tip taşıma belgesi modelleri düzenleyebilirler. *Uygulamada CIT (Uluslararası Demir Yolu Taşıma Komitesi – International Rail Transport Committee) tarafından düzenlenen tip taşıma senetleri, tip hasar tespit tutanakları gibi tip-form belgeler sıklıkla kullanılmaktadır.*

İkinci nüshası da dâhil olmak üzere, taşıma belgesi, okunaklı yazı işaretlerine çevrilebilen elektronik veri kaydı şeklinde düzenlenebilir. Verilerin kaydı ve işlenmesi için kullanılan usuller, özellikle bu verilerle temsil edilen taşıma belgesinin tanıtılma gücü konusunda işlevsel açıdan eşdeğer olmalıdır. 2006 yılı itibarı ile böylece demir yolu taşımacılığında da elektronik sent uygulamasının kabule dildiği görülmektedir.

### Taşıma Belgesinin İçeriği

CIM m.7'de taşıma belgesi-yük senedinin içeriğinde neler yer alacağını ayrıntılı düzenlemiştir. Taşıma belgesi aşağıdaki bilgileri içermelidir:

- Düzenlendiği yer ve tarih
- Göndericinin adı ve adresi
- Taşıma sözleşmesini akdeden taşımacının adı ve adresi
- Eşyayı alan taşıyıcı değilse, eşyanın gerçekte teslim edildiği kişinin adı ve adresi
- Eşyanın teslim alındığı yer ve tarihi
- Teslim yeri
- Alıcının adı ve adresi
- Eşya cinsinin ve ambalaj türünün adı, tehlikeli eşyalar için, Tehlikeli Eşyaların Uluslararası Taşınmasına ilişkin Yönetmelik'te öngörülen ifadesi
- Koli adedi ve parça eşyaların tanımlanması için gerekli özel numaralar ve işaretler
- Tam vagonla taşıma durumunda vagon numarası
- Kendi tekerlekleri üzerinde seyreden demir yolu aracı eşya olarak taşımaya verilmişse, numarası



Demir yolu ile taşımasında CIV yolcu taşımacılığı ile ilgili düzenlemeleri içerirken; CIM eşya taşımacılığı ile ilgili düzenlemeleri içermektedir.

- Ayrıca, intermodal taşıma ünitesi durumunda, kategorisi, numarası veya tanımlanmaları için gerekli diğer nitelikleri
- Eşyanın brüt ağırlığı veya başka şekillerde ifade edilen eşya miktarı
- Gümrük veya diğer idari makamlarca istenilen taşıma belgesine ilişitirilmiş veya usulüne uygun şekilde belirtilmiş bir makamın nezdinde veya sözleşmede belirtilen bir organ nezdinde taşımacının tasarrufunda tutulmuş dokümanların detaylı dökümü.
- Alıcı tarafından ödenmesi gerektiği ölçüde, taşımaya ait ücretler (taşıma ücreti, ek masraflar, gümrük vergileri ve sözleşmenin akdinden teslim kadar doğan diğer masraflar) veya masrafların alıcı tarafından borçlanıldığını gösterir diğer tüm bilgiler.
- Tüm aksi şartlara karşın, taşımanın iş bu Tektip Kurallara tabi olduğuna dair bilgi (Bu husus kuralların uygulamasını sağlamak için ilk önce CMR, sonra Montreal Konvansiyonu ve son olarak CIM ve Rotterdam Kurallarına yansımış ve hukuk seçimi şeklinde ilgili uluslararası konvansiyonun uygulanmasının garanti edilmesi amaçlanmıştır.)

Gerektiğinde, taşıma belgesi, ayrıca ve yukarıdaki bilgilere ek olarak aşağıdaki bilgileri de içerebilir:

- Birbirini takip eden taşımacılar tarafından yapılan taşıma durumunda, taşıma belgesine kaydına izin vermiş olması hâlinde, eşyayı teslim etmesi gereken taşımacı
- Göndericinin yüklediği ücretler
- Eşyanın tesliminde tahsil edilecek geri ödeme
- Eşyanın beyan edilen değeri ve teslimde özel kıymeti temsil eden tutar
- Taşımanın gerçekleştirilmesi için kararlaştırılmış süre
- Kararlaştırılan güzergâh
- Nakliyeciyeye verilen refakat belgelerinin bir listesi
- Göndericinin vagon üzerine vurduğu mühürlerin adedi ve adına ilişkin kayıtları

Taşıma sözleşmesindeki taraflar, yararlı gördükleri diğer her tür bilgiyi taşıma belgesine kaydedebilirler.

### **Taşıma belgesi üzerine yazılmış bilgiler için sorumluluk**

Gönderici , kendisi tarafından taşıma belgesi üzerine yazılan bilgilerden, yanlış noksan veya her biri için ayrılan yerlerden başka yerlere yazılmasından veya RID'nin gerektirdiği bilgileri yazmamasından dolayı taşımacının maruz kaldığı tüm masraf ve zararlardan sorumludur.

Göndericinin talebi üzerine, taşımacı taşıma belgesi üzerine ibareler kaydederse, tersi ispatlanıncaya kadar, göndericinin hesabına hareket eden olarak kabul edilir.



Hamule senedi üzerine kendisinin yazması gereken bilgilerin yanlış olmasından gönderen; gönderenin ek taleplerinin senede yazılması ile ilgili sorunlardan hesabına hareket eden sorumludur.

Taşıma belgesi madde 7, § 1, bent p)' de öngörülen, taşımanın COTIF-CIM'e tabi olduğuna ilişkin bilgiyi içermiyor ise, taşımacı, bu bilginin ihmalinden dolayı hak sahibinin maruz kaldığı tüm masraf ve zararlardan sorumludur.

## COTIF-EK A CIV 'de Taşıma Belgesi

### Seyahat Belgesi

CIV 2.fasıl başlığı altında sözleşmenin imzalanmasından söz etmektedir. Buradan sanki yazılılık bir geçerlilik şartı gibi gözükse de, *yazılılık hâlen ispat için gerekli hatta şarttır*. 6.maddede taşımacının, taşıma sözleşmesiyle, yolcu ve gerektiğinde bagaj ve araçları varış yerine taşımayı ve bu bagaj ve araçları varış yerine teslim etmeyi taahhüt edeceği, yani sözleşmenin bir borçlandırıcı işlem olduğu açıkça belirtilmiştir.

Taşıma sözleşmesi, yolcuya verilen bir ya da birden çok seyahat belgesiyle teyit edilmelidir. Bununla birlikte, seyahat belgesinin olmaması, usulüne uygun olmaması veya kaybolması bu Tek Tip Kurallara (CIV) tabi olan sözleşmenin mevcudiyetini ve geçerliliğini etkilemez. Buradan yolcu bileti yerine seyahat belgesi kavramı kullanıldığı ve sözleşmenin varlığı ve ifası için şart olmamakla birlikte diğer taşıma yöntemlerinde olduğu gibi önemi açıktır.

Özellikle müteselsil devam eden taşımalarda her bir taşıyıcının taşıma süreci için ayrı seyahat belgesi düzenlenebileceği gibi tek bir seyahat belgesi ile de taşıma sözleşmesinin belgelendirilmesine izin verilmiştir. Toplamı bir taşıma olsa da birden çok senetle tevsik edilmesi mümkün kılınmış olmaktadır.

#### *Seyahat belgesinin İspat fonksiyonu*

Seyahat belgesi, aksi kanıtlanıncaya kadar, taşıma sözleşmesinin imzalandığının ve içeriğinin ispatı niteliğindedir. Bu yönüyle, sözleşmenin yazılı hâle getirilmiş hâli anlamındadır. Burada araca binmeyi tevsik işlevi olmadığı açıkça görülmektedir.

#### *Seyahat belgesi içeriği ve oluşturulması*

Taşıma ile ilgili genel koşullar, seyahat belgesinin şekli ve içeriği ile bunun düzenleneceği ve basılacağı dili ve harfleri belirler.

Taşıma sözleşmesinde en azından aşağıdaki bilgiler yer almalıdır:

- Taşımacı veya taşımacılar
- Aksine bir hüküm olsa dahi, taşımanın bu Tek Tip Kurallara tabi olduğuna ilişkin açıklama; bu CIV rumuzuyla yapılabilir.
- Taşıma sözleşmesinin imzalandığını ve içeriğini kanıtlamak için gerekli olan ve yolcunun bu sözleşmeden doğan haklarını kullanmasına imkân veren başka herhangi bir açıklama

Yolcu, seyahat belgesini aldığı anda, bu belgenin kendi açıklamalarına uygun bir biçimde düzenlendiğinden emin olmalıdır.



Seyahat belgesi ve Bagaj bülteni CIV içeriğinde yolcu taşımacılığı için gerekli en önemli belgelerdir.

Seyahat belgesi isme düzenlenmemiş ve seyahat başlamamış ise başkasına devredilebilir.

Seyahat belgesi, okunabilir yazı işaretlerine dönüştürülebilen verilerin elektronik kaydı şeklinde düzenlenebilir. Verilerin kaydı ve işlenmesinde kullanılan yöntemler, özellikle bu verilerle düzenlenen seyahat belgesinin ispat gücü konusunda işlev açısından eşdeğer olmalıdır.

### **Bagaj Bülteni**

CIV m.16 ve devamında bagaj taşımaya ilişkin özel kurallar getirmiştir.

Bagajların sevkiyle ilgili akdi yükümlülükler, yolcuya verilecek bir bagaj bülteniyle tespit edilmelidir.

Bagaj bülteninin olmaması, usulüne uygun olmaması veya kaybolması, bu Tek Tip Kurallara tabi olan bagajların taşınması ile ilgili sözleşmelerin mevcudiyetini ve geçerliliğini etkilemez.

Bagaj bülteni, aksi kanıtlanıncaya kadar, bagaj kaydının ve bunların taşınma koşullarının ispatı niteliğindedir.

Aksine kanıt olmadıkça, bagajların taşımacı tarafından üstlenilmesi esnasında, söz konusu bagajların gözle görünür bir biçimde iyi durumda oldukları ve bagaj sayısının ve ağırlığının bagaj bülteninde yazılı olan kayıtlara uygun olduğu kabul edilir. Burada sağlanan karine taşıyıcı aleyhine esaslı bir karine olup; taşıyıcı yüke olduğu gibi bagaja da nezaret borcu altındadır.

#### *Bagaj Bülteni İçeriği*

Taşıma ile ilgili genel koşullarda bagaj bülteninin şekli ve içeriği ile hangi dil ve harflerle basılıp doldurulması gerektiği belirlenir. Yük senedine ilişkin kurallar burada kıyasen uygulama alını bulmaktadır.

Bagaj bülteninde en azından aşağıdaki bilgiler yer almalıdır:

- Taşımacı veya taşımacılar.
- Aksine bir hüküm olsa dahi, taşımının bu Tek Tip Kurallara tabi olduğuna ilişkin açıklama; bu CIV rumuzuyla yapılabilir.
- Bagajların sevkiyle ilgili akdi yükümlülükleri kanıtlamasına ve yolcunun bu taşıma sözleşmesinden doğan haklarını kullanmasına imkân veren başka herhangi bir açıklama.

Yolcu bagaj bültenini aldığı anda, bu bültenin kendi açıklamalarına uygun bir biçimde düzenlendiğinden emin olmalıdır. Zira bagaj bülteni içeriğinden sorumluluk yolcuya aittir.

#### *Bagaj kaydı ve taşıma*

Taşıma ile ilgili genel koşullarda öngörülen istisnalar hariç olmak üzere, bagaj kaydı, ancak, bagajların en azından varış yerine kadar geçerli olan bir seyahat belgesinin ibraz edilmesi koşuluyla yapılır. Ayrıca, kayıt işlemi, sevk yerinde yürürlükte olan yönetmeliklere göre yapılır.



Tüm taşıma türlerinde kullanılan taşıma belgelerinin ortak amacı olası anlaşmazlık durumları karşısındaki ispat güçleridir.

Taşıma ile ilgili genel koşullarda, bagajların, bir seyahat belgesi ibraz edilmeden de taşımaya kabul edilebilecekleri öngörüldüğü takdirde, yolcunun bagajlarıyla ilgili hak ve yükümlülüklerini belirleyen bu Tek Tip Kurallar'ın hükümleri, bagajları sevk edene kıyaslama yoluyla uygulanır.

Taşımacı, bagajları, yolcunun bindiği trenden başka bir trenle veya başka herhangi bir taşıma aracıyla ve gittiği güzergâhtan farklı bir güzergâh üzerinden gönderebilir. Yolcu ile taşımacı arasında aksine bir anlaşma olmadıkça, bagaj taşıma ücreti kayıt esnasında ödenir. Yolcu, her parça üzerinde görünür, sabit ve açık bir şekilde; adını ve adresini ve varış yerini belirtmelidir.



### Örnek

- Yüklü kamyonu durduran trafik polisi sürücüyeye sorduğu evraklar arasında bir tanesi de taşıma senediyken, boş kamyon açısından böyle bir evrak sorgulaması yapılmaz..
- Uluslararası taşımalarda, taşınan malın gümrük işlemleri için taşıma senedinin de kamu idaresine bildirilmesi gerekir.



### Bireysel Etkinlik

- İnternette hava yük senedi, konişmento, CMR senedi ile CIM Belgesi örnekleri indirerek, ünite kapsamında öğrendiğimiz bilgileri de kullanarak doldurunuz ve belgeleri karşılaştırınız.



## Özet

- Taşıma belgeleri, taşıma sözleşmesini, sözleşmenin içeriğini ve düzenlendiğinde eşya taşıma bakımından yükün taşıyıcıda olduğunu; yolcu taşıma bakımından ise özel olarak yolcuyu ispat için kullanılan temel evraktır.
- Taşıma Belgeleri, taşıma türlerine göre içerik, kapsam ve nitelik bakımından farklılık gösterebilmektedir. Bu noktada, taşınan emtia veya yolcu olmasına göre; yolculukta bagaj bulunmasına göre farklılıklar olduğu gibi; taşımanın türü-moduna göre de farklılıklar oluşmaktadır.
- Senet bir ispat aracı ise de KTK gereği senetsiz yolcu, bagaj ve yük ayırımı olmaksızın taşıma yasaktır. Kara yolu taşımalarının dışında ise kamu otoritesi bakımından taşınan emtianın ve yolcunun hareketinde taşıma senedi sürekli denetlenmesi gereken bir belgedir. Herhangi bir eşya bir yerden bir yere taşınırken, kamu kurumları taşıma ticari faaliyeti ile önemle ilgilenmektedir. Bu noktada taşıma sözleşmesinde şekil şartı yokken, uygulama açısından taşıma belgesi düzenlemesi zorunlu bir hal almaktadır. Taşıma sürecinin kamu düzeni bakımından yasal bir nitelik kazanabilmesi için, bazı belgelerin taşıma süreci boyunca yüke refakat etmesi gerekmektedir. Bu belgeler sayesinde taşıma süreci ile ilgili çeşitli izin ve onaylar takip edilebileceği gibi, çeşitli kamu otoritelerinin denetimlerinin yapılmasını da kolaylaştırmaktadır. Söz konusu belgelerin düzenlenmemesi durumunda; taşıma sürecinde aksamalar, idari yaptırımlar ve hatta eşyanın imhasına yol açabilen yaptırımlarla karşılaşmaktadır. Taşıma belgelerinin düzenlenmesi taşıma sözleşmesine dayanmaktadır. Taşıma sözleşmesine taraf olanların, karşılıklı hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesini sağlayan taşıma belgeleri, içerik ve kapsam bakımından; taşımanın ulusal veya uluslararası olması ile taşımanın hangi tür ile gerçekleştirildiğine göre birbirinden farklılık gösterebilmektedir.
- Taşıma belgelerinin özelliklerini ve niteliklerini, ulusal ve uluslararası kaynaklarda yer alan tanımlamalarını göz önünde bulundurarak belirlemek bu bölümün ana konusunu oluşturmaktadır. Özellikle her mal ve yolcu hareketi, ilgili devlet tarafından, kamu gücü kapsamında denetlenmek, bilinmek ve bunların sonuçlarına göre tedbirler almak zorunda hissettiği ticari faaliyetlerdendir.
- Kara yolu taşımada genel olarak taşıma senedi, CMR belgesi ve yolcu bileti ile bagaj fişi kullanılmaktadır. Sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi, irsaliyeli fatura akırmaları da burada yer almaktadır.
- Deniz yolunda konşimento yerleşik eşya taşıma senedi kavramıdır. Sadece konşimento hamiline ya da emre yazılarak kıymetli evrak vasfı kazandırılabilir. Yolcu taşımasında ise yolcu bileti genel kavramıdır.
- Hava taşımada hava sevk fişi, hava yük senedi, AWB-air way bill, yolcu bileti ve bagaj kuponu kavramları ve yien yük makbuzu kavırmaları yer almaktadır.
- Demir yolu taşımasında genellikle form metinler kullanılmakta, taşıma belgesi, seyahat belgesi ve bagaj bülteni kavramlarına yer verilmektedir. CIM belgesi-hamule senedi kavramları da sıklıkla kullanılmaktadır.
- Her taşıma yönteminde de söz konusu senetler taraflar arası ihtilafların önlenmesi, çıkan ihtilafların giderilemesinde aksi ispatlanabilen karine işlevi taşımaktadırlar.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıma senedi kaç nüsha olarak yazılmalıdır?
  - a) 1
  - b) 2
  - c) 3
  - d) 4
  - e) 5
  
2. Kara yolu taşımasında, taşıma senedi düzenlenmemişse gönderenin istemi üzerine taşıyıcı tarafından hazırlanan ve imzalanan, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren belge hangisidir?
  - a) Sevk Mektubu
  - b) Yük Senedi
  - c) Yolcu Bileti
  - d) Konşimento
  - e) Ordino
  
3. CMR senediyle ilgili aşağıdaki bilgilerden hangisi doğrudur?
  - a) CMR senedi üç özgün nüsha düzenlenir.
  - b) CMR taşıma senedi üzerine hiçbir ek bilgi yazılamaz.
  - c) CMR senedi, konşimento ile aynı niteliktedir.
  - d) CMR senedini, üye ülkelerdeki kamu idareleri düzenler.
  - e) Taşıma senedinin içeriğinin düzenlenmesinin sorumluluğu taşıyıcıya aittir.
  
4. Taşıma belgeleri içerisinde, kıymetli evrak niteliği kazandırılabilen belge hangisidir?
  - a) Konşimento
  - b) Hava Yük Senedi
  - c) Hamule Senedi
  - d) Taşıma Senedi
  - e) Sevk Mektubu
  
5. Kara yolu taşımasında, aşağıdakilerden hangisi taşıma senedi işlevi görmez?
  - a) Sevk irsaliyesi
  - b) Yük senedi
  - c) Taşıma irsaliyesi
  - d) Yazılı bir seferlik taşıma sözleşmesi
  - e) Yazılı altı aylık taşıma sözleşmesi

6. Demir yolu taşımacılığında yük taşımacılığında kullanılan taşıma belgesi aşağıdakilerden hangisidir?
- Konşimento
  - AWB
  - Sevk Mektubu
  - Hamule Senedi
  - Ordino
7. Uluslararası hava yolu taşımalarında, taşıma belgeleriyle ilgili aşağıdaki ifadelerden hangisi yanlıştır?
- Her kayıtlı bagaj için yolcuya bir ayrı ayrı bagaj kuponu verilmelidir.
  - Yolculara, Montreal Konvansiyonu'na atıf yapan, bu konvansiyon gereği taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu hususlarında yazılı yolcu bileti verilmelidir.
  - Hava yük senedi / sevk fişi nakliyyeyi, gönderenin talebi üzerine, fiilen gerçekleştiren tarafından üç (3) nüsha olarak yazılacaktır.
  - Hava yolu taşıyıcısı, hava yük senedi düzenleyemez.
  - Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu kontratın tamamlandığına, kargonun kabul edildiğine ve bu çerçevede belirlenen koşulların kabul edildiğine dair karine teşkil eder.
8. Konşimento ile ilgili aşağıdaki bilgilerden hangisi yanlıştır?
- Konşimentonun kıymetli bir evrak niteliği vardır.
  - Henüz gemiye yüklenmemiş yük için verilen konşimentoya Tesellüm Konşimentosu denir.
  - Gemiye yükledikten sonra üzerine şerh düşülen konşimentoya Yükleme Konşimentosu denir.
  - Konşimento yalnızca emre ve nama yazılabilir.
  - Konşimentonun mevcudiyeti, bir taşıma sözleşmesi yapıldığını ispatlar niteliktedir.
9. Seyahat belgesi hangi taşıma türü ve onu düzenleyen hukuksal yapı ikilisi ile ilgilidir?
- Kara yolu - CMR
  - Hava yolu - Varşova
  - Demir yolu - CIV
  - Demir yolu - CIM
  - Hava yolu – Montreal

10. Konşimentoda aşağıdakilerden hangisi bulunmaz?
- a) Eşyanın haricen belli olan hâl ve durumunu.
  - b) Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzasını.
  - c) Kaptanın adı ve soyadını.
  - d) Yükleme limanını ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi.
  - e) Geminin izleyeceği rota ve güzergâh bilgileri

**Cevap Anahtarı:**

1.c, 2.b, 3.a, 4.a, 5.e, 6.d, 7.d, 8.d, 9.c, 10.e

## **YARARLANILAN KAYNAKLAR**

- [1] Taşıma mevzuatı ve yargı kararları için bkz. Kendigelen A. & Aydın A. (2001), Bibliyografyalı Notlu İctihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, Beta basım, İstanbul.
- [2] CMR Senedi ve ispat gücü için bkz. Adıgüzel B. (2018), Taşıma Hukuku, Ankara, s. 104 vd.
- [3] Yeşilova Aras E. (2006), Konişmentonun İspat Kuvveti, İstanbul, s. 41 vd.
- [4] Ülgen H. (1987), Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara, s. 129 vd.
- [5] Ayrıntılı bilgi ve sorumluluk rejimi için bkz. Sözer B.(2009), Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul.

# REFAKAT BELGELERİ



## İÇİNDEKİLER

- Satış Faturası
- Taşınan Eşya Sigorta Poliçesi
- Sorumluluk Sigorta Poliçesi
- A-TR Dolaşım Belgesi
- Eur-1 ve Form-A Belgeleri
- Menşe Şahadetnamesi
- Çeki Listesi-Paket Listesi
- TIR Karnesi ve TIR Sözleşmesinin İşleyişi
- Eşyaya Dair Tutanaklar



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Bir taşıma sürecinde, taşımaya konu olan eşyaya refakat eden belgeleri tanıyabilecek,
  - Bu belgelerin nitelikleri ve özellikleri ile ilgili fikir sahibi olabilecek,
  - Refakat belgelerinin hangi durumlarda, ne amaçla kullanıldığı ile ilgili bilgi sahibi olabileceksiniz.

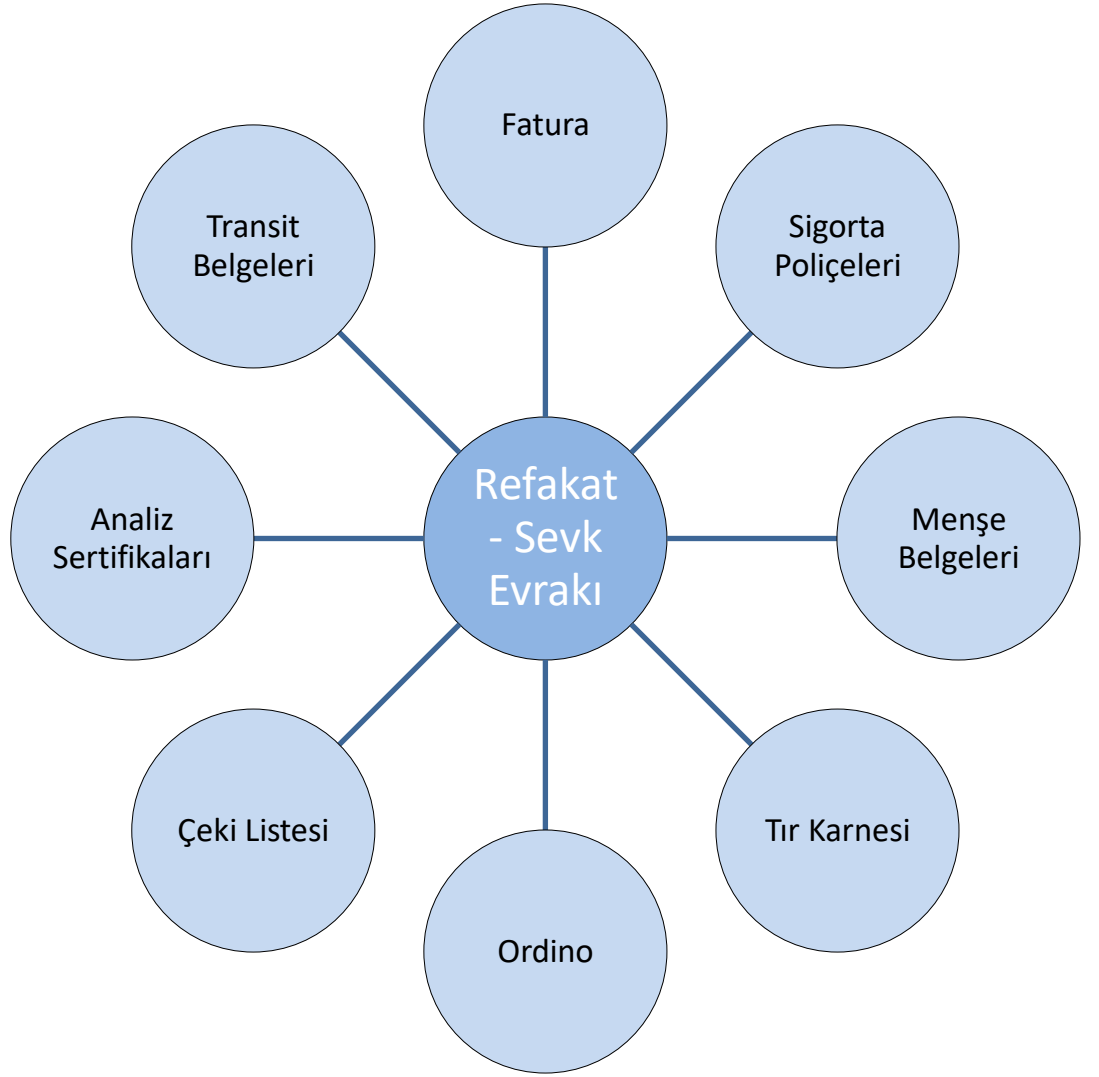


**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Turkay Özdemir**

**ÜNİTE**  
**12**



## GİRİŞ

Refakat belgeleri konusunda genel kural TTK m. 860 ile konulmuş ve bilgileri vermek ve belgeleri taşıyıcı tasarrufuna bırakmak şeklinde düzenlenmiştir.

Taşımanın bir süreç olması, belirli sınırları aşan ticari faaliyet olması, yolculuğun başladığı yer ile varma yerinde aynı eşyaya başkaca hukuki nitelermelerde bulunması gibi sebeplerle önemi haizdir. Uygulamada da birçok sorunun önünün alınmasında ya da çözümünde temel başvuru belgeleri eşyaya refakat eden belgelerdir [1].

11. Üniteye özel olarak taşıma belgeleri işlenmiş olmakla orada görüldüğü üzere mal ile birlikte seyahat eden en temel evrak taşıma senedir. Üç nüsha olan senetten bir tanesi mal ile birlikte refakat etmektedir. Bu nedenle söz konusu senetle ilgi bu üniteye değerlendirme gereği yoktur. Bu ünitenin konusu ise taşıma senetleri dışında kalan ve eşya ile birlikte seyir eden, yol boyunca hazır bulundurulması gereken belgelerdir.

Gönderen, eşyanın tesliminden önce, resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri taşıyıcıya vermek ve söz konusu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakmak zorundadır. Burada gerekli olan belgelerin resmi nitelik taşımada çok resmi iş ve işlemlerde kullanılacak olmasıdır.

Taşıyıcı, kendisine verilen belgelerin ziya, hasar veya yanlış kullanılmasının kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlardan kaynaklanmış ise, bu durumlardan sorumludur. Ancak, taşıyıcının sorumluluğu, eşyanın ziyaı hâlinde ödenecek miktarla sınırlıdır.

Taşıyıcının taşıtında çalışan şoförlerin yeterlilik belgelerinin bulunması, aracın ruhsat ve taşıt kartının bulunması gibi belgeler işbu ünite konusu değildir. Araçta yetersiz eleman çalıştırmak ya da aracın yetersizliklerinden taşıyıcı mutlak sorumludur ve bu belgelerin eksikliği gönderene atfedilebilecek bir kusur olamaz. Sadece taşıma işleri komisyoncuları tarafından bulunan ve taşımada kullanılan taşıyıcıların bu yeterliliklerinin olmaması komisyoncu için de sorumluluk sebebi olabilir.

Taşıma işleri komisyoncusu tarafından belgelerin tanzimi de sözleşmesel bir edim olarak üstlenildiyse, artık komisyoncu taşıyıcıdan çok gönderenin ifa yardımcısı konumunda olmaktadır.

## SATIŞ FATURASI

*Eşya taşımada çoğunlukla taşıma senedinden sonra malla birlikte hareket hâlinde olması gereken refakat belgesi malın faturasıdır.* Taşınan mal eğer satışa konu edilmiş ise satıcı ya da alıcı malı taşıyor demektir. Eğer malın satış faturasında, mal satıcının mahallinde teslim şeklinde anlaşılmiş ise, taşıma görevi alıcı tarafından yaptırılmakta; malın alıcı adresinde teslimi şeklinde anlaşılmiş ise, malın taşınması görevi satıcı tarafından yapılmaktadır.

### Yurtiçi Satış Faturası

*Malın faturası taşıyıcı karşısında gönderenin kim olduğu-olacağı konusunda dahi içerik barındırır.* TTK m. 21/1 gereği satıcı mal satmış olmakla alıcıya talep halinde (ticari hayatta ise her hâlde) bir adet fatura tanzim etmek durumundadır.



Taşımaya konu olacak malın yurtiçi veya yurtdışı satış faturası, malın gönderenin kim olacağını belirlemede etkindir. Faturaya yansıtılan teslim şekilleri gönderenin farklılaşmasına sebebiyet verir.

Söz konusu faturanın bir suretinin eşya ile taşınma sürecinde yer alması kamusal denetimlerde inceleme konusu edilmektedir. Böylece araçta taşınan emtianın maliki, malın niteliği, alıcı ve satıcının kamusal edimlerini, gereği gibi yerine getirip getirmediikleri de kontrol edilmiş olmaktadır. *Bir ticari malın bir yerden başka bir yere hareketinde, ister yurt içi ister uluslararası eşya ticareti söz konusu olsun, malın faturası ve taşımaya ilişkin senedi (sevk irsaliyesi ya da taşıma irsaliyesi gibi) malla birlikte hareket ediyor olmalıdır.*

Satış faturası düzenlenmemesi vergi mevzuatı bakımından hukuki yaptırıma bağlanmıştır. Bu yönüyle eksik, yanlış veya usulsüz düzenlenmesinden sorumluluk malı satana aittir. Taşıyıcının taşınan mala ilişkin faturanın gerçekliğinden herhangi bir sorumluluğu söz konusu edilemez. Eğer faturadan bir takım bilgiler, taşıyıcının sorumluluğunu tespit bakımından taşıma senedine aktarılmış ise bunların uyumsuzluğundan sorumluluk dahi gönderene aittir. Gönderenin malın satıcısı olmadığı-alıcısı tarafında yer aldığı taşımalarda dahi, satıcını düzenlediği evrak nedeniyle ortaya çıkabilecek sorumluluk birinci elden gönderene ait olmaya devam edecektir.

Kanun açıkça refakat belgelerinin hazırlanması ve taşıyıcıya teslimi görevini gönderene yüklemiş olup; gönderen bu belgelerin gerçek düzenleyenlerine kusur atfederek sorumluluktan kurtulamayacaktır.

### Uluslararası Taşımada İhracat-İthalat Faturası

Taraflar arası taşıma sözleşmesinden önce alıcı ile satıcı arasında bir satış sözleşmesi kurulmaktadır. Bu sözleşme de uygulamada *çoğunlukla proforma fatura* ile teyit edilerek kurulmaktadır. Bu yönüyle proforma faturaya, sözleşmenin kuruluşu ve malın ithalinde gerekli yasal süreçlerin tamamlanmasında izinlerin alınabilmesi için ihtiyaç duyulmaktadır. Oysa gerçek fatura, artık malın mülkiyetinin geçişine, geçiş anına, mala ve malın kıymetine ilişkin kayıtlar içeren taraflar için olduğu kadar gümrük ve vergi otoriteleri ile adli ve güvenlik makamları için önemli delil olma özelliği taşımaktadır.

Eğer malın faturasında malın teslim yerine ilişkin kayıtlar var ve bu kayıtlar taşıma senedine de yansımış ise; artık taşıyıcı bu kayıtlara göre malın yetkilisini yani taşıma sürecinde geçerli ve talimatları ile süreci yönlendirecek kişiyi tespit edecektir. Eğer taşıyıcının elindeki fatura ve taşıma senedi üzerinde, FOB kaydı mevcutsa, taşıyıcıyı bulan gönderenin, emir ve talimat verme yetkisi doğrudan sona erecek ve artık yolculuğu alıcı-gönderilen yönlendirecektir. Oysa bunun aksine EX-W ifadesi yer alıyorsa, bu kez de varma yerine ulaşana kadar, başlangıçtan itibaren tek yetkili emir ve talimat veren kişi gönderen olacaktır.

### Kıymet Bildirimi

Uluslararası taşımanın söz konusu olduğu taşıma süreçlerinde, taşınan eşyanın (Malın) satış faturasının, eşya ile birlikte gönderilmesi ve gümrük denetimlerinde bu belgeyle eşya arasındaki uyuma göre kıymet denetimi yapılması, çoğu zaman rastlanılan bir örnektir. Faturanın mala refakat etmediği (Mal ile birlikte gönderilmediği) durumlarda, kamu otoriteleri yaptıkları denetimler sonucunda çeşitli cezalar, yaptırımlar uygulayabilmekte; hatta bu yaptırımlara bağlı olarak taşıma sürecinde gecikmeler söz konusu olabilmektedir.



İhracatı yapılan ürünlerin faturaları, genellikle malın girdiği Gümrüklerde kıymetinin hesaplanmasında kullanılır.

Taşıma sürecinde transit geçiş yapılan ülkelerin gümrüklerinde de taşınan eşya ve faturasının uyumu denetlenmektedir.

Gümrük Kanunu m. 24 incelendiğinde, malın satış fiyatının gümrük kıymeti olduğu; ancak bu fiyat üzerinde m. 27 ve m. 28'de bahsi geçen birtakım düzenlemelere göre yeniden yapılandırılması gerektiği belirtilmiştir. Buna göre; m. 27'de malın değerine eklenecek giderler, m. 28'de ise gümrük kıymeti tespitinde çıkarılacak gider kalemleri sayılmıştır. Eklenen ve çıkartılan bu gider kalemleri incelendiğinde; mal faturası, ihracat ülkesindeki gümrük işlemleri bakımından FOB kıymetini tespit; ithalat ülkesindeki gümrük işlemleri bakımından ise CIF kıymetini tespit temel alınan ana kıymet belgesidir. İşte faturada değer tespit kriteri, eşyanın gümrük değeri tespitinde temel alınır; gerekirse buna navlun ve sigorta eklemesi, ya da çıkarılması yapılmaktadır.

4458 sayılı Gümrük Kanunu m. 24 ve devamı hükümlerine göre malın gümrük kıymeti, eşyanın satış bedelidir. *Satış bedeli, Türkiye'ye ihraç amacıyla yapılan satışta fiilen ödenen veya ödenecek fiyattır.* Satış bedeli ile ilgili indirim ve artırım şeklinde, kanunla belirtilen çeşitli düzenlemeler de yapılmaktadır. Bu nedenle malın faturası özellikle sınır aşan ticarete daha büyük önem arz etmektedir. Çünkü gümrük idaresi denetim süreçleri taşıma sürecinde, ancak taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı bir aşamadır. Bu aşamadaki gecikmeler eğer evrak uyumsuzlukları, eksiklikleri gibi sebeplerden kaynaklanıyorsa taşıyıcıya sorumluluk yöneltilemez.

Öte yandan refakat evrakları, tam ve eksiksiz olmasına rağmen; zayıf edilir, hasarlanır ve kullanılamaz hâle gelirse; bu durumda artık gümrükteki gecikmeler, evrakın kullanılmamasının sebep olduğu cezalar ve sâri yaptırımlardan taşıyıcı sorumlu tutulabilecektir.

## SİGORTA POLİÇELERİ

Taşıma sürecinde taşıtın, taşıtın 3.kişilere vermesi muhtemel zararların, yükün, yükün 3. kişilere vermesi muhtemel zararların ve taşıyıcının yüke vermesi muhtemel zararların, risk olarak kabul edilip sigorta sözleşmesi güvencesine alınması sıklıkla yapılan bir uygulamadır. Ancak refakat belgesi olarak işlev görecektir sigorta eşyanın ve taşıtın zarar risklerini güvence altına alan sigortalardır.

Özellikle yükün sahibi tarafından yaptırılan, yükü ve yükün vereceği zararları güvence altına alan sigorta sözleşmeleri, tehlikeli eşya taşımacılığında önem arz etmektedir. Bazı eşya grupları sigorta yaptırılmaksızın kamu düzeni gereği taşımaya alınmamaktadır. Öte yandan satıcı ile alıcı arasında yapılan sözleşme gereği CIF veya benzer şekilde sigorta dâhil yapılan satış sözleşmelerinde, sigorta yaptıran satıcı iken; sigorta lehtarının alıcı olması gerekmektedir.

Özellikle malın zayıf veya hasar görmesi ya da gecikmesi durumunda sigortacının kime ödeme yapacağı, sigortadan müracaatla kimin hak iddia edebileceği gibi hususlar, satış sözleşmesi ve sözleşmeyi dayanak gösteren sigorta poliçelerine göre tespit edilecektir.

Bazen de hava yolu ile uluslararası taşımada olduğu gibi varış ve çıkış ülkeleri eşyanın mutlak surette sigortalı taşınmasını; ayrıca AB'deki CMR uygulamalarında olduğu gibi, taşıyıcının sorumluluk risklerini sigorta etmesini şart koşabilmektedir.



İhracatı yapılan ürünlerin faturaları, genellikle malın girdiği gümrüklerde kıymetinin hesaplanmasında kullanılır.

Bu şartlar malın niteliği kadar gidilecek veya geçilecek ülke mevzuatına göre de fark göstermektedir. İşte bu farklılıkları dikkate alacak olan gönderen ve taşıyıcı, taşıma sürecinde gecikme, aksama, el koyma gibi riskleri bertaraf için sigorta sözleşmelerini gereği gibi akdetmiş ve poliçeleri mal ile taşıma sürecine refakat belgesi olarak sunmuş olmalıdır.

### **İthalatta Malın Kıymetinde Sigortanın Rolü**

Genellikle İthalat Gümrük Otoritelerince, eşyanın gümrük vergisi hesabında CIF kıymet dikkate alınmaktadır. 4458 sayılı Gümrük Kanunu m. 3/26.bentte malın gümrüklenmiş kıymetinin CIF kıymet üzerinden belirleneceğini belirttiği gibi m. 177’de tasfiye için CIF kıymetine atıf yapmaktadır. Bu sebeple, eşya sigorta poliçesi mevcutsa; eşyanın gümrük kıymeti tespitinde önemli rol oynamaktadır. Eğer sigorta poliçesinin yok ise, varsayıma dayalı bir CIF değeri hesabı yapılmaktadır. Sigortanın zorunluluğunu belirleyen ise ilgili ülke mevzuatı olmaktadır.

Öte yandan bazı eşya türleri için, çok istisnai de olsa; gerek ihracat, gerek ithalat, gerekse transit ülkelerinde, eşyanın sigortalı olması zorunluluğu da getirilebilmektedir. Bu ihtimalde, sigorta poliçesi idari makamların incelemesine tabi tutulacak belgelerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **GÜMRÜK DOLAŞIM BELGELERİ**

Bu belgeler eşyanın menşeyini belirten, ona göre eşyanın serbest dolaşım, transit geçişinde ya da ihracat işlemlerinde kolaylıklar sağlayan niteliktedirler.

#### **A-TR DOLAŞIM BELGESİ**

AB üyesi ülkelerde eşyanın serbest dolaşım statüsünü gösteren belge A-TR Belgesi olup; bu belge AB içinde transit rejim beyanı işlevi dahi görmektedir. Bu belge, işlenmiş tarım ve hayvancılık alanında ve endüstriyel bir üretime konu edilmiş eşyalarda dâhil birçok sanayi malı için kullanılmaktadır. *Eşyanın gümrük birliği çerçevesinde, gümrük muafiyetlerinden yararlanması için bu belge aranmaktadır.*

#### **EUR-1 BELGESİ,**

EUR-1 Belgesi, AB ve EFTA ülkeleri ile ikili anlaşmalarla taraf olan birçok ülke aralarında yapılan anlaşmalar doğrultusunda, ihracatçı ülkelerin gümrük idareleri veya bu idarelerin görevlendirdiği kuruluşlarca usulüne uygun olarak düzenlenip, gümrük idarelerince vize edilen serbest dolaşım belgesidir. AB açısından sadece işlenmemiş tarım ürünleri için kullanılırken, diğer ülkelerde tüm ihracat ve ithalatta kullanılmaktadır.

#### **FORM-A**

*Form-A ise tek taraflı olarak Türk mallarına has, özel gümrük vergileri uygulayan devletlere yapılan ihracatlarda kullanılan bir menşe belgesi niteliğinde olup;* o ülkelere girişte gümrük otoritesine sunulan refakat belgesidir. Belarus, Ukrayna, Rusya Federasyonu, Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda ve Japonya’ya yapılan ihracatlarda kullanılır.

#### **MENŞE ŞAHADETNAMESİ**

*Menşe Şahadetnamesi* ise, ülkelerin WTO üyelikleri göz önünde bulundurulmak koşulu ile *A-TR, EUR-1 veya Form-A belgesi (özel menşe*



Uluslararası ticarete konu olan ürünlerin menşeyini ifade eden menşei şahadetnameleri, ürünlere ithali sırasında farklı yaptırımlar uygulanmasında etkindir.

*şahadetnamesi) söz konusu olmayan ülkelerle yapılan ticaretlerde aranan ve ilgili devletlerin aralarında yaptığı anlaşmalar sonucu, birbirlerine karşı hak ve yetki sınırlarına dayanan refakat belgeleridir.* Menşe Şahadetnameleri, geçerliliği her zaman sorgulanabilecek belgelerdir.

*Uluslararası ticarete konu olan ürünlerin menşesini belirtir.* İhracatı yapan firmanın üyesi bulunduğu yerel ticaret ya da sanayi odalarının onaylanan belge olarak tanımlanır. Bazı ülkeler, menşe şahadetnamelerinin, kendi mahalli konsoloslukları tarafından tasdik edilmesini isteyebilmektedir.

Dünya Ticaret Örgütü'ne üye ülkelerin genelde birbirine benzeyen menşe kuralları bulunmaktadır. Ülkeler birbirinden yaptığı ithalatlarda, ithal ürünlerinin hangi ülke menşeli olduğunu bilmek isterler. Çünkü ithalat işlemlerinde, ürünlerin menşesine göre muameleye tabi tutulması gerekmektedir.

Bir ülke topraklarından çıkarılan madenler, üretilen tarım ürünleri, o ülkede doğan ve yetişen canlı hayvanlar ile bunlardan elde edilen ürünler, o ülkede tutulan veya avlanan av hayvanları ile balıklar, o ülke bandırasını taşıyan ve oraya kayıtlı veya tescilli gemilerle çıkarılan balık ve diğer ürünler ile bu ürünlerden fabrika gemilerde elde edilen eşyalar, ülkenin kendi kara sularından çıkarılan maddeler, imal işleminden veya kullanım kalıntılarından elde edilen atıklar, yukarıda sayılan eşyadan ya da hangi aşamada olursa olsun bunların türevlerinden elde edilen tüm eşyalar, anılan ülke menşeli sayılır.

### **Hazırlama Koşulları**

Menşe şahadetnamesi belgesi odalarca onaylanması esnasında istenecek belgeler şunlardır:

- İhraç konusu eşya kapasite raporunda yer alıyorsa
- İhraç faturası fotokopisi
- İhracat faturası fotokopisi
- İhraç konusu eşya, firma kapasite raporunda yer almamakla birlikte kendileri tarafından üretildiğine dair taahhütname
- İhraç konusu eşya dışarıdan alınıp satılan bir mal ise alış faturaları fotokopileri ile ihraç faturası fotokopisi

### **Türkiye’de menşe şahadetnamesi**

Ülkemizde ihracatçı ve onun temsilcisi tarafından hazırlanmakta olup, bağlı bulunulan oda tarafından tasdik edilmesi gerekmektedir. Gümrük vergilerinin belirlenmesinde kullanılmaktadır.

Menşenin belirlenip, belgelendirilmesinde kullanılan menşe şahadetnamesi, düzenlenmesi zorunlu belgelerden olmayıp, ithalatçı firmanın isteği doğrultusunda hazırlanır. Menşe şahadetnameleri, gümrük beyannameleri ekinde gümrük idarelerine ibraz edilir.

A, B ve C olarak üç nüsha hâlinde düzenlenen menşe şahadetnamelerinin, C formu ilgili ticaret odasında kalırken, diğer iki nüsha ise ihracatçıya verilir. Uygulamada ABC formu olarak da bilinmektedir.

Türkiye’de menşe şahadetnamesi (ABC) formu ilgili ticaret, sanayi veya ticaret ve sanayi odalarından temin edilmekte, firmalar tarafından tanzim edilmekte ve yine ilgili odalar tarafından onaylanmaktadır.



### Menşei

Şahadetnameleri A, B ve C olmak üzere 3 nüsha olarak hazırlanmış, uygulamada ABC Formu olarak da adlandırılmaktadır. C nüshası onay alınan odada kalırken, diğerleri ihracatçıya verilir.

Menşe şahadetnamesinin onaylanması sırasında ilgili ticaret odası tarafından ihracata konu malların Türkiye menşeli olduğunu kanıtlayıcı belgelerin ibrazı istenmektedir.

Ülkeler tercihli ve tercihsiz ticarete farklı menşe kuralları uygulamakta ve bu nedenle farklı ülkeleri için farklı menşe belgeleri düzenlenmektedir.

*4458 sayılı Gümrük Kanunu m. 21 menşe şahadetnamesi aranacak hâller ile menşe şahadetnamelerinin şekli ve içereceği bilgilere ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenleneceğini belirtmektedir.*

Menşe şahadetnamesinin ibrazına rağmen ciddi bir şüphe durumunda, ek kanıtları isteme konusunda gümrük idareleri yetkilidir.

Adı geçen belgeler ihracatçılar tarafından doldurulur, üye ticaret ve/veya sanayi odalarının onaylanmaktadır. Bazen ithalatçı ülkeler, söz konusu belgelerin konsolosluklarınca da onaylanmasını şart koşabilirler. Her durumda, bu yükümlülükler ihracatçıya aittir. Öte yandan taşıma sözleşmesi perspektifinden bakıldığında bu yükümlülüklerin, gönderen tarafından yerine getirilmesi gerekmektedir. Ancak belgelerin varlığı ve transit rejimde kullanılmasından taşıyıcı sorumlu olmaktadır.

Bu belgeler malın kg cinsinden miktarı, koli veya kap adedi, malın üretim ülkesi, nihai dolaşım statüsüne girdiği ülke gibi verileri içermektedir. Ayrıca malın satıcısı, alıcısı ve taşımada gönderenine de referans vermektedir. Taşıyıcının refakat belgeleri arasında bulunan bu dolaşım belgelerinden en az bir tanesini, her gümrük otoritesi önünde incelemeye hazır etmesi gereği açıktır. Bu belgelerin olmaması durumunda, ilgili giriş ülkesinde yaptırım riskini göz önünde bulundurularak, Gönderenin taşıma başlamadan önce verdiği evraklar arasında söz konusu refakat belgelerini de verip vermediği kontrol edilmelidir.

### Ülkelere Göre Farklılaşma

A-TR AB ülkeleri için geçerli dolaşım belgesi olup, sanayi ürünleri ve tarımsal sanayi ürünlerinde kullanılmaktadır.

EUR-1 AB ülkeleri ile olan ticarete tarım ürünleri için genel kullanılmakta; ayrıca Türkiye'nin serbest ticaret anlaşması bulunan ülkelerle ve EFTA ülkeleri ile olan ticaretinde kullanılmaktadır. EUR-1 bu manada her türlü emtia için kullanılabilir.

FORM-A ile Kanada ve Yeni Zelanda tarafından resmi tasdik olmaksızın, ABD ve Avustralya tarafından olağan şekilde; Rusya, Japonya, Beyaz Rusya ve Ukrayna ise resmi tasdikli düzenlenmiş olmak koşulu ile serbest dolaşım hakkını tanımaktadır.

MENŞE Şahadetnamesi ise diğer tüm ülkeler için geçerli belge olarak refakat belgeleri arasında yer almak durumundadır. Burada görüleceği üzere menşe şahadetnamesi genel geçer olan belgedir.

### MALIN MİKTAR KONTROLÜ-ÇEKİ LİSTESİ

Çeki listesi, bir taşıma sürecine konu olan yükün, kaç parça olduğu; mevcutsa bu parçalar içerisindeki yüklerin miktarı, ağırlığı, adedi, ebatları gibi bilgileri içeren listedir. Gönderen, taşıyıcıdan malın miktarını kontrol etmesini istediğinde, taşıyıcı, masrafları gönderene ait olmak üzere bunu ölçmeli ya da ölçtürmelidir. *Çeki listesinin en önemli özelliği, bir taşıma sürecinde, taraflar*



Çeki listesinin düzenlenmesi zorunlu değildir; ancak düzenlenmesi taşıma sürecindeki olası anlaşmazlıkların çözülmesini kolaylaştırır.

*arasında, taşınan yükün hasar, ziya, kaybı vb. konulardan doğan anlaşmazlıklarında, durumu çözümleyici bir kanıt niteliği taşımaktadır.*

CMR m. 8/3 hükmünde, gönderenin, yükün miktarını kontrol etmesini taşıyıcıdan isteyebileceği gibi; bu durumdan doğacak kontrol giderlerinin gönderene ait olup, kontrol sonuçlarının taşıma senedine kaydının yapılabileceği belirtilmektedir. Böyle bir kontrol talebi yoksa yükün miktarına dair taşıma senedi kayıtları, taşıyıcı ve gönderen açısından karine (anlaşmazlığı çözebilecek bir kanıt, ipucu) teşkil edecektir. Taşıyıcıdan kontrol yapılmasının talep edilmediği varsayımında, taşıyıcı, aracına yüklenen yükün miktarını bilmekle yükümlü olmayacağından senetteki miktarı baz alacak, bu sebeple de herhangi bir anlaşmazlık durumunda sorumluluğu azalacaktır. Bu noktada taşıyıcının senede miktar kontrolü yapılmadığına dair kayıt düşmesi ile düşmemesinin çok önemi olmadığı da görülmektedir. Öte yandan taşıma senedinde yazılı miktarlar ve bunu teyit eden çeki listesi de aynı işlevi görmektedir. *Çeki listesi bir zorunluluk değildir; ancak varlığı ve taşıma senedi içeriği ile aynı olması hâlinde artık taraflar arasında miktara ilişkin ihtilaf bulunmayacaktır.*

## **İZİN VE ONAYA TABİ İTHALAT VEYA İHRACAT**

İhracı izne tabi eşyada ihraç öncesi izinlerin alınmış olması gerektiği gibi, ithali izne bağlı eşyada da ithal izinlerinin öncelikle alınmış olması, eşyanın belirli standartları taşıması gerekmektedir.

## **İLGİLİ ÜLKE STANDARDA UYGUNLUK BELGESİ**

Birçok ülkede, ülke sınırlarına ithal edilen eşyaların belirli standartlara uyması gerekmekte; söz konusu ülkeler bu standartlara uygunluğu, çeşitli belgeler ile denetlemektedir. Örneğin, Türkiye'ye yapılan taşımalarda, ithal edilen eşyanın TSE standartlarına uygun olması gerekmektedir. Aksi takdirde serbest dolaşıma girişine izin verilmez. Aslında TSE uygunluğu eşyanın ithalinin ön izne bağlı olması gibidir. Önce numune getirip uygunluk kararı alınmadıkça, taşınan eşyanın TSE uygunluk belgesi alması için, gümrükleme aşamasında beklemesi kaçınılmazdır. Yapılan sözleşme ile taşıyıcının gümrük işlemlerinden sorumlu tutulduğu taşımalarda, TSE uygunluğu için bekleme gerçekleşirse, taşıyıcı sorumlu tutulamamaktadır. Bu uygunluğun olmamasından dolayı gümrükte oluşan gecikmeler, taşıyıcının bekletilmesi gibi durumlardan sorumluluğun malın ilgisinde olduğu göz ardı edilmemelidir.

## **VESAİK MUKABİLİ TESLİMDE SAİR EVRAK**

Sigorta poliçesi, banka ödeme belgesi, çeki listesi, sanayici taahhüdü ya da benzeri belgelerden ziyade, malın gönderileninin malı teslim almadan önce mal bedelinin ödendiğini ispatlaması zorunluluğu CMR m. 21 kapsamında değerlendirilmesi gerekir. Yargıtay yerleşik uygulamasının da bu yönde olduğu söylenebilir. Teslimde ödeme kaydından kastedilen, aslında bire bir taşıyıcının parayı nakden almasından ziyade, banka aracılığı ile ödenmesi, akreditifin çözüldüğünün tevsiki gibi durumların da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiğidir.

İşte malı gönderilene teslim etmeden önce, taşıyıcıya gönderilen tarafından ibraz edilecek evrakları, taşıyıcı inceleyerek karşılaştıracak ve uygunluğuna göre



Ordino, her ne kadar mevzuatta yer almasa da, özellikle gümrüklü alanlarda depolanan malların sürece uygun ve sorunsuz çekilebilmesini sağlayan son belgedir.

malı gönderilene teslim edecektir. Bu yönden söz konusu evrakın hangilerinden oluşacağı ihracatçı ile ithalatçı arasında kararlaştırılır ve banka ödemesinde özellikle ödeme öncesi hazır edilmiş olur [2].

## ORDİNO VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Varma yerinde mal gümrükten ya da geçici depolama yerinden alıcının mahalline taşımanın gerçekleşebilmesi için *malı gümrükten-geçici depolama yerinden-antrepodan çekmeye yetkili olan malın ilgisinin, malı çekebilmesi için taşıyıcının onay verdiğini gösteren "ordino" adlı belge ile gerekmektedir*. Aslında taşıma mevzuatında yeri olmayan bu belge, taşıyıcının mal üzerinde her hangi bir şekilde hapis hakkı kullanmayacağı, aradaki ifa yardımcısı konumundaki geçici depolama yerinin malı teslim etmesine bir engel bulunmadığı anlamına gelmektedir. Ordino, taşıyıcı tarafından verilmedikçe malı elinde bulunduran geçici depolama yerinin, malı taşıyıcı için elinde bulundurduğu söylenebilir. Oradan da çekmeye yetki kendisindedir. Bu belge özellikle gümrükte sonlanan taşımalarda, ihtirazi kayıtsız malın çekilmesinde taşıma sürecinin akde uygun sonlandığını da gösterecektir.

## EŞYANIN NİTELİĞİNE DAİR KONTROL-ANALİZ RAPORU VE VESİKALARI

Özellikle gıdalarda, zirai ürünlerde Tarım Bakanlığı Kontrol ve Analiz Laboratuvarları'ndan olumlu analiz raporlarının alınması, ayrıca uluslararası taşıma süreçlerinde uluslararası kabul gören denetim firmalarından denetim ve analiz raporları alınması gibi gereklilikler söz konusu olabilmektedir. *Bunlardan da gönderen ve dolayısı ile malın ilgisi sorumludur*.

Sanayici Taahhütnamesi, Teminat Mektupları, Bakım Onarım Belgesi, Fuar Katılım Belgesi, Kira Sözleşmesi, Dâhilde İşleme İzini Belgesi, İthalat Ön İzine Bağlı Mallarda Gerekli İdare İzinleri gibi belgeler de duruma ve malın taşınması gayesine göre refakat belgeleri arasında yer alabilir.

Refakat belgesi olmamakla birlikte, taşıyıcı tarafından ifa edilen iş ve bedelini gösteren son olarak düzenlenen belge ise Navlun faturasıdır. Bu fatura, taşıma sürecinin tamamlandığını gösterecektir. Normal TTK m. 21 hükümlerin tabi bir belge olarak ispat işlevi görecektir.

## TIR KARNESİ VE TIR KONVANSİYONU UYGULAMASI

Birden çok ülke sınırlarının aşıldığı taşımada, malın göndereni ihracat gümrük işlemlerini yaparak malı taşıyıcı sevk ve idaresine terk etmektedir. Artık geçilecek sınır kapılarında, geçilecek ülkelerde gerek deniz, gerek demir yolu ve gerekse kara yolu taşımacılığı bakımından ithalat ülkesine kadar tüm yükümlülük taşıyıcı uhdesindedir.

Taşıyıcı geçilen gümrüklerin girişinde, Transit rejim uygulamasını açtıracak; son gümrük idaresinde ise bu beyanı kapatacaktır. Her devlet kendi ülkesinden transit geçecek malın, kendi ülkesinde millileşmesini risk olarak görmekte olup, bu sebeple sınırlarda sıkı denetimlerde bulunarak, riski bertaraf etmeye çalışmaktadır. TIR Konvansiyonu, bu denetimlerde zaman kaybını asgariye indirmek için geliştirilmiş ve konteyner taşımacılığına ivme kazandırmıştır. Konvansiyonun yaygın kullanımı, kapalı-dorsellerle yapıya sahip taşıma araçlarının



TIR Konvansiyonu, Uluslararası kara taşımacılığında gümrük teki bürokrasiyi kolaylaştırarak ticari süreçlerde zamandan tasarruf sağlamaktadır.

adının TIR olarak anılmasına sebebiyet vermiştir. TIR kelimesi “Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı”nın kısaltması anlamına gelmektedir [3, 4].

### TIR Sisteminin İşleyişi

TIR Sisteminin işleyişinde, malları emniyetli araç veya konteynerlerde taşınmakta; risk altındaki gümrük vergileri ve harçlar, sefer süresince uluslararası geçerliliği olan bir teminat kapsamında bulunmakta; mallara yükleme yapılan ülkeden (çıkış ülkesi) itibaren kullanılmaya başlanan ve çıkış ülkesi, transit geçilen ülkeler ile varış ülkelerinde bir gümrük kontrol belgesi işlevi gören, uluslararası geçerliliğe sahip bir TIR Karnesi eşlik etmekte; çıkış ülkesi gümrüğünde alınan gümrük kontrol tedbirleri transit ve varış ülkeleri tarafından da kabul edilmektedir. Bu şekilde hızlı ve etkili transit taşımacılık süreci ve çıkıştan varışa kadar fiziki kontrolü gerektirmeyen serilik sağlanır.

Burada “iki kontrol bir mühür” şeklinde adlandırılan ve TIR Karnesi ile bunu belgeleyen bir mekanizma kurulmuştur. Çıkış ve varış ülkesi gümrüklerinde kontrol ve denetim; mühürlü taşıma kapları ile yükteki zayıf risklerinin azaltılması, gümrük vergilerinde meydana gelebilecek zayıf risklerine karşı teminat sistemi, işleyişin özeti niteliğindedir.

Ulusal kuruluşların TIR Karnesi düzenlemeleri ve gerçek ve tüzel kişilerin ise TIR karnelerini kullanabilmeleri için TIR Prosedürüne kontrollü erişimi sağlanmalıdır. TIR Karnesi, TIR sisteminin idari belkemiğini oluşturmaktadır.

Uluslararası teminat sistemi çerçevesinde gümrük makamları ve kefil kuruluşun yanı sıra nakliyecilik sektöründeki diğer taraflar arasında yapılması gereken anlaşmaların, kesin içeriği belirtilmemekte olup; Konvansiyon hükümlerine uygun olması koşuluyla ilgili mercilerin takdirine bırakılmıştır.

*TIR rejimi altında taşınan eşyadan yolboyu Gümrük idarelerince ithal veya ihraç vergi ve resimleri tahsil edilmez veya teminat alınmaz.* Mühürlü kara yolu taşıtları, taşıt dizileri veya konteynerlerde taşınan eşya genel kural olarak, yol boyu Gümrük idarelerinde muayeneye tabi tutulmaz. Bununla beraber Gümrük makamları, istisnai durumlarda ve herhangi bir yolsuzluk şüphesi hâlinde, suistimalleri önlemek için bu idarelerde eşyayı muayene edebilirler.

### Garanti Sistemi

TIR Konvansiyonu bir ulusal bir de uluslararası iki tür kefil kuruluş öngörmektedir. Konvansiyon üyesi devletler kendi ülkelerinde kefil kuruluşun kim olacağını kararlaştırmadaya yetkilidir. Uluslararası kefil kuruluş ise Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından IRU (Uluslararası kara taşıma birliği) şeklinde görevlendirilmiştir. IRU, ulusal kefil kuruluşlarla yaptığı sözleşmeler gereği, her hangi bir ülkede gümrük vergi zayıfına yol açan olay veya olguda konvansiyon gereği her bir olay başına 50.000 USD miktarına kadar zararı telafi etmekte ve TIR karnesini taşıyıcıya veren ülkedeki ulusal kefil kuruluştan bu ödemesini rücu tazmin edebilmektedir.

Ulusal kefil kuruluşlar ise sözleşme ile üstlendikleri kefaleti gözeterek, TIR karnesi vermeden önce taşıyıcılardan her bir TIR karnesi için 50.000 USD miktarında teminat almaktadırlar. Bunun en az 25.000 USD tutarı taşıyıcının kendi nakit teminatı veya banka teminat mektubu iken; diğer 25.000 USD kısmı ise başka bir taşıyıcının kefaleti şeklinde olabilmektedir.



Türkiye’de TIR Konvansiyonu’nun ulusal kefil kuruluşu TOBB’dur. TOBB’un yetkilendirilmesi IRU ile aralarındaki sözleşmeye bağlıdır.

Ulusal kefil kuruluş toplamda verdiği TIR karnesi miktarı için gerekirse sigorta da dâhil olmak üzere kendisini güvence altına almak durumundadır. Ayrıca TIR Karnesi dağıtımında koşulları belirleyerek hangi taşıyıcıların bundan yararlanacağı konusunda da, yetki ulusal kefil kuruluşlardadır. Türkiye açısından ulusal kefil kuruluş TOBB olarak tayin edilmiştir.

### TIR Karnesi Kullanıcısı

*Sözleşme'nin ilgili hükümlerine uygun olarak, kendisine TIR karnesi verilen ve hareket Gümrük idaresinde eşyayı, TIR rejimine tabi tutma isteğini bir TIR karnesi formunda belirterek adına beyanda bulunulan kişidir.* TIR karnesi hamili, kara yolu taşıtının, taşıt dizisinin veya konteynerin yükü ve bu yüke ilişkin TIR karnesi ile birlikte hareket Gümrük idaresine, yol boyu Gümrük idaresine ve varış Gümrük idaresine sunulmasından ve Sözleşme'nin diğer ilgili hükümlerine tam olarak uyulmasından sorumludur.

TIR Karnesi ulusal kefil kuruluş veya yetkilendirdiği kurumlardan temin edilmektedir. Geçilecek gümrük idaresi sayısından bir fazla nüsha şeklinde, kenarı dipkoçanlı kitapçık şeklinde hazırlanmaktadır.

### TIR Konvansiyonu Uygulama Şartları

Konvansiyon m. 2 ile m. 3 düzenlemeleri ile uygulama şartlarını ortaya koymaktadır.

TIR taşımasının başlangıç ve bitişi arasındaki yolculuğunun bir kısmı kara yolu ile yapılmak şartı ile bir Akit Tarafın hareket noktasındaki Gümrük idaresinden bir diğer veya aynı Akit Tarafın varış noktasındaki Gümrük idaresine kadar bir veya daha fazla sınır arasında aktarma edilmeksizin kara yolu taşıtları ile taşıt dizileri ile veya konteynerlerle eşya taşınmasına şamildir.

Görüldüğü gibi TIR Konvansiyonu bir ayağı kara yolu taşıması olan, aktarma yapılmadan birden çok gümrük idaresinin geçildiği, birden çok devlet ülkesinin aşıldığı taşımalarda uygulanmaktadır.

Burada kara yolu taşıtı ile taşıma yanında konteynerle yapılan taşımalar da TIR konvansiyonu kapsamında olmakla, demir yolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı, Ro-Ro taşımacılığı ile Ro-La taşımacılığı süreçlerinde de TIR konvansiyonu uygulaması yapılabileceği anlaşılmaktadır.

TIR Konvansiyonu hükümlerinden yararlanabilmek için taşımanın konvansiyonda teknik şartları tespit edilmiş ve öngörülen şartlarla daha önce onaylanmış bulunan; kara yolu taşıtları, taşıt dizileri, konteynerlerle veya öngörülen şartlar altında diğer kara yolu taşıtları, bir hareket gümrük idaresinden bir varış gümrük idaresine kendiliğinden seyahat eden ve kendileri eşya olarak kabul edilen ihraca konu kara yolu taşıtları veya otobüsler, vinçler, yol süpürücüler, betonierler vb. özel taşıtlarla yapılması gerekmektedir.

Taşıma işlemleri, ayrıca ulusal kefil kuruluşlar tarafından teminata bağlanmalı ve konvansiyonda gösterilen örneğe uygun TIR Karnesi himayesinde yapılmalıdır.

Bu koşullar gerçekleştiğinde; gerek çıkış, gerek transit, gerekse varış ülkesinde transit taşıma süreci devam ettiği sürece kamu otoriteleri denetiminde fiziksel kontrol ihtiyacı duymaksızın, taşıma sürecinin; seri, güvenli ve taraf menfaatlerine uygun; gümrük vergi zayi riski olmaksızın taşınmasını



Bir taşıma sürecinde, TIR Konvansiyonu, hükümlerinin geçerli sayılabilmesi için çeşitli teknik şartların yerine getirilmiş olması gerekmektedir. Taşımanın yapılacağı aracın belirlenen standartlara uyması da bu gereklerden birisidir.

sağlayacaklardır. Burada unutulmamalı ki bertaraf edilmeye çalışılan riskler kamusal risklerdir. Yoksa TIR karnesinin ve konvansiyonda sağlanan garanti sisteminin taşıyıcı ve gönderenin karşılıklı risklerinde bir etkisi yoktur.

### TIR Karnesi Kullanılmasına İlişkin Kurallar

**Verilişi:** TIR Karnesi hareket ülkesinde veya TIR Karnesi sahibinin yerleştiği veya ikamet ettiği ülkede verilir.

**Dili:** TIR Karnesi, maddelerinin aynı zamanda İngilizce olduğu birinci sayfanın ön yüzü hariç, Fransızca basılmıştır; bu sayfa kapağın ikinci sayfasının ön yüzünde Fransızca olarak verilen “TIR Karnesinin Kullanılmasına İlişkin Kurallar”ın tercümesidir. Basılı metnin diğer dillere çevirisini bulunduran ek sayfalar da araya konulabilir.

Üzerinde yer alan maddeler İngilizce veya Fransızca da olabileceğinden kapağın birinci sayfası hariç bir bölgesel kefalet zinciri çerçevesindeki TIR taşımasında kullanılacak Karneler Birleşmiş Milletlerin resmi dillerinde basılabilir. TIR Karnesi kapağının ikinci sayfasında Birleşmiş Milletlerin resmi dillerinden birinde basılan “TIR Karnesinin Kullanılmasına İlişkin Kurallar” kapağın üçüncü sayfasında İngilizce veya Fransızca olarak da basılır.

**Geçerliliği:** TIR Karnesi, karneyi veren kuruluş tarafından saptanan süre içerisinde, hareket gümrüğünde gümrük kontrolünden geçmesi şartı ile TIR taşımasının varış gümrüğünde tamamlanmasına kadar geçerlidir.

**Karne sayısı:** Bir taşıt dizisi (bağlı araçlar) veya bir veya bir dizi kara yolu taşıtına bağlı birden fazla konteyner için sadece bir tane karne istenir.

**Hareket veya varış gümrük idareleri sayısı:** TIR Karneleri himayesinde yapılan nakliyat birden fazla hareket ve varış gümrük idarelerini kapsayabilir. Fakat gümrük hareket ve varış idarelerinin toplam sayısı dördü geçmemelidir. Bütün gümrük hareket idarelerinin TIR karnesini kabul etmeleri hâlinde söz konusu karne gümrük varış idarelerine sunulabilir.

**Sayfaların sayısı:** Bir hareket gümrüğü bir de varış gümrüğü idarelerinin olduğu hâllerde TIR Karnesi, hareket ülkesi için en az 2, varış ülkesi için 2 ve geçilen her ülke için 2 sayfa ihtiva etmelidir. Fazladan her hareket (veya varış) gümrük idaresi için 2 fazla sayfa istenecektir.

**Gümrük idarelerine karnenin ibrazı:** TIR Karnesi, kara yolu taşıtı, taşıt dizisi veya konteyner(ler) ile birlikte her hareket, yol boyu ve varış gümrüğüne ibraz edilir. En son hareket gümrük idaresinde gümrük memuru taşıma süresince kullanılan manifestonun bütün yaprakları altındaki 17’inci bölümü imzalar, tarihli mühür basar.

### TIR Karnesinin Doldurulması

**Silme, düzeltme:** TIR Karnesi üzerinde silme veya düzeltme yapılmaz. Bütün düzeltmeler yanlışların üzerinin çizilmesi ve gerekli olduğu hâllerde doğru olan hususların ilavesi şeklinde yapılır. Bütün değişiklikler değişikliği yapan kişi tarafından paraf edildikten sonra gümrük yetkililerine tasdik ettirilir.

**Kayıtla ilgili bilgi:** Ulusal mevzuat, römork veya yarı römorkun tescilini öngörmediği takdirde plaka numarası yerine tanıma veya imalatçı numarası gösterilir.



TIR Konvansiyonu kapsamında gerçekleştirilen bir taşıma sürecinde, taşıma aracının kaza yapması sonucu meydana gelen her türlü durumda en yakın gümrük yetkilileri ile iletişime geçilmelidir.

**Manifesto:** Manifesto, gümrük yetkilileri bir başka dilin kullanılmasına izin vermedikçe hareket gümrüğü ülkesinin dili ile doldurulur. Geçilen ülkelerin gümrük yetkilileri manifestonun kendi dillerine tercüme edilmesini isteme hakkına sahiptirler. Bu talepten doğabilecek gecikmelerden sakınmak amacıyla taşıyıcıların, taşıtın sürücüsünü, talep edilebilecek tercümelemlerle teçhiz etmeleri tavsiye olunur.

Manifesto üzerindeki bilgiler daktilo edilmeli veya bütün sayfalarda kolayca okunabilecek şekilde arasına karbon kâğıdı konularak yazılmalıdır. Okunamayan sayfalar gümrük yetkililerince kabul edilmez.

Manifestoda istenilen bilgileri kapsayan, manifestonun benzeri veya ticari belgeler şeklinde ayrı sayfalar ilave edilebilir. TIR Karnesi bir taşıt dizisi veya birden fazla konteyneri kapsıyorsa, her taşıtın veya konteynerin muhtevası manifesto üzerinde ayrı ayrı belirtilir. Bu bilgi taşıtın plaka numarası veya konteynerin tanıma numarası ile tamamlanır. Aynı şekilde, birden fazla hareket ve varış gümrük idaresi varsa gümrük kontrolüne alınan veya alınması düşünülen eşya ile ilgili kayıtlar manifestoda kesin bir şekilde gösterilir.

**Kapların listeleri, fotoğraflar, planlar vs.** Ağır ve havaleli eşyanın tanıtılması için gümrük yetkilileri tarafından bu tür belgeler istenildiğinde bunlar gümrük yetkilileri tarafından tasdik edilir ve TIR Karnesi kapağının ikinci sayfasına ilave edilir. Ayrıca bütün yaprakların 8'inci bölümünde bunlar belirtilir.

**İmza:** Bütün yapraklar, TIR Karnesi sahibi veya temsilcisi tarafından tarih atılmak suretiyle imzalanır.

### **Olaylar ve kazalar**

Yolda kaza sonucu gümrük mühürlerinin bozulması ve eşyanın tahrip veya yok olması hâlinde, en yakındaki gümrük yetkilileri ile eğer yakında yoksa bulunduğu ülkenin diğer yetkilileri ile temasa geçilir. Yetkili makamlar en kısa zamanda TIR Karnesi içinde yer alan onaylı raporu düzenler.

Yükün bir başka taşıta veya konteynere aktarılmasını gerektiren bir kaza hâlinde, bu aktarılma işlemi 13 no.lu kuralda sözü edilen yetkililerden birinin hazır bulunması ile yapılır. Bu yetkili onaylı bir rapor düzenler. Karne "Ağır ve havaleli eşya" sözlerini taşımadıkça yerine geçen taşıt gümrük mührü altında taşımacılık için onaylanmış taşıt olmalıdır. Taşıt mühürlenir ve mühürle ilgili ayrıntılar onaylı rapor üzerinde belirtilir. Eğer onaylanmış taşıt veya konteyner bulunmazsa yeterli güvenliğin sağlanması şartı ile eşya onaylanmamış bir taşıt veya konteynere nakledilebilir. Sonucu hâlde bundan sonraki ülkenin gümrük yetkilileri yolculuğun TIR Karnesi himayesinde bu taşıt veya konteynerle devam edip etmeyeceği konusunda karar verir.

Taşıyıcı, yükün bir kısmının veya hepsinin boşaltılmasını gerektiren ani bir tehlike karşısında yukarıdaki 13 no.lu kuralda sözü edilen yetkililerin harekete geçmesini beklemeden veya yardımlarını talep etmeden kendi inisiyatifi ile harekete geçebilir. Bu durumda taşıyıcı, acil durumun gerektirdiği önleyici tedbirleri aldıktan sonra durumun kanıtlanması bakımından taşıtın, konteynerin veya yükün yararına bu harekete zorlandığını gösterecek delilleri sağlar ve yükün kontrolü ve taşıt ve konteynerin mühürlenmesi ve onaylı rapor için 13 no.lu kuralda sözü edilen yetkilileri bilgilendirir.



Tütün ve alkol mamulleri için ayrı TIR Karnesi söz konusudur.

Onaylı rapor varış gümrüğüne ulaşınca kadar TIR Karnesine ekli kalır. TIR Karnesine ekli modele ilaveten kuruluşların, taşıyıcıları transit ülkelerinin dil ve dillerinde onaylı raporlarla teçhiz etmeleri tavsiye olunur. Tütün ve alkollü içkiler için ayrı TIR Karnesi, diğer eşya için ayrı karne düzenlenmesi Konvansiyon gereğidir.

### **Tütün Alkol TIR Karnesi**

Alkol derecesi hacim itibarıyla %90 veya daha fazla olan başkalaştırılmamış etil alkol (GTİP-Armonize Sistem Kodu: 2207.10).

Alkol derecesi hacim itibarıyla %80 den az olan tağyir edilmemiş etil alkol; Alkollü içkiler likörler ve diğer alkollü içkiler, alkollü içkilerin imalatında kullanılan türden bileşik alkollü müstahzarlar (Armonize Sistem Kodu: 2208).

Tütün içeren purolar, uçları açık purolar ve sigarillolar (Armonize Sistem Kodu:2402.10).

Tütün içeren sigaralar (Armonize Sistem Kodu: 2402.20)

İçilen tütün, herhangi bir oranda tütün yerine geçen maddeler içersin içermesin (Armonize Sistem Kodu: 2403.10).

TIR Karnesi sayfa örnekleri aşağıda verilmekte olup; Konvansiyon ekinde bu içerik özel olarak form şeklinde belirlenmiştir.

**IRU**Union Internationale  
Des Transports Routiers**CARNET TIR\*****.....volets**

I.R.U. No 00000000

1. Hareket Gümrük İdaresi tarafından eşyanın kabulünden _____'e kadar geçerlidir.	
2. Karneyi veren _____ (veren kuruluşun adı)	
3. Karne sahibi _____ (isim, adres, ülke)	
4. Karneyi veren-kuruluş yetkilisinin imzası ve kuruluşun mühürü	5. Uluslararası kuruluş sekreterinin imzası
(Karne sahibi tarafından kullanılmadan önce doldurulacak)	
6. Hareket Ülkesi/Ülkeleri _____	
7. Varış Ülkesi/Ülkeleri( ) _____	
8. Karayolu taşıt(lar)ının plaka numara(lar)ı( ) _____	
9. Karayolu taşıt(lar)ının onay belge(ler)i (Numara ve tarih) ( ) _____	
10. Konteyner(ler)in tanıma numara(lar)ı ( ) _____	
11. Diğer gözlemler _____	
12. Karne sahibinin imzası	
( ) Uymayanı Çiziniz. _____	

Şekil 12.1 TIR Karnesi Örneği

<b>YAPRAK N° 1</b>		<b>1. TIR KARNESİ</b> No 00000000	
2. Hareket Gümrük İdare(ler)i 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. <b>IRU</b> Union Internationale des Transports Routiers tarafından düzenlenmiştir	
Resmi kullanım için		4. TIR karnesi sahibi (kimlik numarası, isim, adres, ülke)	
7. Karayolu araç(lar)ının plaka numara(lar)ı		5. Hareket Ülkesi/Ülkeleri	6. Varış Ülke(ler)i
8. Manifestoya ekli belgeler			
<b>EŞYA MANİFESTOSU</b>			
9. a) Yükleme Bölme(ler)i veya konteyner(ler) b) Kapların veya eşyaların marka ve numaraları	10. Kapların veya eşyanın sayı ve cinsi: Eşyanın tanımı	11. Brüt ağırlık kg. olarak	16. Tatbik edilen mühürler ve tanıma işaretleri (sayı, tanıma)
12. Manifestoya yazılan toplam kap sayısı Vanş:	Sayı	13. 1-12 bölümlerindeki bilgilerin doğru ve tam olduğunu beyan ederim 14. Yer ve tarih 15. Karne sahibinin veya temsilcisinin imzası	17. Hareket gümrük idaresi Gümrük görevlisinin imzası ve Gümrük idaresinin tarihli mührü
1. Gümrük İdaresi			
2. Gümrük İdaresi			
3. Gümrük İdaresi			
18. Eşyanın kabul belgesi (Hareket Gümrük İdaresi veya yol boyu giriş Gümrük İdaresi)			
<input type="checkbox"/> 19. Tatbik edilen mühürler ve tanıma işaretlerinin bozulmadığı görülmüştür.	20. Transit için belirlenen süre		
21. Tescilin yapıldığı Gümrük İdaresi	Tescil No.		
22. Diğer hususlar (öngörülen güzergah, yükün ibraz edilmesi gereken Gümrük İdaresi, vb.)			
23. Gümrük görevlisinin imzası ve Gümrük idaresinin tarihli mührü			

DIPKOÇAN N° 1

SAYFA 1

TIR KARNESİ

No 00000000

1. Kabul eden Gümrük İdaresi	6. Gümrük görevlisinin imzası ve Gümrük idaresinin tarihli mührü
2. Tescil No.	
3. Tatbik edilen mühürler veya tanıma işaretleri	
4. <input type="checkbox"/> Tatbik edilen mühürler veya tanıma işaretlerinin bozulmadığı görülmüştür.	
5. Diğer hususlar (öngörülen güzergah, yükün ibraz edilmesi gereken Gümrük İdaresi vb.)	

Şekil 12.2 Tır Karnesi Örneği (Sayfa1)

YAPRAK N° 2		1. TIR KARNESİ No 00000000	
2. Hareket Gümrük idare(ler)i 1. _____ 2. _____ 3. _____		3. IRU Union Internationale des Transports Routiers tarafından düzenlenmiştir	
Resmi kullanım için		4. TIR karnesi sahibi (adı, adresi ve ülke)	
7. Karayolu araç(lar)ının plaka numara(lar)ı		5. Hareket Ülkesi/Ülkeleri	6. Varış Ülke(ler)i
EŞYA MANİFESTOSU		8. Manifestoya ekli belgeler	
9. a) Yükleme Bölme(ler)i veya konteyner(ler) b) Kapların veya eşyaların marka ve numaraları	10. Kapların veya eşyanın sayı ve cinsi: Eşyanın tanımı	11. Brüt ağırlık kg. olarak	16. Tatbik edilen mühürler ve tanıtma işaretleri (sayı, tanıtma)
12. Manifestoya yazılan toplam kap sayısı Varış:	Sayı	13. 1-12 bölümlerdeki bilgilerin doğru ve tam olduğunu beyan ederim 14. Yer ve tarih 15. Kame sahibinin veya temsilcisinin imzası	17. Hareket gümrük idaresi, Gümrük görevlisinin imzası ve Gümrük idaresinin tarihli mührü
1. Gümrük idaresi			
2. Gümrük idaresi			
3. Gümrük idaresi			
18. Eşyanın kabul belgesi (Hareket Gümrük İdaresi veya yol boyu giriş Gümrük İdaresi)	24. TIR işlemini sonlandırma belgesi (Yol boyu çıkış idaresi veya varış gümrük idaresi)	19. Tatbik edilen mühürler ve tanıtma işaretlerinin bozulmadığı görülmüştür.	
<input type="checkbox"/>	20. Transit için belirlenen süre	<input type="checkbox"/>	
21. Tescilin yapıldığı Gümrük idaresi	Tescil No.	25. Tatbik edilen mühürler ve tanıtma işaretlerinin bozulmadığı görülmüştür	
22. Diğer hususlar (öngörülen güzergah, yükün ibraz edilmesi gereken Gümrük idaresi, vb.)		26. TIR işleminin sonlandırıldığı belgelenen kap adedi	
23. Gümrük görevlisinin imzası ve Gümrük idaresinin tarihli mührü		27. Boşaltma şartları	
		28. Gümrük görevlisinin imzası ve Gümrük idaresinin tarihli mührü	

TIR KARNESİ No 00000000  
SAYFA 2

DİPKOÇAN N° 2 SAYFA 2		TIR KARNESİ No 00000000	
1. Varışı tasdik eden Gümrük İdaresi _____		6. Gümrük görevlisinin imzası ve Gümrük idaresinin tarihli mührü	
2. <input type="checkbox"/> Tatbik edilen mühürler ve tanıtma işaretlerinin bozulmadığı görülmüştür.			
3. TIR işleminin sonlandırıldığı belgelenen kap adedi (manifestoda belirtildiği gibi) _____			
4. Tatbik edilen yeni mühürler _____			
5. Boşaltma şartları _____			

Şekil 12.3 Tır Karnesi Örneği (Sayfa 2)

IRU

Union Internationale  
Des Transports Routiers

**CARNET TIR\***



**.....volets**

I.R.U. No 00000000

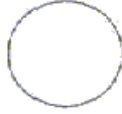
1. Hareket Gümrük İdaresi tarafından eşyanın kabulünden \_\_\_\_\_'e kadar geçerlidir.

2. Karneyi veren \_\_\_\_\_  
(veren kuruluşun adı)

3. Karne sahibi \_\_\_\_\_  
(isim, adres, ülke)

4. Karneyi veren kuruluş yetkilisinin  
imzası ve kuruluşun mühürü

5. Uluslararası kuruluş  
sekreterinin imzası



(Karne sahibi tarafından kullanılmadan önce doldurulacak)

6. Hareket Ülkesi/Ülkeleri \_\_\_\_\_

7. Vadiş Ülkesi/Ülkeleri \_\_\_\_\_

8. Karayolu taşıt(lar)ının plaka numara(lar)ı( ) \_\_\_\_\_

9. Karayolu taşıt(lar)ının onay belge(leri) (Numara ve tarih)( ) \_\_\_\_\_

10. Konteyner(ler)in tanıma numara(lar)ı( ) \_\_\_\_\_

11. Diğer gözlemler \_\_\_\_\_

12. Karne sahibinin imzası \_\_\_\_\_

( ) Uymayanı Çiziniz.

Şekil 12.4 Tır Karnesi Örneği (Tütün/Alkol)



## Örnek

- Almanya'dan Türkiye'ye ithal edilen makina ya da kimyasal ürün taşımada düzenlenecek belgelerin bir kısmı aynıyken bir kısmı farklı olacaktır. Buna karşın aynı ürünlerin Rusya'dan ithal edilen mallarda evrak düzeni tamamen farklılık gösterebilmektedir. Hangi ülkeden ithal veya ihraç edildiğine bakılmaksızın, tüm taşımalar için taşıma senedi düzenlenmelidir.



## Bireysel Etkinlik

- TIR konvansiyonunun işleyişinin her adımını inceleyerek ne gibi faydalar sağladığını tartışınız.



## Özet

- Taşıta ve taşıyıcının işletmeci vasfına ilişkin evrak ise taşıma ve sevk evrakı grubunda yer almamaktadır. Bu belgeler taşıyıcının hukuka uygun işletmecilik bakımından gerek işletmesi, gerek taşıtları ve gerekse çalışanları açısından bulundurması gereken evraklardır. Bunlar sevk-refakat belgeleri değil; yeterli-ruhsatlı- yetki belgeli işletmecilik açısından önemlidir.
- Malı 3. kişiye ait bir adresten çekmek için ticari teamülde geliştirilmiş Ordino ve taşıyıcının düzenlediği taşıma faturası ise bir sevk evrakı değildir. Ordino, taşıma süreçlerinde en tartışmalı belge gözükmektedir. Malda hak sahibi olduğunu ispatlayarak malı çekmeye yetki veren taşıma senedi, mal faturası ile kendini ispatlayan alıcı-gönderilen malı çekebilmek için ayrıca bir taşıyıcı talimatı almak durumunda kalmaktadır. Hukuken böyle bir gereklilik olmamasına karşın; taşımanın organizatör ve 3. kişi lojistik işletmelerince yapıldığı durumlarda da fiili taşıyıcı ve depo-ardiye işletmelerinde bulunan malı çekmekte sıklıkla kullanılan hatta hizmet olarak belirtilen bir durumdur. Bu hususta ordino sevk değil; taşıma sürecini tamamlamak için gereklilik göstermektedir.
- Taşınmakta olan mal ile birlikte taşıtta bulunan ve taşınan emtia ile taşıma sürecine ilişkin olan evrak sevk evrakı-refakat belgeleri olarak düzenlenmiştir. TTK ve uluslararası konvansiyonlarda refakat belgelerini hazırlama görevi kural olarak gönderene aittir. Bu evrakın içeriklerinden ve düzenlemelerinden sorumluluk da gönderene aittir.
- Refakat belgelerinin başında taşıma sözleşmesini tevsik eden taşıma senetleri gelir. Bunun dışında taşınan yük ile seyahat eden birçok belge vardır. Bunları taşıma işleri organizatörü olan taşıyıcı hazırlamış bile olsa taşıyıcı sıfatıyla değil gönderenin temsilcisi sıfatıyla hareket etmiş olacaktır.
- Bu belgeler taşıma sözleşmesinden çok geçilen ülkelerde kamu düzeni açısından adli, idari ve mali otoritelerce ihtiyaç duyulmakta ve kontrol edilmektedir.
- Çoğunlukla ekonomik etkili belgelerdir. Gümrük vergi hesaplamada, ceza hesaplamada ve sair yaptırımlarda önemli delillerdir.
- Düzenlenmelerinin aksine kullanım hatalarından, zayı ve kayıp olgularından kaynaklı zararlardan sorumluluk taşıyıcı uhdesinde olacaktır.
- Transit gümrük rejimini kolaylaştıran bir refakat belgesi vardır ki TIR Karnesi; bu tamamen gümrük kolaylıkları ve taşımayı hızlandırmak için geliştirilmiştir.
- TIR Konvansiyonu sayesinde konteyner taşımacılığı hızla gelişmiş ve kombine taşımacılık aracı olarak konteynerler yaygın kullanım alanı bulmuştur. Kapalı-mühürlü-plastik mühürlü konteyner, dorse-römork ya da taşıtın, TIR karnesi ile seyahatinde sadece çıkış ve varış ülkelerinde fiziksel kontrol söz konusu olmaktadır.
- Öte yandan, emtianın niteliği gereği alınması gereken garanti-standarda uygunluk belgeleri, emtia laboratuvar test belgeleri, malın ithalat bedelinin ödenmesi için sayılan tüm belgeler gözetildiğinde, tamamı sevk evrakı türleridir.
- Özellikle malın satış faturası, taşınan maldan kaynaklı taşıyıcının sorumluluk risklerini sigorta altına alan sorumluluk sigortası, CMR veya diğer taşıma türlerine göre farklılaşan sigorta poliçeleri önemli refakat belgeleridir. Gümrük ve sair sebeplerle yapılan kamu otoritesi denetimlerinde kullanılan, ikili anlaşmalarla veya ticari uygulama ile gelişmiş birçok evrak da taşıma sürecinde mala refakat etmek durumundadır. Çeki listesi, gümrük dolaşım belgeleri (ATR, EUR-1 gibi), menşe belgeleri de bu sınıfta yer alır.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Aşağıdakilerden hangisi refakat belgelerinin en önemlisi ve taşıma sözleşmesini ispatlayan belgedir?
  - a) TIR karnesi
  - b) Taşıma senedi
  - c) Satış faturası
  - d) Menşe şahadetnamesi
  - e) Gümrük beyannamesi
  
2. TIR Konvansiyonu gereği uluslararası kefil kuruluş aşağıdakilerden hangisidir?
  - a) UNECE
  - b) UN
  - c) TOBB
  - d) IRU
  - e) IBU
  
3. Genellikle ithalat gümrük birimlerinde, malı veya yükün kıymet değer hesaplanmasında hangi kıymet göz önünde bulundurulmaktadır?
  - a) CIF
  - b) FOB
  - c) EXW
  - d) FCA
  - e) DAP
  
4. Aşağıdakilerden hangisi malın taşınma gayesine göre mala refakat etmesi gereken belgeler arasında yer almaz?
  - a) Sanayici Taahhütnamesi
  - b) Teminat Mektupları
  - c) Dâhilde İşleme Refakat
  - d) İthali ön izne bağlı mallarda gerekli idare izinleri
  - e) Tır Karnesi
  
5. Aşağıdaki refakat belgelerinden hangisini düzenlemek sorumluluğu gönderene ait değildir?
  - a) Satış Faturası
  - b) Taşıma İrsaliyesi
  - c) Kontrol – analiz sertifikası
  - d) Ordino
  - e) Tır Karnesi

6. Aşağıdakilerden hangisi, Konteynerler ile yapılan kara yolu taşımasında, TIR konvansiyonunun uygulamasının yapabileceği bir taşıma türü değildir?
- Deniz Yolu Taşımaları
  - Demir Yolu Taşımaları
  - RO-RO Taşımaları
  - RO-LA Taşımaları
  - Hava Yolu Taşımaları
7. Çeki Listesi ile ilgili aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
- Herhangı bir ihtilaf durumunda delil niteliğı taşımaktadır.
  - Taşınan yükün kaç parça, adet olduğı bilgisini içermektedir.
  - Gönderilenin talebi üzerine oluşturulabilmektedir.
  - Taşıyıcı tarafından düzenlenmektedir.
  - Düzenlenmesi zorunludur.
8. TIR Sistemi ile ilgili aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
- TIR rejimi altında taşınan eşyadan yol boyu Gümrük idarelerince ithal veya ihraç vergi ve resimleri tahsil edilmez veya teminat alınmaz.
  - Alkol ve tütün mamulleri için farklı TIR Karnesi söz konusudur.
  - Türkiye’de TIR Sistemi ile ilgili Ulusal kefil kuruluş Ulaştırma Bakanlığıdır.
  - Her taşıma süreci için geçilecek ülke sayısı başına 2 sayfadan oluşan bir adet TIR Karnesi çıkarılır.
  - Taşıyıcılardan her TIR Karnesi başına alınan teminat 50000 \$’dır.
9. TIR Karnesi içeriğinde aşağıdaki bilgilerden hangisi yer almaz?
- Hareket ve varış ülkeleri
  - Araçların plaka numaraları
  - Eşya Manifestosu
  - Karneyi veren kuruluş ve yetkilisinin onayları
  - Aracı kullanan şoförün adı ve soyadı
10. Genellikle ihracat Gümrük birimlerinde, malı veya yükün kıymet değeri hesaplanmasında hangi kıymet göz önünde bulundurulmaktadır?
- CIF
  - FOB
  - EXW
  - FCA
  - DAP

**Cevap Anahtarı**

1.b, 2.d, 3.a, 4.e, 5.b, 6.e, 7.e, 8.c, 9.e, 10.b

## YARARLANILANKAYNAKLAR

- [1] Ayrıntılı bilgi için bkz. Soysal, H.C. (2007), Lojistik Hukuku, Uysen Yayınları, İstanbul.
- [2] Ayrıntılı bilgi için bkz. Ekşi N. (2015), Milletlerarası Ticaret Hukuku, İstanbul.
- [3] TIR Karnesi Hamili El Kitabı, IRU-TOBB yayını, [www.tobb.org.tr](http://www.tobb.org.tr)
- [4]Transit El Kitabı, UND yayını, [www.und.org.tr](http://www.und.org.tr)

# YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ



## İÇİNDEKİLER

- Yolcu Taşımalarına Uygulanacak Hukuk
- Kara Yolu ile Yolcu Taşıma
- Demir Yolu ile Yolcu Taşıma
  - Yurt İçi Yolcu Taşımaları
  - Yurt Dışı Yolcu Taşımaları
- Hava Yolu ile Yolcu Taşıma
  - Yurt İçi Yolcu Taşımaları
  - Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmeliğe Göre Yolcu Hakları
  - Yurt Dışı Yolcu Taşımaları
- Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma
  - Yurt İçi Yolcu Taşımaları
  - İçsu Yolcu Taşımaları
  - Yurt Dışı Yolcu Taşımaları



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Yolcu taşıma sözleşmesi, yolcu, bilet ve bagaj kavramlarını açıklayabilecek,
  - Yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak kuralları kavrayabilecek,
  - Yolcunun gecikme veya kaza sonucu zarara uğraması ya da ölmesi ile bagajın kaybı ve hasara uğraması hâlinde taşıyıcının sorumluluğunu açıklayabilecek,
  - Taşıyıcının sorumluluktan kurtulma imkânlarını öğrenebileceksiniz.

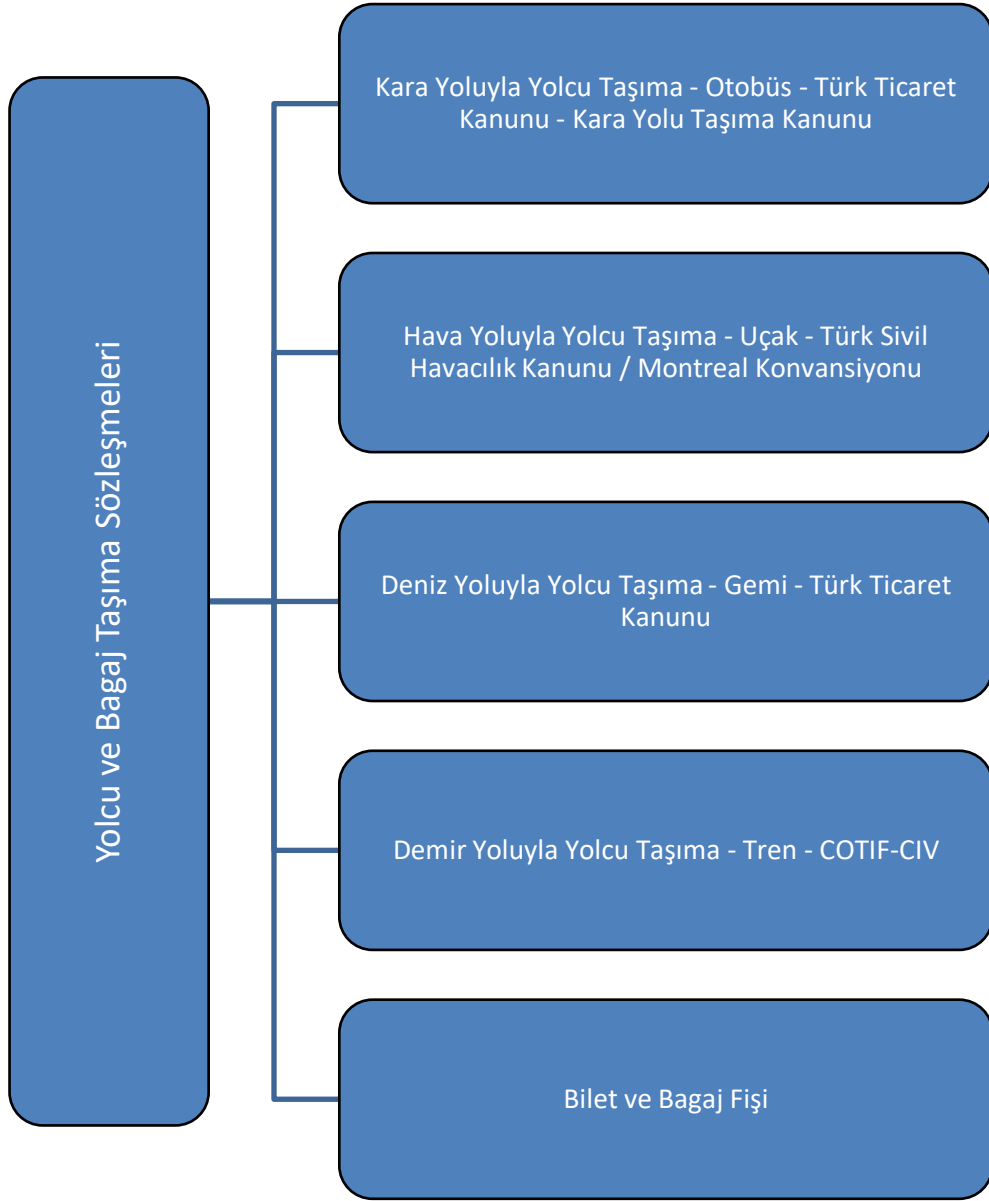


**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Ramazan Durgut**

**ÜNİTE**  
**13**



## GİRİŞ



Seyahat hakkı, Anayasal bir haktır.

Taşıma işleri kavramı kapsamında eşya taşıması dışında önemli olan ikinci kavram yolcu ve yolcunun beraberindeki bagajın taşınmasıdır. Anayasada da yer alan seyahat etme özgürlüğü çerçevesinde kişiler, iş veya tatil gibi değişik nedenlerle bir yerden başka yere gitmek istemekte veya zorunda kalmaktadırlar. Bu zorunluluk ve ihtiyaçtan dolayı yolcu taşıması şeklinde bir sektör oluştuğu gibi, bu sektördeki kişiler olan taşıyıcı ve yolcunun hak ve sorumlulukları hukuk tarafından düzenlenmiştir. Ancak yolcu taşımalarıyla ilgili düzenlemelere bakıldığında, hem yurt içi hem de yurt dışı taşımalar bakımından, taşıma moduna göre değişen çok farklı ve karmaşık düzenlemeler söz konusudur. Yine yolcu hakları ile ilgili Avrupa Birliği düzenlemelere benzer düzenleme sadece hava yolu ile seyahat eden yolcular için yapılmış, diğer taşıma modları için ayrı ve özel düzenlemeler henüz gerçekleştirilmemiştir. Ayrıca şehir içinde gerçekleştirilen taksi, minibüs, otobüs, tren ve metro ile gerçekleştirilen yolcu taşımaları için şehirlerarası yolcu taşımalarıyla örtüşen yeknesak bir düzenlemede bulunmamaktadır.

Ulusal mevzuattaki düzenlemeler ile uluslararası düzenlemelerde ve karşılaştırılmalı hukuktaki mevzuatta göz önünde bulundurularak, ulusal bir Yolcu Taşıma Kanunu yapılmalıdır. Yolcu Taşıma Kanunu yapılırken, mevzuattaki dağınıklık giderilmeli, mevcut düzenlemelerde özel olarak düzenlenmeyen bilet, bagaj fişi ile yolcu hakları ayrıca düzenlenmelidir. Bu üniteye kara, demir, hava ve deniz yoluyla yapılan gerek yurt içi gerekse yurt dışı yolcu taşımaları ayrıntılı şekilde aşağıda açıklanmıştır.

## YOLCU TAŞIMALARINA UYGULANACAK HUKUK

### Yurt İçi Yolcu Taşımalarına Uygulanacak Hukuk

Yurt içinde yapılan yolcu taşımalarının hepsine birden uygulanacak yeknesak bir düzenleme bulunmamaktadır. Kara yolu ile yapılacak yolcu taşımalarına ve buna ilişkin yolcu taşıma sözleşmelerine TTK'nın yolcu taşımalarına ilişkin 906 ilâ 916. maddeleri uygulanacaktır. Ayrıca TTK 850 ilâ 855 arasında hem eşya hem de yolcu taşımalarına uygulanacak genel hükümler düzenlenmiştir [1].

Demir yolu ile yapılan yurt içi yolcu taşımalarına, 1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi ve burada hüküm bulunmadığı durumlarda ise TTK'nın kara yolu ile yolcu taşımasına ilişkin hükümleri (TTK m. 906 – 916) uygulanacaktır.

Hava yolu ile yapılan yurt içi yolcu taşımalarına Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) uygulanacak olmakla birlikte, bu konuda hüküm bulunmayan durumlarda Montreal Konvansiyonu uygulanacaktır.

Deniz yolu ile yapılan yurt içi yolcu taşımalarına ise, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin 1247 ilâ 1271. maddeleri uygulanacaktır. Deniz dışında iç su taşımaları bakımından özel bir



Yurt içi yolcu taşımalarının tamamına uygulanacak yeknesak kurallar yoktur.

düzenleme bulunmamakta olup, iç sularda yapılan yolcu taşımaları da TTK 1247-1271 hükümlerine tabidir.

## Yurt Dışı Yolcu Taşımalarında Uygulanacak Hukuk

Kara yolu ile yolcu taşınmasına ilişkin uluslararası bir sözleşme (konvansiyon) bulunmamaktadır. Bu sebeple kara yolu ile yapılan yurt dışı taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk, her devlet bakımından, uluslararası özel hukuka ilişkin bağlama kurallarına göre belirlenecektir. Türkiye’den yurt dışına veya yurt dışından yurt içine kara yolu ile yapılan yolcu taşımalarına Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanunu’na (MÖHUK m. 24) göre uygulanacak hukuk tespit edilecektir.

Demir yolu ile hava yolu ile yapılacak yolcu taşımaları için uluslararası sözleşmeler yapılmış ve yeknesak bir hukuk tesis edilmiştir. *Hava yolu ile yolcu taşımalarına Montreal Konvansiyonu, demir yolu ile yolcu taşımalarına ise COTIF-CIV uygulanacaktır.*

Deniz yolu ile yolcu taşımaları için Atina Konvansiyonu mevcut olmakla birlikte, Türkiye hâlihazırda bu konvansiyona taraf olmadığından, MÖHUK’taki bağlama kurallarına göre yetkili hukuk tespit edilecektir.

## KARA YOLU İLE (YURT İÇİ) YOLCU TAŞIMA

### YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

TTK’da eşya ve yolcu taşıma ayrı olarak ele alınmış ve yolcu taşıma kanununun 906 ile 916. maddelerinde düzenlenmiştir. Ancak kanunda yolcu taşıma sözleşmesi tanımlanmamıştır. Taşıyıcının tanımlandığı TTK m. 850’de ise, taşıyıcının yolcu taşıma işini üstlenen kişi olduğu ve yolcuyu varma yerine ulaştırması karşılığında taşıma ücretine hak kazanacağı belirtilmiştir. Yine yolcu taşıma işini arızı olarak üstlenen kişiler hakkında TTK’nın yolcu taşıma hükümlerinin, uygun düştükleri ölçüde uygulanacağı belirtilmiştir (TTK m. 851). Ayrıca deniz, demir ve hava yoluyla yapılan yolcu taşımalarına ilişkin özel hükümler saklı tutulmuştur (TTK m. 852).

*Yolcu taşıma sözleşmesi, taşıyıcının motorlu bir araçla ücret karşılığında, yolcuyu (ve bagajı) varma yerine bir araçla ulaştırmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlayabiliriz (TTK m. 852, KTK m. 2/1). Bu tanıma göre yolcu taşıma sözleşmesinin unsurları şunlardır: (1) Yolcu taşımayı üstlenme, (2) Taşımanın motorlu bir araçla yapılması, (3) Ücret.*

Yolcu taşıma sözleşmesiyle taşıyıcı yolcu ve beraberindeki bagajını varma yerine taşımayı üstlenmesi gerekir. Eğer taşıyıcı yolcu taşımayı üstlenmemişse, taraflar arasında yolcu taşıma sözleşmesinin kurulduğu kabul edilemez. Örneğin taşıyıcı sadece eşya veya taşınma eşyasını taşımayı üstlendiği durumlarda, eşyanın ilgisinin (gönderen vs.) eşyaya refakat etmek için dahi olsa taşınması söz konusu değildir.

Zira eşya (yük) dışında bir kişinin bir yerden başka bir yere ulaştırılması için, taşıyıcı ile buna ilişkin bir taşıma sözleşmesi yapılması gerekir. Yolcu taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için ayrıca, taşımanın ücret karşılığında yapılması dâ




Demir yolu ile yolcu taşımalarına COTIF – CIV, hava yolu ile yolcu taşımalarına Montreal Konvansiyonu uygulanır.



Yolcu taşıma sözleşmesi, taşıyıcının bir ücret karşılığında yolcuyu varma yerine bir araçla ulaştırmayı üstlendiği sözleşmedir.

lazımdır. *Bu sebeple ücret alınmadan yapılan hatır taşımaları TTK kapsamında değildir.*

*Yolcu taşıma sözleşmesi, herhangi bir şekil şartına bağlı değildir. Bu konuda TTK ve KTK'da özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Her ne kadar KTK 6'da yolcu taşımanın biletsiz ve (yazılı) sözleşmesiz yapılamayacağı belirtilmişse de, burada taşıma sözleşmesinin şekline ilişkin bir kaide getirilmemiştir.*

YOLCU TAŞIMA BİLETİ SERİ - A				
 SIRA Biletin Kesildiği Tarih :...../...../201....				
Gideceği Yer Destination	Fiyatı (KDV Dahil) Price	Hareket Tarihi Date	Hareket Saati Hour	Koltuk No Seat
		...../...../20....		
Yolcunun Adı Name:.....				
Basım Yeri:				

**Şekil 13.1.** Kara yolu ile yapılan yolcu taşımaları için yolcu bileti düzenlenerek, yolcuya vermelidir (görsel <http://www.ankarafatura.net/maliye-onayli-diger-isler.html>, adresinden alınmıştır. 14/06/2018).

### Kara Yolu Taşıma Kanunu

Kara yolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak, kara yolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla, 10/07/2003 tarihli ve 4925 sayılı Kara Yolu Taşıma Kanunu (m.1) ve bu kanuna dayanak olarak Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği (RG 11/06/2009 tarih, 27255 sayı) çıkarılmıştır.

Kara Yolu Taşıma Kanunu'nun kapsamına kara yolunda yapılan eşya ve yolcu taşımaları, taşıyıcılar, acente ve taşıma işleri komisyoncuları, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerini, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt girmektedir (KTK m. 2/1). Bu sebeple *kara yolunda yapılan yolcu taşımalarında taşıma işini gerçekleştiren taşıyıcıların uymakla zorunlu oldukları idari pek çok husus bu kanunda düzenlenmiştir.*

KTK'nın 3. maddesinde taşıma işleri, taşıma, taşıyıcı, kalkış ve varış noktası, yolcu, yolcu bileti, şehirlerarası ve uluslararası taşıma ve sefer türleri tanımlanmıştır. Bu maddeye göre *yolcu, taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişilerdir ve yolcunun taşınması yükümlülüğünü içeren, yönetmelikte öngörülen şekil ve şartları ihtiva eden biletin verilmesi zorunludur.* Yine KTK m. 1/1 ve KTKY m. 38'de taşımanın biletle yapılmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Aynı şekilde kanun ve yönetmelikte taşıyıcı ile yolcu arasında bir



Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Kara Yolu Taşıma Kanunu Yönetmeliği, yolcu taşıma sektöründe çalışanların (şirket, işletme, şoför vs.) uyması gereken kuralları düzenlemektedir.

taşıma sözleşmesi olmaksızın taşımanın yapılamayacağı düzenlenmiştir (KTK m. 6/1, KTKY m. 39). Yine Vergi Usul Kanunu'nun 233 ve 240. maddelerine göre de, vergi hukuku yönünden, yolcu bileti düzenlenmesi zorunludur.

*Belirtelim ki KTK ve KTKY'de öngörülen bu hususlar kara yolunda yolcu taşıması yapan taşıyıcıların uymakla zorunda oldukları idari düzen kurullarıdır. TTK hükümlerinin uygulanması bakımından bilet ve yazılı bir taşıma sözleşmesi düzenlenmesi mecburi olmayıp, biletsiz ve taşıma sözleşmesi olmaksızın yapılan yolcu taşımaları da TTK hükümlerine tabidir.*

*Yolcu bileti, taşıma sözleşmesinin zorunlu bir şartı olmamakla birlikte, taşıma sözleşmesinin varlığına, taşıyıcı ve yolcunun hak ve yükümlülüklerini tespit etmeye yarayan önemli bir ispat aracıdır. TTK m. 907/1d ve 914/3 hükümlerinde yolcu bileti ifadesi kullanılarak ve yolcu biletine atıfta bulunularak düzenleme yapılmıştır.*

## Seferin Yapılmaması

Taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra fakat hareketten önce ortaya çıkan bir sebep dolayısıyla seferin yapılmaması ve buna bağlanan sonuçlar TTK m. 907'de şöyle düzenlenmiştir: *"a) Ölüm, hastalık veya bunun gibi bir mücbir sebep dolayısıyla sefer yapılamamışsa, sözleşme, taraflardan hiçbirine tazmin yükümlülüğü doğurmaksızın kendiliğinden geçersiz olur. / b) Sefer, taşıma aracıyla ilgili olup taşıyıcı için kusur oluşturmayan, iki tarafın da kusurundan doğup yolculuğa engel bulunan veya yolculuğu tehlikeli duruma sokan bir sebep dolayısıyla yapılmamışsa, sözleşme, taraflardan hiçbirine tazmin yükümlülüğü doğurmaksızın kendiliğinden geçersiz olur. / c) Sefer, taşıyıcının fiili veya ihmali sebebiyle yapılmamışsa, yolcu tazminat isteyebilir. / d) Sefer, herhangi bir sebeple yapılmamış ve yolcu da o sefer için saatinde gerekli yerde bulunamamışsa, o seferi izleyen seferlerden birinde, aynı düzeydeki bir araçla ve aynı düzeydeki bir yerde seyahat etme hakkını haizdir; meğerki bu istemin yerine getirilmesi taşıyıcı yönünden imkânsız olsun veya büyük bir mali yük oluştursun. Yolcuya sefer öneremeyen taşıyıcı bilet ücretinin üç katı tutarında tazminat öder. Seferin yapılamamasında taşıyıcının kusuru yoksa, yolcu aynı şartlarla kendisine önerilen seferi, haklı bir sebep göstermeksizin reddederse taşıma ücretini öder. / e) (a), (b) ve (c) bentlerinde anılan hâllerde taşıyıcı, peşin almış olduğu taşıma ücretini geri verir."*

*TTK m. 907/1d'ye göre seferin herhangi bir sebeple yapılamadığı ve yolcunun da vaktinde gelmediği durumlarda yolcunun sonraki seferlerde seyahat etme hakkı vardır. Taşıyıcı sefer önermezse yolcuya bilet ücretinin üç katı tazminat ödemekle yükümlüdür.*

Buna karşılık seferin yapılmamasında taşıyıcının kusurunun olmadığı durumlarda yolcu kendisine önerilen seferi kabul etmezse taşıma ücretinin tamamını ödemek zorundadır. Ancak yolcuya izleyen seferlerin birinde yer vermek taşıyıcı yönünden imkânsız ve büyük yük oluşturduğu durumlarda taşıyıcı bu yükümlülükten kurtulmaktadır. Bu durumda taşıyıcı taşıma ücreti iade etme ve uygun bir tazminat ödemek durumdadır.

## Seferin Gecikmesi

Seferin gecikmesi, hareketin gecikmesi veya sefer sırasında gecikme şeklinde ortaya çıkabilir.

## Hareketin Gecikmesi

*Aracın hareketi, duruma ve şartlara göre yolcudan katlanması istenemeyecek bir süre gecikirse, yolcu sözleşmeden cayıp ödediği ücreti ve varsa zararını isteyebilir (TTK m. 908 c.1).*

TTK m. 908'de "cayma" kavramına yer verilerek sözleşmeden dönmeyle ilgili hükümlere yollamada bulunulmuştur. Yolcunun cayma hakkını kullanması herhangi bir şekle bağlı değildir. Hareket yerinden ayrılma da cayma kabul edilir (TTK m. 908 c. 3). Yolcu gecikmeye rağmen cayma hakkını kullanmayıp, yolculuğu yapabilir ve bu durumda gecikmeden doğan zararını dava etme hakkına sahiptir (TTK m. 908 c.2). Bu durumda hükmedilecek tazminat miktarı bilet ücretinin üç katından az olamaz. *Zira TTK m. 908 c.4'e göre hareketin gecikmesi hâlinde, sözleşmeden cayılsın veya cayılmasın, gecikme nedeniyle doğmuş herhangi bir zarar ispat edilmese dahi, mahkemece bilet parasının iç misli tazminata hükmedilir.* Bu hüküm uyarınca seferin hareketinde gecikme hâlinde taşıyıcı, yolcu taşıma sözleşmesinden dönsün veya dönmesin, bilet ücretinin üç katını tazminat olarak ödemek zorundadır. Eğer yolcunun zararı bu miktarın üzerinde ise taşıyıcı tüm zararı ödemekle yükümlüdür.

## Sefer Sırasında Gecikme

Seferin gecikmesi, aracın vaktinde hareket etmemesinden kaynaklanabileceği gibi, sefer sırasında taşıyıcının yol değiştirmesi veya başkaca bir fiilinden de kaynaklanabilir. *TTK m. 909/1'e göre taşıyıcı, sefer esnasında, tarifede bulunmayan bir yerde durur, sebepsiz yere olağan yoldan başka bir yol izler veya diğer bir şekilde ve kendi fiili sebebiyle gidilmesi amaçlanan yere geç ulaşırsa, yolcu, sözleşmeden cayıp tazminat isteyebilir.* Ancak taşıma sözleşmesiyle bu hükmün aksi kararlaştırılabilir (TTK m. 908/3).

Sefer, hükümet emrinden, idari bir tasarruftan, taşımanın yapıldığı aracın onarılması zorunluluğundan veya ansızın çıkıp yolculuğa devamı tehlikeli duruma sokan bir sebepten gecikmişse, iki taraf arasında buna ilişkin bir sözleşme bulunmadığı takdirde; yolcu, engelin kalkmasını veya onarımın sonunu beklemek istemezse, taşıma ücretini, gidilen yol ile orantılı olarak ödeyerek sözleşmeden cayabilir veya yolcu, taşıma aracının hareketini beklerse, sadece kararlaştırılmış ücreti öder (TTK 910). Yolcu, aracın hareketini beklemeyi seçmesi durumunda, taşıma ücretine yemek dâhil olsa bile, durma süresince yemek giderlerini kendisi yüklenir (TTK m. 910 son cümle).



Taşıyıcı, sefere devamdan vazgeçer veya taşıyıcının kusuru sebebiyle yolcu yol üzerinde inmek zorunda kalırsa, taşıma ücreti ödenmez, ödenmişse geri alınır.

## Seferin Duraklaması

Sefer, taşıma sözleşmesinin kurulmasından ve hareketten sonra duraklarsa, yolcu ve taşıyıcının, sözleşmede kararlaştırmamaları hâlinde, nasıl hareket edebilecekleri TTK m. 911'de belirtilmiştir. Bu hükme göre, seferin duraklaması durumunda yolcu, kendi isteği ile yol üzerinde bulunan bir yerde yolculuktan vazgeçebilir; ancak taşıma ücretin tamamını ödemekle yükümlüdür (TTK m. 911/1a). Buna karşılık *taşıyıcı, sefere devamdan vazgeçer veya taşıyıcının kusuru sebebiyle yolcu yol üzerinde bulunan bir yerde inmek zorunda kalırsa, taşıma ücretini ödenmez; ödenmişse tamamını geri alır; ayrıca yolcunun tazminat hakkı saklıdır (TTK m. 911/1b).* Eğer sefer, yolcunun kendisini veya taşıma aracını ilgilendiren ve taşıyıcı için kusur oluşturmayan bir sebepten duraklarsa, ücret,

gidilen yol ile orantılı olarak ödenir ve bu hâlde taraflardan hiçbiri diğerine tazminat ödemez (TTK m. 911/1c).

### Taşıyıcının Borçları

Yolcu taşımalarında taşıyıcının borçları TTK m. 914/1 ile 915/1'de düzenlenmiştir. Öncelikle *taşıyıcı, yolcuları rahat bir yolculukla ve sağlıklı olarak gidecekleri yere ulaştırmakla, özellikle hava, ses, yer ve çevre kirliliğine meydan vermemek için gerekli düzeni kurmakla, gerekli diğer tüm önlemleri almak ve mevzuatta öngörülen kurallara uymakla yükümlüdür (TTK m. 914/1).*

Yine taşıyıcı, yolcunun yolculuk sırasında ölmesi hâlinde, yolcunun bagajı ile diğer eşyasını ilgililere teslim etmek ve bunları teslim edinceye kadar iyi hâlde korunmaları için gerekli önlemleri almak zorundadır (TTK m. 915/1).

### Taşıyıcının Sorumluluğu

Yolcu taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu TTK m. 914/2'de özel olarak düzenlenmiştir. Bu hükme göre *“Taşıyıcı, yolcuların kazaya uğramalarından doğacak zararı tazmin eder. Yolcunun kaza sonucunda ölmesi hâlinde, onun yardımından yoksun kalanlar uğradıkları zararın tazminini taşıyıcıdan isteyebilirler.*

*Ancak, taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur.”* Görüldüğü gibi bu hükümde yolcunun kaza geçirmesi veya kaza sonucunda ölmesi hâlinde taşıyıcının sorumlu olduğu ve doğacak zararı (maddi ve manevi) tazmin etmekle yükümlü olduğu açıkça belirtilmiştir. Yolcu kaza geçirmesi hâlinde uğradığı zararı kendisi, ölmesi hâlinde ise yardımdan yoksun kalacak kişiler taşıyıcının sorumluluğuna gidebilirler. Hükümde taşıyıcının sorumluluktan kurtulması bir kurtuluş imkânı da getirilmiştir. Taşıyıcı, kazanın kendisinin veya yardımcılarının en yüksek özeni göstermelerine rağmen, kaçınamayacakları ve sonuçlarını önleyemeyecekleri bir sebepten ileri geldiğini ispat ederse tazminattan kurtulur[2].

*Taşıyıcı, bilette belirtilen yerin başka bir kişiye verilmesi, bilette gösterilen araç yerine onunla aynı düzeyde olmayan başka bir aracın sefere konulması, aracın belli saatten önce hareketi nedeniyle yolcunun yetişememesi, taşıma aracında durumun gerektirdiği ilk yardım malzemelerinin ve ilaçlarının bulundurulmaması veya bunlardan derhâl yararlanma imkânının sağlanmamış olması sebebiyle de, ikinci fıkraya göre sorumludur; herhangi bir zarar ispat edilmese bile taşıyıcı bilet parasının üç katını tazminat olarak öder (TTK m. 914/3).* Görüldüğü üzere TTK m. 914/3'te belirtilen sebeplerin varlığı hâlinde taşıyıcı yolcunun uğradığı zararı karşılamakla yükümlüdür. Ayrıca hükümde yolcu zararını ispat edemese bile, taşıyıcının bilet parasının üç katı kadar maktu bir tazminat ödemekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Buna göre TTK m. 914/3'te sayılan sebeplerden birinin gerçekleşmesi hâlinde yolcu, bilet parasının üç katı kadar bir tutarı tazminat olarak isteyebileceği gibi, eğer uğradığı zarar bu maktu tazminat miktarından fazla ise ispatlamak şartıyla daha fazlasını da talep edebilir.

TTK m. 914/3'te belirtilen hareketleri yapan araç şoförleri, araçları emri altında bulduran kişiler ile araçları taşıma işinde kullanılanlar, şikâyet üzerir ~



Taşıyıcı, yolcunun kazaya uğramasından ve ölmesinden dolayı oluşacak zararlardan sorumludur. Taşıyıcı, kazanın en yüksek özeni göstermesine rağmen, kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir sebepten ileri geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir.

kolluk görevlileri tarafından yüz Türk Lirasından binbeşyüz Türk Lirasına kadar idari para cezasıyla cezalandırılacağı da belirtilmiştir (TTK m. 914/4).

Yine KTK m. 17 uyarınca *taşıyıcı, şehirlerarası ve uluslararası yolcu taşımalarında; duraklamalar dâhil olmak üzere yolcunun kalkış noktasından, varış noktasına kadar geçecek süre içinde meydana gelecek bir kaza nedeniyle yolcunun ölümü, yaralanması ya da eşyasının zarara uğramasından dolayı sorumludur.* Ayrıca taşıyıcılar yolcuya gelebilecek bedeni zararlar bakımından sigorta yaptırmak zorundadırlar (KTK m. 18). Resmî Gazetede yayınlanan Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı Zorunlu Koltuk Ferdi Kaza Sigortası Tarife ve Talimatında (RG 29/12/2005 tarih ve 26038 sayı) belirtilen limitler dâhilinde taşıyıcılar sorumludur [2].

### **Kaza Sonucu İhbar ve Zararların Ödenmesi**

Sorumluluk sigortası tazminatına yol açan olay, sigorta ettiren veya hak sahibi tarafından öğrenildiği tarihten itibaren otuz iş günü, olay yurt dışında meydana gelmişse altmış işgünü içinde sigorta şirketine ihbar edilir. Sigorta ettiren; kazaya, zarara veya olayla ilgili olarak açılacak davalara ilişkin bilgi ve belgeleri sigorta şirketine vermekle yükümlüdür.

Sigortacılar, hak sahibinin kaza veya zarara ilişkin belgeleri sigortacıya ilettiği tarihten itibaren, sekiz iş günü içinde sorumluluk sigortası sınırları içinde kalan miktarı hak sahibine ödemek zorundadır (KTK m. 22).

### **Sorumluluk Sigortasından Kaynaklanan Davalarda Zaman Aşımı**

Kara Yolu Taşıma Kanunu'na göre yapılan sorumluluk sigortası sözleşmelerinden doğan her türlü *tazminat davası, hak sahibinin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren iki yıl ve her hâlde zarara neden olan olay tarihinden itibaren on yıl sonra zaman aşımına uğrar (m. 24/1).*

### **Bagaj**

*Yolcu, bagajı ile el bagajı için, aksine sözleşme yoksa, ayrı ücret ödemez. Taşıyıcı, yolcunun eşyasının zıyaından veya hasara uğramasından kanununun 875 ilâ 886 ncı maddeleri uyarınca sorumludur (TTK m. 912/1). Ayrıca taşıyıcı yolcunun kişisel eşyasından sorumludur (TTK m. 912/2).*

TTK, yolcunun yanında bulunan özel eşyaları ile el bagajı ve bagaj fişi karşılığında taşıyıcıya teslim ettiği bagajlarının zıya ve hasara uğramasından taşıyıcıyı sorumlu tutmaktadır ve taşıyıcının sorumluluğunun eşya taşımaya ilişkin TTK m. 875 – 886 hükümlerine göre belirleneceği belirtilmektedir (TTK m. 912). Ancak buradaki yollama hatalıdır, zira TTK m. 916'da taşıyıcının sorumluluğu ilişkin özel bir hüküm getirilmiştir ve TTK m. 916 ile bu madde gereğince çıkarılacak Yönetmelik hükümlerine göre, burada hüküm bulunmaması hâlinde eşya taşımalarına ilişkin TTK 875 – 886 hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğu belirlenecektir.

TTK m. 916/1'de yolcu taşımaya ilişkin TTK hükümlerin uygulanmasını gösteren bir yönetmeliğin Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığınca çıkarılacağı belirtilmektedir. Çıkarılacak Yönetmelikte, bagajın teslim alındığına ilişkin belgenin

şekline ve özellikle bagajın ağırlığı ile içeriğine ilişkin kayıtlar hakkındaki hükümler yer alır.

Ayrıca Yönetmelikte, “*Taşıyıcının bagajdan doğan sorumluluğu iç taşımalarda 500, dış taşımalarda ise 1.000 Özel Çekme Hakkından fazla olmamak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tespit*” edilecektir (TTK m. 916/2). Anca söz konusu Yönetmelik henüz çıkarılmamıştır.



**Şekil 13.2.** Otobüs ile seyahat eden yolcuların bagajları için bagaj fişi (kuponu) düzenlenerek ve bir nüshası yolcuya verilerek bagaj kabul edilmelidir (görsel <https://avemreuyar.com/2018/01/02/bagaj-fisi-elinde-bulunmayan-davaci-otobuste-kaybolan-bagaji-hakkinda-tazminat-talep-edebilir-mi/> adresinden alınmıştır. 14/06/2018)

## DEMİRYOLU İLE YOLCU TAŞIMA

### Yurt İçi Yolcu Taşımaları

TTK m. 852’de demir yoluyla yapılan taşımalara ilişkin özel hükümlerin saklı tutuldu. Buna göre yolcu taşımalarına ilişkin TTK’da yer alan hükümler demir yolu ile yapılan taşımalara doğrudan uygulanamamaktadır, ancak kıyasen uygulanabilir.

Demir yolu ile yapılan yurt içinde gerçekleştirilen yolcu taşımalarına 1872 tarihli Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinde hüküm bulunması hâlinde bu hükümler, aksi hâlde TTK’nın yolcu taşımalarına ilişkin TTK m. 906 vd. uygulanır.

Yurt içi demir yolu ile yolcu taşımaları yakın bir tarihe kadar Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının (TCDD) tekelinde olduğundan ve henüz bu tekel durumu ortadan kalmadığından yolcu taşımaya ilişkin kurallar TCDD tarafından belirlenmektedir. TCDD her yıl yayınladığı “TCDD Yolcu Tarifesi”nde yolcu taşımalarına ilişkin genel esasları halka duyurmaktadır.

### Yurt Dışı Yolcu Taşımaları

Demir yolu ile yapılan yurt dışı yolcu taşımalarına Türkiye’nin de taraf olduğu 1980 Tarihli Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme (COTIF)’ye Değişiklik Getiren 3 Haziran 1999 Tarihli Protokolün Uluslararası Demir Yolu Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (CIV- Sözleşmesinin Ana Eki) uygulanmaktadır [3].



Yurt dışı demir yolu ile yapılan yolcu taşımalarına, Türkiye’nin de taraf olduğu, COTIF – CIV uygulanmaktadır.

Söz konusu uluslararası anlaşma COTIF – CIV şeklinde kısaltılmaktadır. *COTIF – CIV'in uygulanması için demir yolu taşımasının hareket ve varış yerleri iki farklı ülke topraklarında yapılması yeterlidir, taşımanın ücretli veya ücretsiz yapılması önemli değildir (m. 1).*

COTIF – CIV m. 6'ya göre taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle ve bagajları varış yerine taşımayı üstlenmektedir ve bu hususun seyahat belgesi (bilet) ile teyit edilmesi gerekmektedir. Ancak seyahat belgesinin olmaması veya kaybolması hâlinde de anlaşma hükümleri yine de uygulanacaktır. Seyahat belgesi (bilet) taşıma sözleşmesinin yapıldığını ve içeriğini ispatlar.

Taşıma ücreti, taraflar arasında aksine anlaşma yoksa önceden ödenir (COTIF – CIV m. 8/1). Yolcu, taşıma başlamadan geçerli bir seyahat belgesine (bilet) sahip olmalı ve gerektiğinde ibraz etmelidir; ayrıca bu belgenin istendiğinde ibraz edilmemesi hâlinde taşıma ücretine ek olarak ücret talep edilebilir ve ödenmemesi hâlinde seyahatten men edilebilir (COTIF – CIV m. 9/1).

Yolcu, bagajını yanına alabileceği gibi bagaj olarak taşınması için taşımacıya da verebilir ve bu durumda taşıyıcı yolcuya bir bagaj fişi verir (COTIF – CIV m. 16 – 17).

*Taşıyıcı, yolcunun demir yolu aracına binerken, inerken ve yolculuk sırasında bir kaza sonucunda ölmesi veya yaralanması hâlinde bundan sorumludur (COTIF – CIV m. 26/1). Taşıyıcı, kazanın gerekli özeni gösterse dahi öngöremeyeceği veya engellemeyeceği bir sebepten meydana geldiğini veya yolcunun hatasından ya da üçüncü bir kişinin davranışından kaynaklandığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir (COTIF – CIV m. 26/2). Yolcunun ölmesi veya yaralanması hâlinde COTIF – CIV m. 27, 28 ve 29'da belirtilen tazminat kalemlerini talep edilebilir. Tazminat nakden veya ulusal hukuk izin veriyorsa irat şeklinde tahsis edilebilir ve miktarı ulusal hukuka göre belirlenir (COTIF – CIV m. 28).*

Taşıyıcı, yolcunun iptal edilmesi veya gecikmesi hâlinde de yine yolcunun uğradığı zararı tazmin eder (COTIF – CIV m. 32). Yine taşıyıcı yolcunun beraberindeki el bagajın kaybolması veya hasara uğramasından da sorumludur ve burada tazminatın miktarı bakımında üst sınır öngörülmüştür (COTIF – CIV m. 33 – 34). Ayrıca taşıyıcı, kendisine teslim edilen bagajların kaybolması, hasara uğraması veya gecikmesi sebebiyle de sorumluluğu söz konusudur (COTIF – CIV m. 36 vd.).

## HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA

### Yurt İçi Yolcu Taşıma

*Hava yolu ile yurt içinde yapılan yolcu taşımalarına Sivil Havacılık Kanunu hükümleri, eğer bu kanunda uygulanacak hüküm yoksa hava yolu ile yolcu taşımasına ilişkin uluslararası anlaşma (Montreal Konvansiyonu), burada hüküm yoksa Türk Ticaret Kanunu'nun yolcu taşımalarına ilişkin hükümleri uygulanacaktır.*

Ayrıca hava yolu ile yurt içinde yapılan yolcu taşımalarına uygulanmak üzere birçok ikincil mevzuat çıkarılmış durumdadır. Bunlardan en önemlisi Sivil Havacılık



COTIF – CIV, hareket ve varış yeri iki farklı ülkede yapılan yolcu taşımalarında uygulanır.

Genel Müdürlüğü'nce çıkarılan "Hava Yolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik"tir (RG, 11/12/2011 tarih ve 28131 sayı).

## Hava Yolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'e Göre Yolcu Hakları



Türkiye içinde hava yolu ile yapılan yolcu taşımlarında yolcuların sahip oldukları haklar, Hava Yolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'te düzenlenmiştir.

Hava yolu ile seyahat eden yolcuların hakları da Avrupa Birliği'nin 261/2004 sayılı Tüzüğü esas alınarak, Hava yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği) ile düzenlenmiştir [4].

SHY- Yolcu Hakları Yönetmeliği, hava yolu ile seyahat eden yolcuların sahip olduğu hakları ve bu hakların geçerli olduğu durumlar ile yolcuların uçağa kabul edilmediği, uçuşlarının iptal edildiği ve uçuşlarının ertelendiği durumlardaki asgari haklarını belirlemek ve düzenlemek amacıyla çıkarılmıştır (m. 1).

### SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliğinin Uygulama Alanı

*SHY –Yolcu Hakları Yönetmeliği, öncelikle merkezi Türkiye'de bulunan hava taşıma işletmelerinin Türkiye'deki havaalanlarına / havaalanlarından gerçekleştirdikleri tarifeli ve tarifersiz tüm uçuşlarda uygulanacaktır.* Merkezi Türkiye dışında bulunan yabancı hava taşıma işletmelerinin ise sadece Türkiye'deki havaalanlarından gerçekleştirdikleri tarifeli ve tarifersiz tüm uçuşlara uygulanması mümkündür (m. 2/1a). Örneğin Türk Hava Yolları'nın (Türk işletmesi) İstanbul – Ankara, İstanbul – Köln, Köln – İstanbul uçuşları Yönetmelik kapsamındadır. Buna karşılık Lufthansa'nın (yabancı işletme) İstanbul – Münih seferi Yönetmelik kapsamındayken, Münih – İstanbul uçuşu kapsam dışında kalmaktadır.

SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamındaki uçuşlarda, ilgili uçuş için onaylanmış rezervasyona sahip olan ve hava taşıma işletmesi, tur operatörü veya yetkili bir seyahat acentesi tarafından önceden ve yazılı olarak (elektronik ortam da dâhil olmak üzere) belirtilen saatte ve öngörülen şekilde veya hava yolunun bilet satışta belirttiği süreden önce veya herhangi bir zaman belirtilmediği takdirde, yolcuların ilan edilen hareket saatinden en geç kırk beş dakika önce, uçuş öncesi kontrole (check-in) başvuran yolcuları kapsamaktadır (m. 2/1a).

### Uçağa Kabul Edilmeme (SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 5)

Yönetmeliğe göre uçağa kabul edilmeme, sağlık, emniyet, güvenlik, uygun olmayan seyahat belgeleri gibi haklı sebeplerin bulunduğu durumlar hariç olmak üzere, uçuşa kabul edilmek üzere onaylanmış rezervasyon kaydı olan geçerli bir bilete sahip yolcuların, hava taşıma işletmesi tarafından uçağa kabul edilmeyerek taşınmamasıdır (m. 4/1n). Uçağa kabul edilmemeden bahsedebilmemiz için öncelikle yolcunun uçuşa kabul edilmek üzere onaylanmış (teyit edilmiş) rezervasyon kaydı olan geçerli bir bilete sahip olması, uçuş öncesi kontrole (check-in) gerekli zaman (öngörülen zamanda veya bir süre öngörülmemişse hareket saatinden 45 dakika önce) içerisinde başvurması gerekmektedir.

Hava taşıma işletmeleri genellikle, check-in işlemleri için yolcuların Türkiye içi uçuşlarda uçağın kalkış saatinden en az bir saat önce, dış hat uçuşlarda ise en az iki saat önce havalimanında olmalarını istemektedir.

Yine hava taşıma işletmeleri check-in işlemlerinin iç hatlarda uçağın tarifeli kalkış saatinden 45 dakika, dış hatlarda ise 60 dakika önce sona erdiğini, belirtilen check-in kapanış sürelerinden önce biniş kartının alınmış ve bagajların teslim edilmiş olmasını gerektiğini yolculara bildirmektedirler.

Yolcuların zamanında havalimanına gelmiş olmalarına rağmen yeterli personel veya organizasyon eksikliği sebebiyle check-in işlemlerinin gecikmesi ve bunun sonucunda bazı yolcuların check-in işlemlerini yaptırılmaları hâlinde, söz konusu yolcuların uçağa kabul edilmemelerinden hava taşıma işletmesi sorumlu olacaktır.

Uçağa kabul edilmeme sebebiyle hava taşıma işletmelerinin sorumlu tutulabilmesi için, yolcunun sağlık, emniyet, güvenlik, uygun olmayan seyahat belgeleri gibi uçağa kabul edilememeye bakımından haklı bir sebebin bulunmaması gerekmektedir (SHY - Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 4/1n). Örneğin yolcunun ayakta duramayacak şekilde sarhoş olması, hamileliğinin 29. haftasını tamamlamış olmasına rağmen hamile yolcunun uçakla seyahat etmesinde sakınca olmadığına dair doktor raporu sunamaması, pasaportunun geçerlilik süresinin dolmuş bulunması, vize ile seyahat edilen ülkeler bakımından vize alınmamış veya vize süresinin dolmuş bulunması haklı sebep teşkil etmektedir.

Haklı sebep teşkil etmeyen ve uygulamada en çok görülen uçağa kabul edilmeme hâli, hava taşıma işletmelerinin kapasite fazlası rezervasyon / satış yapmasıdır.

Uçağa kabul edilmemenin hukuki sonuçlarına gelirse, öncelikle uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, anlaşılacak menfaat karşılığında haklarından feragat edecek gönüllü bir yolcu bulmak için duyuru yapmalıdır. Gönüllü yolcu çıkması hâlinde hava taşıma işletmesi, menfaat karşılığında anlaşarak, yolcunun kendi rızasıyla haklarından feragat etmesini sağlamalı ve ayrıca Yönetmelik m. 9'a uygun olarak yardımcı olmalıdır. Duyuruya rağmen haklarından feragat edecek yeterli sayıda gönüllü çıkmazsa, uçuşu gerçekleştirecek hava taşıma işletmesi, yolcuları kendi iradeleri dışında uçağa kabul etmeyebilir (SHY - Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 5/1).

Yolcuların iradeleri dışında uçuşa kabul edilmemeleri durumunda, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi derhâl SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 8, 9 ve 10'da belirtilen yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır (m. 5/3). *Bu kapsamda hava taşıma işletmesi, iradeleri dışında uçuşa kabul etmediği yolcularına; Türkiye içi uçuşlarda 100 Euro'nun TL cinsinden karşılığını, dış hat uçuşlarında ise, 1.500 km'ye kadar olan uçuşlar için 250 Euro'nun, 1.500 ila 3.500 km arası uçuşlar için 400 Euro'nun, 3.500 km'den daha uzun uçuşlar için ise 600 Euro'nun TL cinsinden karşılığını tazminat olarak ödemek zorundadır (SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 8/1).* Ayrıca yolcular, genel hükümlere göre, Yönetmelik hükümlerince karşılanamayan maddi ve manevi zararlarını da talep edebilir (SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 13/1).

## Uçuşların İptali (SHY - Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 6)

Yönetmelikte iptal, “önceden planlanmış olan ve en azından bir yerin rezerve edildiği bir uçuşun gerçekleştirilmemesi” şeklinde tanımlanmıştır (m. 4/1g). Bu hükme göre uçuşların iptalinden bahsedebilmek için, önceden planlanmış bir uçuşta bir tane yerin rezerve edilmiş olması yeterlidir. İşte bu uçuşun gerçekleşmemesi iptal olarak nitelendirilecektir.

Uçuşların iptali hâlinde yapılması gereken işlemler, SHY - Yolcu m.6’da, düzenlenmiştir. Olağanüstü hâller nedeniyle uçuş iptalinin gerçekleşmesi durumunda, hava taşıma işletmesinin tazminat ödeme sorumluluğunun doğmayacağı belirtilmektedir. Örneğin uçakta oluşan teknik arızalar, en çok karşılaşılan uçuş iptal sebeplerindedir.

SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği ile uçuşların iptali düzenlense de, iptal ile gecikme arasındaki sınırın tespit edilmesi sorunu karşımıza çıkmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 02/09/2015 tarih ve 98063956-090.99/E.1234 sayılı Yolcu Hakları Uygulama Esasları Genelgesi’nde uzun süreli tehirlerin uçuş iptali sayılacağına ilişkin şu düzenlemeyi yapmıştır:

“Uçuşların mücbir sebep olmaksızın;

- *1500 kilometreden (1500 km dâhil) daha kısa uçuşlar için 5 saat veya daha fazla,*
- *1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için 7,5 saat veya uçuş süresi 4 saat ve fazla uçuşlar için uçuş süresinin 2 katı veya daha fazla,*
- *3500 kilometreden daha uzun (uçuş süresi 5 saat ve fazla) uçuşlar için uçuş süresinin 2 katı veya fazla*

*tehir edilmesi hâlinde, tehir uçuş iptali olarak değerlendirilir.”*

## Uçuşların Tehiri (SHY - Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7)

Uçuşun planlanan hareket zamanında yapılamaması ve bunun doğal sonucu olarak zamanında varış yerine ulaşılamaması da gecikmedir. Bu durumda hava yolu taşıma işletmesi hem SHY - Yolcu Yönetmeliği hükümleri hem de VK, MK ile TSHK’nin gecikme ile ilgili hükümleri uyarınca sorumlu olacaktır. Buna karşılık, uçuşun planlanan zamanda gerçekleşmemesi (uçuşun tehiri) dışındaki diğer gecikme hâllerinde SHY - Yolcu’nun uygulanması söz konusu değildir.

*Uçuşların tehirinden bahsedebilmek için, uçuş mesafesine göre planlanan hareket saatinden 1500 kilometreden (1500 km dâhil) daha kısa ve iç hatlardaki uçuşlar için iki saat veya daha fazla, 1500 ile 3500 (3500 km dâhil) kilometre arası uçuşlar için üç saat veya daha fazla, 3500 kilometreden daha uzun uçuşlar için dört saat veya daha fazla sürenin geçmesi gerekmektedir (SHY - Yolcu Hakları Yönetmeliği m.7/1).* Buna karşılık belirtilen sürelerden kısa süren gecikmelerde, örneğin iç hat uçuşlarındaki bir (1) saatlik bir gecikme, Yönetmelik kapsamı dışında kalmaktadır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 02/09/2015 tarih ve 98063956-090.99/E.1234 sayılı Yolcu Hakları Uygulama Esasları Genelgesi'nde uzun süreli tehirlerin uçuş iptali sayılacağı düzenlenmiştir. Genelgeye göre, 1500 km'den (1500 km dâhil) daha kısa uçuşlar için 5 saat veya daha fazla, 1500 ile 3500 km arası uçuşlar için 7,5 saat veya uçuş süresi 4 saat ve fazla uçuşlar için uçuş süresinin 2 katı veya daha fazla, 3500 km'den daha uzun (uçuş süresi 5 saat ve fazla) uçuşlar için uçuş süresinin 2 katı veya fazla tehir edilmesi hâlinde, tehir uçuş iptali olarak değerlendirilecektir.

### **Uçağa Kabul Edilmeme, Uçuşun İptali ve Tehiri Hâlinde Yolcuların Hakları (SHY - Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 8 vd.)**

Yolcuların tazminat hakkı m. 8/1'de şöyle düzenlenmiştir: “(1) Bu maddeye atıfta bulunulması durumunda, *yolculara iç hat uçuşlar için 100 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı tutarında tazminat verilir.* Dış hat uçuşlarında ise yolculara;

- 1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar için 250 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,
- 1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için 400 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,
- 3500 kilometreden daha uzun uçuşlar için 600 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,

tutarında tazminat verilir.”

*Ayrıca yolcuların geri ödeme ve güzergâh değişikliği hakkı (m. 9) ile hizmet hakkı mevcuttur (m. 10).* SHY – Yolcu Hakları Yönetmeliği uyarınca, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinin tazminat ödemesinin ve Yönetmelik kapsamındaki diğer yükümlülüklerini yerine getirmesinin, yolcuların ayrıca yolcu taşıma işletmesi başta olmak üzere diğer kişilerden tazminat talep etmesine engel değildir ve Yönetmelik hükümleri engel oluşturacak şekilde yorumlanamaz (m. 13/1 ve 14/1).

### **Yurt Dışı Yolcu Taşımaları**

*Hava yolu ile uluslararası yolcu ve bagaj taşımalarına 1999 Montreal Konvansiyonu (MK) uygulanmaktadır.* Bu konvansiyon, ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası, yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir.

Yolcuların taşınması açısından, münferit ya da müşterek bir taşıma belgesi verilmelidir. Yolcu biletinde asgari yolcuya, varma ve çıkış yerlerine ilişkin kayıtların bulunması gerekir. Ayrıca bagaj için de bagaj fişi şarttır.

### **Hava Taşıyıcının Sorumluluğu ve Tazminat Kapsamı**

#### **Yolcuların Ölümü ve Yaralanması – Bagajların Hasara Uğraması (MK m. 17)**

• Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda uğranmış hasara karşı sadece; ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet veren kazanın hava aracının içinde ya da herhangi yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması hâlinde sorumludur.

• Taşıyıcı, kontrol edilmiş bagajın tahrip olması ya da kaybolması ya da bagaja zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, bagajın tahrip olmasına ya da kaybolmasına ya da bagaja zarar gelmesine neden olan olayın hava



Hava yolu ile gerçekleşen yolcu taşımasında, yolcunun ölümü, yaralanması ile gecikmesi; bagajın ise zıya, hasar ve gecikmesi durumunda taşıyıcı Montreal Konvansiyonunda belirtilen sorumluluk limitleri dâhilinde sorumludur.

aracı içinde ya da kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu bir esnada meydana gelmiş olması hâlinde sorumludur. Fakat eğer hasar bagajın kendi içinde bulunan kusurlardan, bagajın kalite ve kötülüğünden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı bu kapsama kadar sorumlu değildir. Kişisel eşyalar dâhil olmak üzere, kontrol edilmemiş bagajların olduğu durumlarda, eğer hasar taşıyıcının, ya da bir çalışanın ya da acentesinin bir kusuruna bağlı olarak meydana gelmişse, taşıyıcı sorumludur.

• Eğer taşıyıcı kontrol edilmiş bagajın kaybolduğunu kabul ederse, ya da kontrol edilmiş bagaj ulaşmış olması gereken tarihten sonraki yirmi bir (21) günün bitiminde ulaşmamışsa yolcu; taşıma anlaşmasından doğan haklarını taşıyıcıya karşı uygulama hakkına sahiptir.

• Başka türlü belirtilmediği müddetçe, bu Sözleşmede “bagaj” terimi hem kontrol edilmiş bagaj hem de kontrol edilmemiş bagaj anlamına gelir.

### Gecikme

Taşıyıcı; yolcuların, bagaj ve kargonun hava yoluyla taşınmasındaki gecikmelerde meydana gelen hasardan sorumludur. Bununla birlikte taşıyıcı, eğer kendisinin ya da çalışanlarının ve acentesinin hasardan kaçınmak için gerekli kılınabilecek bütün önlemleri aldıklarını veya kendisi ya da çalışanları ve acenteleri için bu tedbirleri almanın olanaksız olduğunu ispatlarsa, gecikmeden kaynaklanan hasar için sorumlu olmayacaktır.

### Yolcuların ölümü ya da yaralanması durumunda tazminat

Yolcuların ölmesi veya yaralanması hâlinde hava taşıyıcısı, her yolcu için 113100 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlı sorumludur [5].

### Gecikme ve bagajla bağlantılı olarak sorumluluk sınırları

*Taşıyıcı, yolcunun gecikmesi hâlinde 4694 SDR ile bagajın zayı, hasar ve gecikmesi hâlinde ise 1131 SDR sınırlı olarak sorumludur (MK m. 21).*

Taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili limitler her beş yılda bir gözden geçirilerek güncellenmektedir (MK m.24).



**Şekil 13.3.** En güvenilir araçlardan biri olmasına rağmen uçaklarda bazen kaza yapabilirler (görsel <http://ucakazasi.blogspot.com/2015/07/atlajjetin-4203-sefer-sayl-ucusu-2007.html>, adresinden alınmıştır; 14/06/2018).

## DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞIMA

### YURT İÇİ YOLCU TAŞIMA

Deniz yolu ile yurt içi yolcu taşıma sözleşmeleri, TTK m. 1247 ile 1271 hükümlerine göre yapılmaktadır [6] ve bu hükümler “*Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi*” esas alınarak düzenlenmiştir. TTK’daki kara yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere göre oldukça ayrıntılı ve özellikle taşıyıcının sorumluluğu ve sorumluluk limitleri bakımından farklıdır. Ayrıca TTK’daki deniz yoluyla yolcu taşınmasına ilişkin hükümler nitelikleri gereği emredicidirler ve tarafların aksini kararlaştırması sınırlandırılmıştır (TTK m. 1271).

### Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşmedir (TTK m. 1247/1). Devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de bu hükümler uygulanır (TTK m. 1247).

### Yolcunun Borçları

TTK’ya göre yolcularının başlıca yükümlülükleri [7] şunlardır: (1) Gemiye zamanında gelmek (TTK m. 1254), (2) Kaptanın talimatlarına uymak (TTK m. 1251) ve (3) Bagaj hakkında doğru bilgi vermek (TTK m. 1252).

### Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyan / taşıyıcı, yolcunun gemi kazası yüzünden ölmesi veya yaralanmasından doğan zarardan sorumludur. *Taşıyanın sorumluluğu, zarar gören yolcu başına her bir gemi kazası için 250.000 ÖÇH / SDR ile sınırlıdır.* Taşıyan kusurlu ise, yolcunun bu miktarı aşan zararından da sorumlu olur; kusurlu olmadığını ispat yükü taşıyana aittir (TTK m. 1256/1).

Taşıyan, kabin bagajı dışındaki bagajın ziya veya hasara uğramasından doğan zarardan sorumludur, meğer ki, zararın meydana gelmesine yol açan kazanın gerçekleşmesinde kusurunun bulunmadığını ispat etmiş olsun. Gemi kazasının sebep olduğu zararlar bakımından, taşıyanın kusurunun bulunduğu varsayılır; bu karinenin aksi ispat edilebilir (TTK m. 1256/3 ve 4). Taşıyan, kabin bagajının ziya ve hasara uğraması hâlinde, 2250 ÖÇH/SDR; araçlar ve araçlar içindeki ve üstündeki bagajlar için araç başına 12.700 ÖÇH/SDR; bu hâller dışında bagaj ziya ve hasarlarından ise 3.375 ÖÇH/SDR sınırlı sorumludur (TTK m. 1263).

### Zorunlu Sigorta

*Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde,* taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı *sigorta yaptırmakla yükümlüdürler.* Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz

(TTK m. 1259/1). Sigorta yükümlülüğünü yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez (TTK m. 1259/2).

### Zaman Aşımı

*Yolcunun ölümünden ve bedensel zararından ilgilisi lehine doğan bütün tazminat istemleri on yılda zaman aşımına uğrar (TTK m. 1270/1).* Yolcu taşıma sözleşmesinden doğan, bagajın ziyaa veya hasara uğramasından doğan alacaklar dâhil olmak üzere, diğer bütün alacaklar, iki yılda zaman aşımına uğrar. Bu süre; a) Bagajın ziyayı veya hasarı hâlinde, hangisi daha sonra vukubulmuş ise yolcunun gemiden indiği veya inmesi gereken tarihten, b) Diğer bütün alacaklarda muaccel oldukları tarihten, itibaren işlemeye başlar (TTK m. 1270/2). TTK m. 1270/1 ve 2'deki zaman aşımı süreleri, tazminat istemi doğduktan sonra, taşıyanın yazılı beyanı veya tarafların yazılı anlaşmasıyla uzatılabilir (TTK m. 1270/3).

### İÇ SU YOLCU TAŞIMALARI

Ülkemizde akarsu ve göllerde yapılan iç su taşımalarına uygulanacak özel kurallar düzenlenmemiştir. Bunun sebebi ülkemizdeki akarsuların yolcu ve eşya taşımaya uygun olmaması ve iç su taşımalarının yaygın tercih edilmemesidir. Sadece Van gölü üzerinde yolcu taşınması yapılmaktadır. İç su yolcu taşımalarına TTK'daki yolcu taşımalarına ilişkin kurallar kıyasen uygulanacaktır.

### YURT DIŞI YOLCU TAŞIMA

Yolcu taşıma sözleşmesi hakkında çok sayıda milletlerarası sözleşme (konvansiyon) akdedilmiştir. Türkiye henüz bu sözleşmelerden birine taraf olmamıştır. *Bu sözleşmelerden en önemlisi 01/11/2002 tarihinde Londra'da kabul edilen "Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi"dir.* Türkiye Atina Konvansiyonuna taraf olmadığı için, uluslararası yolcu taşımalarına MÖHUK kuralları uyarınca belirlenen veya taraflarca seçilen hukuk uygulanacaktır. Bu kapsamda yolcu taşıma sözleşmesi tarafları Atina Konvansiyonu hükümlerinin aralarındaki uyuşmazlıkların çözümünde uygulanmasını kararlaştırabilirler. Yolcu taşımaları kapsamında düzenlenecek taşıma belgeleri hakkında Ünite 11'e bakınız.



## Örnek

- Taşıyıcı, yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca, yolcularını sağ sağlam varma yerine ulaştırma yükümlüdür. Taşıma sırasında yolcuların ölmesi ve yaralanması halinde maddi ve manevi zararlarını tazmin etmek zorundadır. Aşağıdaki yargıtay kararı, tren kazası yaralanan kişinin taşıyıcıya aştığı tazminat davası ve bu davada hangi mahkemenin görevli olduğuyla ilgilidir.
- 20. HD., T. 27.1.2016, E. 2015/15740 ve K. 2016/1018 sayılı kararı: "...Türk Ticaret Kanununun 906 ve devamı maddelerinde "Yolcu Taşıma Sözleşmesi" düzenlenmiştir. Bir hukuki işlemin veya fiilin TTK'nın kapsamında kaldığının kabul edilmesi için Kanunun amacı içerisinde yukarıda tanımları verilen bu kanunda düzenlenen hususlar ile bir ticari işletmeyi ilgilendiren bir hukukî işlemin veya fiilin olması gerekir. Somut olayda; davacı vekili, müvekkillerinin 1992 doğumlu oğulları ...'nın geçirdiği tren kazası sonucunda bacağının kesildiğini bu nedenle maddi manevi acı duyduklarını olay sırasında 16 yaşında olan ... lehine daha önce tazminata hükmedildiğini bu dava ile de oğullarının bu durumundan duydukları acı ve elem nedeniyle her bir müvekkili adına ayrı ayrı 7.500.-TL manevi tazminata hükmedilmesini talep etmiştir. Bu durumda, dava kaza tarihinde yürürlükte bulunan 6102 sayılı TTK'nın 906. maddesi ve devamında düzenlenen taşıma sözleşmesinden kaynaklanmaktan olduğundan, TTK'nın 4/1-a maddesine göre asliye ticaret mahkemesi görevlidir."
- <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/20-hukuk-dairesi-e-2015-15740-k-2016-1018-t-27-1-2016>.



## Bireysel Etkinlik

- Bay A, Antalya'dan İstanbul'a tatilden dönüş yapmak üzere, eşi Bayan B için uçak bileti kendisi için ise otobüs bileti almıştır. Bayan B, check-in işlemleri için gittiğinde uçakta yer olmadığı gerekçesiyle uçağa kabul edilmemiş, Bay A da otogara vardığında satın aldığı bilete gösterilen yerde baş bir yolcunun oturduğunu ve aynı biletin ona da satıldığını görmüştür.
- Ünite kapsamında öğrendiğiniz bilgilere göre, Bay A ve Bayan B'nin bu durumda ne yapması gerektiğini kısaca açıklayınız.



## Özet

- Yolcu taşıma sözleşmeleri ile ilgili gerek Türk Hukukunda gerekse Uluslararası Hukukta yeknesak kurallar mevcut değildir. Taşıma yöntemine göre değişen birbirinden farklı kurallar mevcuttur. Bu konuda tüm taşıma yöntemlerinde de uygulanacak yeknesak bir Türk Yolcu Taşıma Kanunu şeklinde düzenlemenin yapılması yararlı olacaktır.
- Kara yolu ile yurt içi yolcu taşımaları ile ilgili, TTK'nın 906 ile 916. maddeleri hariçinde Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği düzenlemeleri mevcuttur. KTK ve KTKY, taşıma işletmeleri ve çalışanlarının uyması gereken idari düzen kurallarını içermektedirler.
- Kara yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, taşıyıcının bir ücret karşılığında, yolcu (ve bagajı) varma yerine bir araçla ulaştırmayı üstlendiği sözleşme olarak tanımlayabiliriz. Yolcu taşıma sözleşmesinin yapılması herhangi bir şekle tabi değildir. Ayrıca bilet düzenlenmesi de taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından zorunlu değildir. Ancak bilet taşıma sözleşmesinin kurulduğunu ve içeriğini ispat eden önemli bir araçtır ve TTK yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlerin, özellikle taşıyıcının sorumluluğu tespit bakımından, çok önemlidir.
- Kara yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinde taşıyıcının en önemli görevi, yolcu ve beraberindeki bagajını varacağı yere ulaştırmaktır. Bu bakımdan taşıyıcı yolcu ve bagajın gecikmesi, yolcunun ölmesi veya yaralanması ve bagajın zıya ve hasara uğramasından sorumludur. Taşıyıcının bu sorumluluğu, her taşıma yöntemine göre değişen iç hukuk ve uluslararası konvansiyonlarda farklı düzenlenmiştir. Bu bakımdan her somut olayda taşımaların yöntemine ve uygulanacak hukuka göre taşıyıcının sorumluluğu tespit edilecektir.
- Demir yolu ile yurt içi yolcu taşıma sözleşmesi TTK'da düzenlenmemiş olup, TTK hükümlere tabi değildir. Yurt dışı yolcu taşımalarına ise COTIF - CIV uygulanmaktadır. COTIF - CIV uyarınca, taşıyıcı, yolcunun demir yolu aracına binerken, inerken ve yolculuk sırasında bir kaza sonucunda ölmesi ve yaralanması halinde sorumlu olup, tazminat miktarı ulusal hukuklara göre belirlenecektir (m. 26 - 28). Yine seferin iptal edilmesi, gecikmesi ile yolcunun beraberindeki bagajın zayi olması veya hasara uğraması halinde sorumludur. Bagaj bakımından taşıyıcı için sınırlı sorumluluk (üst limit) öngörülmüştür (COTIF- CIV m. 32 - 33).
- Hava yoluyla yurt içi yolcu taşıma sözleşmeleri TSHK hükümlerine göre yapılmaktadır. Ayrıca yolcuların uçağa kabul edilmeme, uçuşun iptali ve gecikmesi halinde sahip olduğu haklar ile ilgili Hava yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik çıkarılmıştır. Yurt dışı yolcu taşımalarında ise Montreal Konvansiyonu uygulanır.
- Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine TTK m. 1247 vd. hükümleri uygulanmaktadır. Yurt dışı yolcu taşımaları ise MÖHUK uyarınca seçilen hukuka tabidir.
- Ülkemizde akarsu ve göller, eşya ve yolcu taşıma için uygun olmadığından dolayı, göl ve akarsularda yapılan yolcu taşımaları için, özel düzenleme bulunmamaktadır. Bu tür taşımalara deniz yolu ile yurt içi yolcu taşımalarına ilişkin TTK m. 1247 vd. hükümleri kıyasen uygulanacaktır.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Yurt içinde kara yolu ile gerçekleştirilen eşya ve yolcu taşımalarında taşıyıcıların (taşıma işletmelerinin ve çalışanlarının) uyması gereken idari düzen kuralları hangi kanunda düzenlenmiştir?
  - a) Türk Ticaret Kanunu
  - b) Kara Yolu Trafik Kanunu
  - c) Kara Yolu Taşıma Kanunu
  - d) Ulaştırma ve Haberleşme Kanunu
  - e) CMR
  
2. Demir yolu ile uluslararası yolcu taşımalarına uygulanacak Türkiye'nin de taraf olduğu uluslararası anlaşma (kısaltması) hangisidir?
  - a) CMR
  - b) COTIF - CIV
  - c) COTIF - CIM
  - d) Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi
  - e) Montreal Konvansiyonu
  
3. Hava yolu ile yurt içi yolcu taşımaları hangi kanuna tabidir?
  - a) Türk Ticaret Kanunu
  - b) Kara Yolu Taşıma Kanunu
  - c) Kara Yolu Trafik Kanunu
  - d) Türk Sivil Havacılık Kanunu
  - e) Montreal Konvansiyonu
  
4. Montreal Konvansiyonuna göre yapılan uluslararası hava yolu ile gerçekleştirilen yolcu taşımalarında yolcunun ölmesi veya yaralanması hâlinde taşıyıcının sorumluluk limiti (üst sınır) ne kadardır?
  - a) 113100 SDR
  - b) 100000 SDR
  - c) 4694 SDR
  - d) 1131 SDR
  - e) Üst sınır yoktur.

5. Kara yolu ile yolcu taşımada seferin (hareketin) gecikmesiyle ilgili bilgilerden hangisi yanlıştır?
- Hareket, duruma ve şartlara göre yolcudan katlanması istenemeyecek bir süre gecikirse, yolcu sözleşmeden cayıp ödediği ücreti ve varsa zararını isteyebilir.
  - Yolcu, gecikmeye rağmen yolculuğu yapmışsa, sadece gecikmeden doğan zararının tazminini dava edebilir.
  - Cayma şekle bağlı değildir; hareket yerinden ayrılma, cayma kabul edilir.
  - Sözleşmeden cayılma veya cayılmanın, gecikme nedeniyle doğmuş herhangi bir zarar ispat edilemese bile mahkemece bilet parasının üç misli tazminata karar verilir.
  - Bilet parasının üç misli tazminat taşıyıcının sorumluluğunun üst sınırı olup, yolcunun zararı daha fazla olsa bile istenemez.
6. Kara yolu ile yolcu taşımada bagajla ilgili bilgilerden hangisi yanlıştır?
- Yolcu, bagajı ile el bagajı için, aksine sözleşme yoksa, ayrı ücret ödemez.
  - Taşıyıcı, yolcunun eşyasının zıyaından veya hasara uğramasından TTK'nın 875 ilâ 886 ncı maddeleri uyarınca sorumludur.
  - Yolcunun kişisel eşyasından taşıyıcı sorumlu değildir.
  - Taşıyıcı, seyahat ücretinin teminatı olarak, bagaj üzerinde hapis hakkını haizdir.
  - Taşıyıcının bagajdan doğan sorumluluğu iç taşımalarda 500, dış taşımalarda ise 1.000 Özel Çekme Hakkından fazla olmamak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tespit edilir.
7. Aşağıdakilerden hangisi kara yolu ile yolcu taşımalarında yolcunun herhangi bir zararı olmasa bile taşıyıcının bilet parasının üç katı tazminatla sorumlu tutulmasına yol açacak sebeplerden değildir?
- Bilette belirtilen yerin başka bir kişiye verilmesi
  - Bilette gösterilen araç yerine onunla aynı düzeyde olmayan başka bir aracın sefere konulması
  - Aracın belli saatten önce hareketi nedeniyle yolcunun yetişememesi
  - Taşıma aracında durumun gerektirdiği ilk yardım malzemelerinin ve ilaçlarının bulundurulmaması veya bunlardan derhâl yararlanma imkânının sağlanmamış olması
  - Yolcunun bagajının çalınması
8. Yurt içi kara yolu ile şehirlerarası yolcu taşımada yolcuların sigortalanması zorunluluğu hangi hukuki düzenlemeye göre yapılmaktadır?
- Türk Ticaret Kanunu
  - Kara Yolu Taşıma Kanunu
  - Kara Yolu Trafik Kanunu
  - Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği
  - CMR

9. Deniz yolu ile yapılan yurt dışı / uluslararası yolcu taşımalarına uygulanmak üzere akdedilen konvansiyonun hangisidir?
- a) Montreal Konvansiyonu
  - b) Rotterdam Kuralları
  - c) Hamburg Konvansiyonu
  - d) Atina Konvansiyonu
  - e) Lahey Kuralları
10. Deniz yolu ile yurt içi yolcu taşımalarında yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından kaynaklanan tazminat talepleri ne kadar sürede zaman aşımına uğrar?
- a) 2 yıl
  - b) 5 yıl
  - c) 1 yıl
  - d) 10 yıl
  - e) 6 ay

**Cevap Anahtarı**

1.c, 2.b, 3.d, 4.a, 5.e, 6. c, 7.e, 8.b, 9.d, 10.d

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] Yolcu taşıma ile ilgili Türk Ticaret Kanunu hükümleri ile bu hükümlerin gerekçesi için bkz. Kendigelen, A. (2011). Gerekeçeli – Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun, İstanbul, s. 920 vd.
- [2] Çelik, Ç. A. (2008). Kara yoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu.
- [3] COTIF-CIV hükümlerinin Türkçe çevirisi için bkz. Kendigelen, A. / Aydın, A (2003). Bibliyografalı Notlu – İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, İstanbul.
- [4] Ayrıntılı bilgi için bkz. Durgut, R. (2018), “Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi”, Ankara Barosu Dergisi, Yıl 76, Sayı 1, s. 191 – 218,  
<http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/2018-1/6.pdf>, 14/06/2018.
- [5] Ayrıntılı bilgi için bkz. Bozkurt Bozabalı, B. (2013), Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Ankara.
- [6] Ayrıntılı bilgi ve karşılaştırma için bkz. Can, M. (2001). Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi.
- [7] Özen, M. (2018), Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmenin Taraflarının Sözleşmeden Kaynaklanan Sorumlulukları, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi (TFM), Sayı 1, s. 57 – 90,  
<http://dergipark.gov.tr/tfm/issue/38811/451620>, 21/08/2018.

# TAŞIMA SEKTÖRÜNDE ARACILAR VE İFA YARDIMCILARI



## İÇİNDEKİLER

- Taşıyıcı
- Taşıyıcının Yardımcıları
- Taşıma İşleri Komisyoncusu
- Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluğu
- Taşıma İşleri Organizatörü



## HEDEFLER

- Bu üniteyi çalıştıktan sonra;
  - Taşıyıcı, taşıyıcı kavramı türleri, acenteler, simsar ve komisyoncu hakkında bilgi sahibi olabilecek,
  - Taşıma komisyoncusu kavramını öğrenebilecek,
  - Taşıma işleri komisyoncusunun Unsurları hakkında bilgi sahibi olabilecek,
  - Taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluk sınırları ile hak ve yükümlülükleri konularında fikir sahibi olabileceksiniz.

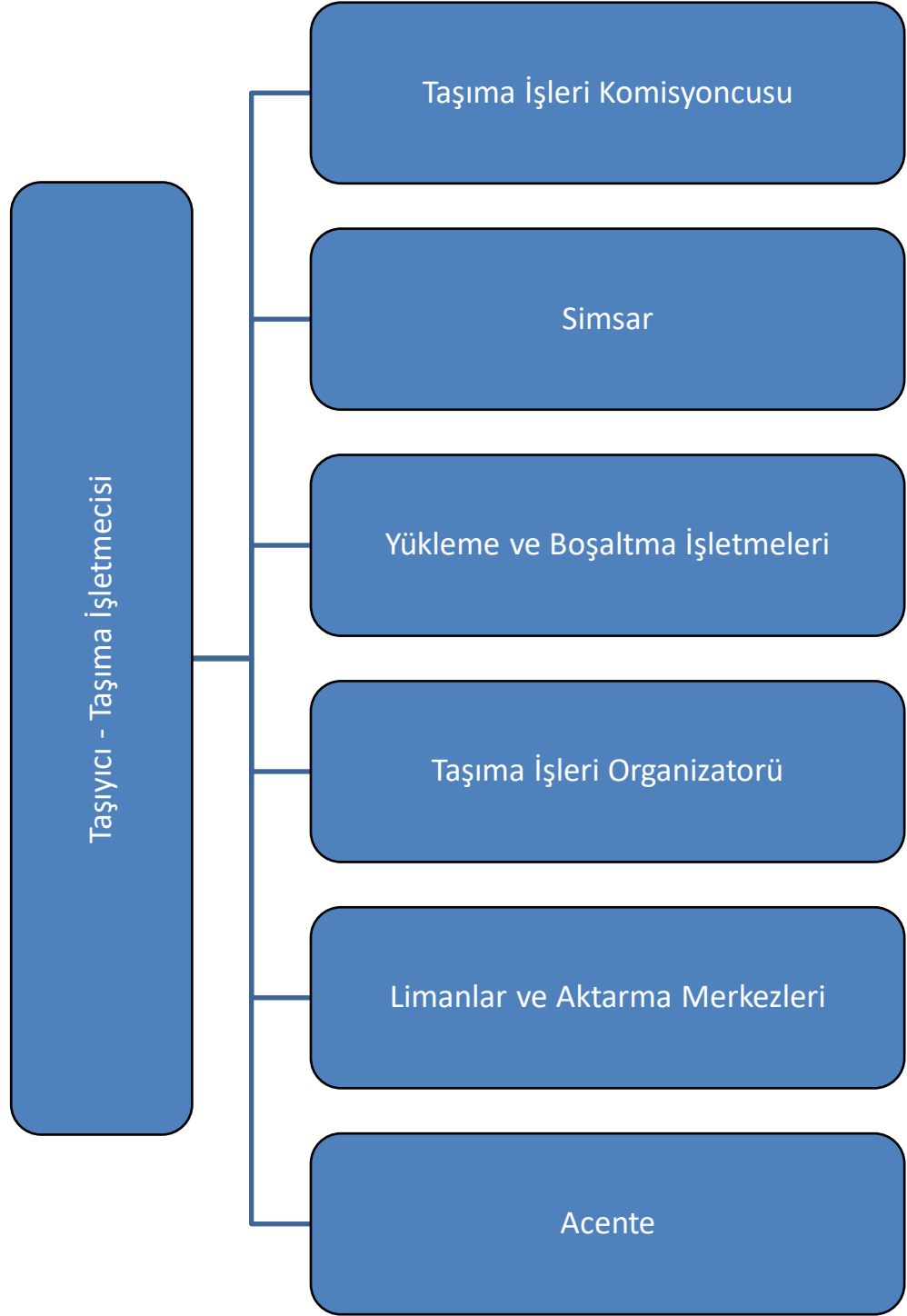


**Atatürk Üniversitesi**  
Açıköğretim Fakültesi

## TAŞIMA HUKUKU

**Dr. Öğr. Üyesi**  
**Turkay ÖZDEMİR**

**ÜNİTE**  
**14**



## GİRİŞ



Taşıma sözleşmesi ile taşımayı taahhüt eden kişi ve taşımada göreve alan, süreci yöneten hatta fiilen gerçekleştiren kişi çoğu zaman farklı ticari işletmelerdir. Bu noktada ifa yardımcıları ile karşılaşmış olur.

Bir ticari işletme faaliyetinin yürütümünde başkaca ticari işletme işletenler ile iş birliği kaçınılmazdır. Bu yönüyle taşıyıcı zaten özellikle satım, kira gibi bir malın bir yerden bir yere hareketini gerektiren ticari ilişkilerde ya malı devir edene ya da devir alana ifa sürecinde yardımcı konumundadır. Bununla birlikte taşıyıcının bir yerden bir yere mal taşıdığı gözetildiğinde, söz konusu taşıma sürecinde her noktada yük temini, aktarma, tamir veya bakım gibi hususlarda yardıma ihtiyacı olduğu; her noktada şube şeklinde kendisinin örgütlenmesinin aşırı maliyetli oluşu veya ekonomik olmaması sebepleri ile her noktada yardımını alacağı yardımcı tacirlere ihtiyacı açıktır. Bu noktada acente, komisyoncu, simsar, taşıma işleri komisyoncusu, organizatör diyebileceğimiz yükleniciler (Freight - Forwarder) gibi birçok bağımsız tacirin taşıma işletmelerine yardımcı olduğu görülmektedir. Yine liman, gümrük, antrepo işletmeleri gibi işletmeler de bu manada yardımcı olmaktadır.

Taşıyıcının bir tacir olduğu, taşıma faaliyetinin ticari işletme faaliyeti olduğu gözetildiğinde konunun tacir yardımcıları şeklinde ele alınması gerektiği açıktır. Müdürler, şefler, yöneticiler ve pazarlamacılar bağımlı tacirin kendi çalışanı olan yardımcılarıdır. Bu kişilerin ayrıca tacirden ayrı düşünülmemesi gerekir. Bu nedenle burada bağımsız yardımcıları açıklanmaktadır.

Bağımsız tacir yardımcıları, tacirin ticari işletme faaliyetinden ayrı ve bağımsız bir faaliyet yürütürler. Bu anlamda bağımsız tacir yardımcıları, tacirin işletme organizasyonunun bir unsuru değildirler. Bununla birlikte yürüttükleri bağımsız faaliyet ile tacire ticari işletme faaliyetinde yardımcı olurlar.

Komisyoncu mevzuatımızda Borçlar Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiştir. Borçlar Kanunu'nda düzenlenen komisyoncu alım satım komisyoncusu iken, Türk Ticaret Kanunu'nun 4. Kitabının 6. Bölümünde Taşıma İşleri Komisyoncusu düzenlenmiştir. Acente ise Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenirken, simsarlık Türk Borçlar Kanunu ile düzenlenmiştir [1]. Bu dört farklı hukuki düzenlemeye sahip temel yardımcı uygulamada çeşitli şekillerde ve unvanlarla karşımıza çıkmaktadır.

## TAŞIYICI

Taşıma sözleşmesinin diğer tarafıdır. Taşıyıcı, taşıma fiilini yerine getiren taraf olarak tanımlanabilir. Taşıyıcı sıfatının kazanılması için taşıma yükümlülüğünün üstlenilmesi yeterli olacaktır. Görüldüğü gibi taşıyıcının illa bir taşıma işletmecisi olması şart değildir.

Taşıyıcı kavramı, 6102sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda 850.maddede "*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar.*" şeklinde tanımlanmıştır.

Taşıyıcının gerek Türk kanunlarında gerekse Uluslararası Konvansiyonlarda *taşıma işini meslek edinmesi zorunluluğu bulunmamaktadır. Ayrıca taşıma eyleminin gerçekleştirildiği araç taşıyıcının kendi öz malı olmak zorunda değildir.*

Ancak TTK taşıma faaliyetini ticari işletme faaliyeti olarak saymış, böylece sürekli bir faaliyet şeklinde sürdürülmesi gerektiğini, diğer durumların arızı olduğunu belirtmiştir. Demek ki, taşıyıcı büyük ihtimalle taahhüt etmekle değil taşıma işletmesi kurarak ondan sonra taahhüt etmekle faaliyette bulunmaktadır.

Taşıyıcı özellikle uluslararası konvansiyonlar ve uygulamada, tek bir tanım yerine, faaliyetlerine ve taşıma sürecindeki rollerine göre türlere ayrılmıştır. Bu yönüyle söz konusu faaliyetlere göre ayırmda aslında birbirine yardımcı ve iş birliği içinde hareket eden farklı tacirler ve yardım sürecine referans verildiği görülmektedir. Bunlar şu şekilde sıralanabilir [2]:

### Akdi Taşıyıcı

Gönderene karşı taşıma taahhüdünde bulunan ve taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişilerdir. Daha geniş kapsamlı bir açıklama ile eşyanın zıyayı, hasarı ya da teslimindeki gecikmeden sorumlu olan kişi, eşya taşıma sözleşmesi gereğince ücret karşılığında taşıma taahhüdü altına giren kişidir. Akdi taşıyıcının belirlenmesinde taşıma taahhüdünün bulunması dışında hiçbir zorunluluk veya şart bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle akdi taşıyıcının aracının kendinin olması veya kiralama yoluyla elinde bulundurması gibi koşullar akdi taşıyıcı sıfatının kazanımında önemli değildir. Akdi taşıyıcı taşıma işini meslek hâline getirmiş olma zorunluluğu yoktur. *Taşıma işletmeleri, Taşıma İşleri Organizatörleri, Taşıma İşleri Yüklenicileri, bazı durumlarda kendi adına temsil yetkisi kullanan acenteler, bazı durumlarda da taşımayı işini üstlenmiş komisyoncular, "taahhütlerine" göre Akdi Taşıyıcı konumunda bulunabilirler.*

### Fiili Taşıyıcı

Fiili taşıyıcının tanımı özellikle uluslararası konvansiyonlar arasında farklılık gösterse dahi, söz konusu tanımlar ele alındığında hepsinin ortak noktası *taşıma ifasını fiilen gerçekleştiren* fiili taşıyıcı olduğu yönündedir. Kısaca fiili taşıyıcı, taşıma işinin ifasını; taşıma taahhüdünü belirli bir aşamada da olsa fiilen yerine getirendir. Bu taşıyıcı, kanunlarda Borçlar Kanunu'ndaki işveren, alt işveren ilişkisi göze alınarak alt taşıyıcı olarak da adlandırılmaktadır. Fiili taşıyıcı çoğu zaman ya müteakip taşıyıcıya da alt taşıyıcı şeklinde karşımıza çıkacaktır.

### Müteakip Taşıyıcı

Müteakip kelimesinin Türkçe anlamı ardı sıra gelen olarak tanımlanmıştır. Müteakip taşıyıcı CMR'nin Türkçe 'ye çevriminde herhangi bir ortak görüş olmamasına karşın; CMR'nin orijinal İngilizce metninde geçen "Successive Carriers" ifadesini Türkçe karşılığı olarak ele alınabilmektedir. Bu doğrultuda Müteakip taşıyıcılar, Müteakip taşıma sözleşmesine göre taşıma fiilinin herhangi bir bölümünü gerçekleştiren; ancak taşıyıcıya karşı müteselsilen tüm taşıma sürecinden sorumlu olan taşıyıcılar olarak tanımlanabilir.

Buradaki önemli nokta vurgulandığı üzere müteselsilen sorumluluk kısmıdır. Müteakip taşıyıcı ilişkisinde yalnızca tek bir ardışık sözleşme zorunluluğu mevcuttur. CMR m. 34'de müteakip taşımanın tek bir sözleşmeye dayanması ve



Müteakip taşıyıcı, bir taşıma sürecinin belirli bir bölümünü gerçekleştiren ancak müteselsil sorumluyken; alt taşıyıcılar taşıma sürecinin fiilen tamamını yerine getirmektedir.

buna bağlı hareket edecek müteakip taşıyıcıların bulunması gerekliliği ifade edilmektedir.

## Alt Taşıyıcı

Alt taşıyıcı ilişkisi, gönderen ile taşıyıcı arasında imzalanan sözleşmede aksine bir hüküm bulunmadığı sürece, taşıyıcının fiili taşıma işini başka bir taşıyıcıya yaptırması ile söz konusu olmaktadır. Dolayısıyla bir alt taşıyıcı ilişkisinin oluşması için gönderen ile taşıyıcı, taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasında yapılan iki farklı sözleşme söz konusu olacaktır. Bu çerçevede alt taşıyıcı ilişkisi oluşturan ikinci sözleşmede asıl taşıyıcı, gönderen; alt taşıyıcı ise akdi taşıyıcı konumunda olacaktır. Ancak bazen asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasında başkaca yüklenme ilişkileri de olabilir. Asıl taşıyıcı, her zaman alt taşıyıcı ile münferit (tek) bir taşıma sözleşmesi yapmaz; toplu ve belirli bir süreyi kapsayan yüklenme sözleşmesi ilişkisi içinde olabilir.

Öte yandan özellikle uluslararası taşımalar göz önüne alındığında bu süreçte birden çok alt taşıyıcı söz konusu olması muhtemeldir. Örneğin kıtalar arası taşımalarda fiili taşıma sürecinin çoklu taşıma modelleri kullanılarak yapıldığı; diğer bir deyişle taşıma sürecinde eşyanın taşınması için 2 ve daha fazla taşıma şekli kullanılması gibi bir durumun söz konusu olabilmektedir. Bu sebeple her taşıma şekli için, bu alanda faaliyet gösteren taşıyıcılar ile ayrı ayrı anlaşılabilir. Dolayısıyla her biri ile alt taşıyıcı ilişkisi doğuran sözleşmeler yapılacaktır. Akdi taşıyıcı kombine taşıma taşıyıcısı iken bu durumda alt taşıyıcılar sadece kendi üstlendiği yöntemin taşıyıcıları olacaktır.

Alt taşıyıcının bir diğer önemli noktası ise müteakip taşıyıcıların aksine; alt taşıyıcıların kendi fiili taşıma süreçlerinden sorumlu olmalarıdır. Diğer bir deyişle alt taşıyıcı asıl taşıyıcı ile gönderenin yapmış olduğu sözleşmeye taraf olmadığından, gönderene karşı akdi sorumlu olmayacaktır. Buna karşın gönderenin alt taşıyıcıdan doğacak sorunlarda CMR m. 3' te olduğu gibi ifa yardımcılarının ve adamların kusurundan sorumluluk hükümlerine göre, asıl taşıyıcıya hak iddia etmesi mümkündür.

## TAŞIYICININ YARDIMCILARI

6102 sayılı TTK m. 879'da "a) Kendi adamlarının, b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden..." şeklinde **taşıyıcının taşıma sözleşmesi ifa sürecinde yararlandığı adamlar ve yardımcıların hareketlerinde ortaya çıkan zararlardan doğrudan sorumlu olacağı belirtilmektedir [3]**. Buna göre Taşıyıcının ifa sürecinde yararlandığı kişilerin iki sınıfa ayrıldığı söylenmesi yanlış olmayacaktır. Birinci grup taşıyıcının kullandığı kimseler yani taşıyıcının kendi çalışanları ve temsil yetkisi kullanmayan adamlarıdır.

Bu kişiler, taşıma faaliyeti süresince veya eşyanın taşınması sürecinin belirli bir bölümünde fiilen görev almış veya fiilen çalışmış, ancak taşıyıcının işletmesi ile yalnızca bu faaliyetler süresince ilişkili olan gerçek kişiler şeklinde ifade edilebilir. Diğer grup yardımcılarından oluşmaktadır; bunlar taşıma sürecinde inisiyatif



Taşıyıcıya ifa sürecinde görev üstlenip yetki kullanarak yardımcı olanlar taşıyıcının yardımcıları olarak adlandırılır. Komisyoncu, alt taşıyıcı, simsarlar bunlara örnektir.

almakta, yetki kullanmakta ve görev üstlenmektedirler. Bunlar bağımlı çalışma ilişkisinde olabileceği gibi, bağımsız olarak da ticari faaliyet yürütüyor olabilirler.

Alt taşıyıcılar, kendilerine verilen taşıma görevini, sorumlulukları dâhilinde yerine getirdiği süreç içerisinde, taşıyıcının kullandığı kimse sayılabilir. Bunların dışındaki yardımcıları ise bağımsız faaliyet yürütürler. Bununla birlikte, bağımsız tacir yardımcılarının bir kısmı, taciri temsil yetkisine sahip değildir. Örneğin aracılık işleri yürüten simsarlar, sözleşme yapma konusunda tarafları bir araya getirerek sözleşme kurulmasına yardımcı olur. Bir başka tacir yardımcısı olan komisyoncu, kendi adına ve tacir hesabına sözleşme yapar. Komisyoncunun da taciri temsil etme yetkisi doğrudan değil, dolaylıdır. Buna karşılık acentenin, taciri temsil etme yetkisi vardır ve sözleşme yapan ya da aracılık yapan acenteler temsil yetkisi kullanırlar [4].

Bağımsız tacir yardımcıları, tacirle aralarında süreklilik arz eden bir ilişkinin var olup olmadığı açısından da değerlendirilebilir. Bağımsız tacir yardımcılarının bir kısmı ile tacir arasında süreklilik arz eden bir ilişki yoktur. Örneğin simsar (tellal) ve komisyoncu, aracılık yapılması istenen belirli bir sözleşme veya sözleşme grubu için ayrı ayrı görevlendirilir. Diğer bir tacir yardımcısı olan acentenin ise tacirle kurduğu hukuki ilişki, sürekli borç ilişkisi niteliğindedir.

### Acente

İşletmenin bulunmadığı bir yerde şube açılması ve bağımlı tacir yardımcılarının emeğinden yararlanılması, muhtelif masrafları ve bu işe ayrı bir sermaye ayrılmasını gerektirir. *İşte acente, işletmenin sunduğu mal ve hizmetlerin işletmenin bulunduğu yer dışında, daha geniş bir müşteri çevresine pazarlanabilmesi için faaliyetinden yararlanan tacir yardımcısıdır.* Uygulamada acentelik, temsilcilik veya mümessillik şeklinde de kullanılan bir kavramdır.

Acente denilen tacir yardımcıları, sözleşmelerin yapılmasına aracılık edilmesi veya tacir adına sözleşme kurulması konularıyla uğraşırlar. Tacir, acenteye kural olarak sadece aracılık edilen veya kurulan sözleşmeler sebebiyle ücret ödeme borcu altındadır.

Acentenin kendi adına ayrı bir işletmesi bulunur ve hatta bu işletmesi ticari işletme düzeyine ulaşmışsa, acente tacir sıfatını kazanır. Acentelik işletmesinin masrafları, doğal olarak acenteye aittir. Acente, müvekkileri olan tacirlerden tahsil ettiği ücretlerden bu masrafları karşılar ve gelir elde eder. Özellikle taşımacılık sektöründe sözleşme yapan, sözleşmelere aracılık eden acenteler gönderenler karşısında taşıyıcıyı temsil ile faaliyette bulunmaktadırlar.

Acente, aracı acente ve sözleşme yapma yetkisine sahip acente olmak üzere ikiye ayrılır. Gerçek kişiler ve tüzel kişiler acente olabilir.

### Acentelik Sözleşmesi

Acentelik ilişkisi, kanunda düzenlenmiş olan acentelik sözleşmesine dayanır. Acentelik sözleşmesi herhangi bir geçerlilik şekline bağlı değildir. Yazılı veya sözlü olarak yapılabilir. Ancak sözleşme yapan acentelerin bu yetkilerini Ticaret Sicili'ne tescil ettirmek için acentelik sözleşmesinin de yazılı olması gerekmektedir.



Acenteler, işletmeleri için daha geniş müşteri kitlelerine hizmet verebilmek amacıyla kilit rol oynamaktadır. Tacir (İşletme) ile acente arasındaki sözleşme yazılı olmalıdır.

Acentelik sözleşmesinin tarafları, tacir (Müvekkil) ile acentedir. Acentenin aracılık hizmeti verdiği ve adına sözleşme yaptığı tacir, acentenin *müvekkili* konumundadır. Vekil (acente) tayin eden kişiye müvekkil denir.

Uygulamada ticari işletme hizmetlerinin/ürünlerinin arzının yaygınlaştırılmasında faaliyet gösteren kişilere acente, mümessil, temsilci, genel distribütör, bayi gibi değişik adlar verilmektedir. Ancak bir sözleşmenin acentelik olarak nitelendirilmesinde, sözleşmede bu kişilere verilen isme değil, sözleşmenin içeriğine ve tacir yardımcısının faaliyet şekline bakılır. Bu konuda aşağıda belirtilen diğer unsurlar da nazara alınır.

### **Aracılık ve temsil**

*Ticari işletmeyi ilgilendiren işlerde aracılık faaliyeti:* Acente, bir ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bu sözleşmeleri tacir adına yapmayı üstlenir. Tacir olmayan bir müvekkilin işlerine aracılık yapmak, acentelik hükümlerine tabi değildir. Bu bağlamda esnaf işletmesinin işlerine aracılık etmek, acentelik faaliyeti değildir. Ancak ticari işletmeyi ilgilendiren işlere aracılık eden acentenin, tacir adına esnafla veya tacir olmayan bir başka kişiyle olan sözleşmelere aracılık etmesi de olanaklıdır ve acentelik ilişkisi kapsamındadır.

### **Faaliyet bölgesi**

Acente, belli bir yer veya bölgede faaliyet gösterir. *Faaliyet yer veya bölgesinin neresini kapsayacağı, acentelik sözleşmesinde kararlaştırılabilir.* Özellikle bir ülke, bir kıta, bir ülkeler bütünü şeklindeki kararlaştırılabileceği gibi bir ilçe, bir mahalle kadar sınırlandırılmış bir bölge şeklinde de olabilir.

### **Bağımsızlık**

Acente sürekli, kendi mesleki işi olan acentelik ticari faaliyetini ifa etmektedir. Bu yönüyle kendi ticari işini yapmaktadır. *Acentenin ayrı bir işletmesi mevcut olup, faaliyetinde bağımsızdır. Bu özellik onu bağımlı tacir yardımcılarından ayırır.* Acente, yapılacak sözleşmelerin türü, koşulları hakkında tacirin talimatlarına uymak ve ekonomik gelişmelerden taciri haberdar etmek yükümlülüğü altındadır. Bununla birlikte acente, örneğin çalışma saatleri ve düzeni konusunda tacirin denetimi ve gözetimi altında değildir.

Acente için aracılık faaliyetinde bulunmak aynı zamanda bir yükümlülüktür. Zira, kendisine bırakılan bölge ve ticaret dalı içinde, müvekkilinin (tacirin) işlerini görmeye ve menfaatlerini korumaya mecbur olduğu belirtilmektedir.

### **Acente hükümlerinin uygulandığı ilişkiler**

Acente hükümleri normalde acente tanımına girmeyen bazı ilişkilere de uygulanır. Bu ilişkiler TTK m. 103 ile sözleşmeleri yerli veya yabancı bir tacir hesabına ve kendi adına yapmaya sürekli olarak yetkili bulunanlar ve Türkiye Cumhuriyeti içinde merkez veya şubesi bulunmayan yabancı tacirler ad ve hesabına ülke içinde işlemlerde bulunanlar şeklinde sayılmıştır.

Özellikle yurt dışından gelen ve yurt dışına giden taşıyıcılar ad ve hesabına hareketle gümrük iş ve işlemlerini takip eden, yükleme veya boşaltma

faaliyetlerinde bulunan arızı olarak bu işi yapan kişiler dahi acente olarak değerlendirilecektir.

TTK m. 103'teki düzenlemenin amacı; yabancı tacirlerin ülke içinde yetkisiz üçüncü kişileri paravanolarak kullanıp, sorumluluktan kurtulma açık gözlülüğüne engel olmaktır. Ayrıca bu düzenleme Türkiye'deki işletme ilgililerini, komisyonculuğa ve Borçlar Kanunu'ndaki genel temsil kurallarına nazaran daha avantajlı korumaya tabi kılmaktadır.

### Acentenin Yetkileri

Acente, aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili her türlü ihtar, ihbar ve protesto gibi hakkı koruyan beyanları müvekkili (tacir) adına yapmaya ve bunları kabule yetkilidir (TTK m. 105/1). Bu kapsamda acente örneğin ayıp ihbarında veya temerrüt ihtarında bulunabilir veya bu ihbar ve ihtarlar muhatap olabilir.

Acentenin söz konusu yetkilerini ortadan kaldıran sözleşme hükümleri geçerlidir. Ancak yabancı tacirler adına acentelik yapanlar hakkındaki sözleşmelerde yer alan bu tür hükümler ise geçersizdir .

Müvekkilinin özel ve yazılı onayı olmasa bile acente, bizzat teslim ettiği sözleşmelerin bedelini tahsile ve bedelini bizzat ödediği mal ve hizmetleri teslim almaya yetkilidir.

Acente, aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili uyuşmazlıklardan dolayı müvekkili adına dava açabileceği gibi, kendisine karşı da müvekkiline izafeten (adına) dava açılabilir . Özellikle yabancı taşıyıcılar, ihracatçılar veya ithalatçıların Türkiye temsilcisine karşı dava açılarak temsil olunana karşı yargılama sürdürülmesi yolu açıktır.

Yabancı tacirler adına acentelik yapanlar hakkındaki sözleşmelerde yer alan dava açılabilmesi hükmüne aykırı şartlar geçersizdir; yani yabancı tacirler adına acentelik yapanların tacir adına dava açma ve açılan davada onu temsil etme yetkisi kaldırılamaz.

Müvekkiline izafeten (adına) acenteye açılan dava sonucunda ancak müvekkil hakkında karar verilebilir ve verilen bu mahkeme kararı ancak müvekkile karşı uygulanabilir. Kanundaki ifadesi "Acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanamaz." şeklindedir.

Özel ve yazılı onay olmadan acente, müvekkili adına sözleşme yapma yetkisine sahip değildir. *Yazılı şekil*, sözleşme yapma konusunda temsil yetkisi verilmesinin *geçerlilik şartıdır*. Acenteye müvekkili (tacir) adına sözleşme yapma yetkisini veren belgenin, acente tarafından tescil ve ilan ettirilmesi mecburidir .

Tescil ve ilan kurucu olmayıp, *açıklayıcıdır*. Yetki belgesinde acentenin yetkileri belirtilmelidir . Ayrıca yetki belgesinde acenteye verilen temsil yetkisinin her türlü sınırlandırılması olanaklıdır. Ancak bu sınırlamaların üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmesi için, ticaret siciline tescil ve ilan edilmiş olmaları şarttır.



Acente sıfatına sahip olmamasına karşın yasalar karşısında acente hükümlerine dâhil edilen; ancak yasal sorumlulukları bu vesileyle aşması, çeşitli yaptırımlar ile engellenen araçlar da mevcuttur.



Acentelerin müvekkili olduğu tacir adına sözleşme yapabilmesi, kendine bu yetkiyi veren yazılı bir belgenin bulunmasına ve tescil ettirilmesi gerekmektedir.

Acente, yetkisi olmaksızın veya yetki sınırlarını aşarak müvekkili adına bir sözleşme yaparsa, bu sözleşme geçersiz olmaz. Şöyle ki, müvekkili bu sözleşmeyi haber alır almaz üçüncü kişiye, sözleşmeye *icazet (onay)* verebilir. Ancak müvekkil icazet vermezse, acente sözleşmeden bizzat sorumlu olur (TTK m. 108). Görüldüğü gibi yetkisiz olarak acentenin imzaladığı sözleşme geçersiz olmaz; ya müvekkil ya da acente bu sözleşmeden sorumlu olur.

### Acentenin Borçları

Acente, kendisine bırakılan bölge ve ticaret dalı içinde, müvekkilinin işlerini görmeye ve menfaatlerini korumaya mecburdur. Acente, özellikle müvekkili hesabına saklamakta bulunduğu emtia veya eşyaya gelen hasarlardan, kusursuz olduğunu ispat etmedikçe sorumludur.

Acenteye, aracılık konusu sözleşmelerin koşulları, satış fiyatı, indirim oranı vb. konularında talimat verilebilir. Müvekkilin açık talimatı olmayan konularda acente, emir alıncaya kadar işlemi geciktirebilir. Ancak işin aceleliği müvekkilinden öğrenmesi müvekkilden dolayı mümkün olamıyor ise basiretli tacir gibi hareket eder .

Acente müvekkiline ait paranın teslimini/gönderilmesini zamanında gerçekleştirmezse, faiz ve gerekirse ayrıca tazminat vermek zorunda kalır.

Acente, aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili her türlü ihtar, ihbar ve protestoyu müvekkili (tacir) adına kabule yetkilidir. Acente, kabul ettiği üçüncü şahıslara ait beyanları, bölgesindeki piyasanın durum ve şartlarını ve müşterilerin mali durumunu müvekkiline zamanında bildirmeye mecburdur.

Haber verme borcuna ilişkin kanunda belirtilen konular, sınırlayıcı olarak sayılmamıştır. Nitekim TTK m. 110/2'de, yapılan işlemlerle ilgili olarak "*müvekkili ilgilendiren bütün hususlar*"a ilişkin bilgi verilmesi kabul edilmiştir. O hâlde örneğin sözleşme yapan acente, yaptığı sözleşmelerden müvekkili haberdar etmelidir. Aracı acente de sözleşmenin tarafı olabilecek kişi ve sözleşme tekliflerine ilişkin müvekkiline bilgi vermelidir.

Acente, aynı yer veya bölge içinde, birbirleriyle rekabette bulunan birden fazla ticari işletme için aracılık yapamaz. Bu kural müvekkil açısından da geçerlidir (Acentenin tekel hakkı).

Acente müvekkilinin menfaatlerini koruyucu her türlü tedbiri almalıdır. Özellikle taşınan mala ilişkin, taşıta ilişkin her türlü tedbirin gümrükte, kaza ve benzeri durumlarda ya da alıcının ortaya çıkmaması durumunda koruma altına alınması gereken sürecin yürütümü acentenin görevidir.



Acentelerin yetkisi olmadan yaptığı sözleşme geçersiz olmaz; böyle bir durumda müvekkilinin onayı ile sözleşme sorumluluk alanı değişir.

000HKG		000	
Shippers Name and Address ABC SHIPPER 123 MAIN STREET RICHMOND BC CANADA		Shippers Account Number	
Consignee's Name and Address ABC Cosignee 123 Main Street Richmond BC V1A1A4 CANADA		Consignee's Account Number	
Issuing Carrier's Agent Name and City ABC AGENT 123 Main Street Richmond BC V7V7V7 CANADA Agent's IATA Code		Account No.	
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing		Accounting Information	
To	By First Carrier	Routing and Destination	to by to by
YVR	CX		
Airport of Destination	Flight/Date	For Carrier Use only	Flight/Date
VANCOUVER	888/27		
Handling Information		Currency	
These Commodities, technology or software were exported from the United States in accordance with the Export Administration Regulations. Ultimate destination		CAD	
Diversion contrary to U.S. law prohibited.		WT/YAL	
No. of Pieces RCP		PPD COL	
Gross Weight		PPD COL	
kg		PPD COL	
lb		PPD COL	
Rate Class		PPD COL	
Commodity Item No.		PPD COL	
Chargeable Weight		PPD COL	
Rate / Charge		PPD COL	
Total		PPD COL	
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)		PPD COL	
2		PPD COL	
2.00		PPD COL	
K		PPD COL	
123		PPD COL	
2.00		PPD COL	
K		PPD COL	
2.00		PPD COL	
4.00		PPD COL	
Watches		PPD COL	
2x2x2/2		PPD COL	
Prepaid		Other Charges	
Weight Charge		Insurance Charge	
Collect		Carriage Charge	
4.00		Disbursement Fee	
Valuation Charge			
Tax			
Total Other Charges Due Agent		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains restricted articles, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Other Charges Due Carrier		WinPos Cargo Demo Version 8.	
Total Prepaid		Signature of Shipper or his Agent	
Total Collect			
4.00			
Currency Conversion Rates		27/APR/11	
cc charge in Dest. Currency		Canada	
AS Agent for the carrier:		Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carriers Use Only at Destination		Total Collect Charges	
		ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER) 000	

Şekil 14.1. Master Hava Yük Senedi (Hava Kargo Acentesinin akdi taşıyıcı olduğunu, hava yolu taşıyıcısının ise fiili taşıyıcı olduğunu gösterir).

## Simsar

Simsarlık, Borçlar Kanunu'nda genel olarak düzenlenmiştir. BK m. 520 gereği *Simsarlık sözleşmesi, simsarın taraflar arasında bir sözleşme kurulması imkânının hazırlanmasını veya kurulmasına aracılık etmeyi üstlendiği ve bu sözleşmenin kurulması hâlinde ücrete hak kazandığı sözleşmedir.* Özellikle yolcu taşıma sözleşmelerinde simsarlık sözleşmelerine sık rastlanmaktadır.

Buna göre de simsar, taraflardan hiçbirine ticari temsilci, ticari vekil, pazarlamacı veya acente gibi bir sıfatla sürekli şekilde bağlı olmaksızın, ücret karşılığında, sözleşmelerin yapılması hususunda aracılık yapan kimsedir.

Örneğin bir yolcu alıp taşıma işletmesine ya da acenteye götürerek aralarında taşıma sözleşmesi kurulduğunda taşıma işletmesinden ücrete hak kazandıran ilişkinin hukuki niteliği simsarlık olup, bu işi yapanlarda simsardır.

*Simsarlık ilişkisi, sözleşmeye dayanır. Bu sözleşme herhangi bir şekle tabi değildir. Ancak taşınmaz simsarlığı sözleşmesi, yazılı şekilde yapılmadıkça geç "*

*almaz (TBK m. 520/3).* Sımsarlı sözleşmenin konusu, tacire sözleşme yapacak tarafı bulma ve sözleşmenin kurulmasına aracılık etmektir.

Sımsarlık sözleşmesine, kural olarak vekâlete ilişkin hükümler uygulanır.

Tacir yardımcısı sımsarın, sözleşme kurulmasına aracılık ettiği sözleşme taraflarıyla bağımlılık arz eden bir ilişkisi yoktur. Ticari işlere aracılık eden sımsarın, çoğu zaman ayrı bir işletmesi vardır.

Sımsar ile tacir arasındaki ilişki geçici niteliktedir; süreklilik arz etmez. Çünkü sımsar tek bir sözleşmeye veya belirli bir sözleşmelere aracılık için görevlendirilir.

Sımsarlık ücret karşılığında yapılır. Ücret alınmaksızın aracılık, sadece vekâlet sözleşmesi hükümlerine tabidir.

Tellalın kural olarak temsil yetkisi yoktur. Özel yetki verilmedikçe tahsilat yapamaz, malları teslim alamaz.

Tellalın aracılık ettiği tüm sözleşmelerin ticari iş olması şart değildir. Ancak tacire ticari işletmesinde aracılık eden sımsar bir tacir yardımcısıdır. O hâlde tacir yardımcısı sımsarın aracılık ettiği sözleşmeler ticari iş niteliğindedir. Tacirle sımsar arasındaki sımsarlık (tellallık) sözleşmesi de ticari iştir.

Tellalının aracılığı meslek edinmesi şart değildir. Geçici olarak bu işi yapan kimse de Borçlar Kanunu'ndaki tellallık hükümlerine tabidir.

### Sımsarın Borçları

Tacir yardımcısı sımsar, bir ticari sözleşmenin yapılmasına aracılık eder (TBK m. 520/1). Anılan tacir yardımcısı, tarafları sözleşmenin yapılmasına hazırlar.

Sımsar bu görevini yerine getirirken müvekkilinin menfaatlerini korumak zorundadır. Ayrıca müvekkilinin onayı olmaksızın ve dürüstlüğe aykırı olarak diğer taraftan ücret sözü alamaz. Aksi taktirde ücret hakkını ve giderleri talep hakkını kaybeder.

### Komisyoncu

Tacirin bir diğer bağımsız tacir yardımcısı olan komisyoncu, Borçlar Kanunu 532 vd. maddelerinde düzenlenmiştir. Burada düzenlenen komisyonculuk alım-satım komisyonculuğudur. Ancak kanunda aksine hüküm yoksa diğer komisyon işlerinde de, alım-satım komisyonculuğu hükümleri uygulanır. Türk Ticaret Kanunu'nda ayrıca taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin hükümler daha ayrıntılı ele alınmış olup, uygulamada yaygındır.

*Komisyoncu, kendi adına ve müvekkili hesabına (yararına) taşınır eşya ve kıymetli evrak alım satımını ücret karşılığında yürüten kimseye denir.*

*Burada özellikle belirtmek gerekir ki, komisyoncu asıl işin bedelini tam olarak kendisi tahsil edecek olur, ya da öderse, kendi adına hareketten ötürü hesabı temsil ettiği kişiye devir edene kadar hakkın sahibi de borçların muhatabı da kendisi olacaktır.*

Komisyonculuk sözleşmesi herhangi bir şekle tabi değildir. Sözleşmenin konusu taşınır eşya veya kıymetli evrak alım satımıdır.



Sımsarlar, herhangi bir alanda faaliyet gösteren bir işletme ile potansiyel müşterisi arasında da ticari sözleşme yapılmasına aracılık etmektedirler.

*Komisyoncu, kendi adına ve müvekkili hesabına hareket eder.* Bu açıdan komisyon ilişkisinde üçlü ilişki vardır. Birincisi komisyoncu ile müvekkili arasındaki iç ilişkidir. İkincisi komisyoncu ile üçüncü kişi arasındaki dış ilişkidir. Komisyoncu üçüncü kişiye iç ilişkiyi açıklamaksızın kendi adına hareket ettiğinde pekâlâ organizatör, yüklenici gibi bir hareket tarzı içinde de olabilir.

Komisyon ilişkisinde, komisyoncunun kendi adına ve müvekkili hesabına hareket etmesinin anlamı açıklanmalıdır. *“Adına” sözcüğü, bir işlemin sonuçlarının kimin üzerine doğacağını belirtir. “Hesabına” sözcüğü ise bir işlemin kimin yararına yapıldığını gösterir.* Kendi adına ve başkası hesabına hareket eden komisyoncu, yaptığı sözleşmenin bir başkası (“müvekkil”) hesabına yapıldığını belirtmez ve doğal olarak sözleşmeyi kendisi adına kurar. Buna bağlı olarak dış ilişki (komisyoncu-üçüncü kişi) açısından, bizzat komisyoncu sözleşmenin tarafı hâline gelir ve sözleşmenin hükümleri kural olarak komisyoncu üzerinde doğar. Ancak komisyoncu, yaptığı sözleşme sebebiyle elde ettiği menfaatleri müvekkiline devretmek mecburiyetindedir. Taşıma ve dışalım ile dışsatım ticari ilişkilerinde çok sıklıkla başvurulan bir yöntem ve aracılık faaliyetidir.

Komisyoncu ile müvekkil arasındaki ilişki sürekli değildir. Komisyoncu, münferit (tek) bir sözleşmenin yapılması konusunda görevlendirilir. Komisyonculuğun meslek şeklinde yürütülmesi gerekmez. Komisyon işini arızı (geçici) olarak üstlenen kimseye de Borçlar Kanunu’ndaki komisyon hükümleri uygulanır.

Komisyonculuk, ücret (komisyon) karşılığında yürütülür.

### **Komisyoncunun Borçları**

Komisyoncu, müvekkilinin talimatlarına uymak zorundadır. Örneğin kural olarak malı talimattaki fiyattan daha düşük bir bedele satamaz. Buna aykırı hareket eden komisyoncu, aradaki farkı tazmin etmeye mecburdur (TBK m. 535). Bununla birlikte komisyoncu, müvekkilinden yeniden talimat almanın mümkün olmadığını ve daha düşük bir bedel üzerinden satış yapılmıyorsa, müvekkilinin daha çok zarar göreceğini ispat ederse, tazminat sorumluluğundan kurtulur.

Komisyoncu her zaman ve özellikle müvekkilinin talimatlarını uygularken, onun çıkarını gözetir. Müvekkilin belirlediği fiyattan daha yüksek fiyatla mal alan veya daha ucuza fiyatla satan komisyoncu, bu işlemde doğan farkı, müvekkiline vermeye mecburdur. Satın ve teslim alınan mal hasarlı veya ayıplı ise karşı tarafa başvurma hakkını koruyan işlemler (ayıp ihbarı vs.) yapılmalıdır.

Komisyoncu, müvekkilin izni veya satış yerinde bir teamül olmaksızın veresiye mal satamaz veya malı almadan ödeme yapamaz; aksi takdirde zararı kendisine ait olur.

Komisyoncu, yaptığı işlemin işleyişinden müvekkilini haberdar etmek zorundadır. Bu kapsamda komisyoncu sözleşmenin ifa edildiğini, teslim alınan malın hasarlı veya ayıplı olduğunu, derhâl müvekkiline bildirmelidir.

Vekâlet verenin talimatı olmadıkça komisyoncu, sözleşmenin konusunu oluşturan şeyleri sigorta ettirmekle yükümlü değildir.



Komisyoncuların ilişkide bulunduğu üçüncü kişilere kendi adına ancak başkası hesabına çalıştığını belirtmediği durumda bir nevi organizatör niteliği sıfatı olacaktır.

## Taşımada Yan Edimleri Yerine Getirenler

Yan edimler, *bir taşımacınının asli edimi olan taşımanın uygun koşullarda gerçekleştirilebilmesi amacıyla yapılan, sözleşmeye göre tarafların hangisinin sorumluluk çerçevesine girdiği belirlenebilen, fiili taşıma süreci haricinde kalan elleçleme, istifleme, ambalajlama, depolama, yükleme/boşaltma gibi faaliyetlerdir.*

Taşıyıcı sözleşme ile ya da teamüller gereği yükleme, istifleme, sabitleme, hatta ambalaj konusunda dahi taahhüt altına girmiş olabilir. Bu durumda taşıyıcının sayılan yardımcıları dışında kişilerden hizmet satın alması, yükleme taahhütlerine girmesi kaçınılmaz olacaktır.

Uluslararası konvansiyonlarda veya TTK'da yan edimler geniş bir şekilde tarafların sorumluluğu ile ilgili başlıklar altında işlenmektedir. Ancak daha önce yaptığımız tanımlar göz önüne alındığında sözleşmenin tarafları ve onları taahhüt ettikleri faaliyetlerini yerine getirme şekillerine göre yan edim sorumluluğunun kime ait olduğu değişkenlik gösterecektir.

Daha açık bir anlatımla gönderen ve taşıyıcı arasında, taşıma işinin yan edimlerinin taşıyıcıya ait olduğu bir taşıma sözleşmesi yapıldığı varsayıldığında; sözleşmenin tarafı olan taşıyıcının taşıma işleri komisyoncusu olması veya komisyoncu gibi davranarak alt taşıyıcı ile anlaşması söz konusu ise yan edimlerden bu alt taşıyıcı sorumlu olabilir.

Yan edimlerin sözleşmeye göre oluşan sorumluluğu taşıma işinin karşılığı ücrete (yani navluna) yansıtılır. Bu durumda taşıyıcı üstlenmiş ise söz konusu yan edim faaliyetlerinden de sorumluluk taşıyıcı üzerinde olacaktır. Burada taşıyıcının ifa yardımcılarından söz edilmek gerekir.

Yine deniz taşımada Liman işletmeleri, havayolu taşımada havaalanı yer işletmeleri, demiryolu taşımalarında istasyon ve terminal işletmeleri, gümrük kontrolü açısından antrepo işletmeleri, depo ve ardiye işletmeleri gibi işletmelerin taşımaya yan edim olan birçok faaliyeti yürüttükleri açıktır. Her somut olaya göre bu gibi yan edim görevlerinin taşıyıcı adına mı yoksa gönderen veya gönderilen adına mı yürütüldüğü ayrıca test edilmek ve ona göre karar vermek kaçınılmazdır.

## TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCUSU

### Tanımı ve Faaliyetleri

*Ücret karşılığında kendi adına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinen kişiye taşıma işleri komisyoncusu denir [5]. Asıl işleri yüke taşıyıcı, taşıyıcıya yük bulmaktır.* Yolcu taşımacılığında taşıma işleri komisyonculuğu yapılması yasaktır.

Bazen kendileri taşımayı bizzat yaparken, bazen de sadece aracılık ederler. Aracılık ederken de taşıyıcılar karşısında yük sahibi gibi, yük sahipleri karşısında ise taşıyıcı gibi hareket ederler. Zira kendi adlarına hareket etmekten kasıt sanki kendileri işi yapıyor gibi göstermeleridir.



Yan edimleri kimin gerçekleştireceği sözleşmeye göre değişmekte; buna paralel olarak sorumluluklar da değişmektedir. Yan edimleri gerçekleştirme taahhüdü veren taraf üçüncü firmalara bunları yaptırabilir.

Bu yönüyle taşıma işleri komisyoncuları, freight-forwarder yani taşıma işleri organizatörü şeklinde karşımıza çıkmaktadırlar. Bu durumda kendileri artık tam ücret belirler ve tahsile derk konumları ile taşıyıcı-akdi taşıyıcı gibi sorumlu olmaktadır.

Uluslararası taşıma işleri organizatörlerinin müşterilerine sağladığı hizmetler çeşitlidir. Bu işlevler şu şekilde sayılabilir:

• İhracatçı veya ithalatçıya taşıma konusundaki alternatifleri ortaya koyarak, hangi seçeneklerin kendilerine uygun olduğu konusunda düşünce ve görüşleri bildirmek,

- Taşıma süreçlerini planlamak ve gerçekleştirmek,
- Gönderenin gereksinim duyduğu belgeleri hazırlamak,
- Gerekliğinde sigorta işlemlerini yapmak,
- Gemi işletmesiyle yer rezervasyonu yapmak,
- Yükleme sırasında nezaret etmek,
- Gerekliğinde gerekli gümrük belgelerini hazırlamak,
- Malları güvenli şartlarda ve zamanında alıcısına ulaştırmak,
- Taşıyıcılar için zaman ve yol planlamasında yardımcı olmak,
- Gönderenlere karşı taşıyıcı sorumluluğunu üstlenerek kendileri taşıyıcı gibi sözleşmeler akdetmek

- Gerekliğinde yükleme, boşaltma faaliyetlerini de organize etmek.
- Uluslararası aracılık söz konusu olduğunda acenteler gibi navlunu tahsil ve aktarmak

UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) taşıma işleri komisyonculuğu hizmetlerine ilişkin kurallarında, taşıma işleri komisyonculuğu hizmet deyimini aşağıdaki şekilde belirtmiştir:

- Yüklerin taşınması veya taşıtılması,
- Yüklerin depolanması,
- Yüklerin taşınması, taşıtılması veya depolanması ile ilgili olan, yükleri konsolide etme veya konsolide edilmiş yükleri ayırma, ambalajlama,
- Gümrükleme hizmetinin yapılması veya yaptırılması,
- Yüklerin elden geçirilmesi, elleçlenmesi veya markalanması,
- Sigorta yapılması veya yaptırılması,
- İthalat ve ihracat ile belgelerin Müşteri namına hazırlanması veya hazırlanmasında yardımcı olunması,
- Taşıma ve dağıtım konularında danışmanlık gibi diğer hizmetlerin tamamının veya bir kısmının verilmesini ifade eder.

Bu işlevlerden taşıma işleri komisyoncusunun danışmanlık rezervasyon, dokümantasyon, sigorta işlemleri, yüke nezaret etme ve taşıma süreçleri /iç taşıma organizasyonu hizmetleri yukarıdaki sınıflandırmada da belirtilmiştir. Görüldüğü gibi faaliyet konuları taşımanın dışına çıkmakta tüm lojistik operasyonunun yürütümü ya da organize edilerek hizmet şeklinde bir bütün olarak sunumu bu işletmelerce yerine getirilmektedir.



Temel görevi yükün uygun koşullarda taşınmasını gerçekleştirecek taşıyıcıyı seçmek olan taşıma işleri komisyoncuları nadir de olsa kendi hesabına iş görerek organizatör sıfatı alabilir.

Taşıma işleri komisyoncuları için en önemli nokta asıl işletmeler ve/veya acenteler arası taşıma organizasyonu ve servis alışverişi olmaktadır. *Taşıma işleri komisyoncusu taşıyıcılardan aldıkları bütün servisleri değerlendirir ve birden fazla taşıma şekli kullanıyorsa; birbirine kombine eder ve müşterilerine paket hâlinde aktarırlar.* Böylece gönderdikleri yüklerin bütün aktarma operasyonları ile diğer detaylarıyla, aksatmadan ilgilenmek zorundadırlar.

Eski Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma işleri komisyoncusunun faaliyeti, kendi nam ve müvekkili hesabına eşya taşıtmaktan ibaret olduğuna göre, eşya taşıtma işlerinde üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde taşıma işleri komisyoncusu 'taşıtan-gönderen' durumundadır.

Taşıma işleri komisyoncusu kendi namına ve müvekkili hesabına iş gördüğü için, komisyoncu ile hesabına iş gördüğü kişi arasındaki hukuki ilişkinin dayanağı olan sözleşme, niteliği bakımından vekâletin özel bir türüdür. Bundan dolayı tarafların karşılıklı hakları ve borçları yönünden sözü geçen özel hükümler yanında vekâlet hükümleri de kıyasen uygulanır.

Taşıma işleri komisyoncusunun ana yükümlülüğü, eşyanın yer değiştirmesini sağlayacak olan taşıyıcıyı seçmek ve onunla sözleşme yapmaktır. Bu yükümlülüğü yerine getirirken tedbirli bir komisyoncu gibi hareket etmeli ve müvekkilinin çıkarlarını koruyarak onun talimatlarına uygun davranmalıdır. Bu doğrultuda, komisyoncu, koşullara en uygun taşıtı ve güzergâhı belirlemeli ve bundan sonra taşıma sözleşmesini yapmalıdır. Örneğin, çabuk bozulacak türden eşya, soğuk hava donanımına sahip bir taşıtla taşınmalıdır. Komisyoncu kural olarak eşyayı en kısa yoldan ve en seri ulaşım aracıyla taşımakla yükümlüdür. Bazı hâllerde taşınacak eşyanın türü ve değeri dikkate alınarak, daha uzun süren, fakat daha ucuz yolun seçilmesi gerekebilir.

Taşıma işleri komisyoncusu taşıma işini bizzat üzerine alan "taşıyıcı"dan farklıdır. Taşıyıcı, yine bir ücret karşılığı ve ancak taşıma işini bizzat kendi üzerine alan kimsedir. *Oysa taşıma işleri komisyoncusunun ana yükümlülüğü, eşyanın yer değiştirmesini sağlayacak olan taşıyıcıyı seçmek ve onunla sözleşme yapmaktan ibarettir.*

### Yetki Belgesi Alma Şartı

4925 sayılı KTK'ya göre "Taşıma işleri komisyonculuğu" için yurt içi komisyonculuk ticari faaliyetleri için H1, yurt dışı için H2 yetki belgeleri ile lisans alma zorunluluğu vardır.

H Yetki belgesi: Ticari amaçla eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir. Taşımanın şekline göre şu türlere ayrılır:

- *H1 Yetki belgesi:* Yurt içi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacakların alması gereken yetki belgesidir.
- *H2 Yetki belgesi:* Uluslararası ve yurt içi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir. Taşıma işleri komisyonculuğu için asgari şart bu yetki belgelerinden birine sahip olmaktır.



Yurt içi komisyonculuk ticari faaliyetleri için H1, yurt dışı için H2 yetki belgeleri alma zorunluluğu vardır.

Öte yandan taşıma işleri organizatörlüğü için ulusal faaliyetlerde R1 ve uluslararası faaliyetlerde R2 yetki belgesi alan işletmeler ya da ulusal lojistik işletmeciliği için L1 yetki belgesi, uluslararası lojistik işletmeciliği için gerekli L2 yetki belgesi almış sürekli işletmelerin taşıma işleri komisyonculuğu yapmasına engel yoktur.

## Yasal Faaliyet Konuları

TTK'nin 918. maddesinin 1. fıkrasında eşyanın taşınması borcu, taşıma işleri örgütlenmesini ve özellikle;

- Taşıma araçlarını ve taşıma yollarını belirlemek,
- Taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşınması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak,
- Taşıyıcıya ve taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek,
- Gönderenin tazminat haklarını teminat altına almak, şeklinde sayılmıştır.

Burada bu sayılanların sınırlı sayıda olmadığı ve bunun dışında görevlerinde komisyoncu tarafından yürütülebileceği açıkça öngörülmüştür.

Diğer bir deyişle taşıma işleri komisyoncuları taşıma sözleşmesinin taşıyan değil taşıtan tarafında yer almaktadırlar. Ancak yük sahipleri ile belirli bir komisyon ücret karşılığında anlaşmış ise yük sahiplerinin dolaylı temsilcisi iken; tam ücret kararlaştırıp işi organize etmek söz konusu olduğunda taşıyıcı sorumluluğunda hareket ederler.

Görüldüğü üzere komisyoncu, eşyanın bir yerden başka yere götürülmesi için bir taşıyıcı bularak onunla kendi adına müvekkili hesabına taşıma sözleşmesi yapmayı üstlenirken taşıyıcı, komisyoncu ile yaptığı sözleşme uyarınca eşyayı taşımakla yükümlü bulunmaktadır. Yani taşıma işleri komisyoncusu taşıma sözleşmesinin taşıyan tarafında yer almamaktadır. *Özetle taşıma işleri komisyoncusu başka kişiler tarafından işletilen taşıma araçlarından da yararlanarak taşıma yapmayı, yani aslında "taşıtmayı" üstlenmektedirler.*

Komisyoncunun yükümlülüklerinin kapsamına ayrıca, taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimlerin yerine getirilmesi de girer. Aksi öngörülmedikçe, komisyoncu, sadece bu edimlerin yerine getirilmesi için gereken sözleşmeleri yapmakla yükümlüdür.

Taşıma işleri komisyoncusu, gerekli sözleşmeleri kendi veya böyle bir yetki almış olması şartıyla, gönderen adına yapar.

Taşıma işleri komisyoncusu edimlerini yerine getirirken, gönderenin menfaatlerini gözetmekle ve onun talimatlarına uymakla yükümlüdür.

## Gönderenin Durumu

Gönderen, gerektiğinde eşyayı ambalajlamak ve işaretlemekle, gerekli belgeleri sağlamakla, ayrıca taşıma işleri komisyoncusunun edimlerini yerine getirebilmesi için gerekli olan bilgileri ona vermekle yükümlüdür.



Gönderen ve komisyoncu arasındaki bilgi alışverişi, iki taraf arasında ortaya çıkabilecek bir ihtilaf durumunda sorumluluk kapsamlarını değiştirebileceğinden son derece önemlidir.

Yük tehlikeli bir eşya ise gönderen, taşıma işleri komisyoncusuna tehlikenin niteliğini, alınması gereken önlemleri yazılı olarak ve zamanında bildirmekle yükümlüdür.

Gönderen, kendisine herhangi bir kusur yüklenmese bile taşıma işleri komisyoncusunun; eşyanın yetersiz ambalajlanma ve işaretlenmesinden, yükün tehlikesi hakkında yeterli bilgi verilmemesinden veya eşya ile ilgili resmî işlemler için gerekli olan belgelerin ve bilgilerin, eksikliğinden, yokluğundan ya da gerçeğe aykırılığında, kaynaklanan giderlerini ve zararını karşılamakla yükümlüdür

Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile komisyoncu eşya taşıtmayı üstlenir. Bu sözleşme ile gönderen, kararlaştırılan ücreti ödeme borcu altına girer. Tanımdan da anlaşıldığı üzere taşıma işleri komisyonculuğu sadece eşya taşıma sözleşmelerinde söz konusu olur. Ayrıca Kara Yolu Taşıma Kanunu m. 10/3'te, "Yolcu taşımacılığında komisyonculuk yapılamaz." hükmüne de yer verilmiştir.

Komisyon sözleşmesi, müvekkil tarafından teslim edilecek olan eşyanın taşıtılmasının sağlanması amacıyla yapılır. Bu açıdan taşıma işleri komisyonculuğundan bahsedebilmek için, taşıtılması istenen bir miktar taşınır eşyanın varlığı gerekmektedir. Yolcu taşımacılığı faaliyetlerine aracılık yapılması durumunda ise taşıma işleri komisyonculuğundan söz edilemez.

TBK m. 40/2 gereği dolaylı temsilci, hukuki işlemi yaparken bu sıfatını bildirmezse, hukuki işlemin sonuçları kendisine ait olur. Ancak, karşı taraf bir temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarıyor veya çıkarması gerekiyorsa ya da hukuki işlemi temsilci veya temsil olunandan biri ile yapması farksız ise, hukuki işlemin sonuçları doğrudan doğruya temsil olunana ait olur.

Diğer durumlarda alacağın devri veya borcun üstlenilmesine ilişkin hükümler uygulanır.

Nitekim taşıma işleri komisyoncusu da kendi adına yaptığı faaliyetlerde bu faaliyetinin komisyonculuk olduğu anlaşılmadığı takdirde, kendisi doğrudan taşıyan ya da taşıtan gibi değerlendirilecektir.

## Ücret Unsuru

Türk Ticaret Kanununda taşıma işleri komisyonculuğu faaliyetinin ücret karşılığında yapılacağı belirtilmekle, ücretin zorunlu bir unsur olduğu kabul edilmiştir.

Dolayısıyla, taşıma işleri komisyonculuğu, aracılık faaliyetinin ücret karşılığı yapılması durumunda söz konusu olabilecektir. Müvekkil, komisyoncuyla üçüncü şahsa karşı taahhüt ettiği borçlardan kurtarma ve komisyoncu tarafından yapılan masrafları karşılama yükümlülüğü yanında, ayrıca komisyoncuya ücret ödemek mecburiyetindedir.

### *Ücret talep etme hakkı*

Taşıma işleri komisyonculuğu faaliyeti ancak ücret karşılığı yapılabilir. Taşıma komisyonculuğu akdinin tarafları arasında yapılan anlaşmada ücret serbestçe kararlaştırılabilir. Taraflarca herhangi bir ücret kararlaştırılmamış olması

durumunda komisyoncunun ücret talebinde bulunup bulunamayacağı ve ücret talep edilmesi durumunda bunun miktarının nasıl belirleneceği hususu üzerinde durulması gereken konulardan birisidir.

Ücret unsuru, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinin zorunlu unsurları arasında yer almaktadır. Bu sebeple, Türk Ticaret Kanunu'nda açık bir şekilde kararlaştırılmamış olsa dahi, komisyoncu müvekkilinden ücret talebinde bulunabilecektir. Ayrıca taşıma işleri komisyoncusunun tacir niteliği dolayısıyla Türk Ticaret Kanunu uyarınca da ulaşılabilir.



Komisyoncu taşıyıcı sayılırsa; hangi taşıma yöntemine aracılık ediyorsa ona göre sorumluluğu tespit edilecektir. Özellikle toplama yük, tek ücret tespiti ve işi üstlenmesi bu sonucu doğurmaktadır.

### *Ücretin muacceliyeti*

Eşyanın, taşıyıcıya veya taşıyana teslimi üzerine, komisyoncunun ücreti ödenir. Burada taşıma sözleşmesinin akdi değil, malın taşınmak üzere taşıyıcıya teslimi yani, taşıma sürecinin başlaması, en azından mallar üzerinde zilyetliğin taşıyıcı tarafına geçmesi şart koşulmuştur.

### *Kesin ücret*

Ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa, taşıma işleri komisyoncusu, taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur. Bu durumda komisyoncu, giderlerin ödenmesini, ancak bunun olağan olduğu hâllerde istenebilir.

Böyle bir durumda artık komisyoncu kendisinin komisyoncu olduğundan bahisle sorumluluktan kurtulamayacaktır. Burada komisyoncu doğrudan doğruya akdi taşıyıcı konumuna yükselmektedir.

## **Masraf ve Avansları Talep Hakkı**

Taşıma işleri komisyoncusunun masraf ve avansları talep hakkı Türk Ticaret Kanunu'nda özel olarak düzenlenmemiştir. Buna karşın, taşıma işleri komisyoncusunun Borçlar Kanunu ve komisyoncunun tacir olduğundan yola çıkarak masraf ve avansların talep hakkının varlığı kabul edilmektedir. Buna göre komisyoncu taahhüdünü yerine getirmek için yapmış olduğu masrafları ve verdiği avansları yapıldıkları günden itibaren işleyecek faizi ile birlikte talep edilebilecektir.

*Komisyoncunun talep edebileceği masraflar, komisyoncu tarafından verilmiş olan taşıma ücreti, yükleme, boşaltma, depolama gibi işlemler için yapılan harcamalardır.* Talep edilebilecek masrafların, müvekkil menfaatine yapılmış olması da gerekmektedir. Komisyoncunun kendi memurlarına ödediği masraflar, büro, telefon masrafları vs. ise bu kapsamda olmayıp, komisyoncu tarafından talep edilemeyecektir.

## **Hapis Hakkı**

Komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan bütün alacakları için taşınan veya taşınmak üzere teslim alınan eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir.

Taşıyıcının, eşyayı zilyetliğinde bulundurduğu veya eşya üzerinde konşimento ve taşıma senedi aracılığı ile tasarruf hakkına sahip olduğu sürece, hapis hakkı vardır.



Taşıma işleri komisyoncusunun, sözleşmeden doğan alacakları için mal üzerinde hapis hakkı vardır. Bu hak ile malı elinde rehin tutabilir, takas edebilir, paraya çevirmek amacıyla satabilir.

Rehinin paraya çevrilmesine yönelik bildirim gönderilene yapılması şarttır. Gönderilen bulunamıyorsa veya malı teslim almayı reddediyorsa, bildirim gönderene karşı yapılır.

### **Bağımsızlık Unsuru**

Taşıma işleri komisyoncusu bağımsız tacir yardımcılarından olup, akdi ilişki içerisinde yer aldığı müvekkilinden bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Her ne kadar taşıma işleri komisyoncusunun yükümlülüklerinden biri müvekkilinin talimatlarına uymak ise de, bu durum komisyoncunun tacirin bağımsız yardımcısı olma niteliğinde bir değişiklik yapmamaktadır. Kendisine ait bir işletmeye sahip olan komisyoncu, kendi çalışma zaman ve şartlarını kendisini belirlemektedir. Komisyoncu çoğu zaman, ticari işletme vasıflarını kazanabilmek için aranmakta olan şartları da gerçekleştirerek, müvekkilden ayrı olarak kendisine ait bir ticari işletme sahibi olması dolayısıyla da tacir sıfatını haiz bulunmaktadır.

### **Aracılık faaliyetinin meslek edinilmiş olması**

Komisyoncu her bir somut durumda müvekkili ile tek bir sözleşme ilişkisi içine girmektedir. Yani taşıma işleri komisyonculuğu sürekli bir sözleşme ilişkisi değildir. Öte yandan taşıma işleri komisyoncuları işlerini meslek edinmiş, ticari faaliyet yürüten işletmelerdir. Yani meslek edinmiş olduğu ticari faaliyetin yürütümü sırasında münferiden komisyonculuk sözleşmeleri ile iş yapılmış olmaktadır.

### **Gönderenin alacakları**

Gönderen; komisyoncunun kendi adına ve onun hesabına yaptığı sözleşmelerden doğan alacaklarını, ancak bu alacaklar komisyoncu tarafından kendisine devredildikten sonra ileri sürebilir. Bu tür alacaklar ile bu alacakların yerine getirilmesi bağlamında elde edilen edimler, komisyoncunun alacaklılarıyla olan ilişkisinde gönderene geçmiş sayılır.

### **Sonraki komisyoncu**

Taşımaya, taşıyıcıdan başka, bir de taşıma işleri komisyoncusu katılıyorsa ve eşyayı bu komisyoncu teslim edecekse, komisyoncu hakkında taşıma sözleşmesine ilişkin 892. madde hükmü kıyas yoluyla uygulanır.

*Önceki taşıyıcı veya taşıma işleri komisyoncusunun alacakları, sonraki taşıma işleri komisyoncusu tarafından ödenirse, önceki komisyoncu veya taşıyıcının istem ve hapis hakları sonraki taşıma işleri komisyoncusuna geçer.*

### **Komisyoncunun Sorumluluğu**

Taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan eşyanın zıyaından ve hasarından sorumludur.

Zıya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:

- Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması
- Gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama
- Eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması
- Eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği
- Taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi.
- Canlı hayvan taşınması
- 27.10.1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller

Herhangi bir zararın hâl ve şartlara göre birinci fıkrada öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır. Birinci fıkranın (a) bendinde öngörülen olağanüstü zıya veya hasar hâlinde bu karine geçerli olmaz.

Zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı birinci fıkranın (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.

Taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, birinci fıkranın (d) bendine ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.

Taşıyıcı birinci fıkranın (f) bendine ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.

## **Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluğunda Zaman Aşımı**

Bu Kısımda yer alan hükümlerden doğan istemler ve haklar bir (1) yılda zaman aşımına uğrar.

Zaman aşımının başlangıcı, zaman aşımına uğramış bir istem veya hakkın def'i olarak ileri sürülebilmesi bakımından ve zararın taşıma işleri komisyoncusunun kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilden veya ihmalden doğması hâlinde *bu süre, eşya taşınmasında, eşyanın gönderilene teslimi; yolcu taşınmasında, yolcunun varma yerine ulaşma tarihinden başlar.*

Eşya tamamen zayi olmuş veya yolcu gideceği yere ulaşamamış ise, zaman aşımı süresi, eşyanın teslimi ve yolcunun ulaşması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

Rücu haklarına ilişkin zaman aşımı, rücu alacaklısının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla; rücu alacaklısına karşı mahke

kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hâllerde ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

Taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir filinden veya ihmalden dolayı; eşya ziyaa, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse, taşıyıcının sorumluluğu üç yılda zaman aşımına uğrar.

## TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ

Taşıma işleri organizatörü yönetmeliğine göre, “*Yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişiler*” taşıma işleri organizatörü olarak tanımlanmakta ve bu kişilerin yaptıkları iş bakımından esasen taşıyıcı sayılacağı düzenlenmektedir.

6102 sayılı TTK’da ise özel olarak bu kavram kullanılmamış, 921. madde kesin ücret belirlenmesi, 926. madde komisyoncunun işi üzerine alması ve 927. maddede toplama yük taşıması şeklinde üç hüküm komisyoncunun hangi durumlarda taşıyıcı sayılacağını; yani taşıma işleri organizatörünün taşıyıcı sayılacağı hâller düzenlenmiştir.

### Kesin Ücret Belirlemesi

Taşıma işleri komisyoncusu (organizatörü), taşıma giderleri ve navlunda dâhil olacak şekilde tek bir ücret kararlaştırıyor ve gönderenden talep ediyorsa bu durumda taşıyıcı hak ve yükümlülüklerine tabi olmakta, yani taşıyıcı sayılmaktadır (TTK m. 921). Bundan sonra ayrıca taşıma masrafı adı altında talepte bulunması hâlinde, bunların olağan masraf olması gerekir.

### Komisyoncunun Taşıma İşini Üzerine Alması

Taşıma işleri komisyoncusu (organizatörü), eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bunun için gönderenle yaptığı sözleşmede özel olarak yetkilendirilmesine gerek yoktur. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır. Bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanı sıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir (TTK m. 926).

### Toplama Yük Taşıma

Taşıma işleri komisyoncusu (organizatörü) kendi hesabına yapılmış bir taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyayı başka bir gönderenin eşyasıyla birlikte taşıma hakkına sahiptir. Komisyoncu bu hakkını kullanırsa, toplama yükün taşınması konusunda taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur (TTK m. 927). Özellikle birden çok gönderene ait yük, bir araçta, bir palette, bir



Parsiyel yük taşımacılığında uygulanan toplama yük kavramı; komisyoncuların sıkça başvurduğu bir yöntemdir. Bu sayede düşük boyutlu yükleri kısa sürede toplayarak taşımayı gerçekleştirmektedir.

konteynerde konsolide edilerek, tek bir yük gibi taşındığında, akdi taşıyıcı sayılacak ve ona göre sorumlu tutulacaktır.



### Örnek

- Türkiye'den Almanya'ya ihracat yapan satıcı, anlaşma yaptığı A Kargo firmasına malı teslim etmiş, taşıma THY AO tarafından ifa edilmiş; Almanya'da havaalanı yer hizmetleri firmasında hasar tespiti yapılmıştır. Taşıyıcı A Kargo, fiili taşıyıcı THY AO ve havaalanı yer hizmetleri firması ise taşıyıcının yardımcı konumunda olup, akdi sorumluluk A Kargo firmasının üzerindedir.



### Bireysel Etkinlik

- Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği kapsamında, taşıma işleri komisyoncusu ile taşıma işleri organizatörünün yetki ve faaliyet alanlarını karşılaştırınız.



## Özet

- Taşımacılık sektörü, diğer ticaret alanlarına göre çok daha fazla kişinin dâhil olduğu, işi üstlenenin işi yürütebilmek için bir çok farklı işletmeden yararlanması gereken bir sektördür. Özellikle taşınan malın hareketinden dolayı, gerek çıkış, gerek varısı ve gerekse taşıma sürecinde mala ilişkin ve yine taşıma sürecine ilişkin iş ve işlemlerin yürütülmesinde, her zaman aynı işletme göreve alamaz. Bu durumda ifa yardımcıları kullanılması kaçınılmazdır.
- Genel tacir yardımcılarından acente, komisyoncu ve simsar yanında taşımaya özgü ifa yardımcılarının da genel olarak taşıyıcılara hizmet ettiği, bağımsız ticari faaliyetlerde bulunan işletmeler vardır.
- Esasında, taşıyıcılar-lojistik işletmecileri ihracat ve ithalat süreçlerinde, ya da yurt içi tedarik süreçlerinde ilgili taraflara yardımcı olan bağımsız işletmelerdir. Bu işletmeler işi üstlendiğinde, bizzat kendisi yapmak zorunda da değildir.
- Merkezin dışında faaliyet yürütmek isteyen ve şubeleşmeye gitmek konusunda çekingen olan taşıma ve lojistik işletmelerinin bu hedef pazarlara acenteler vasıtası ile girmesi yaygın uygulamadır.
- Acenteler, yalnızca taşıma süreçlerinin düzgün işlenmesini sağlamak amacıyla değil, işletmelerin pazarlama güçlerini de etkileyen ve erişebileceği müşteri kitlesini de arttırabilen yardımcı yapılardır.
- Komisyoncu herhangi bir ihtilaf (anlaşmazlık) durumu söz konusu olduğunda, sözleşmeden doğan hakları sebebiyle mal üzerinde hapis hakkı uygulayabilir. Kendi hatasından veya bulduğu taşıyıcı ve yardımcılarından kaynaklı hatalardan doğabilecek hasar, ziya, gecikmeden de komisyoncu sorumludur.
- Günümüzde birçok sektörde uygulandığı gibi Komisyonculuk işinin taşımacılık sektöründe de düzgün uygulanması ve önemi büyüktür. Taşıma İşleri Komisyoncusunun taşıma sürecini taşıma sürecini düzgün bir şekilde planlaması ile başarılı bir fiili taşıma fiili sağlanabilir. Ancak bu başarının ölçüsü unutulmamalıdır ki Komisyoncunun gösterdiği özen ile doğru orantılıdır.
- Taşımayı üstlenen, yük toplayarak bir arada tek bir gönderen gibi taşıyan ya da bizzat ücret belirleyerek kendi adına ve hesabına tahsil eden yüklenici konumundaki, taşıyanlar aslında yük ilgileri için taşıyıcı sayılmakta, taşıyıcı hak ve yükümlülüklerinde olan işletmelerdir. Bunlar taşıma işleri organizatörü-freight forwarder olarak anılmakta ve esasen akdi taşıyıcı kabul edilmektedir.
- Taşıyıcının yükleme, boşaltma, istifleme, sabitleme, ambalaj, sipariş planlaması gibi faaliyetleri üstlendiği sözleşme ilişkilerinde bu işleri yürüten ifa yardımcıları bakımından taşıyıcının asıl yüklenici ve sorumlu olduğu, yük ilgileri karşısında akdi sorumluluğu üstlendiği de göz ardı edilmemelidir.
- Lojistik ve taşıma sektöründe, hangi türden faaliyetlerde bulunulursa bulunulsun bu işletmelerin kendi içinde bağımsız hareket ettiği, basiretli bir şekilde kedi işini özenle yürütmeleri gerektiği de açıktır. Bu yönüyle yük ilgilisi hak sahipleri, hem akdi sorumlu taşıyıcılara, hem de doğrudan bu kişilere yönelebilecek ve sorumluluk süreci işletebilecektir.
- Her ne kadar acentelerin doğrudan sorumluluğu bulunmamakta ise de; bu kişilerin de kendi ad ve hesaplarına fatura tanzim ederek tahsilatı kendi adına ve hesabına yaptığı ticari ilişkilerde, taşıyıcı bakımından bu firmaların sadece acente sıfatı ile kendilerini savunması somut olaya uymayacaktır.
- Bu kapsamda, taşıma sürecine giren tüm kişilerin kendi adlarına mı; yoksa başka biri adına mı hareket ettiğini, kendi taahhütlerinin ne miktarda ve hangi amaçla akdi ilişkide olduklarının ihtilafı durumlarda aydınlatılması önemi haiz olacaktır.

## DEĞERLENDİRME SORULARI

1. Acente aşağıdaki işlemlerden hangisini yapamaz?
  - a) Müvekkili tacirin taraf olduğu bir sözleşmenin yapılmasına aracılık etmek
  - b) Müvekkili tacir adına sözleşme yapmak
  - c) Sattığı malların bedelini tahsil etmek
  - d) Müvekkili taciri mahkemede temsil etmek
  - e) Temsil ettiği tacirin işletmesine ortak kabul etmek
  
2. 4925 sayılı KTK'ya göre uluslararası düzeyde taşıma işleri komisyonculuğu yapmak için alınması gereken yetki belgesi aşağıdakilerden hangisidir?
  - a) H1 Yetki Belgesi
  - b) H2 Yetki Belgesi
  - c) L1 Yetki Belgesi
  - d) L2 Yetki Belgesi
  - e) R1 Yetki Belgesi
  
3. Taşıma İşleri Komisyoncusunun, istem ve haklarını kullanabilmesi için gerekli zaman aşımı süresi ne kadardır?
  - a) 6 ay
  - b) 1 yıl
  - c) 1,5 yıl
  - d) 2 yıl
  - e) 2,5 yıl
  
4. Aşağıdakilerden hangisi taşıma işleri komisyoncusunun talep edeceği masraflardan biri değildir?
  - a) Taşıma ücreti
  - b) Yükleme
  - c) Boşaltma
  - d) Depolama
  - e) TIR Parkı ücretleri
  
5. Aşağıdakilerden hangisi taşıma işleri komisyoncusunun sorumluluktan kurtulmasını sağlamaz?
  - a) Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması Müvekkili tacir adına sözleşme yapmak
  - b) Taşıyıcı veya yardımcıları tarafından yapılan yetersiz ambalajlama
  - c) Canlı hayvan taşınması
  - d) Taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi
  - e) Eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması

6. Fiilen taşıma sürecinin belirli bir kısmını gerçekleştiren; ancak taşıma sözleşmesinin tamamından müteselsilen sorumlu olan taşıyıcı hangisidir?
- Müteakip Taşıyıcı
  - Fiili Taşıyıcı
  - Akdi Taşıyıcı
  - Alt Taşıyıcı
  - Taşıma İşleri Komisyoncusu
7. Acenteler ile ilgili aşağıdaki bilgilerden hangisi yanlıştır?
- Sözleşmelerin yapılmasına aracılık edilmesi veya tacir adına sözleşme kurulması konularıyla uğraşırlar.
  - Acentenin kendi adına ayrı bir işletmesi bulunabilir.
  - Aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili uyuşmazlıklardan dolayı müvekkili adına dava açamaz.
  - Yapılacak sözleşmelerin türü, koşulları hakkında tacirin talimatlarına uymak ve ekonomik gelişmelerden taciri haberdar etmek yükümlülüğü altındadır.
  - Acente, aynı yer veya bölge içinde, birbirleriyle rekabette bulunan birden fazla ticari işletme için aracılık yapamaz.
8. Aşağıdakilerden hangisi UTİKAD'ın taşıma işleri komisyonculuğu hizmetlerine ilişkin kurallarında, taşıma işleri komisyonculuğu hizmet deyimleri arasında yer almaz?
- Yüklerin taşınması veya taşıtılması
  - Sigorta yapılması veya yaptırılması
  - Yüklerin depolanması
  - Yüklerin elden geçirilmesi, elleçlenmesi veya markalanması
  - Yükleme sırasında nezaret etmek
9. Aşağıdakilerden hangisi uluslararası taşıma organizatörlerinin verdiği hizmetlerden biri değildir?
- Taşıma süreçlerini planlamak ve gerçekleştirmek
  - Gönderenin gereksinim duyduğu belgeleri hazırlamak
  - Fiili taşıyıcıya TIR Karnesi düzenlemek
  - Gerektiğinde sigorta işlemlerini yapmak
  - Gemi işletmesiyle yer rezervasyonu yapmak

- 10.** Taşıma İşleri Komisyoncuları ile ilgili aşağıdakilerden hangisi yanlıştır?
- Taşıma İşleri Komisyoncuları bir ihtilaf söz konusu olduğunda yük üzerinde hapis hakkı kullanabilir.
  - Taşıma İşleri Komisyoncuları, akdi ilişki içerisinde yer aldığı müvekkilinden bağımsız olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.
  - Birden fazla taşıma şekli kullanıyorsa; taşıma işleri komisyoncusu, taşıma türlerini birbirine kombine eder ve müşterilerine paket hâlinde aktarırlar.
  - Taşıma İşleri Komisyoncuları, her zaman başkası adına ve hesabına çalışırlar.
  - Taşıma İşleri Komisyoncusu, gerekli sözleşmeleri kendi veya böyle bir yetki almış olması şartıyla, gönderen adına yapar.

**Cevaplar:**

1. e, 2.b, 3.b, 4.e, 5.b, 6.a, 7.c, 8.e, 9.c, 10.d

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- [1] Taşıma hukuku ile ilgili mevzuat ve ilgili yargı kararları için bkz. Kendigelen A. & Aydın A. (2001),Bibliyografyalı Notlu İctihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı, Beta basım, İstanbul.
- [2] Kavramların detaylı izahı için bkz. Gençtürk M. (2006), Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar Gecikme Sorumluluğu, Vedat Kitapçılık, İstanbul.
- [3] Adıgüzel B. (2018), Taşıma Hukuku, Ankara, s. 185 vd.
- [4] Tacir yardımcıları ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgen H. / Helvacı M. vd. (2015), Ticari İşletme Hukuku, İstanbul, s. 685 vd.
- [5] Taşımada görevli taşıma işleri komisyoncusu için bkz. Akdeniz U. (2013), Taşıma İşler Komisyonculuğu Sözleşmesi, Ankara, s. 9 vd.