TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ DERGİSİ

UNION OF TURKISH BAR ASSOCIATIONS REVIEW

ISSN 1304-2408

- Hakemli Makaleler
- Söyleşiler
- Kararlar
- İnsan Hakları
- Disiplin Kurulu Kararları
- Kitaplar, Dergiler
- Adli Tıp
- Çevre

TEMMUZ-AĞUSTOS / JULY-AUGUST: 2012 YIL/YEAR: 25 SAYI/ISSUE: 101

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ DERGİSİ

UNION OF
TURKISH BAR ASSOCIATIONS
REVIEW

ISSN: 1304-2408

TEMMUZ - AĞUSTOS/ JULY - AUGUST 2012 YIL/YEAR: 25 SAYI/ISSUE : 101

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ DERGİSİ YAYIN KURALLARI

1. 1988 yılından beri çıkmakta olan Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Eylül 2002 tarihinden bu yana da "Hakemli Dergi" olarak yayımlanmaktadır. Türkiye Barolar Birliği Dergisi'nde, makaleler; Yargıtay, Danıştay, AİHM, Anayasa Mahkemesi kararları, kritikler ve yayın tanıtım yazıları yer almaktadır.
2. Dergiye gönderilecek yazıların özgün, başka bir yerde yayımlanmamış ya da yayımlanmak üzere gönderilmemiş olması gerekmektedir.
3. **Yazılar, 7.500 sözcüğü geçmeyecek şekilde, bilgisayar ortamında hazırlanmalıdır.**

   Yazıların ilk sayfasında makalenin adı, özeti (en fazla 50 sözcük) ve anahtar sözcükleri (en fazla 10 sözcük) Türkçe ve İngilizce olarak yer almalıdır.

   Yazıların sonunda kaynakça bulunmalıdır.

   Yazılar, ana bölümlerde 1,5 satır aralığı ile 12 punto; dipnotlarda tek satır aralığı ile 10 punto kullanılarak yazılmalıdır.

   Dipnotlar sayfa altında gösterilmelidir. Dipnot numaraları noktalama işaretlerinden sonra kullanılmalıdır. Dipnot ve kaynak verilirken yazar adı ve soyadının sadece baş harfleri büyük harf olmalı, eğer verilen kaynak makale ise makale adı çift tırnak (" .....") içine alınmalı, sadece eser adı *İTALİK* verilmeli, yayınevi, ili, baskı yılı ve sayfa sayısı sırası ile verilmelidir.

   Örneğin: Yazar Adı, "Makale Adı", *Eser Adı*, Xxxx Yay. 2. baskı, Ankara 1999, s. xx.

   Faruk Erem, "Ceza Hukukunda Meslek Sırrı", *AÜHF Dergisi*, Ankara 1943, C. x, S. x, s. xx.
4. Yazıların basılı nüshası CD ile birlikte künyedeki adrese ya da elektronik nüshası "yayin@barobirlik.org.tr" adresine gönderilmelidir.

   Yazılar, Türkiye Barolar Birliği Dergisi Yayın Kuralları'na uygun olmaması durumunda reddedilir.
5. Yazarlar, unvanlarını, görev yaptıkları kurumları, haberleşme adresleri ile telefon numaralarını ve varsa e-posta adreslerini göndermelidirler.
6. **Yazıların "hakemli makaleler" bölümünde yayımlanması istendiği açıkça belirtilmelidir;** açıklama yer almayan durumlarda "makaleler" bölümünde yayımlanmak üzere gönderildiği varsayılır.
7. Yazarı tarafından hakem incelemesinden geçirilmesi istenilen yazılar, "kör hakemlik" sistemi uyarınca, yazarların adı yazı metninden çıkarılarak hakeme gönderilir. Yazarlara da yazının hangi hakeme gönderildiği ile ilgili bilgi verilmez.

   Hakem tarafından uygun bulunmadığı için yayımlanmayan yazılar, istenildiği takdirde hakem adı belirtilmeksizin yazarlara geri gönderilir. Hakem raporuna itiraz hakkı vardır.

   Hakem raporu düzeltme içeriyorsa, rapor, hakem adı belirtilmeksizin yazara gönderilir ve yazının hakem raporuna göre düzeltildikten sonra yayımlanabileceği bildirilir. Bu süreç, hakemin yazının yayımlanmasını uygun bulmasına kadar devam eder.
8. Yazarı tarafından hakem incelemesinden geçirilmesi istenilmeyen yazılar, Yayın Kurulu'nun kararı ile yayımlanabilir. Yayımlanmayan yazılar yazara geri gönderilmez. Ancak, durum yazara bildirilir.
9. Dergiye gönderilen yazıların yazım denetimlerinin yapılmış olduğu, gönderildiği biçimiyle yayımlanmasına *"olur"* verildiği kabul edilir. Yazı teslim edildikten sonra, baskı düzeltmeleri için ayrıca yazara gönderilmez. Yazım yanlışlarının fazla olması yazının yayımlanmaması için yeterlidir.
10. Türkiye Barolar Birliği Dergisi'nin yazı dili Türkçe'dir.
11. Yazıların düzeltilmesinde, *Türk Dil Derneği Yazım Kılavuzu* ve *Adam Yayınları Ana Yazım Kılavuzu* esas alınmaktadır.
12. Yayımlanması kabul edilen yazıların, basılı ve elektronik yayın haklarına TBB sahip olur.
13. Yazarlara Türkiye Barolar Birliği Yayınlarının Hazırlanması, Basım ve Dağıtımı Yönetmeliği çerçevesinde telif ücreti ödenir. Yazarlara üç adet, hakemlere bir adet dergi gönderilir.

TÜRKİYE BAROLAR BİRLİĞİ DERGİSİ

UNION OF TURKISH BAR ASSOCIATIONS REVIEW

© Türkiye Barolar Birliği
© Union of Turkish Bar Assocations

Sahibi / Owner
Av. Vedat Ahsen Coşar,
Türkiye Barolar Birliği Başkanı

Sorumlu Müdür / Managing Director
Av. Cengiz Tuğral, TBB Genel Sekreteri

Genel Yayın Yönetmeni / Executive Editor
Av. Teoman Ergül

Eşgüdüm Kurulu / Board of Coordination
Av. Vedat Ahsen Coşar
Av. Cengiz Tuğral
Av. Sitare Sağsen
Av. Teoman Ergül
Av. Özcan Çine

Yayın Kurulu / Board of Editors
Av. Dr. Serkan Ağar
Av. Olcay Küçükpehlivan
Av. Özcan Çine
Av. Sezercan Bektaş
Av. Özgecan Yanlı

Danışma Kurulu / Board of Advisors
Prof. Dr. Erzan Erzurumluoğlu,
Çankaya Ü. Hukuk Fak.
Prof. Dr. Haluk Günuğur,
Türkiye-AB Derneği Bşk.
Prof. Dr. Hamit Hancı,
AÜ Tıp Fak. Adli Tıp ABD Bşk.
Sabih Kanadoğlu,
Onursal Yargıtay C. Başsavcısı
Prof. Dr. Erdoğan Moroğlu
Prof. Dr. Erdal Onar,
Bilkent Ü. Hukuk Fak.
Prof. Dr. Hayrettin Ökçesiz,
Akdeniz Ü. Hukuk Fak.
Prof. Dr. Hakan Pekcanıtez,
Galatasaray Hukuk Fak.
Prof. Dr. Erdener Yurtcan

Türkiye Barolar Birliği Dergisi hakemli bir dergidir./ Türkiye Barolar Birliği Dergisi (Union of Turkish Bar Associations Review) is a refereed review.

İki ayda bir (Ocak, Mart, Mayıs, Temmuz, Eylül, Kasım aylarında) yayımlanır. / Issued bimonthly (January, March, May, July, September, November).

Dergide yayımlanan yazılarda ileri sürülen görüşler yalnızca yazarlarına aittir. / Articles published in these series express solely the views of the authors.

Dergide yayımlanan yazılar, kaynak gösterilmeden başka bir yerde yayımlanamaz. / Articles published in these series can not be republished without citation.

Türkiye Barolar Birliği Dergisi TÜBİTAK - ULAKBİM hukuk veri tabanında dizinlenmektedir. / Türkiye Barolar Birliği Dergisi (Union of Turkish Bar Associations Review) is being permanently indexed in TÜBİTAK - ULAKBİM law database.

İletişim Adresi / Communication Address
Türkiye Barolar Birliği Başkanlığı
Yayın İşleri Müdürlüğü
Oğuzlar Mah. Özdemir Özok Sokağı No: 3
06520 Balgat - ANKARA
Tel: (0312) 292 59 00 (pbx) Faks: (0312)286 55 65
web:www.barobirlik.org.tr
e-posta: yayin@barobirlik.org.tr

Abonelik / Subscription
Yıllık abone bedeli: 60 TL.

Sayfa Tasarımı ve Ofset Hazırlık /
Page Design and Offset Preparation
Mustafa Horuş - Türkiye Barolar Birliği

Basım Yeri / Printed by
Şen Matbaa (0312) 229 64 54 - 230 54 50
Özveren Sokağı 25/B Demirtepe - Ankara
www.senmatbaa.com

Basım Tarihi / Printing Date : 15.10.2012

KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN HUKUKÎ NİTELİĞİ VE İŞ GÖRME AMACI GÜDEN SÖZLEŞMELERLE İLİŞKİSİ

THE QUALIFICATION LEGAL AND THE RELATION WITH TRANSACTION CONTRACTS OF CARRIAGE CONTRACT OF GOODS BY ROAD

Özlem TÜZÜNER*

Özet: Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, hukukî niteliği itibariyle, tipik, ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen ve rızaî bir sözleşmedir. Taşıma senedi, sevk mektubu ve benzeri belgelerin, fonksiyonu ispat olup, bunların yokluğu, hukuka aykırı oluşu veya kaybolması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, iş görme amacı güden sözleşmelerle bağlantısı bakımından, vekâlet ve hizmet sözleşmelerinden ziyade, eser sözleşmesiyle, niteliği, kuruluşu ve sona ermesi açılarından benzerlik arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Hukuki nitelik, rızaî akit, iş görme amacı, taşıma sözleşmesi, eser sözleşmesi

Abstract: The carriage contract of goods by road, in terms of qualification legal, is a synallagmatic contract which is edited in law and concluded by consensus. The consignment note and other similar carriage documents, whose function is to prove, absence, irregularity or loss of those documents, shall not affect the existence or the validity of the carriage contract. The carriage contract of goods by road, as a matter of the relation with the purpose of transaction, left over representation or employment contracts, presents analogy to freelance contract.

Keywords: Qualification legal, contract which is concluded by consensus (is not real), purpose of transaction, carriage contract, freelance contract.

* Yrd. Doç. Dr., Okan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı

1- ÇALIŞMA KONUSUNUN SUNULMASI

Eşya taşımasının dünya tarihindeki en eski ve klasik şekli, kara taşımasıdır. İnsanoğlunun toplamadan avlamaya geçmesi üzerine, tekerleğin icadıyla birlikte, kara taşıma araçları kullanılmaya başlanmıştır[1]. Ancak ilkçağlarda, eşya sahibiyle eşyayı taşıyan kişi özdeştir[2]. İlkel dönemden modern yaşama geçişte, bireyin tehlikelerden kaçma içgüdüsü, taşımaya verilen önemi artırmıştır[3]. Ekonomik ve buna bağlı olarak sosyal düzen değiştikçe, eşya sahibiyle eşyayı taşıyan kişi ayrışmıştır. Böylece, sosyal ilişkileri şekillendiren sözleşmelere, eşya taşıma sözleşmesinin eklenmesi mümkün olmuş; diğer mesleklerden bağımsız bir meslek hâline gelen taşıyıcılığa hukuk düzenince müdahale gereksinimi doğmuştur[4].

Özellikle, ikinci dünya savaşından sonra ticarî faaliyetler ülkesel sınırları aşan bir boyut kazanmıştır. "Bu gelişmeye paralel olarak, eşya taşınmasının kapsamı, tekniği ve türleri değişmiş, taşımacılık faaliyeti ülke sınırları içinde cereyan eden bir faaliyet olmaktan çıkmıştır[5]. 1960'lı yıllarda konteyner taşımacılığı başlamış; böylece taşımacılığın rasyonalizasyonu sağlanmıştır[6]. Günümüzde, hava ve deniz yoluyla taşıma çok gelişmiştir. Yine de, karayolu metodu, diğer taşıma metotlarından daha yaygın bir mertebededir[7].

---

1 Wise C., The story of transport, 1944, Londra, s. 1-11. Ayrıca bkz. Atabek R., Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul, 1960, s. 3, 4. **Tüzün** N., Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara, 1968, s. 1-2.

2 Arkan S., Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 1982, s. 31.

3 Thaller E., Droit Commercial, Les Transport, Paris, 1910, s. 2. Taşıma faaliyetinin, hız, ücret, güvenlik ve süre açısından tarihsel gelişimi hakkında bkz. Thaller, s. 4-38.

4 Arkan, Sorumluluk, s. 31.

5 Kaya A., Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulama Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul, 1998, s. 311-333, s. 331. Aynı yönde bkz. Arslan A., Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Ziya ve/veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilebilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Hâlleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selâhattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan, İstanbul, 1999, s. 89-118, s. 89. Şamlı Y. K., Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul, 2008, s. 5. Arkan S., Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka/İstanbul, Ankara, 1984, s. 6-21, s. 7, 8.

6 Deniz İ., Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul, 1982, s. 14.

7 Avrupa Birliği'nde kara yoluyla taşımanın diğer taşıma metotlarının on katı daha yaygın olduğu yönünde bkz. Stevens H., Transport Policy in the European Union,

Taşıma faaliyetinin, beşerî, iktisadî, ticarî ve sosyal cepheleri bulunmaktadır. Bu faaliyet, ekonomik düzeni ulusal ve uluslararası boyutta canlandırmakta; tüketimi desteklemekte ve küreselleşmeyi güçlendirmektedir[8]. Taşıma, gelişmiş, gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkeler arasında üretilenlerin tüketicilere dağıtılmasını kolaylaştırdığı ölçüde sosyal yöne hizmet etmektedir[9]. Kara taşımasının gelişmesiyle, karayolu kalitesinin ve ağır vasıta güvenliğinin gelişmesi doğru orantılıdır[10]. Fakat bugüne gelindiğinde, kaliteli karayolu ve güvenilir vasıta kâfi değildir; güvenilir ve yeknesak hukuk düzeni sektörün en önemli ihtiyacıdır. Bunun için, karayolu taşımasını düzenleyen mevzuat, gerek taşıyıcı, gerek gönderen ve gönderilen açılarından hukuk güvenliğini sağlayacak yeterlikte olmalıdır[11].

Doktrinde, taşıma hukukunun, karma bir hukuk dalı olduğu; ceza, idare, ticaret, vergi hukukları yanı sıra, medenî hukuku da ilgilendirdiği ifade edilmektedir[12]. Taşıma sözleşmesinin kamu hukuku veya özel hukuk kuralları uyarınca mı inceleneceği problemini, sözleşmenin doğası gereği taşıyıcının kişiliğine bağlayan; taşıyıcı, devlet memuru veya devlet kurumu ise, kamu hukuku kurallarının geçerli olduğunu kabul eden görüşler bulunmaktadır[13]. Böylesine geniş kapsamlı bir alanda, çalışma konusunun sınırlarını netleştirmek gereklidir.

The European Union Series, Basıldığı yer: Çin, Kamuya sunulduğu yer: Avrupa Birliği, 2004, s. 102, 103.
Aynı yönde bkz. Rodière R., Le Contrat de transport de marchandises terrestre et aérien (France), Paris, 1977, s. 5-7, 54-73.
Aynı yönde bkz. Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, İstanbul, 2003 (İktisadi Kalkınma Vakfı, No: 14), s. 8.
Fédération internationale des ouvriers du transport, Problèmes nationaux et internationaux de la politique des transports, Bâle (Suisse), 1958, s. 9.

8 Alter M., Droits des transports, Paris, 1996, s. 1-5.

9 Thaller, s. 44.

10 Wise, s. 10. Taşıma faaliyetiyle ekonomik gelişmenin her ülkede her zaman paralel olmadığı; meselâ İsviçre'de taşıma faaliyetinin gelişmediği ama ekonomik durumunun yerinde olduğu; fakat Almanya'da taşıma faaliyetiyle ekonomik durum arasında paralellik bulunduğu yönünde bkz. Thaller, s. 1, dpn. 1.

11 Avrupa Birliği taşıma politikasının ve kara taşıması uyumlaştırma hareketlerinin, gerek sosyal ve teknik, gerek ekonomik bakımdan nihaî amacının, taşıma hukukunun üye devlet vatandaşları nezdinde güvenilirliğini sağlamak olduğu yönünde bkz. Stevens, s. 106-109; Alter, s. 8-13.

12 Alter, s. 5.
Aynı yönde bkz. Özdemir T., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, 2006, 1.

13 Thaller, s. 76-78.

Türk karayolunda eşya taşıma işleri, Türk Ticaret Kanunu'nda[14], Karayolu Taşıma Kanunu'nda[15], *"Karayolları Trafik Kanunu"*[16] ve *"Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi'nde*[17] *(Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Anlaşma'da)"* düzenlenmiştir. CMR Konvansiyonu, taşıma faaliyetini tüm yönleriyle düzenlememiştir. Bu konvansiyonda düzenlenmeyen konularda Türk Ticaret Kanunu uygulama alanı bulacaktır[18]. Diğer taraftan, CMR Konvansiyonu, bütün karayoluyla eşya taşımalarına uygulanmamaktadır. Bu konvansiyonun uygulanması, bir dizi şartların birlikte gerçekleşmesine bağlıdır[19]. Konvansiyonda belirlenen şartlar oluşmadığında, Türk Ticaret Kanunu'na başvurulmaktadır (TTK. m. 850 vd.). Böylece, bu çalışmanın konusu, yalnızca anılan mevzuat kapsamında akdedilen karayoluyla eşya taşıma sözleşmeleriyle sınırlandırılmıştır.

Türk Ticaret Kanunu'nda, Karayolu Taşıma Kanunu'nda, Karayolları Trafik Kanunu'nda ve CMR Konvansiyonu'nda, karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinin hukukî niteliği hakkında açıklama bulunmaktadır. Fakat medenî hukuktan, özellikle eşya ve borçlar hukukun-

14 RG. 14.2.2011, S. 27846; 6102 sayılı Kanun (Türk Ticaret Kanunu şeklinde anılacaktır). RG. 9.7.1956, S. 9353; 6762 sayılı Kanun (6762 sayılı Kanun şeklinde kısaltılarak anılacaktır). 1956 yılından önce, kara nakliyesi iki kanunda, o dönemde yürürlükte olan Borçlar Kanunu'nda (RG. 8.5.1926, S. 366; 818 sayılı Kanun) ve Ticaret Kanunu'nda (29.5.1926 günlü ve 865 sayılı) düzenlenmekteydi (BK. m. 431 vd.; 865 saylı TK. m. 890 vd.). Söz konusu yıllarda, anılan hükümlerden hangilerinin kara nakliyesine uygulanacağı sorun arz etmekteydi. Bu sorun hakkında ayrıntılı bilgi için 865 sayılı Ticaret Kanunu döneminde kaleme alınmış şu esere bkz. Belbez H., *"Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu"*, dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/239/2104.pdf; s. 387-402, s. 387, 388.

15 RG. 19.7.2003, S. 25173; 4925 sayılı Kanun. Ayrıca Karayolu Taşıma Yönetmeliği çıkarılmıştır (RG. 25.2.2004, 25384).

16 RG. 18.10.1983, S. 18195; 2918 sayılı Kanun.

17 RG. 14.12.1993, 21788; 3939 sayılı Kanun. Bu Anlaşma aşağıda CMR Konvansiyonu şeklinde kısaltılarak anılacaktır. CMR Konvansiyonu, 30.10.1995 tarihinden itibaren Türkiye'de uygulanmaya başlamıştır. CMR Konvansiyonu metni için bkz. RG. 4.1.1995, S. 22161. Ayrıca bkz. www.utikad.org.tr/db/files/CMR.pdf; www.und.org.tr/public/dokuman/CMR.pdf.

18 6762 sayılı Kanun döneminde bkz. Kaya, CMR-I, s. 312; Şamlı, s. 10.

19 Kaya, CMR-I, s. 313 vd.; Şamlı, s. 6 vd.; Arkan, İnceleme, s. 7-12. Ayrıca bkz. Akıncı Z., Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara, 1999, s. 21 vd. Aydın A., CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul, 2006, s. 5 vd. Uslu M., CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2010, s. 34 vd. Yeşilova E., Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2004, s. 22 vd.

dan hareketle, bu sözleşmenin hukukî niteliği belirlenebilir. Aşağıda sırayla, sözleşmenin hukukî niteliği ve iş görme amacını güden sözleşmeler arasındaki yeri konularına değinilecektir.

2- HUKUKÎ NİTELİĞİN BELİRLENMESİ

Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, Türk Ticaret Kanunu'nda, CMR Konvansiyonu'nda ve Karayolu Taşıma Kanunu'nda düzenlenmiştir. Bu nedenle, isimsiz (atipik) değil, isimli (tipik) bir sözleşmedir.

"İhtiyaçların karşılanması amacı ile yapılan menkul satışı veya kiralama gibi malın doğrudan veya dolaylı zilyetlik devrini öngören sözleşmelerin ifası, bu malın bir yerden alınıp başka yere taşınmasını gerektirmektedir"[20]. Bu noktada, karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, kronolojik olarak, satış veya kira gibi sözleşmelerin ifasını temin eden ardıl bir sözleşmeye tekabül etmektedir.

Taşıma sözleşmesi, çoğunlukla satış veya kira gibi sözleşmelerin akabinde akdedilse de, tek başına incelendiğinde, kendinden önce gelen sözleşmelerden amaç itibariyle farklıdır. Taşıma sözleşmesi, mülkiyetin devri veya kullandırma amaçlarını gütmemekte; bilakis eşya taşıma işinin görülmesi amacına yönelmektedir. *"Taşıyıcı, emtianın kendi koruması altında bir yerden diğer bir yere taşınması işini üstlenir"*. Bu sözleşmenin esas konusu, taşıma işinin görülmesinden ibarettir[21]. Diğer bir deyişle, eşyanın nihaî varma yerine ulaşmasına kadar yapılacak taşıma faaliyetinin bir bütün olarak üstlenilmesi söz konusudur[22]. Bu nedenlerle, karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, mülkiyetin devri veya kullandırma amaçlarını değil, iş görme amacı güden bir sözleşmedir[23].

---

20 Özdemir, s. 1.

21 Kaya A., Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II), Prof. Dr. Hıfzı Velidedeoğlu'na Armağan, İÜHFM, C. LVI, S. 1-4, Y. 1998, s. 239-267, s. 239.

22 Arkan S., Karma Taşımalarla İlgili Hukukî Sorunlar, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Konya, 1991, s. 341-358, s. 346.

23 Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 22; Arkan, Sorumluluk, s. 29; Belbez, *"Nakil Sözleşmesi"*, s. 389, 390.
Aynı yönde bkz. Kaya A., Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1978, s. s. 28.

Kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesi, nakil işinin görülmesi karşılığında ücret ödenmesini konu edindiği üzere, eksik iki tarafa borç yükleyen değil, tam iki tarafa borç yükleyen (*synallagmatique*) bir sözleşmedir[24]. Nitekim sözleşmenin kanunî tanımında ücret, taşıma taahhüdünün karşılığı olarak anılmaktadır (TTK. m. 850/2). Türk Ticaret Kanunu'nun anılan fıkrasında, *"Taşıyıcı"* başlığı altında, aynı zamanda taşıma sözleşmesi tanımlanmaktadır. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi üstlenmektedir. Buna karşılık, kural olarak gönderen, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanmaktadır.

Kanundaki tanıma paralel olarak, doktrinde karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları tespit edilmiştir: *"taşınacak eşya, taşıma ücreti ve anlaşma"*[25]. Taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını bu şekilde açıklığa kavuşturan görüşe katılmak gerektiği düşünülmektedir. Diğer taraftan, bu sözleşmenin iki, üç, dört, beş veya sekiz unsuru bulunduğunu ileri süren farklı görüşler de dile getirilmelidir. Taşıma sözleşmesinin, *"taşıma işinin üstlenilmesi (taşıma taahhüdü) ve ücret"* unsurlarından ibaret olduğu açıklanmıştır[26]. Taşıma sözleşmesindeki mühim unsurların, taşıyıcının şahsiyeti, akdin ivazlı olması ve taşıyıcının taşıma taahhüdüne ihtimam mükellefiyetinden ibaret olduğu belirtilmiştir[27]. Yine, taşıma sözleşmesinin üç zorunlu unsurunun, *"yer değiştirme, taşıyıcının profesyonel karakteri ve taşıma operasyonun yönetilmesi"* hususlarından ibaret olduğu kaleme alınmıştır[28]. Taşıma sözleşmesinin dört unsuru bulunduğu: bunların, *"anlaşma unsuru, sübjektif unsurlar (taşıyıcı, gönderen ve gönderilen), objektif unsurlar (eşya ve ücret) ile metafizik unsurlardan (mesafe ve süre)"* oluştuğu ileri sürülmüştür[29].

---

24 Ülgen H., Uluslararası Taşımacılık ve Hukukî Sorunları, İstanbul, 1988, s. 1.
Aynı yönde bkz. Franko Nisim, Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti, Ankara, 1992, s. 11.
Şamlı, s. 9; Arkan, Sorumluluk, s. 10, 11; Tüzün, s. 15; Özdemir, s. 2; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 17.

25 Belbez, *"Nakil Sözleşmesi"*, s. 389, 390; Rodière, s. 53, 54; Kaya, Gecikme, s. 8; Özdemir, s. 3, 23.

26 Arkan, Sorumluluk, s. 10-16.
Aynı yönde bkz. Gençtürk M., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul, 2006, s. 13, 14.

27 Tüzün, s. 13, 14.

28 Fransız Hukuku'nda bkz. Rodière R./Mercadal B., Droit du transport, Paris, 1990, s. 173 vd.

29 Thaller, s. 79 vd.

Ayrıca, *"taşıma, taşıt, taşıma taahhüdü, eşya veya yolcu taşıma, taşıyıcının yüke zilyet olması, taşıma işinin ticarî işletme faaliyeti ve meslek olarak icra edilmesi, ücret ödenmesi"* unsurlarından oluştuğu belirtilmiştir[30]. Taşıma sözleşmesinin beş unsuru bulunduğu; *"taşıyıcı, ücret, eşya veya yolcu, taşıma aracı, insan veya eşyanın yer değiştirmesi maksadı"* unsurlarından oluştuğu savunulmuştur[31]. Benzer şekilde, *"nakliyeciliği meslek ittihaz etmiş olmak, ücret, eşya, nakil vasıtası, taşıma müddeti, yer değiştirme serbest hareket ve yer değiştirme hususunun anlaşmanın özünü teşkil etmesi"* şeklinde sekiz unsurdan bahsedilmiştir[32].

Taşıma sözleşmesinin unsurları hakkında pek çok görüş ortaya konulmuştur. Burada, görüşlerin ayrıştığı noktaya odaklanılmalıdır. Görüşlerin hepsinde, ücret ve taşıma taahhüdü kabul edilmektedir. Ancak *"taşıyıcının yüke zilyet olması"* unsuru, taşıma sözleşmesinin rızaî akit olarak mı, yoksa aynî akit olarak mı nitelendirileceğiyle ilgilidir[33]. Doktrinde, gerek 6762 sayılı Kanun, gerek CMR Konvansiyonu bağlamında, taşıma sözleşmesinin aynî sözleşme olmadığı, rızaî akit olduğu belirtilmiştir[34]. Buna karşılık, yine 6762 sayılı Kanun döneminde, eşya taşıma sözleşmesinin aynî sözleşme olduğu ileri sürülmüştür[35]. CMR Konvansiyonu'na göre rızaî; Türk Ticaret Kanunu'na göre

30 Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 3-9.

31 Zeyneloğlu A., Uygulamalı Taşıma Hukuku, Ankara, 1980, s. 63-82.

32 Atabek, s. 24-29.

33 Aynî akit, eşya hukukuna giren sözleşme kavramları hakkında bkz. Eren F., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011, s. 189, 190.
Aynı yönde bilgiler için ayrıca bkz. Mertol C., Kıymetli Evrak Hukuku, Ankara, 2012, s. 9.

34 Atabek, s. 37; Kaya, Gecikme, s. 25-27; Kaya, CMR-I, s. 314; Kaya, CMR-II, s. 240, dpn. 8. Kaya, CMR-I, s. 314, 315. Aynı yönde bkz. Akıncı, s. 45, dpn. 50; Aydın, s. 6, 7; Uslu, s. 35; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 21; Şamlı, s. 9.
Yeşilova E., CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD, C. 7, S. I, Y. 2005, s. 237-273, s. 240, 241, 1.4.2012 tarihinde http://web.deu.edu.tr/hukuk/dergiler/DergiMiz7-1/PDF/yesilova10.pdf adresinden erişildi. Fransız Hukuku'nda aynı yönde bkz. Rodière/Mercadal, s. 180. Ayrıca ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan, Sorumluluk, s. 18.

35 Tüzün, s. 19; Aydın, s. 5.
Aynı yönde bkz. Ülgen H., Taşıma Hukuku, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1997, s. 7, 10, 19. Bozer A., Bankacılar İçin Kıymetli Evrak Hukuku Bilgisi, Ankara, 1981, s. 180, 181.
Çim H., Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İzmir, 2006, s. 10, 11, 4.3.2012 tarihinde www.belgeler.com/blg/s4x/karayoluyla-uluslararasi-esya-tasima-sozlesmesine-cmr-gore-tasiyicinin-gecikmeden-dogan-sorumlulugu-ttk-ve-ttk-tasarisi-ile-mukayeseli-olarak-liability-of-tha-carrier-for-delay-in-delivery-according-to-the-

reel akit olduğu yönünde ayırt etme yoluna da gidilmiştir[36]. Ayrıca, taşıma sözleşmesinin ticarî hayattaki sakıncaları dikkate alarak rızaî akit şeklinde kabul edilmesi gerektiği; fakat fiilen teslimle de sözleşmenin kurulabileceği açıklığa kavuşturulmuştur[37]. Mevcut sözleşme tiplerine benzetilemeyeceği, nevi şahsına mahsus (*sui generis*) bir akit olduğu beyan edilmiştir[38]. Nihayet, 6762 sayılı Kanun, "taşıma akdinin *real* olduğunu değil, rızaî olarak ancak yazılı taşıma senedi ile kurulduğunu, böyle bir senet yok ise de eşyanın teslimi yani ifa hareketleri ile sözleşmenin kurulduğunu düzenlemektedir" görüşü kaleme alınmıştır[39].

Doktrindeki *de lege feranda* görüşlere de yer verilmelidir. Öncelikle, eşya taşıma sözleşmesinin 6762 sayılı Kanun'da aynî sözleşme olarak düzenlendiği; fakat rızaî bir sözleşme olarak düzenlenmesi gerektiği açıklanmıştır[40]. Ayrıca taşımaların genel olarak *real* akit şeklinde kabul gördüğü; ancak akitlerin esas itibariyle rızaî olduğu; rızaî olarak kurulmuş bir taşıma sözleşmesine aykırı bir şekilde eşyayı tesellümden kaçınma halinde taşıyıcının taşıma hukukuna aykırılıktan sorum-

---

convention-on-international-carriage-of-goods-by-road-making-comparative-analyses-with-t adresinden erişildi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
Canbolat A. G., Hava Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Kırıkkale, 2006, s. 19, 4.3.2012 tarihinde www.belgeler.com/blg/soh/hava-tasima-sozlesmelerinde-tasiyicinin-sorumlulugu-responsibility-of-the-air-carrier-in-air-carrier-agreements adresinden erişildi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
Eriş G., Kara Taşıma Hukuku (Açıklamalı, İçtihatlı, Uygulamalı), Ankara, 1996, s. 15, dpn. 14.
Karan H., Law on international carriage of goods, Ankara, 2006, s. 27. Aydın, s. 6. Thaller, s. 86.
Jané J./De O. A., The handbook of logistics contracts, A practical guide to a growing field, London, 2006, s. 63.

36 Aydın, s. 5, 6; Thaller, s. 86.
Aynı yönde bkz. Eriş G., Kara Taşıma Hukuku (Açıklamalı, İçtihatlı, Uygulamalı), Ankara, 1996, s. 15, dpn. 14. Karan H., Law on international carriage of goods, Ankara, 2006, s. 27.
Jané J./De O. A., The handbook of logistics contracts, A practical guide to a growing field, London, 2006, s. 63.

37 Arkan, Sorumluluk, s. 18, 19.
Aynı yönde bkz. Arkan S., *"Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler"*, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, İstanbul, 2003 (İktisadi Kalkınma Vakfı, No: 14), s. 313-326, 15.4.2010 tarihinde http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/305/2870.pdf adresinden erişildi.

38 Zeyneloğlu, 1980, s. 20; Zeyneloğlu, 1993, s. 32; Tüzün, s. 19.

39 Özdemir, s. 17, 19, dpn. 15.

40 Ülgen, Taşıma Hukuku, s. 237.

luluğuna gidilememesinin anlaşılır olmadığı yönünde çekince konulmuştur[41]. Nitekim bu öneriler pozitif hukukun akışını olumlu yönde etkilemiştir. Türk Ticaret Kanunu'nda, eşya taşıma sözleşmesinin rızaî akit olduğu hususu tereddüde yer vermeyecek şekilde hükme bağlanmıştır (TTK. m. 856/2).

Doktrine göre, Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıma sözleşmesinin aynî veya rızaî akit olup olmadığı yönündeki tartışmalara son verilmiştir[42]. 6762 sayılı Kanun döneminde, karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi tanımlanırken navlun sözleşmesine ilişkin kanunî tanım (TK. m. 1016) dikkate alınmıştır[43]. Bu tanıma paralel olarak, Türk Ticaret Kanunu'nda, navlun sözleşmesi ve karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi aynı şekilde tanımlanmıştır (TTK. m. 856/2; 1138/1).

Türk Ticaret Kanunu'na göre, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir (TTK. m. 856/2). Demek ki, taşıyıcı ve gönderenin iradelerinin taşıma sözleşmesinin esaslı unsurları üzerinde uyuşmasıyla bu sözleşme kurulmaktadır. Şu hâlde, eşya taşıma sözleşmesi aynî sözleşme değildir. Taşınacak eşyanın teslimi, kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin kurucu unsuru değildir. *"Sorumluluğun eşyanın teslimi üzerine başlaması ise, sözleşmenin kuruluşuyla değil; hüküm ve sonuçlarıyla ilgilidir"*[44]. Diğer bir deyişle, *"eşyanın taşıyıcının muhafaza ve gözetimi altına sokulması sorumluluğun başlaması bakımından önemlidir"*[45].

"Borçlunun borçlandığı edim zaman içinde sürekli bir davranışla yerine getirilecekse buna sürekli edim denir"[46]. Her karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinde, ya belirli bir süre söz konusudur, ya da taşımanın münasip sürede tamamlanması beklenir[47]. Fakat taşıma edimi, belirsiz

41 Aydın, s. 5, dpn. 1.
42 Uslu, s. 36; Çim, s. 10, 11.
43 Arkan, Sorumluluk, s. 10; Franko, 3; Zeyneloğlu, 1993, s. 29; Atabek, s. 24; Çim, 10; Uslu, s. 36.
44 Eriş, s. 16. Aynı yönde bkz. Thaller, s. 83-85.
45 Kaya, CMR-II, s. 240, dpn. 8; Kaya, CMR-I, s. 315. Aynı yönde bkz. Zeyneloğlu, 1993, s. 42. Hava taşımasında aynı yönde bkz. Arslan, s. 90.
46 Eren, s. 99, 100.
Aynı yönde bkz. Antalya G. O., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. I, İstanbul, 2012, s. 37, 38. Kılıçoğlu A. M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2012, s. 5.
47 Münasip taşıma süresinin, ticaret yaşamındaki emsal taşımalar referans alınarak

veya belirli süreç boyunca mütemadiyen ifa edilen bir edim olarak yorumlanamaz. Taşıma müddeti ne kadar uzun olursa olsun, bu sözleşme sürekli borç ilişkisi doğurmaz. Eşya taşıma sözleşmesi, nakil işinin bir defaya mahsus yerine getirilmesini konu edindiği üzere, sürekli edim değil, anî edim ihtiva eden bir sözleşmedir.

Doktrinde, eşya taşıma sözleşmesinin tek satıcılık sözleşmesi gibi sürekli borç ilişkisi doğurmadığı belirtilmiştir[48]. Benzer şekilde, eser sözleşmesinde de, imal (meydana getirme) borcunun süreç gerektirmesinden yola çıkarak, bu sözleşmenin sürekli borç ilişkisi doğuran bir sözleşme olduğu sonucu çıkarılamaz[49]. Ayrıca *"bir fabrikanın bir kamyon işletmesi ile anlaşarak üreteceği tüm malların o yıl içerisinde belli bir ücret karşılığında fabrikadan istasyona taşınmasını öngören bir sözleşmenin,*

---

makul ölçüde belirlenmesi gerektiği yönünde bir Fransız mahkeme kararı için bkz. Cass. 3. Civ. 10 Avril. 1973, Bull. Civ. III, no. 274; (Dutilleul C. F./Delebecque P., Contrats civils et commerciaux, Paris, 2001, s. 201'den naklen).
Münasip taşıma süresinin, taşıma sözleşmesinin özellikleri, taşınan eşyanın türü ve taşıtın niteliği kıstasları göz önünde bulundurularak saptanacağı yönünde bkz. Arkan, Sorumluluk, s. 63.
Aynı yönde bkz. Veziroğlu Y., Taşınan malın zarar görmesi ve geç teslim edilmesi hâllerinde taşıyıcının sorumluluğu, 4.3.2012 tarihinde www.veziroglu.av.tr/index.asp?PageID=33adresinden erişildi.
Gençtürk M., Ticaret Kanunu'nun 780. Maddesine Göre Eşya Taşıyıcısının Gecikmeden Doğan Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğun Kapsamı, e-akademi (Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi), 4.3.2012 tarihinde www.e-akademi.org/arsiv.asp?sayi=64 adresinden erişildi.
Münasip taşıma süresinin, münasip güzergâh seçilmesine bağlı olduğu; münasip güzergâhın ise, en hesaplı olan ve en sık kullanılan güzergâh olduğu yönünde bkz. Karan, s. 49.
Sözleşmede belirtilmemişse, taşıma süresinin öngörülemez olduğu; taşıyıcının hızına ve performansına bağlı olarak değişeceği yönünde bkz. Thaller, s. 448, 449.
Münasip taşıma süresinin, olağan trafik koşulları ile söz konusu taşıma aracının tabi olduğu trafik kuralları uyarınca minimum ve maksimum hız sınırlarının ortalaması dikkate alınarak hesap edilmesi gerektiği yönünde bkz. Alter, s. s. 59.
Gönderenin talimatları dolayısıyla taşıma süresi uzamışsa, uzayan sürenin, normal taşıma süresinin bitiminden itibaren, kamyonun teslim yerine varmasına kadar değil, kamyonun özgürleşmesine kadar hesap edilmesi gerektiği yönünde bkz. Alter, s. 59.

48 Battal A., Yeni Karayolu Taşıma Kanunu ve TTK Kapsamında Taşıma İşleri Tellallığı Mümkün müdür?, 4.3.2012 tarihinde http://w3.gazi.edu.tr/~battal/images/makale/makale37/tasima_isleri_tellaligi.pdf adresinden erişildi.

49 Ozanoğlu S. H., İstisna ve Özellikle İnşaat Sözleşmelerinde Müteahhidin (Yüklenicinin) Eseri Teslim Zamanında Gecikmesine Bağlanan İfaya Eklenen Cezai Şart (Gecikme Cezası) Kayıtları, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. III, S. 1-2, Y. 1999 (Haziran-Aralık), s. 1-55, s. 2, 3, 1.4.2012 tarihinde http://www.hukuk.gazi.edu.tr/editor/dergi/3_4.pdf adresinden erişildi..

genel taşıma sözleşmesi olduğu" açıklığa kavuşturulmuştur[50]. Gerçekten, böylesine sözleşmeler, her taşıma işi vesilesiyle, ayrı ayrı taşıma sözleşmeleri doğuran çerçeve sözleşme niteliğindedir. Doğurdukları her taşıma sözleşmesi, müstakil olarak değerlendirildiğinde, sürekli edim değil, anî edim ihtiva eder.

Tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme bakış açısıyla, taşıma sözleşmesi ile *"taşıma senedi"*, *"yük senedi"* (ilmühaber) ve *"refakat"* isimli belgelere değinilmelidir.

Karayolu Taşıma Kanunu'nda, taşıma senetsiz eşya taşınması yasaklandığı hâlde; Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıma senetsiz eşya taşınması ihtimali düzenlenmektedir (KTK. m. 6/1, 7/5; TTK. m. 856). Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki anılan hüküm düzen hükmü olup, taşıma senedi düzenlemenin bir zorunluluk olduğu varsayımından hareket etmektedir[51]. Böylesine düzen hükümlerine aykırı davranıldığında, yine hukuka aykırı bir sonuç doğar; ancak hukukî işlem hükümsüz olmaz. Bu tarz hükümlerde yasağa aykırı davranışın yaptırımı, belirli bir avantajdan mahrum kalma veya para cezası ödeme şeklinde ortaya çıkar[52]. Bu nedenle, taşıma senedi düzenlenmemesi, bir düzen hükmüne aykırılık mahiyetinde hukuka aykırılık doğurmakta; fakat bu hukuka aykırılık taşıma sözleşmesine sirayet etmemektedir.

Türk Ticaret Kanunu'na göre, taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine, üç özgün nüsha olarak hazırlanır. Bir nüsha gönderene aittir, diğeri eşyaya eşlik eder, üçüncüsü taşıyıcıda kalır (TTK. m. 856/1). Ancak taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları kâfidir. Türk Borçlar Kanunu[53] ve Türk Ticaret Kanunu'na göre, taşınacak eşya, taşıma faaliyeti ve ücret hakkında iki taraf anlaşınca sözleşme kurulmaktadır (TBK. m. 1; TTK. m. 856/2). Son anılan fıkra hükmü, taşıma senedi düzenlemesi ve eşya taşıma sözleşmesi akdedilmesi işlemlerini hukukî rejim itibariyle ayırt etmekte ve söz konusu iki hukukî rejimin birbirlerine bağımlı

50 Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 17.
51 Özdemir, s. 20, dpn. 17.
52 Oğuzman M. K./Barlas N., Medenî Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar, İstanbul, 2011, s. 211.
53 RG. 4.2.2011, S. 27836; 6098 Sayılı Kanun (Türk Borçlar Kanunu şeklinde anılacaktır). RG. 29.4.1926, S. 359; 818 Sayılı Kanun (818 Sayılı Kanun şeklinde anılacaktır)

olmadığını ortaya koymaktadır[54]. Taşıma senedi, ispat vasıtası olup, bu sözleşmenin kurucu unsuru değildir[55]. *"Taşıma senedinin düzenlenmemiş olması, taşıma senedinde yer alması gereken kayıtların eksik yazılması veya bu belgenin kaybı taşıma sözleşmesinin geçerliliğine etkili değildir"*[56].

Türk Ticaret Kanunu'na göre, taşıma senedi, taşınan eşyaların alıcısı lehine tanzim edilen ve taşınan eşyaları temsil eden bir senettir (TK. m. 856). Her ne kadar, 6762 sayılı Kanun'un *"Taşıma senedi emre yazılı ise taşıyıcının imzaladığı nüshanın cirosu ve teslimi eşyanın mülkiyetini nakleder"* cümlesi Türk Ticaret Kanunu'na alınmamış olsa da, *"imza edenin, yer, zaman ve tutar bakımlarından belirli nakdî ödemelerde bulunmayı ve belirli miktarda misli şeyler teslim etmeyi borçlandığı senetler, açıkça emre yazılı oldukları takdirde ciro ile devredilebilirler"* hükmünün kâfi olduğu düşünülebilir (TK. m. 771/1; TTK. m. 831/1).

Taşıma sözleşmesinin hukukî rejimi borçlar hukukuna ait iken, emre ve hamiline yazılmış taşıma senedinin hukukî rejimi kıymetli evrak hukuku ile eşya hukukunu ilgilendirmektedir. *"Meselâ hamile yazılı taşıma senedinin teslimi, taşınan eşyanın teslimi demektir"*[57]. Diğer bir deyişle, emre veya hamiline yazılmış taşıma senedinin devri, eşya hukukuna özgü sonuçlar doğurur; senedin temsil ettiği eşyanın mülkiyetini de devreder.

---

54 Taşıma senediyle taşıma sözleşmesinin ayırt edilmesi gerektiği; taşıma senediyle taşıma sözleşmesinin sadece seçilen hukuk bakımından etkileşim hâlinde olduğu; taşıma senedinde seçilen hukukun senede konu edilen bütün taşıma ilişkisine sirayet edeceği yönünde bkz. De Wıt R., Multimodal Transport, Londra ve Hong Kong, 1995, s. 53.

55 Tüzün, s. 20; Kaya, CMR-I, s. 315; Uslu, s. 38, 39; Arkan, Sorumluluk, s. 19; Akıncı, s. 43; Yeşilova, İspat, s. 241, 242.
Aynı yönde bkz. Yılmaz O., CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma, İzmir, 2008, s. 46.

56 Kaya, CMR-I, s. 315. Aynı yönde bkz. Arkan, Sorumluluk, s. 19; Akıncı, s. 43.
Fransa Rouen İstinaf Mahkemesi'nin 16.6.1972 tarihli kararında sevk mektubunun düzenlenmemiş olmasının sözleşmenin geçerliliğine etki etmeyeceği yönünde bkz. European Transport Law, S. 7, s. 1040; Akıncı, s. 44'ten naklen.
Aynı yönde bkz. Yılmaz, s. 45; Yeşilova, Müteakip, s. 142, dpn. 61, s. 146; Yeşilova, İspat, s. 240, 241.

57 Mertol, s. 13; Belbez, *"Nakil Sözleşmesi"*, s. 391, dpn. 17. Aynı yönde bkz. Poroy R./Tekinalp Ü., Kıymetli Evrak Hukuku Esasları, İstanbul, 2010, s. 2, 7, 31, 34. Ayrıca bkz. Öztan F., Kıymetli Evrak Hukuku, Ankara, 2009, s. 12, 34.**Tekil** F., Kıymetli Evrak Hukuku, İstanbul, 1980, s. 209. Konşimento bakımından aynı yönde bkz. Deniz, s. 48. Taşıma senedinin kıymetli evrak niteliği hakkında bkz. Yarg. 11. HD., 2006/12511 E., 2008/4997 K., 1.4.2012 tarihinde www.kararara.com/yargitay/11hd/k3387.htm adresinden erişildi.

CMR Konvansiyonu'nda, taşıma senedinin yerini alan sevk mektubunun kıymetli evrak niteliğinde olduğunu gösteren bir hüküm mevcut değildir. Konvansiyon'da yalnızca, *"taşıma mukavelesinin, sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleşeceği"* temenni edilmiştir. Fakat *"bu mektubun yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması, taşıma mukavelesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez. Sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır"*. Ayrıca, bu mektupta düzenlenmesi gereken bilgilere değinilmiştir (CMR m. 4, 5/1, 6, 9). Şartları gerçekleştiğinde, sevk mektubu, içerdiği hususların doğruluğu hakkında alelade bir karine doğurmaktadır[58]. Eğer CMR Konvansiyonu'ndaki taşıma senedi kıymetli evrak olsaydı, senedin devri yükün de devredilmiş sayılması sonucunu doğururdu. Öyleyse, Türk Ticaret Kanunu'nun aksine, CMR Konvansiyonu'nda, eşya üzerindeki mülkiyet hakkının sevk mektubuna mündemiç olduğunu iddia etmek mümkün değildir[59].

Yük senedi ise, Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıma senedi hazırlanmadığı zaman, gönderenin istemi üzerine taşıyıcı tarafından imzalanıp gönderene verilmesi zorunlu olan bir belge olarak düzenlenmiştir (TTK. m. 859). Taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin zorunlu unsuru olmadığı üzere, taşıma senedini ikame etmek üzere planlanan yük senedi, evleviyet ilkesine göre, taşıma sözleşmesinin zorunlu unsuru kabul edilemez. Taşıma senedi ile yük senedinin ortak yanı, her ikisinin de ispat fonksiyonu arz etmesidir[60]. Taşıma senedinin aksine, yük

58 Ayrıntılı bilgi için bkz. Yeşilova, İspat, s. 243 vd.

59 Akıncı, s. 43-45, 47, 48. Aynı yönde bkz. Yılmaz, s. 45, 46; Yeşilova, Müteakip, s. 142; Yeşilova, İspat, s. 241.

60 Taşıma senedi dışında kalan sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi, teslim belgesi, teslim makbuzu, ordino, şartname, manifesto gibi evrakların, yalnızca taşıma sözleşmenin varlığını ve içeriğini ispatlamaya yaradığı; emtiayı temsil etmedikleri; kıymetli evrak olmadıkları yönünde bkz. Dutilleul/Delebecque, s. 659; Alter, s. 55; Thaller, s. 304.
Anılan evraklarda yazanın aksini ispatlamak için muhakkak benzeri başka bir yazılı evrak gerektiği yönünde bkz. Alter, s. 57.
Taşıma senedi de dâhil olmak üzere, kıymetli evrak niteliği olsun olmasın, taşıma senedine benzeyen bütün belgelerin sözleşmenin akdedildiğini ispatlamaya yaradığı yönünde bkz. Zeyneloğlu, 1980, s. 22, 96-98.
Taşıma senedinin taşıma ilişkisinin en esaslı delili olduğu yönünde bkz. Özdemir, s. 29.
Taşıma senedinin daha çok ispat işlevi gördüğü, başkaca işlevleri de bulunduğu yönünde bkz. Ülgen, Taşıma Hukuku, s. 237, 238; Aydın, s. 8; Özdemir, s. 29; Erdil Engin, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul, 2007, s. 48, 49.
Taşıma senedinin, her ne kadar çok önemli bir ispat vesaiki olsa da, yazılı taşıma

senedi, taşınan eşyaları temsil etme yeteneğinden yoksundur; sadece taşıma olgusunu ispat eden yazılı bir vesikadır. Diğer bir deyişle, kıymetli evrak şeklinde düzenlenmesi mümkün olmayan, sadece taşıma işinin başlangıç anını betimleyen yazılı bir evraktan ibarettir.

Taşıma ve yük senedinin, sözleşmenin kuruluş safhasını aydınlatma görevi bulunmaktadır. Buna ek olarak, sözleşmeye aykırılık ihtimalinin değerlendirilmesinde de aynı görevi haizdir. *"İki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur"* hükmü anılan senetlerin ispat fonksiyonu yerine getirdiklerine ve fakat sözleşmenin kurulmasıyla ilgili esaslı unsur olarak herhangi bir fonksiyon icra etmediklerine işaret etmektedir (TTK. m. 859).

Refakat belgelerine gelindiğinde, Türk Ticaret Kanunu'na göre, bunlar, gümrük belgeleri gibi, eşyanın taşınması taahhüdünün ifasına hizmet eden resmî nitelikte evraklardır (TTK. m. 860). Esasen refakat belgelerinin eşyanın tesliminden önce taşıyıcıya verilmemesi, göndereni Türk Borçlar Kanunu'na göre alacaklının temerrüdüne düşürmektedir (TBK. m. 106 vd.). Refakat belgeleri, ifa aşamasını ilgilendiren evraklardır. İfa aşamasına hizmet eden refakat belgelerinin, sözleşmenin kuruluşuyla ilgili olmadığı kolaylıkla ayırt edilebilmektedir[61].

---

sözleşmesinin yerini dolduramayacağı; çünkü taşıma senedinde, taşıma sözleşmesindeki her konuya ayrıntılı değinilemeyeceği yönünde bkz. Karan, s. 27.
Fransız mahkemelerinin taşıma senedine eşya taşıma sözleşmesi muamelesi yaptıkları; bu muamelenin yanlış olduğu; sırf taşıma senedinden yola çıkarak, taşıma sözleşmesinin akdedildiği sonucuna varılabileceği; fakat taşıma sözleşmesinin ifa edildiği sonucuna varılamayacağı yönünde bkz. Dutilleul/Delebecque, s. 659.
Taşıma senedinin ve yük senedinin, taşıma sözleşmesinin şeklinden ve esasından bağımsız, bambaşka bir doküman olduğu yönünde bkz. Rodière, s. 54; Jané Joan/De Ochoa Alfonso, s. 100.
Teslim belgesi üzerinde durulmadan ve altındaki imza araştırılmadan sonuca varılmış olmasını bozma sebebi sayan Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 11. HD., T. 26.10.1987, E. 2983, K. 5681; Eriş, s. 36, 37.
Ordinonun davalı adına düzenlenmesinin, taraflar arasında taşıma sözleşmesinin yapıldığını gösterdiği yönünde Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 11. HD., T. 18.12.1987, E. 7333, K. 7372; Eriş, s. 41.
Taşıma ücretine ilişkin faturanın düzenleniş biçimi itibariyle taşıma sözleşmesinin yorumunda taşıyıcıyı bağladığı yönünde Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 11. HD., T. 14.9.1992, E. 1500, K. 8974; Eriş, s. 51, 52. Deniz taşıması akabinde kara taşıması söz konusu olduğunda, karaya çıkış manifestosunun taşıma işini belgelendirdiği; karaya çıkış manifestosunun altını imzalayanın taşıyıcı sıfatını haiz olduğu yönünde Yargıtay kararı için bkz. Yarg. 11. HD., T. 27.2. 1995, E. 7761, K. 1716; Eriş, s. 91.

61 6762 Sayılı Kanun döneminde de, aynı esasların geçerli olduğu belirtilmelidir (TK.

Türk Ticaret Kanunu'ndaki refakat belgelerine benzer şekilde, CMR Konvansiyonu'nda da, *"lüzumlu belgeler"* adı altında aynı konu hükme bağlanmıştır. Taşıyıcıya verilen bu tür belgelerin listesi, sevk mektubunda bulunması gereken bilgilerdendir (CMR. m. 6/2-g). *"Malların tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için, gönderici, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna iliştirecek yahut da taşımacıya"* verecektir. Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması, yetersiz olması veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan, taşımacıya karsı sorumludur. Ancak taşımacının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hüküm dışındadır. Sevk mektubunda belirtilen, bu mektuba ekli veya kendilerine verilen belgelerin kaybından veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan taşımacı, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur (CMR. m. 11).

Doktrinde ise, söz konusu lüzumlu belgeler, *"tır karnesi"* örneği üzerinden değerlendirilmiştir. Sevk mektubu haricinde düzenlenecek diğer belgelerin ispat kuvveti ise, Konvansiyon anlamında bir ispat aracı olarak değil, genel ispat hukuku hükümlerine göre değerlendirilir. TIR-karnesi, gümrük işlemlerine ilişkin bir belge olup, üstlendiği fonksiyon, tasıma sözleşmesinde tarafların anlaştıkları hususları belgelemek değildir[62].

Her taşıma işinde, taşınan eşyanın bir alıcısı bulunur. Bu nedenle, gönderilen, eşya taşıma işinin süjelerinden biri olarak ortaya çıkar. Doktrinde, 865 sayılı Kanun döneminde, *"her nakil sözleşmesi, aynı zamanda üçüncü kişi, yani gönderilen lehine yapılmış bir sözleşmedir"* ifadesiyle, taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olduğu savunulmuştur[63].

Üçüncü kişi yararına sözleşme, sözleşmenin tarafı olmayan bir

---

m. 762, 768). 6762 Sayılı Kanun'daki *"Fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyıcıya teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur"* hükmü de, taşıma senedinin taşıma sözleşmesinin zorunlu unsuru olmadığını sağlamaktadır.

62 Koller, Art. 9 Rn.1; 8 Basedow, Munchener Kommentar, Art.9 Rn.2; Hill/Messent, s. 66 (Yeşilova, İspat, s. 240'tan naklen).

63 Belbez, *"Nakil Sözleşmesi"*, s. 390. 6762 sayılı Kanun döneminde aynı yönde bkz. Arkan, Sorumluluk, s. 26; Ülgen Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 1987, s. 46, 47; Canbolat, s. 20; Tüzün, s. 15.

kişiye, onun yararına bir edim kararlaştırılmasıdır[64]. Türk Borçlar Kanunu'na göre, kendi adına sözleşme yapan kişi, sözleşmeye üçüncü kişi yararına bir edim yükümlülüğü koydurmuşsa, edimin üçüncü kişiye ifa edilmesini isteyebilir (TBK. m. 129/1). Üçüncü kişi veya üçüncü kişiye halef olanlar da, tarafların amacına veya örf ve âdete uygun düştüğü takdirde edimin ifasını isteyebilirler. Bu durumda, üçüncü kişi veya ona halef olanlar bu hakkı kullanmak istediklerini borçluya bildirdikten sonra, alacaklı borçluyu ibra edemeyeceği gibi, borcun nitelik ve kapsamını da değiştiremez (TBK. m. 129/2). Üçüncü kişi yararına sözleşmede, alacaklı, kendi namına akit yapar ve fakat bu akitten doğan alacağını başkası yararına şart eder. Bu sözleşmede, alacaklı, ifayı talep edebilir; üçüncü kişi de, borçluya bildirimde bulunduktan sonra, alacaklı gibi ifayı talep edebilir; alacaklı, borçluyu ibra edemez; sadece üçüncü kişi, borçluyu ibra edebilir.

Doktrinde ifade edildiği üzere, *"gönderilenin tarafı olmadığı bir sözleşmeden doğan hakları kullanma yetkisi taşıma sözleşmesinin esas itibariyle tam üçüncü kişi lehine sözleşme olduğunu ortaya koymaktadır"*[65]. Ne var ki, Her üçüncü kişiden bahseden sözleşme, üçüncü kişi yararına sözleşme olarak nitelendirilemez. Bu nedenle, taşıma ilişkisinde, salt gönderilen adında bir süje bulunması gerekçesiyle, taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına sözleşme olduğu düşünülmemelidir.

Her taşıma sözleşmesinde, eşyanın gönderilene teslim edilmesi edimi, taşıyıcı tarafından ve fakat gönderilen yararına üstlenilmektedir. Taşıyıcı, yalnızca eşyayı götürmeyi değil; aynı zamanda götürdüğü eşyayı gönderilene teslim etmeyi yüklenmektedir (TTK. m. 850/2). Gönderen ve gönderilen (veya alıcı) aynı kişiler olsa bile, Türk Ticaret Kanunu'nda ve CMR Konvansiyonu'nda bu kişilerin ayrı kişiler olduğu farz edilmiştir. Gönderilene tanınan hak ve yetkiler bu gerçeğe işaret etmektedir (TTK. m. 868/2, 871; CMR. m. 12/2, 30). Ne var ki, taşıma sözleşmesinin, Türk Borçlar Kanunu'na uygun şekilde üçüncü kişi yararına şart özellikleri arz etmesi için, gönderilenin veya onun tarafından yetkilendirilen alıcının, taşıma sözleşmesinden doğan haklarını kullanmak istediklerini borçluya bildirdikten sonra, gönderenin, taşıyıcıyı ibra

64 Akyol Şener, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul, 1976, s. 9. Aynı yönde bkz. Reisoğlu, s. 395; Kılıçoğlu, s. 554; Eren, s. 197. Oğuzman Kemâl M./Öz Turgut M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. II, İstanbul, 2012, s. 415.

65 Ülgen, Hava Taşıma, s. 46.

edememesi ve borcun nitelik ve kapsamını değiştirememesi gerekirdi (TBK. m. 129/2). Oysa eşya taşıma sözleşmesinde, gönderenin, sözleşmeyi feshetme; taşıyıcıyı ibra etme; taşıma işini yarıda kestirip, geri dönülmesi yönünde talimat verme yetkileri bulunmaktadır (TTK. m. 865, 868/1). Gönderilen veya alıcı, eşyanın teslim yerine ulaşmasından önce, yalnızca yapacakları alelade bir bildirimle, gönderenin bu yetkilerinin önüne geçemezler (TTK. m. 868/2; CMR. m. 12/2, 13/1).

Doktrinde, başkası lehine şart görüşü, özellikle *"gönderilenin ücret ödeme borcunu açıklayamadığı"* gerekçesiyle eleştirilmektedir[66]. Gönderilenin, kural olarak, taşıma sürecine hiç bir müdahalede bulunamadığı; bu süreç boyunca, ifayı talep etme yetkisini de haiz olmadığı belirtilmelidir. Gönderilen, yalnızca, *"eşyanın teslim yerine varması ile" talimat verme yetkisine kavuşmaktadır (TTK. m. 868/2). "Eşyanın teslim yerine varmasından sonra"* gönderilen haklara kavuşmakta ve aksine anlaşma olmadığı takdirde ücret ödeme borcu altına girmektedir (TTK. m. 871). *"Gönderen, bu hakların ileri sürülmesinde yetkili kalmaya devam eder. Gönderilenin veya gönderenin kendilerinin veya başkasının menfaatine hareket etmeleri farklılık yaratmaz"* cümlelerine yer verilmiş olması da, taşıma sözleşmesinin, Türk Borçlar Kanunu'na uygun şekilde üçüncü kişi yararına sözleşme tanımını tam olarak karşılamadığını ortaya koymaktadır (TTK. m. 871/1). Bu hususlar da, taşıma sözleşmesiyle üçüncü kişi yararına sözleşme arasındaki bağlantıyı zedelemektedir.

Görüldüğü üzere, taşıma sözleşmesi, üçünü kişi yararına sözleşme tanımıyla bire bir örtüşmemektedir. Diğer bir deyişle, eşya taşıma sözleşmesinin, üçünü kişi yararına sözleşme tanımından ayrı düştüğü özellikleri bulunmaktadır. Demek ki, taşıma senedi ile taşıma sözleşmesini ayırt etmek; taşıma sözleşmesinin gönderilen yararına akdedilen bir sözleşme olduğunu ifade etmek yerine, kıymetli evrak hukukunun genel prensiplerine göre, taşıma senedinin lehtarı veya hamilinden bahsetmek daha isabetli olabilir. Böylece, bu sözleşmeye, ancak yukarıda açıklanan çekinceleri koymak kaydıyla, üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğinin bahşedilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

66 Alter, s. 70.

3- İŞ GÖRME AMACINI GÜDEN SÖZLEŞMELERLE BAĞLANTININ İNCELENMESİ

Hizmet, vekâlet ve eser sözleşmeleri, iş görme amacını güden sözleşmelerden sayılmaktadır[67]. Bu grup sözleşmelerde taraflardan birinin ediminin konusunu daima bir emek, yani insan faaliyeti teşkil etmektedir[68]. Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinin, bu sözleşmelerle bağlantısı irdelenmelidir.

Doktrinde, 1950'li yıllara değin, taşıma akdinin, vekâlet, hizmet, depo (muhafaza) ve kira akitlerine benzetildiği; fakat bu görüşlerin değer görmediği aktarılmıştır. Çünkü taşıma sözleşmesinde, kira sözleşmesinden farklı olarak, eşyanın yer değiştirmesi söz konusudur; depo akdinden farklı olarak eşyanın muhafazası değil, taşınması aslî edimdir; hizmet akdinden farklı olarak, taşıyıcı gönderenin emri ve kumandası altında değildir; vekâlet akdinden farklı olarak, ücret esaslı unsurdur[69]. Ayrıca, 865 sayılı Kanun döneminde, eşya taşıma sözleşmesinin istisna sözleşmesi bağıtına yaklaştığı tespit edilmiştir[70]. 6762 sayılı Kanun döneminde de, aynı yönde görüş açıklanmıştır[71]. Nihayet, taşıma sözleşmesini, araç kirası sözleşmesinden ayırt eden unsurun taşıma taahhüdü olduğu ifade edilmiştir[72].

Vekâlet sözleşmesinde, ücret zorunlu unsur değildir; vekâlet ivazlı veya ivazsız akdedilebilir[73]. Hatta vekâletin tarihçesi, bu sözleş-

67 Akıntürk Turgut/Karaman Ateş Derya, Borçlar Hukuku, İstanbul, 2011, s. 226; Ozanoğlu, s. 2. Aynı yönde bkz. Aral Fahrettin, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara, 2010, s. 47. Zevkliler Aydın/Gökyayla Emre K., Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara, 2010, s. 24. Yavuz Cevdet/Acar Faruk/Özen Burak, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), İstanbul, 2011, s. 7. Uçar Ayhan, İstisna Sözleşmesinde Müteahhidin Ayıba Karşı Tekeffül Borcu, Ankara, 2003, s. 18. Özdemir Gökçe, Roma ve Türk Hukuklarında Vekâletsiz İş Görme (*Negotiorum Gestio*), Ankara, 2001, s. 19.

68 Yavuz/Acar/Özen, s. 7; Akıntürk/Karaman Ateş, s. 126; Özdemir, Vekâletsiz İş Görme, s. 94.

69 Atabek, s. 32, 33. Aynı yönde bkz. Tüzün, s. 16; Zeyneloğlu, 1980, s. 20; Zeyneloğlu, 1993, s. 31-32; Ülgen, Hava Taşıma, s. 45.

70 Belbez, *"Nakil Sözleşmesi"*, s. 391, 392; Atabek, s. 33. Aynı yönde bkz. Ülgen, Hava Taşıma, s. 46.

71 Arkan, Sorumluluk, s. 30. Aynı yönde bkz. Alter, s. 74; Thaller, s. 310. Aksi yönde bkz. Tüzün, s. 17.

72 Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 13.

73 Atabek, s. 32; Yavuz/Acar/Özen, s. 532; Akıntürk/Karaman Ateş, s. 315; Eren, s. 195; Aral, s. 394; Zevkliler/Gökyayla, s. 478, 479. Aynı yönde bkz. Emiroğlu Haluk, Roma Hukuku'nda Vekâlet Sözleşmesi (*Mandatum*) ve Hukuki İşlemlerde Temsil, AÜHFD, Y. 2003, C. 52, S. 1, s. 101-111, s. 101, 104, 105, 1.4.2012 tarihinde

menin aslen ücretsiz olarak, sevgi, saygı ve dostluk adına yapıldığını göstermektedir[74]. Oysa eşya taşıma sözleşmesinde, ücretin esaslı unsur olduğu hususu yukarıda açıklanmıştır. Bu sözleşme eksik iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olmayıp, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Fakat hatır nakliyatında, ya ücretten hiç bahsedilmez; ya da hukukî manada karşı edim sayılmayacak kadar önemsiz bir miktar söz konusudur[75]. Gerçekten, benzin parasına iştirak şeklinde cüzi bir miktara değinilmiş olması, hatır nakliyatı kabulünü gerektirir[76]. Doktrinde, 6762 ve 818 sayılı kanunlar döneminde, ücretsiz taşımanın teknik anlamda taşıma sayılamayacağı; hatır taşımasının ticaret hukukuna değil, borçlar hukukuna tabi olduğu açıklığa kavuşturulmuştur[77]. Ayrıca, aynı kanunlar döneminde, oto stop taşıması örneğinden hareketle, hatır taşımasının teknik anlamda taşıma sayılamayacağı, taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyeceği; hatır taşımasına, taşımaya ilişkin hükümlerin değil, haksız fiil hükümlerinin uygulanması gerektiği savunulmuştur[78]. Nihayet, CMR Konvansiyonu için de ücret zorunluluğu bulunduğu belirtilmelidir (CMR. m. 1/1, 6/1-ı). *"Ücretsiz yapılan taşımalar konvansiyonun kapsamında değildir. Ancak ücret kavramı geniş yorumlanmalı; para ile ölçülebilen sair menfaatler de bu kapsamda değerlendirilmelidir"*[79].

Ücretsiz taşımanın açıkça öngörüldüğü durumlar haricinde, ücret konusunda suskun kalınması doktrinde yorumlanmıştır. 6762 sayılı Kanun döneminde, tacirin ücret isteme hakkı dolayısıyla, ücret konusunda anlaşma bulunmasa bile, sözleşmenin taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerektiği belirtilmiştir[80]. Yargıtay da, *"taşıyıcının ekonomik yararı varsa, hatır taşımasından bahsedilemez"* yönünde içtihat-

http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/283/2582.pdf adresinden erişildi.

74 Emiroğlu, s. 105.

75 Franko, s. 24-32.

76 Franko, s. 26; Kaya, Gecikme, s. 8; Eriş, s. 14; Erdil, s. 11.

77 Kaya, Gecikme, s. 8; Eriş, s. 14; Arkan, Sorumluluk, s. 15. Aynı yönde bkz. Kahya Mehmet, Taşıyıcının Malî Sorumluluğu ve CMR Sigortaları, İstanbul, 2007, s. 56; Erdil, s. 11; Aydın, s. 9; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 19.

78 Zeyneloğlu, 1980, s. 68, 69.

79 Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 29; Ülgen, Hava Taşıma, s. 44, dpn. 15. Aynı yönde bkz. Arkan, Sorumluluk, s. 15; Arkan, İnceleme, s. 9; Kaya, CMR-I, s. 315; Aydın, s. 9; Uslu, s. 40; Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, s. 18.

80 Ülgen, Uluslararası Taşımacılık, s. 9.

ta bulunmuştur[81]. Gerçekten Türk Borçlar Kanunu'na göre de, esaslı unsurlardan biri olan ücretin miktar olarak daha sonra netleştirilmek üzere kararlaştırılması mümkündür (TBK. m. 1, 2/1). Bu noktada, teknik anlamda tam iki tarafa borç yüklediği tespit edilen eşya taşıma sözleşmesi, eksik iki tarafa borç yükleyen vekâlet akdinden ayrılmaktadır. Buna karşılık, ücret unsurunu zorunlu olarak ihtiva eden hizmet ve eser sözleşmelerine yaklaşmaktadır.

Vekâlette, vekil, kural olarak, borcunu bizzat ifa etmekle yükümlüdür[82]. Vekilin şahsen ifa yükümlülüğü Türk Borçlar Kanunu'nda ifadesini bulmuştur (TBK. m. 506/1). *"Vekâlet akdinde, asıl olan vekilin işi bizzat ifasıdır. Böyle bir hususun taşıma akdinde mevzu bahis olmayacağı tabiidir"*[83]. Bu nedenle de, vekâlet ve taşıma sözleşmeleri ayrışmaktadır. Çünkü taşıma sözleşmesinde, taşıyıcının taşıma edimini şahsen ifa yükümlülüğü bulunmamaktadır. Aksine, taşıyıcı kendi adamlarının ve yararlandığı kişilerin görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur (TTK. m. 879).

Vekâlette iş görme zaman kaydına bağlı olmaksızın borçlanılır[84]. Vekâlette zaman önem arz etmediği hâlde, hizmet sözleşmesinde zaman esaslı unsurdur[85]. Diğer taraftan, istisna ve hizmet sözleşmeleri, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdir. Çünkü her ikisinde de, yüklenicinin ve işçinin edimlerinin karşılığı ücrettir[86]. Ücret ve zaman bakımından, hizmet ve taşıma sözleşmeleri arasında bağlantı kurulabilir. Çünkü taşıma işi doğası gereği süreç gerektirmektedir. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun *"Taşıma süresi"* başlıklı hükmü bunu teyit etmektedir (TTK. m. 873). Fakat eşya taşıma sözleşmesinin konusu, işçi sıfatıyla bir hizmetin ifası değildir. Taşıyıcı tacir sıfatıyla taşıma

81 Yarg. 19. HD., T. 12.10.1993, E. 11883, K. 6462; Eriş, s. 61
82 Aral, s. 410; Zevkliler/Gökyayla, s. 484, 363; Emiroğlu, s. 106.
83 Atabek, s. 32, 33.
84 Yavuz/Acar/Özen, s. 526; Zevkliler/Gökyayla, s. 484.
85 Akıntürk/Karaman Ateş, s. 315.
86 Akıntürk/Karaman Ateş, s. 307; Aral, s. 316; Zevkliler/Gökyayla, s. 483, 484; Ozanoğlu, s. 2. Aynı yönde bkz. Çalışkan İbrahim, İstisna Akdinin Mahiyeti ve Unsurları, s. 349-365, s. 350, 1.4.2012 tarihinde http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/37/775/9914.pdf adresinden erişildi. Uçar Ayhan, İstisna Sözleşmesinde Teslim Kavramı, Teslimin Usulü ve Hukuki Sonuçları, AÜEHFD, C. V, S. 1-4, Y. 2001, s. 513-555, s. 513, 1.4.2012 tarihinde http://hukuk.erzincan.edu.tr/dergi/makale/2001_V_25.pdf adresinden erişildi.

işinin görülmesini üstlenmektedir[87]. Hizmet sözleşmesinin karakteristik özelliği, iş görme ediminin işçi tarafından işverene bağımlılık ilişkisi içinde ifa edilmesidir[88]. Oysa Türk Ticaret Kanunu'nda, taşıyıcının tacir olduğu kabul olunmuştur (TTK. m. 850/3, 3, 11, 12). Taşıyıcının bağımsız bir tacir olması, eşya taşıma sözleşmesini, hizmet sözleşmesinden uzaklaştırmakta; bilakis eser sözleşmesine yaklaştırmaktadır.

Eser sözleşmesini vekâlet sözleşmesinden ayıran iki husus, karakteristik edimin karşılığı olan ücret, iş görme ediminin sonuca yönelmiş olması ve yüklenicinin imalatı kendi yönetimi altında üçüncü kişilere yaptırabilmesidir[89]. Bu hususlardan ilki yukarıda incelenmiştir. Burada, eşya taşıma sözleşmesindeki iş görme ediminin sonuca yönelip yönelmediği tartışılmalıdır. Eser ve vekâlet sözleşmelerinde, *"bir emek harcama söz konusu olmakla beraber, eser sözleşmesinde önemli olan, salt emeğin harcanmış olması değil, fakat harcanmış olan emek sonucunda bir eserin yaratılmış olmasıdır"*[90]. Diğer bir deyişle, vekilin aksine yüklenici, bir bütün teşkil eden sonuç meydana getirme borcu altındadır[91]. Yüklenici, *"sonuç rizikosunu üzerinde taşıyan kimsedir"*[92]. Taşıma sözleşmesindeki taşıma edimi, eser sözleşmesindeki meydana getirme edimine tekabül etmektedir. Her iki sözleşme de, teslimle sonuçlanmaktadır[93]. Eser sözleşmesinde, meydana getirilen eser; taşıma sözleşmesinde taşınan eşya teslim edilir. Taşıma sözleşmesinde, *"eşyanın teslimi taşımanın tamamlanmasından sonra taşıyıcı ile gönderilenin ortak iradesi sonucunda eşyanın zilyetliğinin ve dolayısıyla eşya üzerindeki tasarruf imkânının varma yerinde gönderilene yahut sözleşme ya da sevk evrakla-*

87 Kaya, Gecikme, s. 8; Öztürk, s. 3; Arkan Sabih, Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine İnceleme, s. 313-320 4.3.2012 tarihinde http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/303/2847.pdf, adresinden erişildi, s. 314, 316. Yargıtay da taşıma isini mutlak ticarî iş olarak kabul etmektedir (Yarg. 11. HD, T. 04.03.1997, E. 1996/8567, K. 1997/1337; İBD., C.71, S. 10-11-12, s.952)

88 Yavuz/Acar/Özen, s. 385.

89 Yavuz/Acar/Özen, s. 523-527. Aynı yönde bkz. Akıntürk/Karaman Ateş, 315, 316; Çalışkan, s. 350, 363.

90 Akıntürk/Karaman Ateş, s. 315.

91 Yavuz/Acar/Özen, s. 438, 439, 526; Ozanoğlu, s. 2; Çalışkan, s. 363, 365; Aral, s. 317; Zevkliler/Gökyayla, s. 473.

92 Uçar, Teslim Kavramı, s. 24.

93 Eser sözleşmesinde teslim borcunun, Türk Borçlar Kanunu'nda açıkça düzenlenmediği; fakat zımnen varlığının kabul edildiği yönünde bkz. Yavuz/Acar/Özen, s. 454; Aral, s. 316; Ozanoğlu, s. 2; Uçar, Teslim Kavramı, s. 513.

rında hak sahibi olarak belirlenen kimseye sağlanmasıdır"[94]. Kararlaştırılan eşyanın bir yerden başka bir yere, tam ve sağlam olarak nakledilmesi ve gönderilene teslim edilmesi, gerçekleşmesi tesadüfî bir sonuç değildir, gerçekleşmesi amaçlanan bir sonuçtur. Nihayet, eser ve taşıma sözleşmelerinde, yüklenici ve taşıyıcı, kendi yönetimleri altında üçüncü kişilerden yardım alarak iş görme sonucunun gerçekleşmesini sağlayabilmektedir (TBK. m. 471/3; TTK. m. 879). Bu nedenlerle, eşya taşıma sözleşmesinin, sonuç rizikosunun yüklenilmesi bakımından, vekâletle bağlantısının kesildiği; eser sözleşmesine yaklaştığı sonucuna ulaşılmıştır.

Doktrinde, kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin sona ermesi bakımından, ifa safhasında gelinen zaman noktasının gerekli kıldığı hakkaniyet ölçüsünde, sona ermenin geçmişe ve geleceğe etkileri hesap edilerek, dönme ve fesih kurumlarından dönüşümlü olarak yararlanılması gerektiği savunulmuştur. Hatta sırf bu nedenle, taşıyıcıya hapis hakkı tanındığı ifade edilmiştir[95]. Türk Ticaret Kanunu'nun, *"Gönderen tarafından fesih"* başlıklı hükmünde, *"Gönderen taşıma sözleşmesini her zaman feshedebilir"* denilmiş olması, bu görüşü sağlamaktadır (TTK. m. 865/1). Taşıma sözleşmesinin sona ermesi bu çalışma konusunun dışında kalmasına rağmen, hakkaniyet ilkesine binaen dönme ve fesih kuramlarından dönüşümlü olarak yararlanılması, arsa payı karşılığı kat yapım sözleşmesinin sona ermesini anımsatmaktadır. Esasen gerek taşıma, gerek arsa payı karşılığı kat yapım sözleşmesi, ani edimli sözleşmeler olduğu üzere, eserin imal edilmiş veya taşımanın icra edilmiş kısmı kısmî ifa teşkil etmez[96]. Ancak taşıyıcının varma yerine yaklaşmış olması durumunda, taşıma sözleşmesinin geçmişe etkili sona erdirilmesi adalet duygusunu ne kadar zedeliyorsa; yüklenicinin inşaatı tamamlamaya yaklaşmış olması durumunda, arsa payı karşılığı kat yapım sözleşmesinin geçmişe etkili sona erdirilmesi de adalet duygusunu o kadar zedelemektedir[97]. Dolayısıyla,

94 Kaya, CMR-II, s. 242.

95 Thaller, s. 427, dpn. 1.

96 Eser sözleşmesi yönünden bkz. Yavuz/Acar/Özen, s. 479; Aral, s. 316; Zevkliler/Gökyayla, s. 359.

97 Arsa payı karşılığı kat yapım sözleşmesinin kural olarak ani edimli olduğu; ancak sona ermesinde, eser sözleşmesine ilişkin hükümlerin (TBK. m. 482-486) doğrudan uygulanmasının tereddütlere yol açtığı yönünde bkz. Yavuz/Acar/Özen, s. 486, 495. Ayrıca bkz. Resioğlu Safa, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul,

sona ermelerinde yaşanan tereddütler açısından bakıldığında bile, taşıma ve eser sözleşmelerinin benzerlik arz ettiği düşünülebilir.

4- SONUÇ

Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, hukukî niteliği itibariyle, tipik, ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen ve rızaî bir sözleşmedir. Taşıma senedi, sevk mektubu ve refakat belgelerinin, fonksiyonu ispat olup, bunların yokluğu, hukuka aykırı oluşu veya kaybolması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemez. Türk Ticaret Kanunu'na göre, taşıma sözleşmesinin kuruluşunda, teslim zorunlu unsur değildir. Bu nedenle, taşıma sözleşmesi aynî sözleşme olarak nitelendirilemez. Taşıma senedi, taşıma sözleşmesiyle bağlantılı, ancak bağımsız bir belge olup, taşınan eşyayı temsil etmekle kıymetli evrak özelliğini haizdir. CMR konvansiyonu bakımından da, sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin zorunlu unsuru değildir. Yalnız Türk Ticaret Kanunu'nun aksine, CMR Konvansiyonu'nda, sevk mektubu kıymetli evrak mertebesinde düzenlenmemiştir.

Her taşıma sözleşmesinde, eşyanın gönderilene teslim edilmesi edimi, taşıyıcı tarafından ve fakat gönderilen yararına üstlenilmektedir. Taşıyıcı, yalnızca eşyayı götürmeyi değil; aynı zamanda götürdüğü eşyayı gönderilene teslim etmeyi yüklenmektedir. Ancak eşya taşıma sözleşmesi, üçüncü kişi yararına sözleşme teorisiyle tam olarak örtüşmemektedir. Gönderilenin, taşıma süreci boyunca, sözleşmeden dönme; taşıyıcıyı ibra etme; taşıma işini yarıda kestirip, geri dönülmesi yönünde talimat verme, ifayı talep etme yetkileri bulunmamaktadır. Gönderilen veya alıcı, eşyanın teslim yerine ulaşmasından önce, yalnızca yapacakları alelade bir bildirimle, gönderenin yerine geçememektedir. Gönderilen, ancak eşyanın teslim yerine varmasından sonra, haklarını taşıyıcıya ileri sürme yetkisine kavuşmaktadır. Türk Ticaret Kanunu'ndaki, *"Gönderilenin veya gönderenin kendilerinin veya başkasının menfaatine hareket etmeleri farklılık yaratmaz"* cümlesi de tereddütleri artırmaktadır. Bu nedenlerle, eşya taşıma sözleşmesinin, Türk Borçlar Kanunu'ndaki tanımıyla üçüncü kişi yararına sözleşmeyi tam olarak karşılamadığı sonucuna ulaşılmıştır.

2011, s. 81, dpn. 12.

Karayoluyla eşya taşıma sözleşmesinin, iş görme amacı güden sözleşmelerle bağlantısı incelenmiştir. Vekâlet sözleşmesindeki vekilin bizzat ifa yükümlülüğü, ayrıca müvekkilin ancak aksine anlaşma varsa vekâlet ücreti ödeme yükümlülüğü, taşıma sözleşmesini vekâlet sözleşmesinden uzaklaştırmaktadır. Hizmet sözleşmesindeki işçinin işverene bağımlı olarak iş görme yükümlülüğü, taşıma sözleşmesiyle hizmet sözleşmesi arasında benzerlik kurulmasına engel olmaktadır. Buna karşılık, eser sözleşmesinde, yüklenicinin imalatı kendi yönetimi altında yardımcılarına yaptırabilmesi ve sonuç taahhüdünün bulunması, özellikle iş sahibinin imal borcu karşılığında ücret ödemekle yükümlü olması hususları, taşıma ve eser sözleşmeleri arasında benzerlik kurulmasını sağlamaktadır. Bu nedenlerle, karayoluyla eşya taşıma sözleşmesi, iş görme amacı güden sözleşmelerle bağlantısı bakımından, vekâlet ve hizmet sözleşmelerinden ziyade, eser sözleşmesiyle, niteliği, kuruluşu ve sona ermesi açılarından benzerlik arz etmektedir.

Taşıma sözleşmesinden doğan hak ve borçlara ilişkin ihtilaflar çözülürken, bu sözleşmeyi düzenleyen Türk Ticaret Kanunu hükümleri kâfi gelmezse, taşıma sözleşmesinin bünyesine uygun düştüğü ölçüde, Türk Borçlar Kanunu'nun eser sözleşmesine ilişkin hükümlerinden yararlanılabileceği ileri sürülmektedir. Bu yolun, Türk Medenî Kanunu[98] ve Türk Ticaret Kanunu'nun lafızları itibariyle de sağlandığı düşünülmektedir (TTK. m. 1; TMK. m. 1/1, 1/2; TBK. m. 646). Meselâ, taşıyıcının özen borcu bakımından aydınlatıcı bir sonuç doğmaktadır. Şöyle ki, *"Ziya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur"* hükmünün, *"Yüklenicinin özen borcundan doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, benzer alandaki işleri üstlenen basiretli bir yüklenicinin göstermesi gereken meslekî ve teknik kurallara uygun davranışı esas alınır"* hükmüyle açıklığa kavuşturulması mümkündür (TTK. m. 876/1; TBK. m. 471/2).

98 RG. 8.12.2001, S. 24607; 4721 sayılı Kanun.

KAYNAKLAR

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

Akıntürk Turgut/Karaman Derya Ateş, Borçlar Hukuku, İstanbul, 2011.

Akyol Şener, Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme, İstanbul, 1976.

Alter Michel, Droits des transports, Paris, 1996.

Antalya Gökhan O., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. I, İstanbul, 2012.

Aral Fahrettin, Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara, 2010.

Arkan Sabih, *"Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler"*, Avrupa Birliği'nin Ulaştırma Politikası, İstanbul, 2003 (İktisadi Kalkınma Vakfı, No: 14), s. 313-326, 15.4.2010 tarihinde http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/305/2870.pdf adresinden erişildi (Arkan, Komisyoncu).

Arkan Sabih, Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, 26-27 Ocak 1984, Maçka/İstanbul, Ankara, 1984, s. 6-21, (Arkan, İnceleme).

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

Arkan Sabih, Karma Taşımalarla İlgili Hukukî Sorunlar, Prof. Dr. Jale G. Akipek'e Armağan, Konya, 1991, s. 341-358 (Arkan, Karma).

Arkan Sabih, Yolcu ve Eşya Taşımalarında Aracılık Faaliyetlerine İlişkin Yargıtay Kararları Üzerine İnceleme, AÜHFD, C. 40, S. 1-4, s. 313-320, 4.3.2012 tarihinde http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/303/2847.pdf, adresinden erişildi (Arkan, Aracılık).

Arslan Arzu, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıya Yükün Ziya ve/veya Hasarı Sebebiyle Yöneltilebilecek Sınırlı/Sınırsız Sorumluluk Hâlleri ve Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması, Prof. Dr. Selâhattin Sulhi Tekinay'ın Hatırasına Armağan, İstanbul, 1999, s. 89-118.

Atabek Reşat, Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul, 1960.

Aydın Alihan, CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İstanbul, 2006.

Battal Ahmet, Yeni Karayolu Taşıma Kanunu ve TTK Kapsamında Taşıma İşleri Tellallığı Mümkün müdür?, 4.3.2012 tarihinde http://w3.gazi.edu.tr/~battal/images/makale/makale37/tasima_isleri_tellaligi.pdf adresinden erişildi.

Belbez Hikmet, Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu, dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/239/2104.pdf; s. 387-402.

Bozer Ali, Bankacılar İçin Kıymetli Evrak Hukuku Bilgisi, Ankara, 1981.

Canbolat Ayşe Gül, Hava Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Kırıkkale, 2006, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 4.3.2012 tarihinde www.belgeler.com/blg/soh/hava-tasima-sozlesmelerinde-tasiyicinin-sorumlulugu-responsibility-of-the-air-carrier-in-air-carrier-agreements adresinden erişildi.

Çalışkan İbrahim, İstisna Akdinin Mahiyeti ve Unsurları, s. 349-365, 1.4.2012 tarihinde http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/37/775/9914.pdf adresinden erişildi.

Çim Halit, Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, İzmir, 2006, 4.3.2012 tarihinde www.belgeler.com/blg/s4x/karayoluyla-uluslararasi-esya-tasima-sozlesmesine-cmr-gore-tasiyicinin-gecikmeden-dogan-sorumlulugu-ttk-ve-ttk-tasarisi-ile-mukayeseli-olarak-liability-of-tha-carrier-for-delay-in-delivery-according-to-the-convention-on-international-carriage-of-goods-by-road-making-comparative-analyses-with-t adresinden erişildi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

De Wıt Ralph, Multimodal Transport, Londra ve Hong Kong, 1995.

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

Dutilleul Collart François/Delebecque Philippe, Contrats civils et commerciaux, Paris, 2001.

Emiroğlu Haluk, Roma Hukuku'nda Vekâlet Sözleşmesi (*Mandatum*) ve Hukuki İşlemlerde Temsil, AÜHFD, Y. 2003, C. 52, S. 1, s. 101-111, 1.4.2012 tarihinde http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/283/2582.pdf adresinden erişildi.

Erdil Engin, Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, İstanbul, 2007.

Eren Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011.

Eriş Gönen, Kara Taşıma Hukuku (Açıklamalı, İçtihatlı, Uygulamalı), Ankara, 1996.

Fédération internationale des ouvriers du transport, Problèmes nationaux et internationaux de la politique des transports, Bâle (Suisse), 1958.

Franko Nisim, Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti, Ankara, 1992.

Gençtürk Muharrem, Ticaret Kanunu'nun 780. Maddesine Göre Eşya Taşıyıcısının Gecikmeden Doğan Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğun Kapsamı, e-akademi (Hukuk, Ekonomi ve Siyasal Bilimler Aylık İnternet Dergisi), 4.3.2012 tarihinde www.e-akademi.org/arsiv.asp?sayi=64 adresinden erişildi (Gençtürk, Sorumluluğun Kapsamı).

Gençtürk Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul, 2006 (Gençtürk, Gecikmeden Doğan Sorumluluk).

Jané Joan/De Ochoa Alfonso, The handbook of logistics contracts, A practical guide to a growing field, London, 2006.

Kahya Mehmet, Taşıyıcının Malî Sorumluluğu ve CMR Sigortaları, İstanbul, 2007.

Kaya Arslan, Karayolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşmenin (CMR) Uygulama Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları (I), Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan, İstanbul, 1998, s. 311-333 (Kaya,CMR-I).

Kaya Arslan, Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1978 (Kaya, Gecikme).

Kaya Arslan, Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II), Prof. Dr. Hıfzı Velidedeoğlu'na Armağan, İÜHFM, C. LVI, S. 1-4, Y. 1998, s. 239-267 (Kaya, CMR-II).

Kılıçoğlu Ahmet M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara, 2012.

Mertol Can, Kıymetli Evrak Hukuku, Ankara, 2012.

Oğuzman Kemâl M./Turgut Öz M., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.II, İstanbul, 2012.

Oğuzman M. K./Barlas N., Medenî Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar, İstanbul, 2011.

Ozanoğlu Seçkin Hasan, İstisna ve Özellikle İnşaat Sözleşmelerinde Müteahhidin (Yüklenicinin) Eseri Teslim Zamanında Gecikmesine Bağlanan İfaya Eklenen Cezai Şart (Gecikme Cezası) Kayıtları, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. III, S. 1-2, Y. 1999 (Haziran-Aralık), s. 1-55, 1.4.2012 tarihinde http://www.hukuk.gazi.edu.tr/editor/dergi/3_4.pdf adresinden erişildi.

Özdemir Gökçe, Roma ve Türk Hukuklarında Vekâletsiz İş Görme (*Negotiorum Gestio*), Ankara, 2001 (Özdemir, Vekâletsiz iş Görme).

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

Öztan Fırat, Kıymetli Evrak Hukuku, Ankara, 2009.

Poroy Reha/Tekinalp Ünal, Kıymetli Evrak Hukuku Esasları, İstanbul, 2010.

Reisoğlu Safa, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul, 2011.

Rodière René, Le Contrat de trasport de marchandises terrestre et aérien (France), Paris, 1977.

Rodière Renè/Mercadal Barthélémy, Droit du transport, Paris, 1990.

Stevens Handly, Transport Policy in the European Union, The European Union Series, Basıldığı yer: Çin, Kamuya sunulduğu yer: Avrupa Birliği, 2004.

Şamlı Yetiş Kübra, Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul, 2008.

Tekil Fahiman, Kıymetli Evrak Hukuku, İstanbul, 1980.

Thaller Edmond, Droit Commercial Les Transport, Paris, 1910.

Tüzün Nejat, Kara ve Hava Taşıma Hukuku, Ankara, 1968.

Uçar Ayhan, İstisna Sözleşmesinde Müteahhidin Ayıba Karşı Tekeffül Borcu, Ankara, 2003 (Uçar, Ayıba Karşı Tekeffül).

Uçar Ayhan, İstisna Sözleşmesinde Teslim Kavramı, Teslimin Usulü ve Hukuki Sonuçları, AÜEHFD, C. V, S. 1-4, Y. 2001, s. 513-555, 1.4.2012 tarihinde http://hukuk.erzincan.edu.tr/dergi/makale/2001_V_25.pdf adresinden erişildi (Uçar, Teslim Kavramı).

Uslu Murat, CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2010.

Ülgen Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 1987 (Ülgen, Hava Taşıma).

Ülgen Hüseyin, Taşıma Hukuku, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1997 (Ülgen, Taşıma Hukuku).

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

Veziroğlu Yalçın, Taşınan malın zarar görmesi ve Geç teslim edilmesi hâllerinde taşıyıcının sorumluluğu, 4.3.2012 tarihinde www.veziroglu.av.tr/index.asp?PageID=33adresinden erişildi.

Wise Colin, The story of transport, Londra, 1944.

www.e-akademi.org/arsiv.asp?sayi=64 adresinden erişildi.

Yavuz Cevdet/Acar Faruk/Özen Burak, Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), İstanbul, 2011.

Yeşilova Ecehan, CMR-Taşıma Senedinin İspat Kuvveti, DEÜHFD, C. 7, S. I, Y. 2005, s. 237-273, 1.4.2012 tarihinde http://web.deu.edu.tr/hukuk/dergiler/DergiMiz7-1/PDF/yesilova10.pdf adresinden erişildi (Yeşilova, İspat).

Yeşilova Ecehan, Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahısların ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, 2004 (Yeşilova, Müteakip).

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

Zevkliler Aydın/Gökyayla Emre K., Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Ankara, 2010.

Zeyneloğlu Ahmet, Taşıma Hukuku, Ankara, 1993 (Zeyneloğlu, 1993).

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