

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

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ULUSLARARASI KARA, HAVA VE DENİZ  
YOLUYLA EŞYA TAŞIMALARINDA BİLDİRİM  
YÜKÜMLÜLÜĞÜ

ELİF KARAYAZI  
2501120656

DR. ÖĞR. ÜY. KÜBRA YETİŞ ŞAMLI

İSTANBUL, 2018



T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS  
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : ELİF KARAYAZI Numarası : 2501120656  
Anabilim Dalı / Anasanat Dalı / Programı : ÖZEL HUKUK Danışmanı : DR.ÖĞR.ÜYESİ:KÜBRA YETİŞ MALİ  
Tez Savunma Tarihi : 16.04.2018 Saati : 10:30  
Tez Başlığı : ULUSLARARASI KARA, HAVA VE DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMALARINDA BİLDİRİM YÜKÜMLÜLÜĞÜ

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 36. Maddesi uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin KABULÜNE OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUYLA karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF.DR.BİLGEHAN ÇETİNER		Kabul
2- DR.ÖĞR.ÜYESİ:KÜBRA YETİŞ ŞAMLI		KABUL
3- DR.ÖĞR.ÜYESİ:GÜLFER KUYUCU MERİÇ		KABUL

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DOÇ.DR.ARZU GENÇ ARIDEMİR		
2- DR.ÖĞR.ÜYESİ:AYŞEGÜL BUĞRA		

## ÖZ

# ULUSLARARASI KARA, HAVA VE DENİZ YOLUYLA EŞYA TAŞIMALARINDA ZIYA, HASAR VE GECİKMEYE İLİŞKİN BİLDİRİM KÜLFETİ

## ELİF KARAYAZI

Eşya taşımalarında yükün ziyaa, hasara veya gecikmeye uğraması halinde yerine getirilmesi gereken bildirim külfeti, uluslararası alanda konvansiyonlarla, ulusal alanda ise kanun hükümleri ile düzenlenmektedir. Kara yolu, deniz yolu ve hava yolu ile taşımalar birbirinden farklı özellikler göstermekle birlikte, bildirim hükümleri her taşıma tipi için benzer bir sistematik içerisinde düzenlenmektedir.

İspat hukuku ile bağlantılı olduğu anlaşılan bildirim külfetinin öngörülmesi ile taşımanın her iki tarafı için de hak kayıplarının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır. Bildirim külfetini, yükle ilgili olarak nitelendirilen kişilerin yerine getirmesi gerekmektedir. Bu külfetin muhatabı ise taşıma işini üstlenen kişi, fiili taşıyıcı/taşıyan veya bu kişiler adına hareket eden kişilerdir.

Zıya, hasar veya gecikme durumunu genel bir ifade ile belirtmek bildirim kapsamı için yeterli görülürken, bu bildirim şekli, zıya veya hasarın haricen belli olup olmamasına göre değişmektedir. Ayrıca gecikme halinde de bildirim yazılı şekilde yapılması öngörülmüştür.

Ulusal ve uluslararası mevzuata bakıldığında, bildirim süresi ile bildirim hiç veya gereği gibi yapılmaması halinde doğacak yaptırımlar ciddi farklılıklar göstermektedir. Süre hususu, zıya veya hasarın haricen belli olup olmamasına göre değişmektedir. Bazı mevzuatta bildirim yapılmaması hak kayıpları ile yaptırıma bağlanırken bazılarında ispat yükünün yer değiştirmesine neden olmaktadır.

## **ABSTRACT**

### **NOTIFICATION OF LOSS, DAMAGE AND DELAY IN INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS BY AIR, SEA AND SEA**

**ELİF KARAYAZI**

Charge of notification due to damage or loss of goods or delay during the transportation regulates with conventions on international law and with codes of national law. Even with different properties, provisions of notification in airway, seaway and highway have been regulated in similar systematic.

The objective of the charge of notification, which also appears to be related to the law of evidence, is to prevent the loss of the right of the both parties of transportation. The charge of notification should be fulfilled by the persons, who are associated with the goods. The respondent of the charge of notification is the person who undertake the transportation, actual carrier or persons who act on behalf of the actual carrier.

A general expressions of the loss, damage or delay is enough, as for the scope of the notification. However, the form of the notification will differ, according to the loss or damage to be externally or not. Furthermore, in case of delay, It is required for the notification to be in writing.

There are significant differences between national and international legislation on respite of notification and sanctions due to not notificate or not done as required. The respite depends on whether loss and damage are externally visible or not. According to some regulations, failure of notification clauses loss of rights; after other regulations failure of notification clauses displacement of burden of proof.

## ÖNSÖZ

Uzun soluklu bir sürecin sonunda ortaya çıkmış olan bu tezi benimle birlikte titizlikle yürüten saygıdeğer Hocam Dr. Öğr. Üy. Kübra YETİŞ ŞAMLI'ya desteklerinden dolayı teşekkür ederim. Tezin hazırlanmasında yaşadığım her zorlukta desteğini, samimiyetini ve yol göstericiliğini bir an bile esirgemeyen sayın hocam Dr. Öğr. Üy. Gülfer KUYUCU MERİÇ'e minnettarlığımı ifade etmek isterim. Yine bu süreçte yardımlarıyla yanımda olan sayın hocam Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ'e de teşekkürü borç bilirim. Bu konunun tez konum olarak seçilmesinde bana öncülük eden sayın hocam Prof. Dr. Kerim ATAMER'e de bu sebeple şükranlarımı sunarım.

Akademisyenlik hayatıma birlikte adım attığım ve özellikle tezimin son aşamasında içinde bulunduğum tüm koşulları benim için iyileştiren, mesai arkadaşım olmaktan öte kıymet verdiğim sevgili arkadaşım Arş. Gör. Merve Selin ŞOHOĞLU'na da teşekkürlerimi ifade etmek isterim.

Üniversite hayatımın başlangıcından bugüne kadar varlıklarıyla bana huzur ve güven veren, adeta çekirdek ailem haline gelen Balcı Ailesi'nin üzerimdeki emeklerine olan minnettarlığımı kelimelerle ifade edemeyeceğimi belirtmek isterim.

Son olarak bu vesile ile tez sürecimde yanımda olan Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ailesi'ne de teşekkür ederim.

İş bu tez, yaşamımın her alanında "o olsaydı ne yapardı" diyerek dönüp baktığım, örnek aldığım ve artık kendisini özlemle andığım babam Muzaffer KARAYAZI'ya ve annem Hayriye KARAYAZI'ya ithaf edilmiştir...

ELİF KARAYAZI

İSTANBUL

## ÖNSÖZ

Bu çalışma, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde, Dr. Öğr. Üyesi Kübra YETİŞ ŞAMLI danışmanlığında yüksek lisans tezi olarak hazırlanmış ve 16.04.2018 tarihinde Prof. Dr. Bilgehan ÇETİNER, Dr. Öğr. Üyesi Kübra YETİŞ ŞAMLI ve Dr. Öğr. Üyesi Gülfer MERİÇ'ten oluşan jüri önünde savunularak oy birliği ile kabul edilmiştir.

Uzun soluklu bir sürecin sonunda ortaya çıkmış olan bu çalışmayı benimle birlikte titizlikle yürüten saygıdeğer Hocam Dr. Öğr. Üy. Kübra YETİŞ ŞAMLI'ya desteklerinden dolayı teşekkür ederim. Çalışmanın hazırlanmasında yaşadığım her zorlukta desteğini, samimiyetini ve yol göstericiliğini bir an bile esirgemeyen sayın hocam Dr. Öğr. Üyesi Gülfer MERİÇ'e minnettarlığımı ifade etmek isterim. Yine bu süreçte yardımlarıyla yanımda olan sayın hocam Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ'e de teşekkürü borç bilirim. Bu konunun tez konum olarak seçilmesinde bana öncülük eden sayın hocam Prof. Dr. Kerim ATAMER'e de bu sebeple şükranlarımı sunarım. Çalışmayı yayınlanması için hazırlarken tanışma fırsatı bulduğum, bana tüm bilgi ve birikimini hevesle aktaran sayın hocam Dr. Öğr. Üyesi Ayça UÇAR'a da bu vesileyle teşekkür etmek isterim.

Akademisyenlik hayatıma birlikte adım attığım ve özellikle çalışmamın son aşamasında içinde bulunduğum tüm koşulları benim için iyileştiren, mesai arkadaşım olmaktan öte kıymet verdiğim sevgili arkadaşım Arş. Gör. Merve Selin ŞOHOĞLU'na da teşekkürlerimi ifade etmek isterim.

Üniversite hayatımın başlangıcından bugüne kadar varlıklarıyla bana huzur ve güven veren, adeta çekirdek ailem haline gelen Balcı Ailesi'nin üzerimdeki emeklerine olan minnettarlığımı kelimelerle ifade edemeyeceğimi belirtmek isterim.

Son olarak bu vesile ile tez sürecimde yanımda olan Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ailesi'ne de teşekkür ederim.

İş bu tez, yaşamımın her alanında "o olsaydı ne yapardı" diyerek dönüp baktığım, örnek aldığım ve artık kendisini özlemle andığım babam Muzaffer KARAYAZI'ya ve annem Hayriye KARAYAZI'ya ithaf edilmiştir...

ELİF KARAYAZI

İSTANBUL

## İÇİNDEKİLER

ÖZ(ABSTRACT).....	iii
ÖNSÖZ.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
KISALTMALAR.....	ix
GİRİŞ.....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### KARA YOLU, DENİZ YOLU VE HAVA YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINI DÜZENLEYEN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERİN ORTAYA ÇIKIŞI VE UYGULANMA ALANI

I. GENEL OLARAK.....	4
II. KARA YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARI.....	5
A. CMR Konvansiyonu.....	5
1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı.....	5
2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı.....	6
III. HAVA YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARI.....	11
A. Varşova Konvansiyonu.....	11
1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı.....	11
2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı.....	15
B. Montreal Konvansiyonu.....	20
1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı.....	20
2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı.....	21
IV. DENİZ YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARI.....	22
A. Lahey Kuralları ve Visby Protokolü.....	22
1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı.....	22
2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı.....	25
B. Hamburg Kuralları.....	28
1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı.....	28
2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı.....	29
C. Rotterdam Kuralları.....	32
1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı.....	32
2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı.....	35

## İKİNCİ BÖLÜM

### BİLDİRİME İLİŞKİN HÜKÜMLERİN UYGULANMASI İÇİN ÖNEM ARZ EDEN TESLİM, ZIYA, HASAR VE GECİKME KAVRAMLARI

I. GENEL OLARAK.....	41
II. TESLİM KAVRAMI.....	42
III. ZIYA KAVRAMI.....	49
A. Genel Olarak.....	49
B. Tam Zıya.....	50
C. Kısmi Zıya.....	52
D. Zıya Karinesi.....	55
II. HASAR KAVRAMI.....	61
A. Genel Olarak.....	61
B. Tam Hasar.....	62
C. Kısmi Hasar.....	63
III. GECİKME KAVRAMI.....	64
A. Genel Olarak.....	64
B. Kara Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	73
C. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	75
D. Hava Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	78

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### YÜKÜN ZIYAI, HASARI VE GECİKMESİ HALİNDE YAPILACAK OLAN BİLDİRİM

I. GENEL OLARAK.....	81
II. BİLDİRİMİ YAPMAYA YETKİLİ OLAN ŞAHISLAR.....	82
III. BİLDİRİMİN MUHATABI.....	85
IV. BİLDİRİMİN ŞEKLİ.....	88
A. Kara Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	89
B. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	90
C. Hava Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	91
V. BİLDİRİMİN İÇERİĞİ.....	91
VI. BİLDİRİMİN YAPILMASI GEREKEN SÜRE.....	94
A. Haricen Belli Olan Zıya ve Hasarlarda Bildirimin Yapılması Gereken Süre.....	95

B. Haricen Belli Olmayan Zıya ve Hasarlarda Bildirimin Yapılması	
Gereken Süre .....	98
1. Kara Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	99
2. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	99
3. Hava Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından.....	102
C. Gecikme Halinde Bildirimin Yapılması Gereken Süre.....	104
VII. BİLDİRİM KÜLFETİNİN YERİNE GETİRİLMESİ VE GETİRİLMEMESİ HALİNDE MEYDANA GELECEK HUKUKİ SONUÇLAR.....	106
A. Bildirim Külfetinin Yerine Getirilmesinin Hukuki Sonuçları.....	106
B. Bildirim Külfetine Aykırılığın Hukuki Sonuçları.....	109
1. Sözleşmeye Uygun Teslim Karinesi.....	110
2. Taşıma Senedine/Konışmentooya Uygun Teslim Karinesi....	110
3. Zıya ve Hasarın Taşımacının/Taşıyıcının/Taşıyanın Sorumlu Olmadığı Bir Sebepden Doğduğu Karinesi.....	115
4. Tazminat Talep Etme Hakkının Kaybedilmesi.....	118
VIII. ORTAK İNCELEME.....	120
IX. YARDIM MÜKELLEFİYETİ.....	126
<b>SONUÇ.....</b>	<b>128</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>136</b>

## KISALTMALAR

<b>a.e.</b>	: aynı eser
<b>a.g.e.</b>	: adı geçen eser
<b>a.g.m.</b>	: adı geçen makale
<b>a.ş.</b>	: aşağıda
<b>Art.</b>	: Article
<b>BATİDER</b>	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
<b>Bkz/bkz</b>	: Bakınız
<b>C.</b>	: Cilt
<b>c.</b>	: cümle
<b>CMI</b>	: Comite Maritime International
<b>CMNI</b>	: İçsu Yollarıyla Yük Taşımalarına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Budapeşte Konvansiyonu
<b>CMR</b>	: Convention Relative au Contract de Transport International de Marchandises Par Route - Convention on the Contract for the International Carriage of Goods By Roads
<b>DEHUKAM</b>	: Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi
<b>Doc.</b>	: Document
<b>dpn.</b>	: dipnot
<b>E.</b>	: Esas
<b>EBK</b>	: 818 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
<b>ECE</b>	: The United Nations Economic Commission for Europe
<b>Ed.</b>	: Editör
<b>ETA</b>	: Estimated Time of Arrival – Tahmini Varış Zamanı
<b>ETK</b>	: 6762 Sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu
<b>FIO</b>	: Free on Board
<b>GK</b>	: Guadalajara Konvansiyonu
<b>GP</b>	: Guatemala City Protokolü
<b>H.D.</b>	: Hukuk Dairesi
<b>H.G.K</b>	: Hukuk Genel Kurulu
<b>HK</b>	: Hamburg Kuralları
<b>ICAO</b>	: International Civil Aviation Organization
<b>İBD</b>	: İstanbul Barosu Dergisi

<b>ICC</b>	: International Chamber of Commerce
<b>IRU</b>	: International Road Transport Union
<b>İÜHFM</b>	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
<b>K.</b>	: Karar
<b>LK</b>	: Lahey Kuralları
<b>L/VK</b>	: Lahey-Visby Kuralları
<b>LMCLQ</b>	: Lloyd's Maritime and Commercial Quarterly
<b>LP</b>	: Lahey Protokolü
<b>m.</b>	: madde
<b>MK</b>	: Montreal Konvansiyonu
<b>N.</b>	: Number
<b>ÖÇH</b>	: Özel Çekme Hakkı
<b>prg.</b>	: paragraf
<b>RK</b>	: Rotterdam Kuralları
<b>S</b>	: Sayı
<b>s.</b>	: sayfa
<b>SDR</b>	: Special Drawing Rights
<b>TBK</b>	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>T.D.</b>	: Ticaret Dairesi
<b>TDİ</b>	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
<b>THY</b>	: Türk Hava Yolları
<b>TL</b>	: Türk Lirası
<b>TMK</b>	: 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu
<b>TSHK</b>	: 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
<b>TTK</b>	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
<b>UNCITRAL</b>	: United Nations Commission on International Trade Law
<b>UND</b>	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
<b>UNIDROIT</b>	: International Institute For The Unification of Private Law
<b>v.</b>	: versus
<b>vd.</b>	: ve devamı
<b>v.d.</b>	: ve diğerleri
<b>vs.</b>	: ve saire
<b>VK</b>	: Varşova Konvansiyonu
<b>VK/GK</b>	: Guadalajara Konvansiyonu ile Değişik Varşova Konvansiyonu

**VK/GP** : Guatemala City Protokolü ile Değişik Varşova Konvansiyonu  
**VK/LP** : Lahey Protokolü ile Değişik Varşova Konvansiyonu  
**Vol.** : Volume  
**VP** : Visby Protokolü  
**Y** : Yıl  
**YARG.** : Yargıtay  
**Yay. No.** : Yayın Numarası



## GİRİŞ

Sosyal hayatın başlangıcından günümüze kadar geçen süre zarfında, insanlar ihtiyaçlarını giderecek mal ve eşyalara ulaşmak veya onları buldukları yerlere getirmek için kara, hava ve deniz yolunu kullanmışlar ve bilim, tekniğin de gelişmesi ile bu yollara ilişkin taşıma vasıtalarını üretmişlerdir. Ayrıca toplum halinde yaşayan insanların, kendi iş alanlarıyla ilgili faaliyetlerde bulunabilmeleri için bir başka yere seyahat etmeleri gerekebileceği gibi, bir başka yerde bulunan sanayi veya tarımsal alanlardan da çeşitli mal ve eşya getirmek, hatta bazen bu alanların bulunduğu yere taşınmaları gerekmektedir.

Ülkelerin ticari ve ekonomik hayatında çok önemli bir rol oynayan bu taşıma işini geçici olarak yapan veya kendisine meslek olarak edinen kişi ile eşyası taşınacak olan veya eşya kendisine teslim edilecek olan kişi arasında devletin müdahalesi söz konusu olmakta; diğer bir deyişle taşıma işini yapan kişinin hak ve sorumlulukları kanun hükümlerine tabi kılınmaktadır. Taşıma işi ise günümüz şartlarında çoğunlukla ülkelerin kendi sınırları içinde kalmamakta ve uluslararası bir boyut kazanmaktadır. Bu bağlamda devletlerin yeknesak bir düzlemde buluşabilmelerinin sağlanması için uluslararası konvansiyonlar yaratılmaktadır. Taşıma hukuku alanında yeknesak bir düzenlemenin oluşturulabilmesi, tüm taraflar için avantajlıdır. Zira her taraf, kendi sorumluluğunu net biçimde bilir. Aynı tür olaylara aynı kurallar uygulandığından dava sayısı da daha düşük olur. Ayrıca taraflar ticarete girerken daha güvende hissederler. Zira, bir zıya veya hasar meydana geldiğinde de hangi kuralların uygulama alanı bulacağı önceden bilinebilir.

Her bir taşıma işi kapsamında, taşımayı taahhüt eden kişi, yükü sağ salim ve gecikmeksizin ilgisine teslim etmekle yükümlüdür. Yükün zıya veya hasara uğraması ya da gecikmeli olarak teslim edilmesi halinde ise hem tazminat talep eden yükle ilgili hem de taşıyan hak ve menfaatlerini koruyabilmek için belirli hususları ispat etmek zorundadır. Taşıyıcı/taşıyan açısından bakıldığında zıya ve hasara ilişkin zamanaşımı süresi içinde ancak çok sonradan açılan bir davada, özellikle günümüzdeki taşıma işleri göz önüne alındığında ispat imkansız hale gelir. Çünkü taşıyıcının olayları hatırlayarak delilleri bulmak konusunda yaşayacağı zorluk gün geçtikçe artmaktadır. İspat yükümlülüğünün yerine getirilebilmesi için maddi vakıalar zamanında tespit edilmeli ve deliller kaybolmadan veya tedarik edilmeleri güçleşmeden zamanında toplanmalıdır. Gecikme durumunda ise gecikmenin

doğurduğu zararlı sonuçların genişlemesini önlemek için tedbir alınmasını sağlamak gerekmektedir. Bu nedenlerle ulusal ve uluslararası mevzuatta taraflara bu hususta bazı haklar tanıdığı ve görevler yüklenmiştir. Konumuzu teşkil edecek olan zararın bildirilmesine ilişkin hükümler de bu çerçevede ihdas edilmiş bulunmaktadır.

Söz konusu bildirim yapılması gereken haller eşyanın kısmi zarara uğraması, hasarlanması veya gecikmesi halleridir. Bu hallerde bildirim yapılması gereken süreler, taşıma tiplerinin kendi özellikleri dikkate alınarak düzenlenmiştir. Zira bilindiği üzere, taşıma türleri arasında hız, masraf, risk gibi konularda farklılıklar bulunmaktadır. İşte bu tür etkiler, bildirim süresinin tayininde farklılıklara yol açmıştır. Ancak çalışmada görüleceği üzere her bir taşıma tipiyle ilgili yapılmış olan uluslararası konvansiyonların ve yerel mevzuatların kendi içlerinde dahi süre konusunda bir yeknesaklığa sahip olmadığı söylenebilir.

Metinlere bakıldığında bildirim yapılmasının, bir borç olarak düzenlenmediği görülmektedir. Zira bu bildirim yapılması kişiye bir ödev olarak yüklenmiş değildir. Karşı tarafın bu bildirim talep etmek gibi bir hakkından da bahsedilemeyecektir. Bildirim yapılmaması sadece bunu yapabilecek olan kişinin aleyhine sonuçlar doğuracaktır. O halde bildirim hukuki niteliğinin bir yükümlülük değil külfet olduğu kabul edilmelidir. Bununla bağlantılı olarak bildirim tarafların ispat yükü ile ilgili bir mesele olduğu ve dolayısıyla bildirim yapılmaması halinde ispat yükünün tersine çevrildiği anlaşılmaktadır<sup>1</sup>. Dolayısıyla bildirim yapılmaması halinde, genel ispat yükünü tersine çeviren bir takım karinelerle karşılaşmaktadır. Bununla birlikte bazı düzenlemelerde, bildirim yapılmaması durumunda artık tazminat talep hakkının ortadan kalktığı düzenlenmiştir. Yine bildirim yapılmamasının yaptırımının da, taşıma tiplerini düzenleyen uluslararası sözleşmelerde ve yerel mevzuatta değişiklik gösterdiği görülmektedir. Burada tek yeknesaklığın, gecikme halinde bildirim yapılmaması durumunda tazminat hakkının ortadan kalkması konusunda sağlandığı söylemek yerinde olacaktır.

Üç bölümden oluşan çalışmamızın ilk bölümünde, kara, deniz ve hava yolu ile taşımaları düzenleyen uluslararası konvansiyonların ortaya çıkış süreçleri ile uygulanma koşulları üzerinde durulacaktır. Bilindiği üzere, her bir uluslararası taşıma tipi en az bir konvansiyon ile düzenlenmiştir. Birden fazla uluslararası konvansiyonla düzenlenen taşımalar bakımından zaman zaman çakışmalar olacaktır. İşte hangi

---

<sup>1</sup> Hakan Karan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi**, Ankara, Turhan, 2011, s. 781 (CMR Şerhi); İnci Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, 2. Baskı, İstanbul, Filiz, 2004, s. 81 (Hava Hukuku).

konvansiyonun hangi durumda uygulanacağı meselesi karışık bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır. İlk bölümde bu konu çözüme kavuşturulmaya çalışılacaktır. Türk Hukuku ise çalışmamızın konusu dahilinde olmadığından, Türk Hukuku'nun uygulanacağı durumlara değinilmeyecek, yalnızca Türk Hukuku ile uluslararası düzenlemelerin farklılık gösterdiği noktalarda, bunlara kısaca temas etmekle yetinilecektir.

İkinci bölümde zıya, hasar, zıya karinesi ve gecikme kavramları ile bu kavramların konuluş amacı ile uygulama alanı ayrıntılı biçimde incelenecektir. Zira daha önce de belirtildiği üzere bildirim külfeti, eşyanın zıya, hasara veya gecikmeye uğraması halinde doğmaktadır. Bildirimin konusunu oluşturacak olan söz konusu kavramlar, zaman zaman somut olay bazında iç içe geçmekte ve bunları net biçimde ortaya koymak zorlaşmaktadır. Bu nedenle konunun iyi anlaşılabilmesi için çeşitli örnekler üzerinden kavramların anlaşılması sağlanmalıdır.

Üçüncü ve son bölümde ise tezimizin asıl konusunu oluşturan bildirim hususu detaylandırılacaktır. Genel bir açıklamadan sonra, bildirimi yapmaya ve almaya yetkili şahıslar, bildirim şekli, içeriği ve zıya ile hasarın haricen belli olup olmamasına göre bildirim süresi hususları irdelenecektir. Son olarak bildirim yapılmasının hukuki sonuçları açıklandıktan sonra yapılmaması neticesinde karşılaşılan yaptırımlar anlatılarak teze nokta konulacaktır.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## KARA YOLU, DENİZ YOLU VE HAVA YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINI DÜZENLEYEN ULUSLARARASI KONVANSİYONLARIN ORTAYA ÇIKIŞI VE UYGULANMA ALANI

### I. GENEL OLARAK

19. yüzyıldan beri gelişmekte olan milletlerarası ekonomik ilişkiler, taşımacılığı tek bir ülkenin sınırları içerisinde kalan bir faaliyet olmaktan çıkarmıştır ve dolayısıyla taşıma işini yapan kişi ile eşyasının taşıtan kişi arasındaki ilişki mevzuat ile düzenlenmesi gereken bir hal almıştır<sup>2</sup>. Bunun sonucunda ülkesel alanları aşan taşımalarla doğan uyuşmazlıklarda hangi devletin hukukunun uygulama alanı bulacağı meselesi ortaya çıkmıştır. Bu meselenin adil bir biçimde çözümlenebilmesi ve uluslararası taşımalara uygulanacak bir takım yeknesak kuralların oluşturulabilmesi için her taşıma tipi için çeşitli konvansiyonlar yapılmıştır. O halde uluslararası bir eşya taşıması söz konusu olduğunda, bu taşımanın tabi olduğu uluslararası konvansiyon uygulanma alanı bulacaktır. Konumuz bakımından da uluslararası taşımaya konu olan eşya ziya veya hasara uğramışsa ya da gecikmişse, yükü ilgili, taşımaya uygulanacak konvansiyonda düzenlenen bildirim hükümlerine göre bildirim yapılmalıdır. Çalışmamızın bu bölümünde uluslararası platformda kara, deniz ve hava yolu ile eşya taşımalarını düzenleyen konvansiyonların uygulama alanı incelenecektir.

Taşıma eylemi, bir şey ya da kişinin bir yerden alınıp başka bir yere götürülmesidir. Taşıma sözleşmesi ise, ücret karşılığında yolcu veya eşya taşımalarının üstlenildiği sözleşme olarak tanımlanabilir. Ayrıca taşımanın, taşıyıcının/taşıyanın zilyetliği altında ve bir taşıma aracı ile yapılması gerekmektedir<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> İsmail Doğanay, "Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Mart 1970, C. V, S. 3, s. 432-479.

<sup>3</sup> Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 48-49. Taşıma sözleşmesinin unsurları, taşıma taahhüdü ve ücrettir. Bu kavramlarla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Banu Bozkurt Bozabalı, **Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu**, Seçkin, 2013, s. 22-26.

Taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı/taşıyan<sup>4</sup>, eşya veya yolcunun taşınmasını üstlenmekte, taşıtan veya yolcu da ücret ödemeyi taahhüt etmektedir. Dolayısıyla taşıma sözleşmesi sinallagmatik bir akittir. Türk Ticaret Kanunu(TTK)<sup>5</sup> m. 856/II'ye göre taşıma sözleşmesi, taraf iradelerinin uyuşması ile kurulur. Ancak eşyanın taşınması için taşıyıcıya/taşıyana teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karine teşkil etmektedir. Taşıma sözleşmesinin rızai bir akit olduğu görülmektedir<sup>6</sup>.

## II. KARA YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARI

### A. CMR Konvansiyonu

#### 1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı

Uluslararası alanda kara yolu taşımalarının düzenlenmesi ihtiyacı 1930'larda ortaya çıkmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı'nın yarattığı ortam nedeniyle bu düzenlemenin yapılması ancak savaşın bitmesi ile mümkün olabilmıştır. Savaşın bitimi ile milletlerarası ticari ilişkilerin canlanması nedeniyle ortaya çıkan ilişkilerde sorunlar doğduğunda hangi hükümlerin uygulanacağı meselesi ortaya çıkmış, bu husus da uluslararası platformda bir düzenleme yapılması ihtiyacını iyice açığa çıkarmıştır<sup>7</sup>.

Bu gelişmeler üzerine Birleşmiş Milletler'in Avrupa işleri ile ilgilenen Komisyonu(ECE)<sup>8</sup>, 1948 yılında mevcut durumun incelenerek gerekli düzenlemelere başlanması için Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü(UNIDROIT)<sup>9</sup>, Uluslararası

<sup>4</sup> Kara ve hava taşımalarına ilişkin uluslararası konvansiyonlarda taşıma eylemini gerçekleştiren kişi "taşıyıcı" olarak anılırken, deniz taşımalarını düzenleyen konvansiyonlarda bu kişi "taşıyan" olarak anılmaktadır. Bu nedenle tezimizde de taşıma işlemini gerçekleştiren kişi "taşıyıcı/taşıyan" olarak anılacaktır.

<sup>5</sup> 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, 14.2.2011 Tarih ve 27846 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

<sup>6</sup> Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 35.

<sup>7</sup> CMR öncesi durum ve konvansiyonun kabul ediliş süreci için bkz: Sabih Arkan, "Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, 1984, s. 7 (CMR Üzerine İnceleme).

<sup>8</sup> The Economic Commission for Europe - ECE olarak kısaltılan kurum hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: (Çevrimiçi) <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html>, 30.03.2018.

<sup>9</sup> International Institute For The Unification of Private Law- UNIDROIT olarak kısaltılan kurum hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: (Çevrimiçi) <https://www.unidroit.org>, 30.03.2018.

Ticaret Odası(ICC)<sup>10</sup> ve Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği(IRU)<sup>11</sup> ile birlikte bir çalışma komisyonu oluşturmuştur. Çalışma Grubu ön tasarımı hazırlamış, ön tasarı nihai halini aldıktan sonra da 19 Mayıs 1956 yılında imzalanmıştır<sup>12</sup>.

CMR<sup>13</sup> olarak kısaltılan Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon<sup>14</sup>, ilk onay belgelerinin tevdii ile 02.07.1961'de yürürlüğe girmiştir<sup>15</sup>. Türkiye, 14.12.1993 tarih ve 21788 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 3939 sayılı Kanun ile bu konvansiyona ve eki protokole<sup>16</sup> katılmıştır. Metin, 04.01.1995 tarih ve 22161 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. 02.08.1995 tarihinde katılım yoluyla taraf olma gerçekleşmiştir. CMR, Türkiye bakımından 31.10.1995'te yürürlüğe girerek bağlayıcı hale gelmiştir. O halde CMR kapsamına giren bir uyuşmazlık doğduğu takdirde hakim CMR'yi uygulayacak, burada boşluk olduğu halde Türk kanunlar ihtilafı kurallarına bakacaktır.

## 2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı

CMR'nin uygulanma koşulları, Konvansiyon'un ilk maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, belirli tür taşıtlarla kara yolu üzerinde ve ücret karşılığında eşya taşınmasını öngören bir sözleşme olmalı, ayrıca yapılan taşıma sözleşmesinin hükümleri uyarınca, eşyanın taşınmak için teslim alındığı yer ile teslim edileceği yer

<sup>10</sup> International Chamber of Commerce- ICC olarak kısaltılan kurum hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: (Çevrimiçi) <https://iccwbo.org>, 30.03.2018.

<sup>11</sup> International Road Transport Union - IRU olarak kısaltılan kurum hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: (çevrimiçi) [www.iru.org](http://www.iru.org), 30.03.2018.

<sup>12</sup> Arkan, **CMR Üzerine İnceleme**, s. 7.

<sup>13</sup> Konvansiyon'un İngilizce adı, "Convention on the Contract for the International Carriage of Goods By Roads"tur. Ancak Konvansiyon, Fransızca isminin (Convention Relative au Contract de Transport International de Marchandises Par Route) başharflerinin kullanılması suretiyle "CMR" olarak kısaltılmaktadır.

<sup>14</sup> CMR'ye yöneltilen en büyük eleştiri, Türkçe'ye resmi çevirisinin başarılı bir şekilde yapılamamış olmasıdır. Bu nedenle resmi çevirilerle serbest çeviriler arasında farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Resmi çeviriye yapılan eleştiriler için bkz: Abuzer Kendigelen/Alihan Aydın, "Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR)-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi", **Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı**, C. 1, İstanbul, 2002, s. 495 vd.

<sup>15</sup> Sabih Arkan, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme)", **BATİDER**, C.10, S.2, 1979, s. 398 vd. (TTK İle Karşılaştırma) Konvansiyon'a taraf olan devletler için bkz: (Çevrimiçi) [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=_en), 25.03.2018.

<sup>16</sup> Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR)'ne Ait Protokolü (1978 CMR Protokolü). Ancak 2008 tarihli Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) Elektronik Taşıma Belgesi ile İlgili Ek Protokol'e (e-CMR Protokolü) henüz taraf olmamıştır.

iki farklı devletin sınırları içerisinde bulunmalı ve bu devletlerden en az biri CMR'ye taraf olmalıdır.

Kısa bir özetten sonra bu şartları tek tek incelemek faydalı olacaktır. İlk olarak taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi mevcut olmalıdır. Bu sözleşmenin varlığı için taşıyan ve gönderenin iradelerinin uyuşması yeterli olmaktadır. Eşyanın taşıyana teslim edilmiş olması aranmaz<sup>17</sup>. Ayrıca CMR m. 4'e göre, bu taşıma için bir taşıma senedinin düzenlenmemiş olması veya düzenlenen taşıma senedinin usule aykırı oluşu, taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemeyecektir. Zira taşıma senedi taşıma sözleşmesinin kurucu unsuru olmayıp, tarafların sorumluluğunun şartlarını belirleyen, ispat fonksiyonu icra eden bir belgedir<sup>18</sup>. Uygulamaya bakıldığında, sevk mektubunun sıklıkla düzenlendiği görülmektedir. IRU, CMR hükümlerini dikkate alarak matbu bir sevk mektubu düzenlemiştir. Buna CMR senedi adı verilmektedir<sup>19</sup>.

Taşıma sözleşmesinin bir ücret karşılığında yapılması gerekmektedir. TTK m. 20'den çıkan sonuca göre, tacirin ücret karşılığında iş yapması esastır. Taşıyıcı tacir olduğundan kural olarak taşımayı ücret karşılığında yapacağı kabul edilir. Ücretsiz yapılıyorsa bunun ayrıca kararlaştırılması gerekir<sup>20</sup>. O halde ancak açıkça, ücretsiz biçimde yapılan hatır taşımalarının CMR'nin uygulanma alanı dışında kalacağı muhakkaktır. Zira bir hatır taşımalarının CMR'nin getirdiği ağır sorumluluk şartlarına

---

<sup>17</sup> Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, İstanbul, Vedat, 2006, s. 46. Bu hususun taşıma sözleşmesini aynı değil rıza bir sözleşme yaptığı ile ilgili olarak bkz: Arslan Kaya, "Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları", **Prof. Dr. Oğuz İmregün'e Armağan**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayını No: 715, 1998, s. 314, dpn.10 (Armağan). Konu hakkında doktrindeki farklı görüşler için bkz: Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, Arıkan, 2006, s. 5, dpn. 1.

<sup>18</sup> Arkan, **CMR Üzerine İnceleme**, s. 9; Arkan, **TTK ile Karşılaştırma**, s. 402; Kaya, **Armağan** s. 315; Aydın, **a.g.e.**, s. 8. Taşıma senedinin etkisi ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz: Turkey Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu**, İstanbul, Vedat, 2006, s. 28-29.

<sup>19</sup> Mustafa Topaloğlu, "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, 28-29 Mayıs 2009, Ankara, 2009, s. 397.

<sup>20</sup> Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No: 140, 1982, s. 15 (Taşıyıcının Sorumluluğu). ARKAN, taşımanın ücret yapıldığını ispat külfetinin taşıyıcının omuzlarında olduğunu belirtmektedir.

tabi tutulması adil olmayan ağır sonuçlara yol açabilecektir<sup>21</sup>. Ayrıca, ücretin mutlaka para olması gerekmez, para ile ölçülebilir bir menfaatin elde edilmiş olması yeterlidir<sup>22</sup>.

Taşımanın konusu eşya olmalıdır. Eşya kavramı, CMR'de tanımlanmış değildir. Ancak, niteliği gereği kara yolunda taşımaya müsait olmayanlar ile bu Konvansiyon'un istisnalar kapsamında saydıkları dışındaki menkul mallar olarak tanımlanabilir<sup>23</sup>. 1. maddenin 4. fıkrasında hangi eşyaların taşınmasına CMR'nin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Buna göre Uluslararası Posta Konvansiyonları çerçevesinde yapılan taşımalar ile cenaze<sup>24</sup> ve ev eşyası<sup>25</sup> taşımalarına CMR uygulanmaz<sup>26</sup>. Ayrıca eşyanın ticari eşya da olması aranmamıştır. Eşya, maddi anlamda taşınabilen şeyleri ifade ettiğinden sıvı ve gazlar ile canlı hayvanlar da eşya kapsamında yer alır<sup>27</sup>. Yolcu taşımaları konvansiyon kapsamı dışında kaldığından yolcunun beraberinde getirdiği bagaj yükü için de CMR uygulanmaz<sup>28</sup>. Ancak bir yolcu sözleşmesinden bağımsız olarak taşınması için taşıyıcıya teslim edilen bagajın CMR kapsamına gireceği belirtilmiştir<sup>29</sup>. Belirtilmelidir ki, eşyanın taşınmasına ve muhafazasına yarayan ve gönderilen tarafından sağlanan palet, konteyner gibi taşıma elemanları da eşya kapsamında sayılacaktır<sup>30</sup>.

<sup>21</sup> Arkan, **TTK ile Karşılaştırma**, s. 403; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 20.

<sup>22</sup> Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yay. No: 1988-27, 1988, s. 29 (Uluslararası Taşımacılık); Kaya, **Armağan**, s. 315; Arkan, **CMR Üzerine İnceleme**, s. 9; Arkan, **TTK ile Karşılaştırma**, s. 403. Burada önemli olan, sağlanan menfaat ile taşıma faaliyeti arasında bir denklik ilişkisinin varlığıdır: Aydın, **a.g.e.**, s. 9.

<sup>23</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 24.

<sup>24</sup> Cenaze amacı taşımayan, örneğin kadavra olarak kullanılacak cesetlerin taşınması CMR kapsamındadır. Buna ticari değer taşıyan cesetler de dahildir: Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 25.

<sup>25</sup> Ev eşyalarını Konvansiyon'un kapsamı dışında tutmaktaki amaç, bu alanda ayrı bir uluslararası konvansiyon yapılmasının düşünülmesi idi. Ancak böyle bir uluslararası konvansiyonun yapılmasından vazgeçilerek, ECE tarafından 1962 yılında bu alanda uygulanacak Genel Kurallar hazırlanmış ve yayınlanmıştır: Arkan, **TTK ile Karşılaştırma**, s. 403. Ev eşyalarının kapsamı hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz: Gençtürk, **a.g.e.**, s. 48-49.

<sup>26</sup> CMR'nin kapsamı dışında kalan eşyalarla ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz: Aydın, **a.g.e.**, s. 11-15; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 24-26.

<sup>27</sup> Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, 2008, s. 7 (Sınırlı Sorumluluk); Arkan, **CMR Üzerine Bir İnceleme**, s. 10; Kaya, **Armağan**, s. 318. Doğal güçlerin eşya kapsamında sayılamayacağı görüşünde: Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 24.

<sup>28</sup> Taşınan yolcunun yanındaki bagaj yükü, ayrı bir taşıma sözleşmesinin konusu olmaz. Zira, bunların taşınması yolcu taşıma sözleşmesinde var olan bir yan edim yükümlülüğüdür: Aydın, **a.g.e.**, s. 11; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 24;

<sup>29</sup> Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s.8.

<sup>30</sup> Ecehan Yeşilova Aras, **Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21)**, Ankara, Adalet, 2010, s. 24-25; Engin Erdil, **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**, 2. Bası, İstanbul, Vedat, 2015, s. 13; Kaya, **Armağan**, s. 318; Aydın, **a.g.e.**, s. 11.

Taşıma, belli tür araçlarla kara yolunda yapılmalıdır<sup>31</sup>. CMR m.1/II'ye göre bu araçlar motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklardır<sup>32</sup>. Bunun yanında taşımanın kara yolunda yapılması gerekmektedir. Ancak bu koşul, İngiltere'nin özel konumu dikkate alınarak yumuşatılarak CMR m. 2'de düzenlenmiştir. Eşyanın yolculuğun bir kısmında üzerine yüklendiği taşıttan çıkarılmadan, bu taşıtla beraber denizde, havada ya da demir yolunda taşınması halinde taşımanın tümüne CMR uygulanır<sup>33</sup>. Belirtmek gerekir ki konteyner bir taşıt olmayıp, taşıma kabı olduğu için konteynerin bir araçtan diğerine geçirilmesi halinde bu istisna uygulanmaz ve CMR uygulanma alanı bulmaz<sup>34</sup>.

Bu düzenleme sayesinde yükü ziyaa veya hasara uğrayan gönderilen doğrudan doğruya taşıma sözleşmesinin karşı tarafına husumet yöneltebilecektir. Dolayısıyla gönderilen, zararın taşımanın hangi safhasında meydana geldiğini araştırmak ve o kısımdaki taşıyıcıyı araştırarak onu dava etmek zorluğundan kurtulmuş olur<sup>35</sup>. Bunun yanında söz konusu hükmün CMR'nin uygulama alanını fazlasıyla genişlettiği söylenmektedir. Tek başına CMR'nin uygulama alanına girmeyecek bir taşıma söz konusu olduğunda dahi bu hüküm sayesinde CMR uygulanma alanı bulabilecektir. Şöyle ki; Adana'dan Milano'ya yapılacak bir taşıma söz konusu olduğunda, Ankara-İskenderun arası TTK hükümlerine, İskenderun-Venedik arası deniz taşımalarını düzenleyen Lahey Kuralları'na, Venedik-Milano arası ise İtalya Hukuku hükümlerine tabi olacakken, söz konusu eşya yüklendiği taşıttan hiç çıkarılmadan taşınmışsa taşımanın tümüne CMR uygulanacaktır<sup>36</sup>. Görüldüğü üzere bu durumda aslında taşımanın hiçbir kısmında bağımsız olarak uygulanma alanı bulmayan bu konvansiyon taşımanın tümünü kapsar hale gelmektedir.

<sup>31</sup> "Kara Yolu" kavramının tanımı hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz: Turkyay Özdemir, **a.g.e.**, s. 21-22.

<sup>32</sup> Bu taşıtların belirlenmesi konusunda 1949 tarihli Karayolu Trafik Konvansiyonununun 4. maddesi dikkate alınır. Söz konusu anlaşma yerine daha sonra 08.11.1968 tarihinde yeni bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşmanın ilk maddesinde söz konusu kavramlar tekrardan tanımlanmıştır. O nedenle artık bu kavramların esas alınması gerekmektedir. Detaylı açıklamalar ve araçların tanımı için bkz: Arkan, **CMR Üzerine İnceleme**, s. 10; Arkan, **TTK ile Karşılaştırma**, s. 403, 404; Aydın, **a.g.e.**, s.15-17. Traktörlerin CMR anlamında taşıt sayılmaması ile ilgili olarak bkz: Topaloğlu, s. 393-407.

<sup>33</sup> Bu madde, ada devleti olan İngiltere'nin CMR uygulamasına katılabilmesi için getirilmiştir: Gençtürk, **a.g.e.**, s. 52.

<sup>34</sup> Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 29, Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Ankara, Seçkin, 1999, s. 39; Kaya, **Armağan**, s. 317.

<sup>35</sup> Kaya, **Armağan**, s. 316 vd., Arkan, **CMR Üzerine İnceleme**, s. 11; Topaloğlu, **a.g.m.**, s. 397.

<sup>36</sup> Örnek için bkz: Aydın, **a.g.e.**, s. 18.

Kara yolu ile yapılacak taşımayı taahhüt eden taşıyıcı, deniz, hava ve demir yoluyla yapılacak taşımayı da gerçekleştirirse, bu kısımdaki sorumluluğu yine CMR'ye göre belirlenir.

CMR'nin uygulanabilmesi için son şart, eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği yer ile eşyanın gönderilene teslim edileceği yerin iki ayrı devlet sınırı içinde bulunması ve bu iki devletten en az birinin CMR'ye taraf olmasıdır. Dolayısıyla sözleşmenin taraflarının milliyetleri önemli değildir. Taraflar aynı devletin vatandaşlığında bulunsalar veya konvansiyona taraf olmayan ülkelerin vatandaşları olsalar dahi, taşımanın başladığı ve bittiği yer farklı devlet sınırları içindeyse ve bu devletlerden en az biri CMR'ye taraf ise<sup>37</sup> yine konvansiyon uygulanma alanı bulur ve bu tespit yapılırken fiili durum esas alınmaz<sup>38</sup>. Zira m. 1'de uygulanma alanı belirlenirken taşıma sözleşmesi esas alınmıştır<sup>39</sup>. Örneğin taşıma sözleşmesinde taraflar malın İstanbul'dan Batum'a taşınacağını kararlaştırmış olsalar, ancak taşıma bir kaza veya sonradan gönderenin verdiği talimat ile Trabzon'da sona ermiş olsa dahi taşıma sözleşmesine CMR uygulanır<sup>40</sup>. Ancak bu durumun aksinin meydana gelmesi ihtimalinde CMR'nin uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıdır. Örneğin taşıma sözleşmesinde teslim alma ve teslim etme yeri aynı ülkenin sınırları içerisinde yer aldığı halde, daha sonra yükte tasarruf hakkına sahip kişinin emriyle, eşyanın yurtdışına taşınması gündeme geldiyse CMR uygulanacak mıdır? Burada bazı yazarlar artık sözleşmenin CMR'ye tabi olması gerektiğini söylerken<sup>41</sup>, bazı yazarlar

---

<sup>37</sup> Görüldüğü üzere bu şart, konvansiyona taraf olan devletleri de etkileyecek niteliktedir. Bu düzenlemenin amacı, mümkün olduğu kadar çok Avrupa devletini Konvansiyon'a taraf kılarak yeknesaklık oluşturmaktır. Bu konuda verilmiş bir örnek için bkz: Arkan, **TTK ile Karşılaştırma**, s. 406.

<sup>38</sup> Bu konuda verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: *"Bu durumda, varma yeri olan Irak Devleti, CMR Konvansiyonu'na taraf olmasa bile Türkiye'nin akidi bulunması bu konvansiyon hükümlerinin uygulanması için yeterlidir."*: YARG. 11. H.D., 22.01.2004, E. 6196, K. 567. Karar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 26.

<sup>39</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 27.

<sup>40</sup> Bu konuda verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: *"Mahkemece, davaya konu rizikonun yurt içi taşıma sırasında meydana geldiği gerekçesiyle uyuşmazlığın TTK hükümlerine göre çözümlenmesi gerektiği kabul edilmiş ise de, poliçe kapsamındaki taşımanın Almanya ile İstanbul arasında yapıldığı ve davalıların da alt taşıyıcı sıfatıyla taşımanın yurt içindeki kısmını gerçekleştirdikleri dikkate alındığında, yapılan değerlendirme dosya kapsamı ile uyuşmamakta olup, söz konusu taşıma CMR hükümlerine tabidir."*: YARG. 11. H.D., 01.11.2011, E. 9735, K. 14780. Karar için bkz: Gönen Eriş, **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, Seçkin, 2015, s. 629 (Taşıma Hukuku).

<sup>41</sup> Burada ÖZDEMİR, sonradan verilen bir talimatın varlığı halinde bunun sözleşmenin yenilenmesi olarak kabul edilmesi gerektiğini, dolayısıyla artık tarafların uluslararası bir taşıma sözleşmesi yapmak istediklerini bu nedenle sözleşmeye koşulların sağlanması durumunda CMR'nin uygulanması gerektiğini söylemektedir: Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 28. Aynı görüşte: Gençtürk, **a.g.e.**, s. 55.

ise bu talimatın taşımaya uluslararası bir karakter kazandırsa da uygulanacak hukuku değiştirmeyeceğini söylemektedir<sup>42</sup>.

Türkiye konvansiyona taraf olduğu için taşıma herhangi bir ülkeden Türkiye'ye yapılırsa veya Türkiye'den bir dış ülkeye yapılırsa CMR uygulama alanı bulur.

### III. HAVA YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARI

#### A. Varşova Konvansiyonu

##### 1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı

Taşımaya ilişkin en son tekniklerin kullanıldığı, en hızlı ve dolayısıyla en maliyetli taşıma türü hava yolu taşımasıdır. Hava yolu taşımacılığının hızlı gelişimi, birbirinden farklı çok sayıda düzenlemenin ortaya çıkmasına neden olmuştur. İş bu düzenlemelerin yeknesaklaştırılması ve hava taşıyıcısının yüksek meblağlarda tazminat talepleriyle karşılaşarak finansal yıkıma uğramasının önlenmesi ve henüz için başında olan havacılık sektörüne finansal güvence sağlamak için 1929 yılında Varşova Konvansiyonu hazırlanmıştır<sup>43</sup>. Konvansiyon, hava yolu ile uluslararası yolcu, bagaj<sup>44</sup> ve yük<sup>45</sup> taşımalarını düzenlemektedir. Fakat başta sorumluluk sınırları olmak üzere birçok hususun üzerinde tam anlaşma sağlanamaması nedeniyle sürekli değişikliklere ve eklemelere tabi tutulmuştur. Varşova Konvansiyonu'na yapılan bu eklemeler ile eşya ve bagaj açısından zıya ve hasar sorumluluğunun yanında, yolcu bakımından ölüm ile cismani zararlardan doğan sorumluluk da düzenlenmektedir. Ayrıca her iki hususta gecikmeye ilişkin sorumluluk kuralları da koymaktadır<sup>46</sup>.

Yeknesak bir düzenleme oluşturma çabaları, ilk olarak Fransa devleti girişimi ile gündeme gelmiştir. 26 Ekim 1925 tarihinde Paris'te 1. Uluslararası Hava Hususi

<sup>42</sup> Aydın, **a.g.e.**, s. 22, dñn. 55, 56; Yetiş Şanlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 8, dñn. 24'deki yazarlar.

<sup>43</sup> Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 51, 54.

<sup>44</sup> Doktrinde bagaj, "yolcu taşıma sözleşmesi ile birlikte ifa edilecek bir taahhüt çerçevesinde taşıyana teslim edilmiş olup, ya ayrı bir belge(bagaj kuponu vs) ile veya yolcu biletinde gösterilmek suretiyle kayda alınmış eşya" yı ifade eder: Sözer, "Türk Sivil Havacılık Kanununun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", **BATİDER**, 1984, C.12, S:4, s. 31 (Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk). Bagaj, yolculukta yolcunun yanında, uçağın içinde olan kayıtsız bagaj ve yolcunun uçağa binmeden evvel hava yolu işletmesine teslim ettiği kayıtlı bagaj olarak ikiye ayrılır: Gökhan Turhan, **Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2016, s. 85.

<sup>45</sup> Doktrinde yük, "ayrı bir eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan ve hava yük senedine bağlı olarak taşınan eşya" olarak tanımlanır: Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 31.

<sup>46</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 35.

Hukuku Konferansı düzenlenmiştir<sup>47</sup>. Bu konferansta Fransa'nın sunduğu Konvansiyon taslağı yeterli görülmemiş ve taslağın detaylıca ele alınması için "Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi" isimli daimi bir komitenin kurulmasına karar verilmiştir. Bu komitenin belli aralıklarla yapmış olduğu tadil çalışmalarının neticesinde hazırlanan Konvansiyon tasarısı, 4-12 Ekim 1929'da Varşova'da toplanan 2. Uluslararası Hava Hususi Hukuku Konferansı'nda, "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon"<sup>48</sup> (Varşova Konvansiyonu)" ismiyle kabul edilmiştir. Konvansiyon, 12.10.1929'da imzalanmış ve 13.02.1933'te onaylayan devletler bakımından yürürlüğe girmiştir<sup>49</sup>. Türkiye, 01.03.1977 tarih ve 2073 Sayılı Kanun ile Varşova Konvansiyonu'nun onaylanmasını uygun bulmuş, Konvansiyon 03.12.1977'de 16128 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Sonuç olarak Konvansiyon, ülkemiz bakımından 25.06.1978'de yürürlüğe girmiştir.

Varşova Konvansiyonu'nun, mevcut sorunlara nihai bir çözüm getiremediği kısa süre içinde anlaşılmış ve bu nedenle ard arda tadil çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde Varşova Konvansiyonu çok sayıda protokol ile değiştirilmiştir. İlk olarak, 28.09.1955'te imzalanıp, 01.08.1963'te yürürlüğe giren Lahey Protokolü<sup>50</sup> kabul edilmiştir. Türkiye, bu Protokolü, 1929 tarihli asıl Varşova Konvansiyonu ile aynı kanunda onaylamış ve aynı anda yürürlüğe sokmuştur. Bu Protokol 15. maddesi ile, tezimizin konusunu oluşturan bildirimde dair bir değişiklik getirmiştir. Söz konusu Protokol'e ihtiyaç duyulmasının sebepleri; hava yolu şirketlerinin taşıma belgelerinden rahatsızlık duymaları, taşıyanın sorumluluğunu kaldırmasının kolaylığı ve ABD'nin

<sup>47</sup> Ahmet Kırmızı, **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1990, s. 9.

<sup>48</sup> Convention For The Unification of Certain Rules Relating To International Transportation By Air – Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport Aérien International.

Konvansiyon'un tarafı diğer ülkeler için bkz: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü internet sitesi: (Çevrimiçi) [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf), 25.03.2018.

<sup>49</sup> Gökhan Turhan, **a.g.e.**, s. 45; Kırmızı, **a.g.e.**, s. 10.

<sup>50</sup> 12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme'yi Değiştiren Protokol – Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air.

Varşova Konvansiyonu Lahey Protokolü'ne taraf devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi) [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf) 05.03.2018.

Varşova Konvansiyonu'nun bu protokolle değiştirilmiş şekli, 14 Ekim 1983 tarih ve 2920 sayılı "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun" taşıma sözleşmeleri ve taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen maddelerinin kaynağını teşkil etmektedir.

şahıs zararları bakımından geçerli olan sorumluluk sınırını çok düşük bulmasıdır<sup>51</sup>. Protokol'ün kabulüyle bagaj kuponu, yolcu bileti ve yük taşıma senedinde bulunması gereken unsurlar azaltılmıştır. Ayrıca ABD'nin isteği doğrultusunda yolcu taşımaları bakımından sorumluluk limiti artırılmıştır. Bu düzenlemelerin yanında Protokol ile taşıyıcının adamları ve yardımcılarının sınırlı sorumluluktan yararlanması da sağlanmıştır<sup>52</sup>. Son olarak, farklı devlet mahkemelerinde çıkan karışıklıkların önüne geçmek adına Protokol, İngilizce, Fransızca ve İspanyolca olarak ele alınmıştır<sup>53</sup>.

Varşova Konvansiyonu'nu tadil etme çalışmaları içerisinde Lahey Protokolünü, sırasıyla 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu<sup>54</sup>, 1971 yılında

<sup>51</sup> Kırman, **a.g.e.**, s. 12; Bülent Sözer, "Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", **BATİDER**, Ankara, C. 21, S. 1, 2001, s. 146, dpn. 8 (Montreal Sözleşmesi); Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 48.

<sup>52</sup> Kırman, **a.g.e.**, s. 12; Bülent Sözer, **Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, Genişletilmiş 2. Bası, 2009, s. 60-61 (Yük Taşıma).

<sup>53</sup> Turhan, **a.g.e.**, s. 49.

<sup>54</sup> Akdi Taşıyıcıdan Başka Bir Şahıs Tarafından İcra Edilen Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu'nu Tamamlayıcı Konvansiyon – 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. Konvansiyon 18.09.1961'de kabul edilmiş, 01.05.1964'te yürürlüğe girmiştir. Konvansiyona Türkiye taraf değildir. Taraf ülkelerin listesi için bkz: (Çevrimiçi) [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf), 05.03.2018. Bu konvansiyonun kabul edilme sebebi, VK'da fiili-akdi taşıyıcı ayrımının bulunmamasıdır. Bu ayrımın bulunmaması nedeniyle fiili taşıyanın sorumluluğuna gidilemiyor, bu da sorunlara yol açıyordu. Guadalajara Konvansiyonu ile yalnızca akdi taşıyana değil taşımayı bizzat gerçekleştiren fiili taşıyana gidebilmenin de önü açılmış oldu: Sözer, **Yük Taşıma**, s. 71; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 49; Turhan, **a.g.e.**, s. 55. Konu ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz: Tahir Çağa, "Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler", **BATİDER**, C. 9, S. 2, Aralık 1977, s. 321 (Enternasyonel Deniz Hususi Hukuku).

Guatemala City Protokolü<sup>55</sup> ve 1975 tarihli 4 adet Montreal Protokolü izlemiştir<sup>56</sup>. Bunlardan 1<sup>57</sup> numaralı Montreal Protokolü VK'yı, 2<sup>58</sup> ve 4<sup>59</sup> numaralı Montreal

<sup>55</sup> 28 Eylül 1955'te Lahey'de Yapılan Protokolle Tadil Edilen 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme'yi Değiştiren Protokol – Protokol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air.

Bu Protokol, 08.03.1971'de imzalanmış ancak henüz yürürlüğe girmemiştir. Türkiye bu Protokol'e 21.05.1991 tarih ve 20877 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 08.05.1991 tarihli ve 3736 sayılı Uygun Bulma Kanunu ile onaylanmıştır. Taraf devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi) [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf), 05.03.2018.

Bu protokol ile yolcunun ölümü ile yaralanması durumlarında sorumluluk limiti 100.000 ABD Doları'na yükseltilmiştir ve sorumluluk kusursuz sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Ayrıca yolcu bileti ve bagaj kuponu ile ilgili hükümlere uyulmaması halinde de taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandırabileceği düzenlenmiştir. Son olarak yolcu bileti ile bagaj kuponunun elektronik bilgi işlem cihazları ile tutulabileceği hükme bağlanmıştır: Selçuk Çöğen, "Varşova ve Montreal Konvansiyonları Çerçevesinde Havayolu Taşıyıcıların Sınırlı Sorumluluğu, Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar", Ed: İlyas Çeliktaş, **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, İstanbul, Beta, 2012, s. 118; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 64; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 152. Kıрман, **a.g.e.**, s. 15. Burada yük taşımaları bakımından doğan sorumluluk yine kusur esasına bağlı kılınmıştır: Turhan, **a.g.e.**, s. 51, dpn. 37.

<sup>56</sup> Bu dört protokolün hazırlanmasındaki en önemli amaç, sorumluluğun hesaplanmasında kullanılan birim olan Poincaré Frankı'nın terk edilerek, yerine Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights)'nin hayata geçirilmesidir. Ancak kendi mevzuatları gereği ÖÇH'yi kullanmayan devletlerin Poincaré Frankı'nı kullanmaya devam etmelerine izin verilmiştir. Ayrıca, tüm bu kurallar bütünü, birleştirilerek tek bir düzenleme haline getirilmesi kararı da alınmıştır. Ancak bu karar, 24 yıllık bir çalışmanın sonucunda, Montreal Konvansiyonu olarak ancak hayata geçirilebilmiştir: Sözer, **Yük Taşıma**, s. 66.

Ayrıca bu protokol sonucunda yük zararları da objektif sorumluluk kapsamına alınmış, ancak gecikme zararları objektif sorumluluk dışında bırakılmıştır: Kıрман, **a.g.e.**, s. 17.

<sup>57</sup> 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren 1 Sayılı Protokol - Additional Protokol No. 1 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929.

Bu protokol, 25.09.1975'te imzalanmış ve 15.02.1996'da yürürlüğe girmiştir. Taraf devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi)

[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1_EN.pdf), 05.03.2018.

<sup>58</sup> 28 Eylül 1955'te Lahey'de Yapılan Protokolle Tadil Edilen 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren 2 Sayılı Protokol - Additional Protokol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protokol Done at Hague on 28 September 1955.

Bu protokol, 25.09.1975'te imzalanmış ve 15.02.1996'da yürürlüğe girmiştir. Taraf devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi)

[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2_EN.pdf), 05.03.2018.

<sup>59</sup> 28 Eylül 1955'te Lahey'de Yapılan Protokolle Tadil Edilen 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren 4 Sayılı Protokol – Additional Protokol No. 4 to Amend Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protokol Done at The Hague on 28 September 1955.

Bu protokol, 25.09.1975'te imzalanmış ve 14.06.1998'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 14.06.1998 tarihinde Protokol'e taraf olmuştur. Protokol, 12.09.1998 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Taraf devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi) [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf), 05.03.2018.

Protokolleri VK/LP'yi; 3<sup>60</sup> numaralı Montreal Protokolü ise VK/GP'yi değiştirmiştir<sup>61</sup>. Görüldüğü üzere tüm bu değişikliklerden sonra ortaya çıkan durum artık bir konvansiyon olarak nitelendirilemeyeceğinden, Varşova Sistemi terimi kullanılmaya başlanmıştır<sup>62</sup>.

## 2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı

VK'nın uygulanma koşulları, Konvansiyon'un ilk maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, hava taşıma aracı ile ücret karşılığında yolcu, bagaj veya eşya taşınmasını öngören bir taşıma sözleşmesi mevcut olup, ayrıca yapılan taşıma da uluslararası bir taşıma olmalıdır.

Kısa bir özetten sonra bu şartları tek tek incelemek faydalı olacaktır. İlk olarak, taşıyıcı ile yolcu veya gönderilen arasında açık veya zımni olarak yapılmış bir taşıma sözleşmesi bulunmalıdır<sup>63</sup>. Sözleşmenin yazılı olması şart değildir, sözlü olarak, telefon, telgraf veya faks hatta internet aracılığıyla elektronik ortamda da yapılabilir<sup>64</sup>. Konvansiyon'un "Taşıma Belgeleri" başlıklı 2. paragrafında sayılan belgelerin düzenlenmesi, sözleşmenin kurulması için geçerlilik şartı değildir. Bunlar düzenlenmemiş olsa da, taşıma sözleşmesinin yapıldığı bir şekilde ispatlanabilirse,

<sup>60</sup> 28 Eylül 1955'te Lahey'de ve 8 Mart 1971'de Guatemala City'de Yapılan Protokollerle Tadil Edilen 12 Ekim 1929'da Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme'yi Değiştiren 3 Sayılı Ek Protokol – Additional Protokol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by The Protocol Done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971. Taraf devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi) [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf), 05.03.2018.

<sup>61</sup> Protokoller'in 4 numaralı olanı yük taşıması için önemli değişiklikler arz etmektedir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz: Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 153-154 vd.; Çöğen, **a.g.e.**, s. 119. Tüm ek protokollerin hangi durumlarda, ne zaman uygulanacağına dair ayrıntılı bilgi için bkz: Tahir Çağa, "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler – Tartışmalar**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 25-26 Mart 1988, s. 184 (Sempozyum).

<sup>62</sup> Çöğen, **a.g.e.**, s. 120.

<sup>63</sup> Tuba Birinci Uzun, **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara, Seçkin, 2015, s. 39; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 62; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 37; Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1987, s. 15 (Hava Taşıma); Çağa, **Sempozyum**, s. 186; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31. Taşıma sözleşmesi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Bülent Sözer, "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler", **BATİDER**, Ankara, C.14, S:2, 1987, s. 138 vd.

<sup>64</sup> Bülent Sözer, "Milletlararası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları", **BATİDER**, Ankara, C.9, S.2, 1977, s. 382 (Batider 1977); Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 57; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 80; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 63; Turhan, **a.g.e.**, s. 79.

Konvansiyon uygulanma alanı bulacaktır<sup>65</sup>. Belirtmek gerekir ki kaçak olarak uçağa binen kişi hakkında da Varşova Konvansiyonu hükümleri uygulanmayacaktır. Zira arada bir taşıma sözleşmesi yoktur<sup>66</sup>. Çarter sözleşmeleri bakımından ise durum tartışmalıdır. Bir görüşe göre taşıma taahhüdü içeren çarter sözleşmelerine, Varşova Konvansiyonu uygulanabilecektir<sup>67</sup>. Diğer bir görüşe göre ise, taşıma taahhüdü içersin veya içermesin tüm çarter sözleşmeleri Konvansiyon'un uygulanma alanı dışındadır<sup>68</sup>.

Konvansiyonun yolcu, bagaj ve eşya taşımalarında uygulanacağı belirtilmektedir. İnceleme konumuz bakımından eşya teriminden ne anlaşılması gerektiği belirlenmelidir. Doktrinde eşya, taşınabilen, taşınması kararlaştırılmış olan ve bagaj kapsamına girmeyen herşey olarak tanımlanmaktadır<sup>69</sup>. Burada yükün ticari nitelikte<sup>70</sup> olması aranmadığı gibi, canlı<sup>71</sup> veya cansız olması, hatta ekonomik bir değerinin olması da aranmamaktadır<sup>72</sup>. Posta taşımaları için Konvansiyon uygulanmayacaktır<sup>73</sup>.

Taşımanın bir hava aracı kullanılarak yapılması gerekmektedir. Konvansiyon, hava aracını tanımladığı için Türkçe çeviride "uçak" teriminin kullanıldığı görülmektedir. Ancak taşımanın yalnızca uçakla yapılacağına kabul edilmesi için bir neden olmadığı gibi, bunun kabul edilmesi Konvansiyon'un uygulanma amacı

---

<sup>65</sup> Sözer, **Batider 1977**, s. 382; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 80; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 40. Taşıma belgelerinin, Konvansiyon'un öngördüğü kayıtları içermemesi, şekil şartlarına uymaması, kaybedilmesi veya hiç düzenlenmemesi hallerinin, sözleşmenin varlığını ve geçerliliğini etkilemeyeceği m. 3/II, 4/IV ve V/III'de açıkça belirtilmiştir.

<sup>66</sup> Atalay Özdemir, **Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmeden Doğan Zararlar Sebebiyle**, Ankara, Sanem Matbaacılık, 1990, s. 42; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 80; Turkyay Özdemir, **a.g.e.**, s. 37. Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 40.

<sup>67</sup> Sözer, **Batider 1977**, s. 393; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 31-32, Hüseyin Ülgen, "Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler", **İBD**, C. 58, S. 10-11-12, 1984, s. 627. Turkyay ÖZDEMİR ise, çarter sözleşmesinin taşıma taahhüdü içermesi halinde artık burada bir çarter sözleşmesinden değil taşıma sözleşmesinden bahsedilmesi gerektiğinden hareketler, VK'nın uygulanması gerektiğini söylemektedir: Turkyay Özdemir, **a.g.e.**, s. 42.

<sup>68</sup> Arzu Arslan, "Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, 1977, s. 71.

<sup>69</sup> Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 52; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32.

<sup>70</sup> Ticari eşya hakkında Fransızca ve İngilizce terimler ve bunların kabulü için bkz: Turhan, **a.g.e.**, s. 85-86.

<sup>71</sup> Burada evcil hayvanların yük sayılıp sayılmayacağı tartışması gündeme gelebilir. Buna her olay için ayrı ayrı bakmak gerekecektir. Bazı seferlerde hava yolu şirketi, hayvanın sahibi ile uçağın içinde seyahat etmesine izin vermektedir. Bu durumda hayvan, bagaj olarak değerlendirilmektedir. Ancak, evcil hayvanın sahibinden ayrı olarak hava yoluyla nakledilmesi halinde artık bir yükten bahsedilecektir: Turhan, **a.g.e.**, s. 87.

<sup>72</sup> Ülgen, **a.g.m.**, s. 616, dpn. 7a; Atalay Özdemir, **a.g.e.**, s. 54. Cenaze taşımalarının da bu kural doğrultusunda yük sayılması gerekmektedir: Turhan, **a.g.e.**, s. 85-86.

<sup>73</sup> Posta taşımaları hakkında uygulanacak hükümler hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz: Turkyay Özdemir, **a.g.e.**, s. 40-41.

bakımından çok dar kalacaktır. Ayrıca Konvansiyon'un orijinal metninde yer alan "aircraft" ifadesi "hava aracı"<sup>74</sup> anlamına gelmektedir. Bu nedenle uçak, helikopter, balon, planör ve benzeri araçlarla yapılan hava taşımaları bu kapsama girecektir<sup>75</sup>. Bilindiği üzere, Türkçe çeviri ile orijinal metin arasında uyumsuzluk olduğunda mahkemeler, orijinal metne bağlı kalmakla yükümlüdür<sup>76</sup>.

Taşımanın ücret karşılığında yapılmış olması da Konvansiyon'un uygulanması için aranan şartlardan biridir. Bu hükmün amacı, ticari amaç güdülen yapılan taşımaları kapsama almaktır. Ticari olmayan taşımalara VK uygulanmayacaktır. Ayrıca CMR'de olduğu gibi burada da ücret geniş yorumlanmalıdır. Bu doğrultuda para dışındaki menfaatler de bu kapsamda değerlendirilmelidir<sup>77</sup>. O halde ödemenin mutlaka taşıma sözleşmesinin karşı tarafınca yapılması da aranmamalıdır. Üçüncü bir kişinin sağladığı menfaat ile de taşıma, ücretli bir taşıma niteliğini kazanmış olur<sup>78</sup>. Ayrıca ücretin belirli olması da aranmamaktadır. Taşımanın bir bedel karşılığında yapılacağı halin icabından anlaşılıyorsa, ücret koşulunun sağlandığı söylenebilir<sup>79</sup>.

VK, ücret şartına bir istisna getirmiş gibi görünmektedir. VK m. 1/I-c. 2'de hava yolu işletmesi tarafından herhangi bir ücret alınmaksızın yapılan taşımaların da Konvansiyon'un uygulanma alanına dahil olduğu düzenlenmektedir. Diğer bir deyişle Konvansiyon, bir yandan sadece ücret karşılığı yapılacak taşımaları kapsamına aldığını belirtmekte iken bir yandan da bir hava yolu şirketi tarafından yapılan ücretsiz taşımaların da VK'nın uygulama alanına gireceğini belirterek çelişkili bir düzenleme yapmıştır. O halde ancak hava yolu şirketi vasfına sahip olmayan işletmelerin veya gerçek kişilerin yaptığı ücretsiz taşımalarda VK uygulanmayacaktır. Tahmin edileceği üzere ticari işletme vasfına sahip olmayan bir hava yolu şirketi düşünmek oldukça zordur. Bu nedenle istisnanın kapsamı dardır. Yalnızca özel uçak sahiplerinin veya

---

<sup>74</sup> Konvansiyon'un Fransızca orijinal metninde de "hava aracı" anlamına gelen "aéronef" terimi kullanılmıştır. Hava aracının Türk Hukuku'ndaki tanımları ve düzenlendiği mevzuatlar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Bülent Sözer, "Türk Sivil Havacılık Kanununa İlişkin Bazı Görüş ve Değerlendirmeler", **BATİDER**, C. 12, S. 2-3, Haziran 1984, s. 70 vd (TSHK Değerlendirmeler).

<sup>75</sup> Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 17; Kırman, **a.g.e.**, s. 57; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 52; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 38. Aksi görüşte: Sözer, **Batider 1977**, s. 393; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 81.

<sup>76</sup> Turhan, **a.g.e.**, s. 80.

<sup>77</sup> Ülgen, **a.g.m.**, s. 625; Sözer, **Batider 1977**, s. 394; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 82-83; Kırman, **a.g.e.**, s. 51; Özdemir Atalay, **a.g.e.**, s. 41; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 17; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 63; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 38; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31.

<sup>78</sup> Sözer, **Batider 1977**, s. 394; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 17; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 83; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 49, Arslan, **a.g.e.**, s. 75.

<sup>79</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 38; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 17-18.

reklamcılık, eğitim, film çekimi gibi işlerle iştigal eden hava yolu şirketi vasfı olmayan diğer işletmelerin faaliyetlerini gerçekleştirmek için kullandıkları hava araçları ile yaptıkları taşımalar bu istisnayı oluşturabilir. Hemen her uluslararası taşımada taşıyıcının bir ticari işletmeye sahip olduğu da göz önünde bulundurulduğunda, sözleşmesel tüm taşımaların VK kapsamında olduğu söylenebilir<sup>80</sup>. O halde bu istinai düzenlemenin tamamen farklı bir amaçla yapıldığı doktrinde haklı olarak kabul edilmektedir. Hava yolu şirketleri sıklıkla kendi personeline ücretsiz uçak bileti vermekte veya bir takım promosyon taşımalar yapmaktadır. İşte bu kişilerin, taşınmaları sırasında uğradıkları zararlardan VK kapsamında talep hakkı elde etmelerini sağlamak ve onları da bu sisteme dahil etmek amacıyla bu hüküm getirilmiştir<sup>81</sup>. Ayrıca son zamanlarda hemen hemen tüm hava yolu şirketlerinin uyguladığı mil programları sayesinde, yolculara ücretsiz uçuş hakkı gibi olanaklar sunulmaktadır. Ancak bu mil programlarının da reklam ve pazarlama aracı olarak kullanıldığı kabul edilmektedir. Bu nedenle burada yine bir menfaat söz konusu olacağından istisna söz konusu olmaksızın Varşova Konvansiyonu'nun uygulanacağı savunulmaktadır<sup>82</sup>.

VK'nın uygulanabilmesi için son koşul, taşımanın uluslararası bir taşıma olmasıdır. Uluslararası taşıma da m. 2'de tanımlanmaktadır. Buna göre, *"taflar arasında akdedilmiş taşıma sözleşmesine göre, ara yerde herhangi bir durak veya aktarma yapılması kararlaştırılmış olsun veya olmasın, hareket yeri ile varma yeri iki ayrı akit devletin ülkesinde bulunan taşımalar ile hareket ve varma yerleri aynı akit devletin ülkesinde bulunmakla beraber akit olmasa dahi başka bir devletin ülkesindeki bir yere uğranılmasını öngören taşımalar, milletlerarası taşıma niteliğindedir"*. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, burada esas olan tarafların yaptığı sözleşmenin hükümleridir, fiili duruma bakılmaz<sup>83</sup>. O halde tarafların üzerinde anlaştıkları taşıma

<sup>80</sup> Sözer, **Batider 1977**, s. 395; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 83; Kırman, **a.g.e.**, s. 53; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 39; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 63; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31.

<sup>81</sup> Sözer, **Batider 1977**, s. 395; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 84; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 18; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 39, dpn. 120; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 64. Arslan ise, hava işletmesinin Konvansiyon'da tanımlanmadığını ve bu nedenle bu kavramın TTK'ya göre belirlenmesi gerektiğini söylemektedir. O halde TTK uyarınca hava işletmeleri tacir sayılacağı için, ayrıca kararlaştırılmasa bile gördükleri işi ücret karşılığında yapacaklardır. Bu nedenle taşıma işinin ücretli olup olmadığına bakılmaksızın Varşova Konvansiyonu'nun uygulanacağını söylemektedir: Arslan, **a.g.e.**, s. 76-77.

<sup>82</sup> Turhan, **a.g.e.**, s. 83.

<sup>83</sup> Sözer, **Yük Taşıma**, s. 88; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Sözer, **Batider 1977**, s. 397; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 65, Arslan, **a.g.e.**, s. 78.

sözleşmesinde<sup>84</sup> yolculuğun başlayacağı yer ile sona ereceği yer iki ayrı akit devletin sınırları içerisinde bulunuyorsa, bu taşımaya VK hükümleri uygulanacaktır. Bu durumda başlangıç ve bitim noktaları arasında başka yerlerde duraksama veya aktarma yapılmasını öngören kayıtlar olsa bile, duraksama/aktarma yapılacak ülkenin akit devlet olup olmadığına bakılmaksızın diğer bir deyişle bu duraksama/aktarma hiç nazara alınmaksızın yolculuğun salt kararlaştırılan başlangıç ve bitiş yerine yani sözleşmenin bütününe bakılır<sup>85</sup>. Yine tanımdan anlaşılan diğer bir hal de şudur: Hareket ve varma yeri tek bir akit devlet ülkesinde olmakla beraber, konvansiyona taraf olsun olmasın, ikinci bir devlet ülkesinde duraklama yapılması sözleşmede kararlaştırılmış ise, böyle bir taşıma da Konvansiyon'un uygulanma alanına dahildir (VK m. 1/II). Taraflar durak yerini açıkça veya zımnen kararlaştırmış olmalılardır. O halde taraflar arasında kararlaştırılmamış olmasına rağmen taşıyıcı zorunlu veya ihtiyari bir sebeple duraklama yaparsa, bu durum taşımayı milletlerarası hale dönüştürmeyecektir. Yine bu doğrultuda, taraflar arasında durak yeri kararlaştırılmış olmasına rağmen taşıyıcı duraklama yerine uğramazsa bu taşıma da milletlerarası niteliğini yitirmez. Son olarak, taraflar anlaşarak taşıyıcıya duraklama yerini değiştirme ya da durak yerine uğramama gibi yetkiler vermiş olabilir. Bu yetkilerin kullanılması da taşımanın milletlerarası niteliğini yitirmesine sebep olmaz<sup>86</sup>. Bu son sonuç, m. 8/c'de açıkça düzenlenmiştir.

Aynı hava aracı ile aynı anda hem ulusal hem de uluslararası nitelik taşıyan taşımalar yapılabilir. Örneğin; İzmir'den kalkan ve İstanbul'a giderek bir takım yükleri boşaltan, oradan da Porto'ya giderek kalan yükleri de orada boşaltan bir kargo uçağı için İzmir-İstanbul arası uçuşa milli hukuk (TSHK) uygulanacakken, İstanbul-Porto uçuşuna Varşova Konvansiyonu uygulanır. Bu durumda, taşımanın uluslararası nitelik taşıyıp taşımadığı için her bir taşıma sözleşmesi için ayrı ayrı değerlendirilmelidir<sup>87</sup>.

<sup>84</sup> Uygulamada taşıma sözleşmesi, bilet ile belgelenmektedir. Bu nedenle tarafların ortak iradeleri hakkında bilgi sahibi olmak için bilete bakılmalıdır. Ancak esas olan taşıma sözleşmesi olduğundan, taşıma sözleşmesinde bilet haricinde kalan bir takım kayıtlar varsa bunlar da dikkate alınmalıdır: Sözer, **Batider 1977**, s. 397.

<sup>85</sup> Sözer, **Yük Taşıma**, s. 88. Taşımanın icra edildiği hava aracının içindeki yolcuların bir kısmı için milletlerarası niteliğe sahip olan taşıma, diğer bir kısmı milletlerarası niteliğe sahip olmayabilir. Bir uyumsuzluk meydana geldiğinde taşımanın milletlerarası bir nitelik taşıyıp taşımadığı her davacı bakımından ayrı ayrı incelenecektir: Sözer, **Batider 1977**, s. 398; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 90; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 18-19.

<sup>86</sup> Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Sözer, **Batider 1977**, s. 399; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 19-20; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 54; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 91. Taşımanın uluslararası niteliğinin belirlenmesi ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz: Kırman, **a.g.e.**, s. 44 vd.

<sup>87</sup> Sözer, **Batider 1977**, s. 398.

Birden fazla hava taşıyıcısı tarafından ard arda yapılacak taşımalarda, taraflar bu taşımayı tek ve bütün bir taşıma işlemi saymışlarsa, ara taşımalar aynı akit devlet ülkesinde olsa bile taşımanın her bölümü Konvansiyon'un uygulanma alanı içerisine girer<sup>88</sup>.

## B. Montreal Konvansiyonu

### 1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı

Varşova Konvansiyonu, kendisini tadil eden çok sayıda protokole rağmen hava taşıması alanındaki sorunları giderememiş ve ihtiyaçlara cevap verememiştir. Ayrıca VK sistemi, sürekli protokollerle tadil edildiği için karışık bir hal almıştır. Bunun yanında yapılan tüm düzenlemelere rağmen sorumluluk sınırlarının hala yeteri kadar yüksek bulunmaması nedeniyle, bölgesel bazda düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Bölgesel düzenlemelerin ortaya çıkışı ile artık taşıyıcının sorumluluğu hususu dünyada iyice karmaşık hale gelmiştir. Bu gelişmeler üzerine Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü(ICAO)<sup>89</sup> harekete geçmiş ve "Varşova Sisteminin Modernizasyonu Çalışma Grubu"nu kurmuştur. Bu Grubun çalışmaları sırasında yeni bir uluslararası konvansiyon yapılmasına karar verilmiştir<sup>90</sup>.

ICAO Hukuk İşleri ve Dış İlişkiler Bürosu tarafından Çalışma Grubu'nun da yardımıyla Konvansiyon'un tasarısı hazırlanmıştır. Hazırlanan metin, 20 Ocak 1997'de Hukuk Komitesi'ne teslim edilmiştir. Bu metin üzerinde bir takım çalışmalar yapılmış ve metnin son hali 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de toplanacak olan diplomatik konferansta sunulmuştur<sup>91</sup>. İşte VK, LP, GK, GP ve Montreal Protokolleri'nin toparlanmış ve özetlenmiş şekli olan "Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Montreal Konvansiyonu"<sup>92</sup>, 28.05.1999'da bu şekilde kabul edilmiştir. Konvansiyon, 04.11.2003'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye, Konvansiyon'u 28.05.1999 tarihinde

---

<sup>88</sup> Mazhar Nedim Göknül, **Hava Hukuku**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1951, s. 208; Sözer, **Batider 1977**, s. 400; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 92; Kırmızı, **a.g.e.**, s. 49.

<sup>89</sup> The International Civil Aviation Organization – ICAO olarak kısaltılan kurum hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: (Çevrimiçi) [www.icao.int/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/Pages/default.aspx), 30.03.2018.

<sup>90</sup> Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 76.

<sup>91</sup> Turhan, **a.g.e.**, s. 61; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 75.

<sup>92</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.

imzalamış ve 25.01.2011 tarihinde onaylamıştır. Konvansiyon, ülkemiz bakımından 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>93</sup>.

Montreal Konvansiyonu'nun yaratılmasındaki en önemli amaç, Varşova Konvansiyonu'nda yapılan çok sayıda değişikliğin neden olduğu karmaşık düzeni gidermek ve bunları tek bir çatı altında toplayarak ve bu süreçte devletlerin şikayetlerine konu olan sorumluluk limitlerini yükseltmektir. Konvansiyon'un, amacına ulaştığı ve yaşanmakta olan bir ihtilafa hangi kuralların uygulanması gerektiği yönündeki karışıklığı giderdiği söylenebilir.

## 2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı

Montreal Konvansiyonu'nun uygulanma alanı ve şartları Varşova Konvansiyonu ile ayniyet arz etmektedir. Bununla paralel olarak Varşova Konvansiyonu'nun ana muhtevası Montreal Konvansiyonu'nda da korunmuştur. Burada tekrara düşmemek amacıyla Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanı ayrıca anlatılmayacaktır.

Montreal Konvansiyonu Varşova Konvansiyonu'nu tamamlayan ya da onu değiştiren bir konvansiyon değildir. MK m. 55'e göre, bu konvansiyon, Varşova/Lahey sistemi içerisinde yapılan tüm protokol ve ek konvansiyonlara nazaran öncelikli olarak uygulanacak olan ayrı bir konvansiyondur<sup>94</sup>. Ancak ne var ki Montreal Konvansiyonu, içerik olarak Varşova/Lahey Sistemi'ni esas almıştır. Bu nedenle esasa ilişkin birçok temel unsur da bu Konvansiyon'da korunmuştur. Ayrıca Varşova/Lahey'in sistematığı de takip edilmiştir. Montreal Konvansiyonu'nun içeriğine, Varşova/Lahey sisteminde yürürlüğe girememiş olan Guadalajara Konvansiyonu'nun da katılımıyla, Varşova/Lahey sistemini meydana getiren ve yürürlükte bulunan tüm belgeler Montreal Konvansiyonu bünyesinde toplanmıştır<sup>95</sup>.

MK ile VK'nın uygulama alanlarına bakıldığında şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır: Montreal Konvansiyonu'nun, kendisini onaylayarak yürürlüğe sokmuş devletler arasında uygulanacağı kuşkusuzdur. Ancak MK'yı onaylamamış devletler bakımından Varşova Konvansiyonu'nun ortadan kalktığı söylenemeyecektir. Zira

---

<sup>93</sup> Konvansiyon'un tarafı diğer ülkeler için bkz: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü İnternet Sitesi: (Çevrimiçi) <https://www.icao.int/assembly-archive/Session33/A.33.WP.33.LE.EN.pdf#search=contracting%20states%20of%20montreal%20convention>, 25.03.2018.

<sup>94</sup> Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 81.

<sup>95</sup> Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167. Varşova/Lahey Sistemi'nin konsolidasyonu için ayrıntılı açıklamalar hakkında bkz: Sözer, **Yük Taşıma**, s. 76.

Varşova Konvansiyonu'na taraf olup, Montreal Konvansiyonu'nu onaylamamış devletler bakımından VK geçerli olmaya devam edecektir<sup>96</sup>. Özetle, Varşova Konvansiyonu'na taraf devletlerin hepsi Montreal Konvansiyonu'na da taraf olduğu zaman artık Varşova Konvansiyonu uygulama dışı kalacaktır. Ancak Varşova Konvansiyonu'na taraf olup, Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan bir tek devlet olsa dahi Varşova Konvansiyonu'nun ortadan kalktığı söylenemez. Uygulamanın bu şekilde olmasının nedeni ise Montreal Konvansiyonu'nun Varşova Konvansiyonu'nu açıkça yürürlükten kaldırmamasıdır<sup>97</sup>.

## IV. DENİZ YOLU İLE ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARI

### A. Lahey Kuralları ve Visby Protokolü

#### 1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı

Deniz taşımacılığı ile ilgili uluslararası bir kurallar bütünü ortaya konulmasından önce taşıyan ile yükle ilgililer arasında sorumluluk ile ilgili anlaşmazlıklar çıkmaktaydı. Taşıyanlar, konşimentolara ve navlun sözleşmelerine, yükün uğradığı zıya ve hasara ilişkin sorumsuzluk kayıtları koymaktaydılar. Bu tür sorumsuzluk kayıtlarının artması nedeniyle yükle ilgililer zararlarını tazmin edemez olmuşlar ve bu sorunu uluslararası boyutta çözecek bir düzenleme talep etmişlerdir<sup>98</sup>. Bu taleplerin sonucunda 20.05.1921 tarihinde Milletlerarası Denizcilik Komitesi Londra'da toplanmış ve bir tasarı hazırlanması için hazırlık komisyonu kurmuştur. 30.08.1921'de Brüksel'de 30. toplantısını yapan Komite, Lahey Kuralları'nı örnek kurallar metni olarak ortaya koymuştur<sup>99</sup>. Ancak burada benimsenen kurallar tavsiye niteliğinde olduğundan, bu kuralları taşıyanlar konşimentolara koymamışlardır. Bunun neticesinde bağlayıcı bir konvansiyon yapma gereği hasıl olmuş ve 1924 Lahey

<sup>96</sup> Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 168.

<sup>97</sup> Çöğen, **a.g.e.**, s. 122; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 77; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 82.

<sup>98</sup> Çağa, **Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku**, s. 314. Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 103. Deniz taşımacılığının ilk dönemlerinde taşıyanların çok ağır sorumluluk rejimleri altında bulunduğu, adeta yükün bir sigortacısı addedildikleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Michael F. Sturley, "The Development of Cargo Liability Regimes", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage: The Eighth Axel Ax: Son Johnson Colloquium on Maritime Law 10**, (Stockholm: Swedish Maritime Law Association, 1998), s. 12 (Liability Regimes).

<sup>99</sup> Ebru Ateş, **Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi**, İstanbul, Vedat, 2008, s. 6; Çağa, **Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku**, s. 315.

Kuralları olarak kısaltılan “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu”<sup>100</sup> kabul edilmiştir<sup>101</sup>. Bu Konvansiyon deniz ticareti alanında taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen ve taşıyanın sorumluluğunu yeknesak biçimde sınırlandırmayı amaçlayan ilk uluslararası anlaşmadır.

Konvansiyon’un iç hukuka aktarılması ve uluslararası hukuk bakımından bağlayıcı olabilmesi için, taraf olmak isteyen devletlerin istekleri doğrultusunda 1924 tarihli Lahey Kuralları ile aynı tarihli imza protokolüne tabidir. İmza protokolü uyarınca, devletler Konvansiyon’u aynen onaylayarak kanun kuvveti verebileceği gibi, kendi mevzuatlarına uygun biçimde de yürürlüğe koyabilirler<sup>102</sup>. Konvansiyon, Türkiye tarafından 17.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylanmış ve 04.01.1956 tarihinde Türkiye’de yürürlüğe girmiştir. Aynı zamanda Türkiye, 1937 yılında Alman Ticaret Kanunu’nda yapılan reformları bazı küçük değişikliklerle iç hukukuna almıştır. Alman Ticaret Kanunu ise, söz konusu reform ile LK’ya uygun hale getirilmiştir. O halde Türkiye’de bu iktibas ile LK’yı ayrıca iç hukukuna almıştır denilebilir. Buradan anlaşıldığı üzere Türkiye, imza protokolünde tanınan seçimlik yetkilerden her ikisini birden kullanmıştır. Bu durum ise hükümlerin çatışması halinde hangisinin uygulanması gerektiği sorununu doğurmuştur<sup>103</sup>. Bir görüşe göre, LK, hem ulusal hem uluslararası taşımalar bakımından TTK’ya alındığı şekliyle uygulanmalıdır<sup>104</sup>. TTK’nın hazırlık çalışmalarından ve Adliye Encümeni’nin kabul ettiği gerekçelerden anlaşıldığı kadarıyla LK’nın TTK içine alınarak yürürlüğe konulmak istendiği söylenebilir. Diğer görüş ise, Anayasa m. 90/V dikkate alındığında uluslararası düzenlemelerin, ulusal

---

<sup>100</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading.

<sup>101</sup> Muharrem Gençtürk, “Lahey (Brüksel) Kuralları’nın Uygulanma Alanı ve Türkiye’nin Lahey Kuralları’na Taraf Olma Şekli”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 1, S. 1, 2006, s. 193, dph. 2; Çağa, **Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku**, s. 315.

<sup>102</sup> Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin, 2003, s. 34 (Taşıyanın Sorumluluğu). Gençtürk, **a.g.m.**, s. 193. Anlaşmayı iç hukukuna alarak kanunlaştırmış devletler hakkında bkz: Ateş, **a.g.e.**, s. 7.

<sup>103</sup> Hakan Karan, “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, S:17, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No: 365, 10 Haziran 2010, s. 224 (La – Haye Kaideleri); Emine Yazıcıoğlu, “Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, **Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay’ın Anısına**, Y. 5, S. 1-4, Ocak-Aralık 2002, s. 49 (Deniz Hukuku 2002).

<sup>104</sup> Yazıcıoğlu, **Deniz Hukuku 2002**, s. 53-54.

hukuk hükümlerine göre öncelikli uygulanacağı kuralına dayanmaktadır<sup>105</sup>. Buna göre, milletlerarası sözleşmelerin önceliği prensibi uyarınca LK, doğrudan uygulanma kabiliyetine sahiptir.

Lahey Kuralları, Türkiye’de deniz yoluyla eşya taşıma hukukunun temellerini atmış ve taşıyan ile yükülgü arasında bir denge kurarak taşıyanın sorumluluğunu önemli ölçüde düzene kavuşturmuştur. Ancak Konvansiyon deniz taşımacılığında yaşanan hızlı ekonomik ve teknik gelişmelere ayak uyduramamıştır. Özellikle enflasyondaki dalgalanmalar sebebiyle koli parça başı sorumluluk sınırının yetersiz kalması, konteyner taşımacılığının gelişmesi<sup>106</sup>, kolonilerin bağımsızlıklarını ilan etmeleri, taşıyanın yükleme esnasında oluşan zararlardan sorumluluğunu sınırlayabilmesi ve tüm zararı konişmento hamiline yükleyebilmesi, zararı bildirim süresinin kısıtlılığı gibi sebepler, Lahey Kuralları’nda değişiklik yapılması gerekliliğini doğurmuştur<sup>107</sup>. Bu nedenle, Uluslararası Denizcilik Örgütü, 9-16 Haziran 1963 tarihleri arasında Stocholm’de yapılan 26. toplantısında bir taslak metni oluşturmuştur. Bu metin, 19-23 Şubat 1968 tarihleri arasında Brüksel’de yapılan Deniz Hukuku Diplomatik Konferansı 12. Dönem toplantısında “25 Ağustos 1924 Tarihli Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon’un Tadiline Dair Protokol”<sup>108</sup> ismiyle kabul edilmiştir. “Visby Kuralları” olarak kısaltılan bu Protokol, 23.06.1977’de yürürlüğe girmiştir<sup>109</sup>. Türkiye

<sup>105</sup> Karan, **La – Haya Kaideleri**, s. 235. Kerim Atamer, “Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Gündüz Aybay’ın Anısına, Y. 5, S. 1-4, Ocak-Aralık 2000, s. 76-82, 94. LK’nın ulusal ve uluslararası ayrımı yapılmaksızın yürürlüğe konulmasının amaçlandığı, bir devletin LK’yı iç hukukuna adapte ederek yürürlüğe koymasının bir çekince niteliği olduğu ve nihayetinde LK’nın Türk Hukuku bakımından doğrudan uygulanması gerektiği yönünde bkz: Gençtürk, **a.g.m.**, s. 207.

<sup>106</sup> Konteyner taşımacılığı, yüklerin uzak mesafeleri taşınmasını sağlayan en efektif çözüm olarak kabul edilmektedir. Konteyner taşımacılığının gelişen teknoloji ile güçlenmesi taşımacılık düzeninin önemli kayda değer şekilde değişmesine neden olmuştur: Meltem Deniz Güner-Özbek, “Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions”, Ed: Meltem Deniz Güner-Özbek, **The United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the “Rotterdam Rules”**, Springer, Heidelberg, 2011, s. 107.

<sup>107</sup> Samir Mankabadi, **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea**, Leyden-Boston, 1978, s. 30; Sturley, **Liability Regimes**, s. 53.

<sup>108</sup> Protokol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924. Protokol metni için bkz: (Çevrimiçi) <http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>, 03.03.2018. Türkçe metin için bkz: Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku II: Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul, Tekil Müşavirlik ve Yayıncılık, 1987.

<sup>109</sup> Protokole taraf devletlerin listesi için bkz: CMI **Yearbook 1998**, s. 209, 210, (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+1998.pdf>, 03.03.2018.

ise bu Protokol'e taraf olmamıştır. Visby Kuralları ile, Lahey Kuralları'ndaki birçok eksiklik tadil edilmiştir. En büyük değişiklik ise sorumluluk tutarlarının yeniden belirlenmesi olmuştur. Konvansiyon'un uygulanma alanının net biçimde çizilmesi de önemli değişikliklerden biridir<sup>110</sup>. Konumuzu oluşturan bildirim külfeti hakkında da değişiklikler istenmiştir. Bu hususu düzenleyen LK m. 3/VI'daki karinenin taraflar arasındaki ilişkiye bir etkisi olmadığı için değiştirilmesi gerektiği söylene de Örgüt bu hususta bir değişiklik yapmayı reddetmiştir<sup>111</sup>.

Visby Kuralları'nın kabulünden sonra, uluslararası ekonomide kullanılan altın standardının yetersiz kaldığı görülmüş ve bu doğrultuda 21.12.1979'da yapılan bir Ek Protokolle<sup>112</sup>, Visby Kuralları'nda yükle ilgililerin zararının tazmini için kullanılan hesap birimi, Özel Çekme Hakkı(Special Drawing Right)<sup>113</sup> olarak değiştirilmiştir. Bu değişiklik 14 Şubat 1984'te yürürlüğe girmiştir<sup>114</sup>.

## 2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı

Lahey Kuralları'nın uygulama alanını düzenleyen 10. madde hükmü "*İş bu Konvansiyon hükümleri, Akid Devletlerden biri tarafından tanzim edilen her konşimentoya tatbik olunacaktır*" demektedir<sup>115</sup>. Hükümden anlaşılacağı üzere, bir konşimento düzenlenmesi yeterli olmayıp, söz konusu konşimento akit devlet

<sup>110</sup> Çağa, **Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku**, s. 315. Visby Kuralları ile getirilen değişiklikler hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz: Ateş, **a.g.e.**, s. 11 vd.

<sup>111</sup> Sturley, **Liability Regimes**, s. 56.

<sup>112</sup> Protocol (SDR Protocol) amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Visby Rules). Protokol metni için bkz: (Çevrimiçi) <http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>, 03.03.2018. Protokole taraf devletlerin listesi için bkz: **CMI Yearbook 2010**, s. 577 (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202010.pdf>, 03.03.2018.

<sup>113</sup> Özel Çekme Hakkı Milletlerarası Para Fonu tarafından altın ve konvertibl dövizlere ilaveten 1969 yılında ihdas edilmiş suni bir rezerv, uluslararası bir likidite şeklidir. ÖÇH' nin değeri halen ağırlıklı bir hesap birimine göre tespit olunmaktadır. 1.1.1981' den beri dört para birimine(US Dolar, Yen, Euro, Sterlin) bir ÖÇH içerisinde belirli ağırlıklar tanınmak suretiyle yapılan hesap neticesinde bu değer tayin edilmekte ve IMF her iş günü milli paraların ÖÇH olarak değerini, daha doğru bir ifade ile ÖÇH' nin milli paralarla gösterilen değerlerini hesap ve ilan etmektedir: Tahir Çağa/Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi**, 10. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2010, s. 167. 03.03.2018 tarihi itibarıyla 1 ÖÇH, 5,5137 TL'ye denk gelmektedir. ÖÇH'nin günlük kurları için bkz: "T.C. Merkez Bankası Günlük Kurları", (Çevrimiçi) <http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.xml>, 12.02.2018.

<sup>114</sup> SDR Protokolü'nin kabul edilmiş sebepleri ile ilgili ayrıntılı açıklamalar hakkında bkz. Sturley, **Liability Regimes**, s. 60.

<sup>115</sup> Bu düzenlemenin amacı, taşımanın üçüncü kişisi niteliğindeki konşimento hamillerini sorumsuzluk kayıtlarına karşı korumaktır. Ancak, zamanla konşimento kullanımının azalması ve konşimentonun yerini başka taşıma belgelerinin alması nedeniyle Konvansiyon'un uygulama alanı daralmıştır: Ateş, **a.g.e.**, s. 10.

tarafından düzenlenmelidir. Ancak buradaki düzenlemenin genel oluşu ve “akit devlet” kavramından tam olarak ne anlaşılması gerektiği belirli olmadığından, Lahey Kuralları'nın uygulama alanı net biçimde çizilememiştir<sup>116</sup>.

Visby Kuralları m. 5 ile ihtilafı bir düzenleme niteliğindeki Lahey Kuralları'nın uygulanma alanını düzenleyen 10. madde hükmü değiştirilmiş ve Visby Kuralları'nın uygulanma alanı daha net bir biçimde ortaya konulmuştur. Lahey Kuralları'ndaki konişmentonun akit devlette düzenlenmiş olması şeklindeki tek bağlama noktasının yanına yenileri eklenmiştir. Buna göre, aşağıda sayılan hallerin varlığı halinde, geminin, taşıyanın, yükletenin, gönderilenin veya diğer ilgililerin tabiyetine bakılmaksızın, farklı iki devlet limanı arasındaki eşya taşınmasına ilişkin her konşimentoya Konvansiyon hükümleri uygulanacaktır:

- Konişmento akid devletlerden birinde düzenlenmişse,
- Taşıma, bir akid devlet limanından hareket suretiyle olmuşsa,
- Konişmento, bu Konvansiyon hükümlerinin veya bu hükümleri uygulayan ya da onları geçerli sayan diğer herhangi bir kanunun sözleşmeye uygulanacağını öngörmekte ise. Son bağlama noktası “Paramounth Klozu”<sup>117</sup> adıyla anılmaktadır ve bu klozun konişmentoda yer alması gerekmektedir.

Bu bağlama noktalarından herhangi birinin gerçekleşmesi, Visby Kuralları'nın uygulanması için yeterlidir. O halde bu bağlama noktalarının birbirinin alternatifi olduğu söylenebilir<sup>118</sup>.

Yukarıdaki şartın yanında ikinci olarak taşımanın konusunun eşya olması gerekmektedir. Bu şart, LK'dan açıkça anlaşılmasa bile konişmentolu taşımaların ancak eşya taşımalarında söz konusu olabileceği düşünülüğünde dolaylı olarak aranacaktır. Ancak söz konusu şart, VP değişikliği ile açık bir biçimde aranmıştır (m.

---

<sup>116</sup> Ateş, **a.g.e.**, s. 25-26; Gençtürk, **a.g.m.**, s. 195. YAZICIOĞLU, konişmentonun bir akit devlet ülkesinde düzenlenmiş olmasının LK'nın uygulanması için yeterli olduğunu belirtmektedir. Diğer bir deyişle, akit devlet ülkesinde düzenlenen konşimentoya dayanan taşımanın akit olan veya olmayan devlet limanları arasındaki iç taşımaya veya LK'ya taraf olmayan farklı devletler arasındaki uluslararası taşımaya ilişkin olmasının önemi yoktur: Yazıcıoğlu, **Deniz Hukuku 2002**, s. 50.

<sup>117</sup> Paramounth Klozu, “Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesinin taraflarının kendi aralarındaki sözleşmeden doğan ihtilaflar konusunda uygulanacak hukuku tayin etmelerini sağlayan kloz” olarak tanımlanmaktadır: Fahiman Tekil, “Paramounth Clause”, **Sigorta Dünyası**, Y. 11, S. 129, Eylül 1970, s. 4.

<sup>118</sup> Gençtürk, **a.g.m.**, s. 201.

10). Eşya kavramı ise tanımlanmış olup, canlı hayvanlar ile güverte taşımaları eşya kavramının kapsamı dışında bırakılmıştır<sup>119</sup>.

Son olarak taşımanın uluslararası nitelikte olmasının aranıp aranmadığı ihtilafıdır. LK'da bu yönde açık bir şart bulunmamaktadır. Bu nedenle doktrinde iki farklı görüş ortaya çıkmıştır. Bir görüşe göre, konişmento düzenlenmesi koşuluyla, taraf bir devletin kendi limanları arasında yapılan taşıma da LK'nın uygulama alanı kapsamında kalacaktır<sup>120</sup>. LK'yı hazırlayanları da düşüncelerinin bu yönde olduğu söylenmektedir. Diğer bir görüşe göre ise, LK'nın amacı uluslararası deniz yolu ile taşımacılıkta yeknesaklığı sağlamak olduğundan ancak yabancılik unsuru içeren taşımalara LK uygulanmalıdır<sup>121</sup>. İş bu konuda çıkan ihtilaflar, Visby Değişiklikleri'nde sevk edilen "iki ayrı devlet limanları arasında eşya taşınmasına ilişkin..." ifadesi ile giderilmiş ve sorun ikinci görüş doğrultusunda çözüme kavuşturulmuştur.

Visby Kuralları m. 6'da, Visby Kuralları ile Lahey Kuralları'nın tek bir anlaşma sayılacağı da hükme bağlanmıştır. Fakat 6. maddenin uygulanabilmesi için, devletlerin hem Lahey Kuralları'na hem de Visby Kuralları'na taraf olmaları gerekmektedir. O halde Türkiye gibi Visby Kuralları'na taraf olmayan ülkeler için Visby Kuralları uygulama alanı bulmayacaktır. İş bu nedenle Visby Kuralları'nın sorunu kökten çözemediği ve 10. maddeyle ilgili sakıncaların devam ettiği söylenmektedir<sup>122</sup>.

Kural olarak çarter sözleşmeleri hükmün uygulama alanına girmez<sup>123</sup>. Ancak, bir çarter sözleşmesine dayanılarak konişmento düzenlenmişse, taşıyan ile çarterer olmayan konişmento hamili arasındaki ilişkide Lahey Kuralları uygulama alanı bulacaktır. Bu düzenleme, bir çarter sözleşmesi uyarınca belli bir zaman içinde eşyanın birbiri ardına yapılacak yüklemeler halinde taşınması halinde de caridir. Yeter ki bu çarter sözleşmesi için de bir konişmento düzenlenmiş olsun.

---

<sup>119</sup> Gençtürk, **a.g.m.**, s. 198. Eşya kavramı, LK ve LK/VP m. 1-c'de "nakliye mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve filhakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal, eşya hamule ve her cins emtiadır" şeklinde tanımlanmıştır. Bu konuda ayrıntılı açıklamalar için bkz: Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 74-75.

<sup>120</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 67; Yazıcıoğlu, **Deniz Hukuku 2002**, s. 51.

<sup>121</sup> Karan, **La – Haya Kaideleri**, s. 239-240.

<sup>122</sup> Gençtürk, **a.g.m.**, s. 195, Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 109.

<sup>123</sup> Çarter sözleşmelerinin kapsam dışında tutulmasının hukuki gerekçeleri ve isabetliliği hakkındaki tartışmalar için bkz: Tekil, **a.g.e.**, s. 164 vd.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 25-26.

## B. Hamburg Kuralları

### 1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı

Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu(UNCITRAL)<sup>124</sup> 1969 tarihinde Birleşmiş Milletlerce, uluslararası alanda hukukun yeknesaklaştırılması amacıyla kurulmuş olup, 1969 yılındaki ikinci toplantısında bir çalışma grubu oluşturulmasını kararlaştırmıştır. Bu çalışma grubunun görevi, Lahey Kuralları'na yönelik yapılan reformların sonuç vermeyişi nedeniyle mevcut kuralların değiştirilmesi için uluslararası bir anlaşma taslağı oluşturmaktır<sup>125</sup>. Yapılan çalışmalar sonucunda çözümün, mevcut Lahey düzenini değiştirmekten ziyade yeni bir konvansiyon hazırlamaktan geçtiği anlaşılmıştır<sup>126</sup>. Hazırlanan taslak, görüşlerini bildirmeleri için gerekli yerlere gönderilmiş ve geri dönüşler neticesinde son halini almıştır<sup>127</sup>. Söz konusu taslak, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 15 Aralık 1976 tarih ve 31/100 sayılı kararı ile, 6–31 Mart 1978 tarihleri arasında Hamburg'da toplanan "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı"na sunulmuştur. Konferans sonunda, "Hamburg Kuralları" adıyla anılan "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu"<sup>128</sup> kabul edilmiştir<sup>129</sup>. Hamburg Kuralları, 1.1.1992'de, yirminci devletin onay evrakının teslim edildiği tarihten itibaren bir yıllık sürenin dolması ile, onaylayan devletler bakımından yürürlüğe girmiştir<sup>130</sup>. Türkiye bu Konvansiyon'a taraf olmamıştır. Genel tabloya bakıldığında, anlaşmanın genellikle 3. dünya ülkeleri

<sup>124</sup> United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL olarak kısaltılan kurum hakkında detaylı bilgi için bkz: (Çevrimiçi) <http://www.uncitral.org/>, 30.03.2018.

<sup>125</sup> Erdoğan Göger, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler", **BATİDER**, C. 9, S. 3, s. 61 vd.; Çağa, **Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku**, s. 316; Sturley, **Liability Regimes**, s. 59.

<sup>126</sup> **UNCITRAL Yearbook, Vol. 6 (1975)**, s. 202 (Çevrimiçi) [https://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1975-e/yb\\_1975\\_e.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1975-e/yb_1975_e.pdf), 03.03.2018.

<sup>127</sup> Tahir Çağa, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978", **BATİDER**, C.10, S.2, 1979, s. 324 (Birleşmiş Milletler 1978).

<sup>128</sup> The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. Konvansiyon'un Türkçe çevirisi için bkz: "Hamburg Kuralları 1978 Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, 1978", Çeviren: Can Eken, **İstanbul Barosu Dergisi**, y. 2014, C. 88, S. 1, s. 315-339.

Taraf devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html), 25.03.2018.

<sup>129</sup> Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta, 2000, s. 6 (Hamburg Kuralları); Çağa, **Birleşmiş Milletler 1978**, s. 323.

<sup>130</sup> Hamburg Kuralları m. 30/I: "İşbu andlaşma, onaylama, kabul, tasvip veya katılma evrakının yirmincisinin tevdi edildiği tarihten itibaren bir yıllık sürenin dolmasını takip eden ayın birinci günü yürürlüğe girer".

tarafından kabul edildiği, dünya denizciliğine hakim olan devletlerin Hamburg Kuralları'na taraf olmadıkları, kabul eden devletlerin de üçte birinin denize kıyısı olmayan devletler olduğu, Kurallar'ın beklenen yankıyı uyandırmadığı görülmektedir<sup>131</sup>. Hamburg Kuralları'nın ticari ihtiyaçları karşılamaktan daha ziyade, devletlerin politik üstünlüklerini kanıtlamak için ortaya koydukları bir metin olduğu ve Konvansiyon'un görüşmelerine de bu durumun yansıdığı, dolayısıyla Konvansiyon'un beklenen yankıyı uyandırmamasında bu hususun da etkili olduğu savunulmaktadır<sup>132</sup>.

Hamburg Kuralları, L/VK sisteminde bulunmayan gecikme zararından sorumluluğu düzenlemiştir. Ayrıca L/VK'da kabul edilen "vinçten vinçe" sorumluluk periyodunu da "limandan limana"<sup>133</sup> olarak genişletmiştir. Bu iki yeniliğin, Hamburg Kuralları'nın getirdiği en büyük yenilikler olduğu söylenmektedir<sup>134</sup>. Ancak bunlara rağmen, kendisinden yalnızca 10 yıl önce kabul edilmiş olan L/VK'ya oranla çok fazla yenilik getirmediği söylenmektedir<sup>135</sup>.

## 2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı

Hamburg Kuralları'nın uygulanma alanı m. 2/I'de geniş biçimde düzenlenmiştir. Bu maddedeki şartların varlığı halinde, iki farklı devlet arasındaki eşya taşımalarına, bir konişmento ya da taşıma belgesi düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın Hamburg Kuralları uygulanır. Konişmentoların gittikçe azalan bir kullanım alanına sahip olduğu düşünüldüğünde Hamburg Kuralları'nın geniş biçimde uygulanabilmesi adına bu düzenleme yerindedir<sup>136</sup>. Yine Kurallar'ın uygulanması bakımından geminin, taşıyanın, fiili taşıyanın, gönderenin, gönderilenin veya diğer herhangi bir ilgilinin tabiyetinin önemi yoktur (m. 2/II).

<sup>131</sup> Michael F. Sturley, "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", Ed: Meltem Deniz Güner Özbek, **The United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Springer, Heidelberg, 2011, s. 69 (Rotterdam Rules); Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 106. Gelişmiş denizcilik çevrelerinin Hamburg Kuralları'na taraf olmamasının altında yatan etkenlerle ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz: Çağa, **Birleşmiş Milletler 1978**, s. 326 vd.

<sup>132</sup> Sturley, **Rotterdam Rules**, s. 74.

<sup>133</sup> Limandan limana taşımalarda; yüklerin gemiye yüklendiği liman ile varma limanı arasında taşıma yapılır ve bu taşıma, sorumluluğunu deniz taşımasını yapan taşıyanın üstlendiği bir kara taşıması ile desteklenir: José M. Alcántara, "The New Regime and Multimodal Transport", **LMCLQ**, 2002, s. 400.

<sup>134</sup> Sturley, **Liability Regimes**, s. 62.

<sup>135</sup> Sturley, **Rotterdam Rules**, s. 77.

<sup>136</sup> Çağa, **Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku**, s. 317; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 68, dph. 119.

Hamburg Kuralları'nın açıkça ve geniş bir biçimde uygulanması adına, tarafların Hamburg Kuralları'na çekince koymaları engellenmiş ve Kurallar'ın değiştirilerek iç hukuka alınmasına izin verilmemiştir. Bu sayede, uygulanma koşullarının olduğu her olay bakımından Hamburg Kuralları aynı şekilde ve doğrudan uygulanmış, Lahey/Visby Kuralları'nın uygulanmasında karşılaşılan kanunlar ihtilafı sorunu doğmamıştır<sup>137</sup>.

Hamburg Kuralları'nın uygulanma şartları; deniz yolu ile eşya taşınmasına ilişkin bir sözleşmenin mevcut olması, taşımanın konusunun eşya olması, sözleşmenin uluslararası nitelikte olması, sözleşmede öngörülen yükleme ve boşaltma limanlarından birinin bir akit ülkede olması ve konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgenin bir akit devlet ülkesinde düzenlenmiş olması şeklinde sayılabilir. Konunun anlaşılabilmesi için bu şartlara yakından bakılmalıdır.

Deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi, m. 1/prg. 6'da tanımlanmıştır: *“Deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi, taşıyanın deniz yolu ile bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu sözleşmeyi ifade eder; şu kadar ki, deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren bir sözleşme, işbu andlaşma bakımından ancak deniz taşımasına ilişkin olduğu nisbette navlun sözleşmesi sayılır”*. HK m. 2/IV uyarınca bir navlun sözleşmesinde, eşyanın kararlaştırılan bir süre zarfında birbiri ardınca yapılacak yüklemeler halinde taşınması öngörülmüşse, andlaşmanın hükümleri her bir münferit yükleme hakkında uygulanacaktır.

Kural olarak çarter sözleşmeleri hükmün uygulama alanına girmez. Ancak, bir çarter sözleşmesine dayanılarak konişmento düzenlenmişse, taşıyan ile çarterer olmayan konişmento hamili arasındaki ilişkide Hamburg Kuralları uygulama alanı bulacaktır<sup>138</sup>. Bu düzenleme, bir çarter sözleşmesi uyarınca belli bir zaman içinde eşyanın birbiri ardına yapılacak yüklemeler halinde taşınması halinde de caridir. Yeter ki bu çarter sözleşmesi için de bir konişmento düzenlenmiş olsun.

Taşımanın konusunun eşya olması şartını irdeleyecek olursak; öncelikle eşya kavramının sınırlandırılmadığını görürüz. Taşınması mümkün olan herşey bu bağlamda eşya sayılacaktır<sup>139</sup>. Ayrıca HK m. 1/V'e göre, taşıyan tarafından sağlanmış

<sup>137</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 19; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 67, dpn. 115; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 109.

<sup>138</sup> Düzenlemenin gerekçesi ve çarter sözleşmelerine Hamburg Kuralları'nın uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin tartışmalar için bkz: Gençtürk, **a.g.e.**, s. 69, dpn. 123.

<sup>139</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 29.

olmak şartıyla, konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş veya ambalajlanmış olan bir eşyanın taşınması söz konusu ise bu taşıma elemanları da eşya sayılır<sup>140</sup>. Bu kapsamda bir taşıyan, bizzat kendi idare ve sorumluluğu altında taşıma taahhüdünde bulunmuş olmalıdır. Fakat bu husus, taşımayı bizzat ifa etmek zorunda olduğu şeklinde yorumlanmamalıdır. Taşıyan, taşıma borcunu bir üçüncü kişi ile taşıma sözleşmesi yaparak da ifa edebilir. Aynı şekilde taşıtan da bizzat kendi eşyalarını taşımak zorunda değildir. O da bir başkası ile arasındaki hukuki ilişki uyarınca onun eşyalarını taşıtıyor olabilir<sup>141</sup>. Bu şart altında son olarak taşımanın bir ivaz yani bir navlun ücreti karşılığında yapılmış olması aranır<sup>142</sup>.

Deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da içeren bir sözleşme varsa söz konusu sözleşme, deniz taşımasına ilişkin olan kısım bakımından Hamburg Kuralları kapsamına girer (m. 1/VI). Diğer ortamlarda taşınan kısımlar ise ilişkin oldukları taşıma türüne ilişkin mevzuata tabi olacaklardır (CMR, VK, MK). Burada karma taşıma sözleşmeleri ile ilgili bir düzenleme yapıldığı görülmektedir. Elbette bunun için deniz taşımasına ilişkin kısım bakımından Hamburg Kuralları'nın uygulanma koşulları oluşmuş olmalıdır. Daha açık bir ifadeyle, taşımanın başladığı ve bittiği yerler bakımından değil, deniz taşımasının başladığı ve bittiği limanlar bakımından sözleşmeye uluslararası bir niteliğe sahip olmalı ve bunun yanında m. 2/I'deki şartlar da gerçekleşmiş olmalıdır. Belirtmek gerekir ki, karma bir taşımada zararın hangi aşamada meydana geldiği belirlenemiyorsa, Hamburg Kuralları uygulama alanı bulmaz<sup>143</sup>.

İkinci şart, sözleşmenin uluslararası nitelikte olmasıdır. Uluslararası nitelik, taşımanın başladığı liman ile sona erdiği limanın farklı devletin topraklarında bulunması olarak anlaşılmalıdır.

Üçüncü şart, sözleşmede öngörülen yükleme veya boşaltma limanlarından birinin bir taraf devlet ülkesinde olmasıdır. Görüldüğü üzere, fiilen taşımanın başladığı ve bittiği yer değil, navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme veya boşaltma limanlarından birinin akit devlet toprağında bulunması aranmıştır. Ayrıca navlun sözleşmesinde seçimlik boşaltma limanları öngörülmüşse, fiilen boşaltmanın yapıldığı limanın sözleşmede kararlaştırılan limanlardan olması gerekmektedir (m. 2/I-a, b, c). Bu şart kapsamında değerlendirilebilecek olan bir durum, m. 2/I-d'de

---

<sup>140</sup> Gençtürk, **a.g.e.**, s. 70.

<sup>141</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg kuralları**, s. 31.

<sup>142</sup> Turkyay Özdemir, **a.g.e.**, s. 76.

<sup>143</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 35.

düzenlenmektedir. Buna göre, uluslararası taşımaya dair navlun sözleşmesinde belirtilen yükleme ve boşaltma limanlarından biri akit devlet ülkesinde bulunmasa bile, bu taşımaya ilişkin konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belge bir akit devlet ülkesinde düzenlenmişse, Hamburg Kuralları uygulama alanı bulur. Yukarıda da zikredildiği üzere Hamburg Kuralları'nın uygulanma alanı konişmento ile sınırlı olmadığından, konişmento dışındaki navlun sözleşmesini ispat eden belgelerin düzenlendiği yer de bir bağlama noktası olarak öngörülmüştür<sup>144</sup>. Uygulanma alanını düzenleyen m. 2/I-e'de son bir bağlama noktası öngörülmüştür. Burada bir Paramounth Klozu ile karşılaşılır. Yani, Hamburg Kuralları'nda da, sözleşme hukuku alanında geçerli olan tarafların hukuk seçmesi ilkesi caridir. Tarafların iradesi ile Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için, konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede, sözleşmeye Hamburg Kuralları'nın veya Hamburg Kuralları'nı iç hukukuna alarak kanun kuvveti veren bir devletin hukukunun uygulanacağı belirtilmiş olmalıdır. Burada göz önünde bulundurulması gereken bir husus vardır: Hamburg Kuralları, akit devletlerce doğrudan ve değiştirilmeden uygulanma kabiliyetine haizdir. O halde bu hüküm, Hamburg Kuralları'nın veya buna taraf olan devletlerden birinin hukukunu seçmekle eşdeğer bir hükümmüş gibi görünebilir. Fakat aslında bu hüküm sayesinde, Hamburg Kuralları'na taraf olmayıp, onu iç hukukuna almış olan bir devletin hukuku uygulanabileceği gibi; Hamburg Kuralları'nın uygulanma şartlarının oluşmadığı durumlarda, onu iç hukukuna alarak kanun kuvveti vermiş akit bir devletin hukuku da uygulanabilecektir<sup>145</sup>.

## C. Rotterdam Kuralları

### 1. Konvansiyonun Ortaya Çıkışı

LK, L/VK ve HK, uluslararası alanda yeknesaklık oluşturmak amacıyla kabul edilmiş ve kendilerinden önceki düzenlemelerin yerine geçmeleri amaçlanmıştır<sup>146</sup>. Ancak her bir konvansiyonun kabulü ile durum daha da karmaşıklaşmış ve hali

---

<sup>144</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 58. Bu bağlama noktaları hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz: Gençtürk, **a.g.e.**, s. 73-74.

<sup>145</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 60. Aksi görüşte, Turky Özdemir, **a.g.e.**, s. 77.

<sup>146</sup> Dünya ticaretinin tek başına en büyük kısmını oluşturan ABD; LK, L/VK'ya taraf olmamıştır. Ayrıca dünya nüfusunun çeyreğine yakınına sahip olan Çin de LK, L/VK ve HK'ya taraf olmayıp, bu konvansiyonlardan kendilerine uygun olan hükümleri seçerek bir yerel düzenleme yapmıştır. Söz konusu devletlerin bu düzenlere üye olmaması da yeni bir konvansiyonu ortaya çıkaran sebeplerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır: Sturley, **Rotterdam Rules**, s. 69.

hazırda hükümleri birbiri ile örtüşmeyen, yürürlükte üç farklı konvansiyon ortaya çıkmıştır. Yeknesaklığı sağlama amacının yanında<sup>147</sup>, bu düzenlemelerin kabul edilmesinden sonra hızlı bir ivme kazanan konteyner taşımacılığı da yeni bir konvansiyon yapılması ihtiyacını doğurmuştur<sup>148</sup>. Bu nedenlerle yeni bir deniz ticareti konvansiyonu oluşturma gereği ortaya çıkmıştır. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında Uluslararası Denizcilik Komitesi(CMI)<sup>149</sup> ve UNCITRAL rol oynamış ve bu kuruluşların çalışmaları neticesinde Konvansiyon ortaya çıkmıştır.

CMI yürütme kurulu, yukarıda belirtilen sorunlar karşısında bir girişim yapmaya karar vermiş ve 1998 yılındaki toplantısında, bir sonraki toplantıda LK ve L/VK'nın gözden geçirilmesi önerisinde bulunmuştur. Devamında CMI Yönetim Kurulu Haziran 1990 tarihli 34. Konferansında, bir alt komite oluşturulmasını kararlaştırmıştır. Alt komitenin LK ve L/VK'nın eksiklikleri ve çözüm önerileri ile ilgili hazırladığı raporu da birkaç değişiklik ile kabul etmiştir<sup>150</sup>. 1994 yılında ise CMI yürütme kurulu bir çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu grup, çeşitli çalışmalar yapmış ve nihayetinde bir taslak hazırlamıştır<sup>151</sup>.

1996 yılında 29. Dönem toplantısında UNCITRAL, CMI'nin hazırladığı taslağı, çalışma programına almış ve mevcut uygulamalar ve düzenlemelere dair incelemeyi yapması için CMI'yi yetkilendirmiştir<sup>152</sup>.

---

<sup>147</sup> Rotterdam Kuralları'nın görüşmeleri sırasında uluslararası anlamda birlik sağlanmasının önemi sürekli olarak vurgulanmış ve bu husus resmi olarak m. 2'de düzenleme alanı bulmuştur: Sturley, **Rotterdam Rules**, s. 66.

<sup>148</sup> Francesco Berlingieri, "The History of Rotterdam Rules", Ed: Meltem Deniz Güner Özbek, **The United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Springer, Heidelberg, 2011, s. 2; Güner Özbek, **a.g.m.**, s. 107.

<sup>149</sup> Comite Maritime International – CMI olarak kısaltılan kurum hakkında detaylı bilgi için bkz: (Çevrimiçi) <http://comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>, 30.03.2018.

<sup>150</sup> Berlingieri, **a.g.m.**, s. 2.

<sup>151</sup> Burada Lahey – Visby Kuralları veya Hamburg Kuralları'nın yeniden düzenlenmesi ile mi yoksa tamamen yeni bir konvansiyon oluşturmak yoluyla mı daha verimli bir sonuç elde edileceği tartışılmıştır. Alt komite 1995 ve 1996 yıllarında da toplamda 22 başlık altında çalışmalarını devam ettirmiştir: Düzenlemeler için ayrıntılı bilgi için bkz: **CMI Yearbook 1995**, s. 112, (Çevrimiçi) <http://comitemaritime.org/Uploads/1995%20YEARBOOK-ANNUAIRE.pdf>, 12.02.2018; **CMI Yearbook 1996**, s. 343-420, (Çevrimiçi) <http://comitemaritime.org/Uploads/1996%20YEARBOOK-ANNUAIRE%20ANTWERP%20I.pdf>, 12.02.2018.

<sup>152</sup> UNCITRAL Yirmi Dokuzuncu Oturum Çalışma Raporu, prg. 210, U.N. Doc. A/51/17, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N96/206/41/PDF/N9620641.pdf?OpenElement>, 12.02.2018.

CMI, üzerinde çalışılması gereken konu başlıklarını belirleyerek bunları geliştirmek için yeni bir uluslararası alt komite kurmuştur<sup>153</sup>. Bu komite, L/VK'yı tadil etmenin, yeterli bir çözüm olmayacağını düşünmüş ve bu kuralları ikame edecek yeni bir konvansiyon hazırlamanın daha isabetli bir çözüm olacağına karar vermiştir. Bu doğrultuda yeni bir taslak metni hazırlamıştır<sup>154</sup>. Söz konusu taslak, Şubat 2001'de CMI'nin Singapur'daki 37. Konferansı'nda görüşülmüştür<sup>155</sup> ve bir takım revizelerden sonra taslağın son hali, CMI Yönetim Kurulu'nca onaylanmasından sonra, 11 Aralık 2001 tarihinde UNCITRAL Sekretaryası'na sunulmuştur<sup>156</sup>. Bu aşamadan sonra taslak üzerinde UNCITRAL'in çalışmalarının yoğunlaştığı görülmektedir.

UNCITRAL, elindeki metni başlangıç taslağı<sup>157</sup> olarak yayınladıktan sonra bu projeyi yürütme görevini, bünyesi altındaki Taşıma Hukuku'na ilişkin Çalışma Grubuna devretmiştir<sup>158</sup>. Bu III no'lu Çalışma Grubu da ilk toplantısını Nisan 2002'de New York'ta yapmıştır<sup>159</sup>. Çalışma grubunun altı yıl süren çalışmaları<sup>160</sup> neticesinde oluşturulan taslak metnin nihai şekli Ocak 2008'de Viyana'da düzenlenen son oturumda ele alınmış ve her bir hüküm onaylanmıştır<sup>161</sup>. Devamında söz konusu taslak, UNCITRAL Sekreterliği tarafından, görüş ve yorumların alınması amacıyla BM üyesi devletlere dağıtılmıştır. 16 Haziran – 3 Temmuz 2008 tarih aralığında düzenlenen Komisyon'un 41. oturumu sırasında konvansiyon taslağı son kez ele alınmıştır. Burada tartışılan birkaç husustan sonra Komisyon tasarıyı kabul etmiş ve

---

<sup>153</sup> **CMI Yearbook 1999**, s. 118. Bu komitenin yaptığı çalışmalar, hazırladığı anketler ve ele aldığı tartışmalı konuların gelişimi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Hacı Kara, **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, İstanbul, Legal, 2014, s. 16-17.

<sup>154</sup> Anthony Diamond, "The Next Sea Carriage Convention", **LMCLQ**, 2008, s. 136.

<sup>155</sup> Tutanaklar için bkz: **CMI Yearbook 2000**, s. 176 vd, (Çevrimiçi) <http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>, 12.02.2018.

<sup>156</sup> Diamond, **a.g.e.**, s. 137.

<sup>157</sup> "Transport Law - Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea", UNCITRAL dokument A/CN.9/WG.III/WP.21, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement>, 12.02.2018.

<sup>158</sup> Berlingieri, **a.g.e.**, s. 6.

<sup>159</sup> UNCITRAL 3th Working Group Ninth Session, 15-26 April 2002, New York, (Çevrimiçi) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html), 12.02.2018.

Taşıma Hukuku'na dair çalışmalar yürüten III No'lu Çalışma Grubu, 2002-2008 yılları arasında her bahar döneminde New York'ta ve her güz döneminde UNCITRAL Merkezi Viyana'da olmak üzere toplamda 13 oturum düzenlemiş ve bu oturumlarda taslak metin üzerindeki çalışmalarını sürdürmüştür.

<sup>160</sup> Bu çalışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Kara, **a.g.e.**, s. 19-20.

<sup>161</sup> Jose Angelo Estrella Faria, "Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules", **Texas International Law Journal**, Vol. 44, N. 3, s. 311.

tasarı Genel Kurul'a sunulmuştur<sup>162</sup>. Nihayet son olarak da Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na sunulmuştur<sup>163</sup>.

Konvansiyon taslağı, 17-18 Eylül 2008 tarihlerinde düzenlenen Madrid Konferansı sırasında Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından da onaylandı. Genel Kurul, "Tamamen veya Kısmen Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Uluslararası Mal Taşınmasına Dair Sözleşmeler Hakkında Konvansiyon"<sup>164</sup> isimli bu konvansiyonun 23 Eylül 2009'da Rotterdam'da resmen imzaya açılmasına karar vererek, konvansiyonun adının "Rotterdam Kuralları" olarak kısaltılmasına zemin hazırlamıştır<sup>165</sup>. 20 ülkenin onaylamasından sonra yürürlüğe gireceği kararlaştırılan<sup>166</sup> Rotterdam Kuralları henüz dört devletçe onaylandığı için, yürürlüğe girmemiştir. Günümüzde 25 ülke anlaşmayı imzalamış olup<sup>167</sup>, Türkiye Cumhuriyeti bu devletlerin arasında yer almamaktadır. Ayrıca genel tabloya bakıldığında, Rotterdam Kuralları'nın devrimsel olmaktan daha çok tekrarlayıcı bir yapısının olduğu söylenebilir<sup>168</sup>.

## 2. Konvansiyonun Uygulanma Alanı

Eşya taşımacılığı gelişen bir süreç izlediği için farklı tür taşıma sistemleri ortaya çıkmıştır. Yükle ilgililer artık birden fazla taşıyıcı/taşıyan ile anlaşmak ve her bir taşıma ayağı için farklı yükümlülükler altına girmek istememektedirler. Kapıdan kapıya yapılan taşımalarda yükle ilgililer, yüklerini birden fazla taşıma türü kullanarak

<sup>162</sup> Report of the United Nations Commission on the International Trade Law, 41st session, 16 June-3 July 2008, U.N. Doc. A/63/17, Art. III-B, prg. 15-305, s. 5-59, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/555/08/PDF/V0855508.pdf?OpenElement>, 12.02.2018.

<sup>163</sup> Gülfer Kuyucu, "Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2010, s. 21 (Tez).

<sup>164</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly. Konvansiyon'un adı ilk olarak, uygulama alanı konusu üzerinde büyük ölçüde anlaşmaya varılan 6-17 Ocak 2003'te Viyana'da düzenlenen 12. toplantıda "*Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*" olarak anılmıştır: Berlingieri, **a.g.m.**, s. 11.

<sup>165</sup> Kara, **a.g.e.**, s. 21.

<sup>166</sup> RK m. 94/1: "*İşbu Konvansiyon, emanetçinin yirminci onay, kabul veya izin belgesini aldığı tarihten sonraki bir yıllık sürenin sona ermesini takip eden ayın ilk günü yürürlüğe girer*": Deniz Ticaret Odası, Rotterdam Kuralları (Türkçe), (Çevrimiçi) [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf), 12.02.2018.

Hakan Karan, "Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?", **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 42, N. 3, July 2011, s. 441 (Rotterdam Rules).

<sup>167</sup> Rotterdam Kuralları'nı imzalayan ve onaylayan devletlerin listesi için bkz: (Çevrimiçi) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html), 12.02.2018.

<sup>168</sup> Sturley, **Rotterdam Rules**, s. 82.

taşıtırlar, ancak karşılarında yalnızca tek bir kişi görürler. Bu sayede tedarik zinciri yönetimi daha verimli ve kesintisiz bir şekilde yapılabilir<sup>169</sup>. Anılan nedenlerle Rotterdam Kuralları'nda sorumluluk "kapıdan kapıya"(door to door)<sup>170</sup> olarak belirlenmiştir<sup>171</sup>. Bunun doğal sonucu da diğer uluslararası taşıma sözleşmelerinin uygulama alanı ile kesişmeler yaşanmasıdır. Diğer konvansiyonların bazıları tek bir taşıma türünü(tekli, unimod) düzenlerken bazıları birden fazla taşıma türünü(çoklu, multimodal)<sup>172</sup> düzenlemektedir. Rotterdam Kuralları ile bu tür konvansiyonların kesişmesi halinde nasıl bir yol izleneceği meselesi çalışmanın ilerleyen kısımlarında ele alınacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için gerekli olan şartlar, Konvansiyon'un beşinci maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre Konvansiyon, altıncı maddede sayılan istisnalar saklı kalmak üzere, teslim etme ve teslim alma yerleri farklı ülkelerde olan veya deniz taşımasına ilişkin yükleme limanı ve boşaltma limanının farklı ülkelerde olması halinde, taşıma sözleşmesi uyarınca,

- a) Teslim alma yeri,
- b) Yükleme limanı,
- c) Teslim etme yeri veya
- d) Boşaltma limanından

herhangi birinin taraf devlette bulunduğu taşıma sözleşmelerine uygulanır. İlk iki bağlantının yani teslim alma ve teslim etme yerinin ayrı bir şekilde düzenlenmesindeki amaç, bu yerlerin deniz ile bağlantısı olmayan karasal iç kesimlerde bulunduğu,

---

<sup>169</sup> Güner Özbek, **a.g.m.**, s. 107.

<sup>170</sup> Kapıdan kapıya taşımalarda, yükün gemiye yüklendiği limandan uzakta bir iç/karasal bölgede taşıma başlar ve yükün gemiden boşaltıldığı limandan uzakta bir iç/karasal bölgede taşıma sona erer. Kapıdan kapıya taşımalar, birden fazla taşıma türünü içerebilir. Bununla birlikte, her zaman böyle bir durum söz konusu değildir. Çünkü "kapıdan kapıya" modu, bir veya birkaç taşıyıcı ile ve iki veya daha fazla deniz ayağı içermeyen taşıma modlarıyla birlikte sadece kara taşımacılığına da uygundur: Alcántara, **a.g.m.**, s. 400.

<sup>171</sup> Bu Konvansiyon'un sorumluluk kapsamının kapıdan kapıya olarak belirlenmesi için İtalya, Kanada, İsveç, Hollanda ve Amerika teklifte bulunmuştur. Geniş tartışmaların ardından Çalışma Grubu'nda oluşan düşünce, limandan limana taşımalarla ziyade kapıdan kapıya taşımaların kabul edilmesi gerektiği yönünde olmuştur: Berlingieri, **a.g.m.**, s. 10.

<sup>172</sup> Bu kavram kapıdan kapıya taşımadan farklıdır. Multimodal taşımada, tüm taşıma için tek bir sözleşme yapılır ve taşımayı gerçekleştiren tek bir sorumlu kişi vardır. Kapıdan kapıya taşımalarda ise birden fazla taşıyıcı/taşıyan olabilir: Alcántara, **a.g.m.**, s. 400.

kapıdan kapıya teslim sözleşmelerinde Konvansiyon'un geçerli olmasını sağlamaktır<sup>173</sup>.

O halde bu maddeden çıkan sonuca göre ilk olarak taşımanın mutlaka bir deniz ayağı bulunmalı<sup>174</sup>, ikinci olarak uluslararası bir taşıma söz konusu olmalı ve son olarak taşımanın başlangıcı veya bitişi taraf ülke devletlerinden birinin sınırları içinde olmalıdır. Bunun yanında beşinci maddenin ikinci fıkrasına göre, Konvansiyon geminin bayrağına ve taşımanın ilgililerinin vatandaşlığına bakılmaksızın uygulanır. Bu şartları detaylı olarak incelemekte fayda vardır.

Taşıma sözleşmesinin tanımında<sup>175</sup> "deniz" ibaresine yer verildiğinden, taşımanın deniz ayağı barındırması şarttır<sup>176</sup>. Deniz taşımasının yanında herhangi bir taşıma türü bulunabilir ancak bulunması zorunlu değildir. Diğer bir deyişle Rotterdam Kuralları deniz taşıması dışındaki taşıma türlerinin de dahil olduğu halleri kapsayabilir ancak bunların bulunması mecburi değildir<sup>177</sup>. Bu şekilde bir düzenlemeye gidilmesindeki asıl neden, kapıdan kapıya taşıma gerekliliğini gündeme getiren konteyner taşımacılığının yaygınlaşmasıdır<sup>178</sup>. Taşımanın bir kısmının farklı, diğer kısmının farklı taşıma biçimiyle yapılması sorumluluk rejimlerinin de farklılaşmasına

---

<sup>173</sup> Kara, **a.g.e.**, s. 44; Samim Ünan, "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", Ed: Meltem Deniz Güner Özbek, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Springer, Heidelberg, 2011, s. 88 (Rotterdam Rules).

<sup>174</sup> Taşımanın deniz ayağının, diğer taşımalara oranla uzun ya da kısa olmasının Konvansiyon'un uygulanması bakımından bir etkisi bulunmamaktadır: Yvonne Baatz, Charles Debattista, Filippo Lorenzon, Andrew Serdy, Hilton Staniland, Michael Tsimplis, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, London, Informa, 2009, s. 16, prg. 5-03.

<sup>175</sup> Rotterdam Kuralları m. 1'de taşıma sözleşmesi, "taşıyanın belirli bir navlun karşılığında yükü deniz yoluyla, veya deniz yolunun yanı sıra diğer taşıma biçimleriyle taşımayı taahhüt ettiği sözleşme" olarak tanımlanmaktadır. O halde bu tanımdan çıkan sonuca göre, iç su taşımaları Rotterdam Kuralları kapsamına girmeyecektir.

<sup>176</sup> Berlingieri, **a.g.m.**, s. 13.

<sup>177</sup> Ünan, **Rotterdam Rules**, s. 90; Gülfer Kuyucu Meriç, "Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha", **DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi**, C.1, S.1, Legal Yayıncılık, Ocak 2018, s. 55 (DEHUKAM). Sadece deniz taşımasının bulunduğu durumlarda Konvansiyon tek modlu olarak işlev görürken, deniz taşımasının yanında başka bir taşıma türünün daha kullanılması halinde Konvansiyon çok modlu olarak işlev görür: Yvonne Baatz v.d., **a.g.e.**, s. 16, prg. 5-03; Kara, **a.g.e.**, s. 46.

<sup>178</sup> 1960'lı yıllarda yaygınlaşmaya başlayan konteyner taşımacılığının, ilerleyen yıllarda da katlanan rakamlarla devam ettiği görülmektedir. 1965 ile 2000 yılları arasında 225.3 milyon konteyner taşımacılığı yapılmıştır. 2010'lu yıllarda bu sayının bir milyar taşımaya çıkacağı tahmin edilmektedir: Christopher Hancock, "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", **The Journal of International Maritime Law**, Vol. 14, 2008, s. 485. Konteyner taşımalarının tarihçesi hakkında ayrıntılı bilgiler için bkz: Aksoy Yavaş, **Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, İstanbul, On İki Levha, 2016, s. 11 vd.

neden olmaktadır. Dolayısıyla bu karışıklığın kaldırılmasını sağlayacak, tabi olunacak kuralları net biçimde belirleyecek bir rejime ihtiyaç duyulmaktadır. Rotterdam Kuralları bu ihtiyaç duyulan rejimi getirmiştir<sup>179</sup>. Aslında Rotterdam Kuralları'nın getirdiği rejim, çok biçimli(multimodal) olarak nitelendirilemez. Zira, çoklu rejimlerde, taşıma türlerinden en az herhangi ikisinin birlikte bulunması yeterli iken, Konvansiyon'da deniz taşımasının olması zorunlu tutulmaktadır. İşbu nedenle doktrinde bu Konvansiyon'un deniz artı(maritime plus)<sup>180</sup>, ıslak çok biçimli taşıma(wet multimodal transport) <sup>181</sup>, denizaşırı çok biçimli konvansiyon(transport transmaritime multimodal) <sup>182</sup>, çok modlu denizcilik konvansiyonu <sup>183</sup> gibi isimlerle anıldığı görülmektedir<sup>184</sup>.

Yukarıda belirtildiği gibi, uluslararası deniz ayağı bulunması kaydıyla tüm kapıdan kapıya taşımalara Rotterdam Kuralları uygulanacağından, taşımanın deniz öncesini veya deniz sonrasını düzenleyen bir uluslararası konvansiyon bulunması halinde söz konusu konvansiyon ile Rotterdam Kuralları arasında ihtilaf yaşanması söz konusu olabilir. Rotterdam Kuralları, 26. madde ve 82. madde ile bu ihtilafları çözmeye çalışmıştır. 26. maddeye göre, diğer konvansiyonlar, belli şartların varlığı halinde deniz taşımasından önceki veya sonraki taşımalara, Rotterdam Kuralları'na nazaran öncelikli uygulanır. Bunun için zararın meydana geldiği deniz ayağı dışındaki taşıma için ayrı bir sözleşme yapılmış olması gerekmektedir ve ilgili konvansiyonun taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması ve zamanaşımı hususlarında

---

<sup>179</sup> Nil Kula Değirmenci, "What Would the Possible Effects of Article 62 and 82 of the Rotterdam Rules on the Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods", **BATİDER**, C. 30, S. 2, 2014, s. 112; Karan, **Rotterdam Rules**, s. 443.

<sup>180</sup> Theodora Nikaki, "Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 37, N. 4, 2006, s. 512.

<sup>181</sup> Nikaki, **a.g.m.**, s. 512.

<sup>182</sup> Kula Değirmenci, **a.g.e.**, s. 99.

<sup>183</sup> Kara, **a.g.e.**, s. 45.

<sup>184</sup> Ünan, **Rotterdam Rules**, s. 90; Karan, **Rotterdam Rules**, s. 444. Konvansiyon'un, kapıdan kapıya taşımaları düzenlediği göz önünde bulundurulduğunda, deniz taşıması kısmının, tüm taşımanın küçük bir bölümünü oluşturacağı düşüldüğünden, Konvansiyon'un başlığındaki "kısmen" ifadesinin isabetli olduğu yönünde bkz: Yvonne Baatz v.d., **a.g.e.**, s. 16.

emredici hükümler içeriyor olması gerekmektedir<sup>185</sup>,<sup>186</sup>. Görüldüğü üzere 26. madde, taşımanın deniz ayağı öncesi veya sonrasındaki konvansiyonlar arası çelişkileri çözerken; 82. madde, öncelikli amacı deniz taşıması dışındaki diğer taşımaları düzenlemek olan, bununla birlikte eşyanın kısmen deniz yoluyla taşındığı durumları da içeren düzenlemeler bakımından bir çözüm getirmektedir<sup>187</sup>. 82. maddenin genel yaklaşımı, hava, demir, kara ve iç su yoluyla taşımalara ilişkin diğer konvansiyonlara öncelik vermek yönündedir<sup>188</sup>. Bu madde sayesinde Konvansiyon yürürlüğe girdiği tarihteki mevcut yürürlükteki konvansiyonlara<sup>189</sup> öncelik tanınır. 82. madde; eşyanın bir kara aracına yüklenerek bu araçtan boşaltılmadan deniz üzerinde taşınması veya deniz taşımasının kara taşımasının tamamlayıcısı olması örneklerinde olduğu gibi tek modlu konvansiyonların uygulama alanının genişlediği durumları düzenler. Rotterdam Kuralları, bu durumlarda uygulanacak olan diğer tek modlu konvansiyon hükümlerine üstünlük tanır<sup>190</sup>. Zararın nerede gerçekleştiğinin belirlenemediği durumlarda Rotterdam Kuralları uygulanacaktır<sup>191</sup>.

Rotterdam Kuralları uluslararası taşımalara uygulanır. Buradaki belirleyici unsur, yüküm teslim ve teslim edildiği yerin ve ayrıca yükleme boşaltma limanlarının farklı ülkelerde yer almasıdır. Söz konusu ülkelerin Konvansiyon'a taraf

---

<sup>185</sup> Kara, **a.g.e.**, s. 48; Kuyucu, **Tez**, s. 24, 26; Kula Değirmenci, **a.g.m.**, s. 110. Burada, taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması ve zamanaşımı dışındaki, usul hükümleri, yükletenin sorumluluğu, taşıma belgeleri gibi konularda Rotterdam Kuralları uygulanır: Hancock, **a.g.m.**, s. 492.

<sup>186</sup> Örneğin İzmir Aliğa Limanı'nda bir miktar çelik hurda yükünün konteynerlere yüklenerek deniz yoluyla Almanya'nın Hamburg Limanı'na gönderildiğini, oradan da tira yüklenerek kara yoluyla alıcının fabrikasının bulunduğu Freiburg şehrine taşındığını farz edelim. Tırın, taşıma sırasında kaza yapması nedeniyle yükün hasarlanması halinde, zarar kara yolunda yani CMR'nin uygulama alanına giren bir yerde meydana geldiği için CMR uygulama alanı bulacaktır. Fakat bunun için deniz taşıması safhası, karayı da kapsayacak şekilde genişletilmemiş olmalıdır. Ek olarak, kara ayağı için(Hamburg-Freiburg) ayrı sözleşme yapılmış olmalıdır. Ayrıca bu durumda CMR'nin sadece emredici nitelikteki taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması ve zamanaşımına ilişkin hükümleri uygulanır. Bunun dışındaki hükümleri uygulanmaz. Ancak zarar, deniz taşıması sırasında meydana gelseydi Rotterdam Kuralları uygulanma alanı bulacaktı.

<sup>187</sup> Hancock, **a.g.m.**, s. 493.

<sup>188</sup> 82. maddenin sevk amacının, Montreal Konvansiyonu'nun 18/IV hükmüyle olan çelişkiyi gidermek olduğu yönünde ayrıntılı açıklamalar için bkz: Kula Değirmenci, **a.g.m.**, s. 112; Kuyucu, **Tez**, s. 28; Hancock, **a.g.m.**, s. 493.

<sup>189</sup> 82. maddede, devamlı surette "*diğer konvansiyonlar*" ibaresine yer verilmiş olup, bu sırada yürürlükte bulunan konvansiyonların isimleri açıkça zikredilmemiştir. Ancak, Rotterdam Kuralları yapıldığı sırada, hazırlık aşamasında olan konvansiyonlar olabileceği gibi, mevcut konvansiyonlar da sonradan bir takım protokollerle değiştirilebilir. Bu nedenle diğer konvansiyonları açıkça tanımlayan bir yaklaşımı benimsemek mümkün görünmemektedir: Yvonne Baatz v.d., **a.g.e.**, s. 258, prg. 82-03.

<sup>190</sup> Kula Değirmenci, **a.g.m.**, s. 113; Ünan, **Rotterdam Rules**, s. 105.

<sup>191</sup> Hancock, **a.g.m.**, s. 490; Kara, **a.g.e.**, s. 49. Kula Değirmenci, **a.g.m.**, s. 114.

olması aranmaz. Kara veya hava ayağı farklı ülkeler arasında gerçekleşip, deniz ayağı aynı ülkenin limanları arasında gerçekleşen taşımalara Rotterdam Kuralları uygulanmaz<sup>192</sup>. Zira Rotterdam Kuralları'nın uygulanması için deniz ayağının mutlaka uluslararası olması aranmaktadır<sup>193</sup>.

Son şart olarak taşıma, Konvansiyon'a taraf bir devletten veya taraf bir devlete yapılmalıdır. Buna göre uluslararası bir taşımanın söz konusu olmasının yanında, teslim alma yeri, teslim etme yeri, yükleme limanı veya boşaltma limanlarından en az birinin taraf devlette bulunması zorunludur<sup>194</sup>.



---

<sup>192</sup> Kuyucu, **Tez**, s. 33; Ünan, **Rotterdam Rules**, s. 92.

<sup>193</sup> Yvonne Baatz v.d., **a.g.e.**, s. 17, prg. 5-04; Kara, **a.g.e.**, s. 55.

<sup>194</sup> Bu dört bağlama noktasından ne anlaşılması gerektiği hakkında bkz: Yvonne Baatz v.d., **a.g.e.**, s. 17, prg. 5-07. Örneğin; eşya öncelikle kara yoluyla Hanover/Almanya'dan (teslim alma yeri), Rotterdam/Hollanda'ya(yükleme limanı), oradan da deniz yoluyla Mersin/Türkiye(boşaltma limanı)'ye taşınmış olsun. Sonra da demir yolu ile Mersin'den Tebriz/İran'a(teslim etme yeri) taşınınsın. Bu durumda Almanya, Hollanda, Türkiye veya İran'dan herhangi birinin Konvansiyon'a taraf olması halinde Rotterdam Kuralları uygulanır.

## İKİNCİ BÖLÜM

### BİLDİRİME İLİŞKİN HÜKÜMLERİN UYGULANMASI İÇİN ÖNEM ARZ EDEN TESLİM, ZIYA, HASAR VE GECİKME KAVRAMLARI

#### I. GENEL OLARAK

Uluslararası mevzuata bakıldığında taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin<sup>195</sup>, sorumluluk zamanını ve sebeplerini ortak doğrultuda düzenlediği görülmektedir. Bu hükümlere bakıldığında taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğunun eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasıyla başlayıp, teslim edilmesine kadar devam ettiği görülmektedir. Hatta düzenlemelerin birçoğuna göre taşıma fiilen başlamamış olsa da eşyanın teslim alınması, sorumluluğun başlaması için yeterlidir. Sorumluluk sebeplerini ise ziya, hasar ve gecikme oluşturmaktadır. Çalışmamızın konusunu oluşturması itibarıyla ziya, hasar ve gecikme kavramları aşağıda ayrıntılı olarak incelenecektir.

Burada belirtmek gerekir ki, aşağıda ayrıntısıyla tanımlanacak olan tam ziya halinde zararın bildirimine ilişkin hükümler uygulama alanı bulmaz. Hem ulusal hem uluslararası mevzuatta düzenlenmiş bulunan bildirim yapılabilmesi için bir teslim olgusunun varlığı aranır. Hiçbir şey teslim edilemezse muayene edilecek, durum ve miktarı (ölçü, sayı ve tartısı) saptanacak bir yükten de bahsedilemeyeceği için eşyada oluşan ziya ve hasar ancak teslimle görülebilecek ve bildirim içeriğini oluşturan bulgular belirlenebilecektir<sup>196</sup>. Bununla birlikte araştırma ve soruşturmanın çabuk ve

<sup>195</sup> CMR m. 17, VK m. 17, MK m. 17, LK m. 4, L/VK m. 4, HK m. 10, RK m. 17.

<sup>196</sup> Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**, 2. Bası, İstanbul, Kutulmuş Matbaası, 1971, s. 194; Sami Okay, "Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya ve Hasarın İhbarı", İstanbul, **Hirsch'e Armağan**, 1964, s. 445; Sami Akıncı, **Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1968, s. 177; Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 159; Burak Adıgüzel, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, 2. Baskı, Ankara, Adalet, 2012, s. 270 (Kara Yolu); Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 153, dpn. 602; Karan, **CMR Şerhi**, s. 779. Ziya halinde bildirim gerek olmaması gerektiğine sonucuna farklı şekilde varan yazarlar da mevcuttur. Bu kişilere göre eşyanın telef olması halinde taşıyıcının/taşıyanın bundan mutlaka haberi olacak ve delillerin güvenliği bakımından tüm tedbirler zaten alınacaktır: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 209, dpn. 115a'da anılan ikinci yazar. Bu konuda hakkında Yargıtay'ın görüşü de paralel doğrultudadır: "Eşyanın alıcıya teslim olunmadığı hallerde, zıyanın ihbarı gerekmez.": YARG. 11. H.D., 24.03.1997, E. 1996/5240, K. 1997/2458. Aynı doğrultuda kararlar: YARG. 11. H.D., 03.04.2006, E. 2005/3550, K. 2006/3495. Kararlar için bkz: Karan, **CMR Şerhi**, s. 795, 812.

başarılı biçimde yapılmasının sağlanması için tam ziya halinde hasar ve gecikmeye oranla bildirim yapılmasının daha önemli olduğunu ve tam ziya halinde de bildirim yapılmasının gerektiğini belirten yazarlar da mevcuttur<sup>197</sup>. Ayrıca aşağıda da açıklanacağı üzere ziya ile bir tutulan haller söz konusu olabilmektedir (Eşyanın fiziken var olmasına rağmen ekonomik olarak hiçbir değer ifade etmez hale gelmesinde olduğu gibi). Bu gibi hallerde, ekonomik değer yok olsa bile yük fiziken teslim edildiğinden bildirim yükümlülüğünün doğduğu söylenebilir<sup>198</sup>.

Bildirimle ilgili hükümler ancak taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilecek olan sözleşmelerde uygulanabilir. Ayrıca taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğu bakımından uygulanır. Örneğin; yükleme boşaltma işleriyle görevlilerin mala zarar vermesi durumunda istenecek tazminat için bu hükümler uygulanamaz. Yine taşıma sözleşmesinin hiç ifa edilmemesi durumunda bu hükümler uygulama alanı bulmaz.

Belirtmek gerekir ki bildirim külfetinin doğması için taşıma esnasında bir zararın meydana gelmiş olması yeterli olup, konişmento, yük senedi gibi bir taşıma belgesinin düzenlenmiş olması şart değildir<sup>199</sup>.

## II. TESLİM KAVRAMI

Teslim, taşıyıcının/taşıyanın yükün vasıtasız veya vasıtalı zilyetliğini dolayısıyla eşya üzerindeki fiili hakimiyetini varna yerinde yetkili gönderilene/sözleşme veya taşıma senedinde hak sahibi olarak belirlenen kimseye<sup>200</sup> geçirmesini sağlayan bir

<sup>197</sup> İbrahim Ağsakal, "Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi", **Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 2, Ankara, 2012, s. 256. AĞSAKAL, tam ziya halinde bildirim ilan suretiyle yapılabileceğini söylemektedir: **A.e.**, s. 259; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 209, dpn. 115a'da anılan ilk yazar. ÜLGEN ise ziya ve hasar ayrımının güçlük arz edeceği durumlarda hak sahibinin korunmasına üstünlük tanımış ve bildirim gerekli olduğu görüşünü benimsemiştir: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 209, dpn. 116.

<sup>198</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 779; Ünan, **Halefiyet**, s. 106; Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 75; Vural Seven, "Yük Zıya ve Hasarının Tespit ve İhbarı", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 1994, s. 26 (Tez).

<sup>199</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 185.

<sup>200</sup> Teslimin kural olarak gönderilene veya onun tayin ettiği bir üçüncü şahsa yapılacağı kabul edilmektedir. Burada da gönderilene tespit, taşıma sözleşmesi, yük taşıma senedi veya konişmento ibrazı gibi yollarla yapılacaktır. Bu tespiti yaparken gereken yerlerde ciro silsileleri veya temlik beyanları dikkatle incelenmelidir. Zira daha önce de zikredildiği üzere yanlış şahsa tevdi durumunda mal zayi olmuş sayılabilecektir.

hukuki fiildir<sup>201</sup>,<sup>202</sup>. Tanımdan da anlaşıldığı üzere zilyetliğin nakli iradesinin her iki tarafta da bulunması gereklidir. Gönderilenin yükü bizzat veya bir temsilci aracılığı ile teslim edilmesi teslim fiilinin bir şartıdır<sup>203</sup>. Anlaşılacağı üzere teslim fiili taşıyıcı/taşıyan bakımından teslim etme olarak anlaşılırken, gönderilen bakımından

<sup>201</sup> Teslimin bir hukuki işlem olup olmadığı tartışmalıdır. Bazı yazarlar teslimin bir maddi fiil olduğunu savunmaktadır. Bu yazarlara göre, teslim eden ile teslim alanın iradeleri verme ve alma şeklindeki bir maddi ve fiili bir değişikliğe yönelmiştir. Yazarlara göre teslim, hukuki iradelerin uyuşması ile gerçekleşse bile, hukuki sonuca değil, pratik sonuca yöneldiğinden dolayı bir maddi fiil sayılır: Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, **Tekinay Eşya Hukuku, Cilt I**, 5. Bası, İstanbul, Filiz, 1989, s. 69-70; Rona Serozan, **Eşya Hukuku I**, Genişletilmiş 3. Bası, İstanbul, Filiz, 2014, s. 118; Mehmet Ünal, Veysel Başpınar, **Şekli Eşya Hukuku, Giriş, Zilyetlik, Tapu Sicili**, Güncellenmiş ve Genişletilmiş 10. Baskı, Ankara, Savaş, 2018, s. 148; Lale Sirmen, **Eşya Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 7. Baskı, Ankara, Yetkin, 2019, s. 58; Hasan Erman, **Eşya Hukuku Dersleri**, Gözden Geçirilmiş 8. Basım, İstanbul, Der, 2018, s. 13; Jale G. Akipek, Turgut Akıntürk, Derya Ateş, **Eşya Hukuku**, 2. Baskı, İstanbul, Beta, 2018, s. 146. Hazır olmayanlar arasında temsilci aracılığı ile zilyetliği devri konusunda ayrıntılı açıklamak için bkz: Akipek, Akıntürk, Ateş, **a.e.**, s. 147 vd. Teslimin bir maddi fiil olduğu, teslimin mülkiyetin nakli amacıyla yapılması halinde de ayrıca bir aynı akde ihtiyaç duyulacağı, bu anlaşmanın, teslimi yine bir hukuki işlem haline getirmeyeceği konusunda açıklamalar için bkz: Mehmet Ayan, **Eşya Hukuku I, Zilyetlik ve Tapu Sicili**, Gözden Geçirilmiş 13. Baskı, Ankara, Seçkin, 2016, s. 95.

Aksi görüşteki yazarlar ise, teslimin bir hukuki işlem (zilyetliğin devrine yönelik bir sözleşme) olduğunu, dolayısıyla zilyetliğin devri konusunda tarafların iradelerinin uyuşması gerektiğini belirtmektedirler. Zilyetliğin nakli konusunda irade uyuşması yoksa veya geçerli değilse, zilyetlik teslim yoluyla değil aslen iktisap yoluyla kazanılmış olur: M. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi, Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, Mevzuata Uyarlanmış 2. Baskı, İstanbul, Filiz, 2019, s. 24; Haluk Nami Nomer, Mehmet Serkan Ergüne, **Eşya Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 7. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2019, s. 40; Şeref Ertaş, **Eşya Hukuku**, 14. Baskı, İzmir, Barış Fakülteler, 2018, s. 38-39.

<sup>202</sup> Sabih Arkan, "Karayoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 1984, s. 105 (Kara Yoluyla Eşya Taşımaları); Arslan Kaya, "Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1987, s. 53 (Gecikme); Arslan Kaya, "Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları II", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu'na Armağan Özel Sayısı**, C. 56, S. 1-4, 1998, s. 242 (İÜHFİM); Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 62.

<sup>203</sup> Ancak taşıyıcının malları alıcının adresine getirip, alıcıyla temas imkanı bulamaması halinde CMR m. 15/1 uyarınca malları uygun bir yere boşaltabileceği ve bunun teslim sayılacağı Avusturya Federal Mahkemesi kararında kabul edilmiştir. Kararda mallar, Avusturya'dan Hamburg'a bir fuar için taşınmıştır. Olayda kişi, kendi mallarını sergileyecek olduğundan gönderen aynı zamanda alıcıdır. Malların, 22 Şubat'ta teslim edileceği kararlaştırılmıştır. Alıcı ise, işlerinin yoğunluğu nedeniyle teslimin gerçekleşeceği Viyana'ya 23 Şubat'ta gidebilmiştir. Taşıyıcı, 22 Şubat'ta malları fuar standına teslim etmiş ve durumu alıcıya bildirmiştir. Bu malların çalınması üzerine açılan davada Mahkeme, teslimin gerçekleştiğini kabul etmiş ve taşıyıcının sorumluluğunun sona erdiğine karar vermiştir. Karar için bkz: Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 82, d.pn. 124.

ise teslim alma olarak anlaşılır<sup>204</sup>. O halde taşıyıcının, bir bildirimde bulunarak karşı tarafın kabulünü beklemeden tek taraflı olarak yükün zilyetliğini terk etmesi, eşyayı habersiz olarak kararlaştırılan adrese bırakması, taşıma ücretini tahsil etmesi, eşyayı teslim hazır olduğunu bildirmesi gibi haller, zilyetliğin devri konusunda karşılıklı irade uyuşmasını içermediği için teslim etme olarak nitelendirilemez<sup>205</sup>. Ancak, bu kuraldan eşyanın mutlaka gönderilenin maddi anlamda eşyaya sahip olması şeklinde katı bir sonuç çıkarılmamalıdır. Örneğin, boşaltma görevini gönderilenin yerine getireceği durumlarda, hazırlık bildirimi yapılarak eşyanın boşaltma limanında boşaltmaya hazır biçimde tutulması halinde de teslim gerçekleşmiş sayılacaktır<sup>206</sup>. Taşıma süresinin aşıp aşılmadığının tespiti bakımından sürenin başlangıcı da önemlidir. İlke olarak eşyanın taşınmak için teslim alınması ile sürenin başladığı kabul edilmelidir<sup>207</sup>.

Taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğunun ne zaman başlayıp biteceği<sup>208</sup>, yapılacak olan tespitin zamanı, inceleme konumuz kapsamına giren bildirim ve zamanaşımı

<sup>204</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 161; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 142; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 97, 171; Murat Uslu, **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin, 2010, s. 64; Kaya, **İÜHF**, S.243. Teslim kavramından malların kime teslim edileceğinin anlaşılması gerektiği konusunda doktrinde ileri sürülen fikirler bakımından ayrıntılı bilgi için bkz: Okay, **a.g.e.**, s. 197 vd. OKAY burada sözü geçen tartışmaların TTK bakımından uygulama alanı bulamayacağını, zira TTK'nın bildirimle ilgili hükmünün lafzından navlun sözleşmesi veya konişmento gereğince eşyayı teslim almaya yetkili kişiye teslim yapılması gerektiğinin anlaşıldığını belirtmektedir.

<sup>205</sup> Kaya, **Gecikme**, s. 71; Kaya, **İÜHF**, s. 243. Uslu, **a.g.e.**, s. 65. Yargıtay, bir kararında bu hususu şöyle açıklamaktadır: "*Taşıyıcı, taşıdığı malları, gönderilenin dükkanının önüne bırakması ile sorumluluğu sona ermez. Bu tür işlem teslim niteliğinde değildir.*" YARG. 11. H.D., 23.11.1978, 1978/4684 E., 1978/5233 K.; "*...Sadece nakliye ücretinin ödenmiş olması, malın varış yerine tesliminin tek başına delil olamayacağı nazara alınarak... gerekirse davacıdan belge asılları istenilip davalıdan teslim aldığı fuel-oil'lerle ilgili varma yerinde teslimle ilgili ne gibi delilleri varsa sorulup ibraz ettirilerek... sonucuna göre bir karar vermek gerekir...*" YARG. 11. H.D., 31.10.1988, 1988/1952 E., 1988/6293 K. Kararlar için bkz: Uslu, **a.g.e.**, s. 64, 65, dpn. 66 ve 67.

<sup>206</sup> Kaya, **İÜHF**, s. 243; Erdil, **a.g.e.**, s. 126. Boşaltma görevinin kimin üzerinde olduğunun belirlenmesi, teslimin ne zaman gerçekleşmiş sayılacağı için önemlidir. Boşaltma taşıyıcının borcu ise, teslim boşaltmanın tamamlanması ile gerçekleşmiş sayılır ve taşıyıcının sorumluluğu bu anda sona erer. Ancak boşaltma gönderilenin borcu ise bu durumda taşıyıcı aracı boşaltma mahalline çektiğinde/yanastırdığında teslim gerçekleşmiş sayılır ve bu anda sorumluluğu sona erer.

<sup>207</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 82. Teslim süresinin aşıp aşılmadığının tespiti bakımından somut olayın özelliklerinin de dikkate alınması gerektiği görüşünde bkz: Kaya, **Gecikme**, s. 72.

<sup>208</sup> Konteyner taşımacılığında teslim ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz: Yavaş, **a.g.e.**, s. 77 vd.

sürelerinin hangi andan itibaren başlayacağı gibi hususların belirlenebilmesi bu tartışmanın neticelendirilmesi ile mümkün olabilecektir<sup>209</sup>.

Teslim konusuyla alakalı sıkça tartışılan önemli bir husus yükün rıhtım idarelerine veya gümrük idarelerine tesliminin, hukuki anlamda bir teslim sayılıp sayılmayacağı, dolayısıyla bu duruma teslim olgusunun hukuki sonuçlarının bağlanıp bağlanamayacağıdır.

Kara taşımaları bakımından, Gümrük Kanunu'nda<sup>210</sup> açık bir hüküm yoktur. Ancak Gümrük Kanunu m. 37'de eşyanın gümrükçe belirlenen yere taşıyıcı tarafından götürüleceği, m. 39'da gümrüğe malı getiren kişi ile götürenin aynı kişi olacağı, m. 47'de gümrükteki eşyaya geçici depolanan eşya statüsü verileceği şeklinde düzenlemeler yer almaktadır. İşbu hükümler göz önünde bulundurulduğunda eşyanın gümrüğe tesliminden sonra da zilyetliğinin taşıyıcıya ait olduğu görülmektedir. Bu halde netice olarak ticari bir teamül olmadığı takdirde, gümrükteki eşyanın gönderilene henüz teslim edilmediği kabul edilmektedir. Ancak gümrükteki eşyanın bakım ve gözetimi de taşıyıcıya ait kabul edilemez. Zira taşıyıcının mallar üzerindeki bakım ve denetimi gümrüğe teslim ile kesintiye uğramaktadır. Dolayısıyla gümrükte ziyaa ve hasara uğrayan eşya bakımından taşıyıcının sorumluluğuna gidilememelidir.

Uluslararası mevzuata bakıldığında kara yolu taşımaları(CMR) ile hava yolu taşımaları(VK ve MK) bu konuda sessiz kalmıştır. Konu hakkında mevzuatta net bir hükmün bulunmaması doktrinde farklı görüşlerin oluşmasına neden olmuştur. Bir görüşe göre, eşyayı temsil eden evraklar ve özellikle taşıma senedinin gönderilene teslim imkanı bulunmadığında eşyayı gümrük idaresine teslim edebilecektir<sup>211</sup>. Kanaatimizce bu görüşün kabul edilmesi halinde gümrüğe teslim, gönderilene teslim sayılacaktır. Zira eşyayı temsil eden evrakların gönderilene teslimi ile zaten dolaylı

---

<sup>209</sup> Kanunda bu hususta boşluk olduğundan doktrinde farklı görüşler mevcuttur. AKINCI'ya göre yükün liman işletmesine teslimi ile taşıyanın yük üzerindeki zilyetliği sona ermiştir. Bundan sonra gönderilen, yükü limandan teslim alma süresini kısaltmak ya da uzatmak konusunda insiyatife sahiptir. Bu itibarla TTK'nın bildirimle ilişkin hükümleri anlamında teslim anı olarak yükün ambara teslim tarihi esas alındığında, gönderilene katlanılmaz bir külfet yüklenmiş olmaz. Zira tutulan kargo raporu ve rezerve zaptı ile bildirim yükümlülüğü yerine getirilmiş olur. AKINCI, teslim anına bağlanmış diğer hükümler ile ilgili olarak farklı sonuçlara varmaktadır: Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 166 vd.

<sup>210</sup> 27.10.1999 Tarih ve 4458 Sayılı Gümrük Kanunu, 04.11.1999 Tarih ve 23866 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

<sup>211</sup> Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 56-57; Kaya, **İÜHF**, s. 245; Rayegan Kender, "Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasındaki Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar" **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, 1984, s. 251-253 (Yükleme, Boşaltma, Ardiye); Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 94.

zilyetlik gönderilene geçmiş olacaktır. O halde de gümrük, gönderilenin temsilcisi sayılacaktır. Ancak evraklar teslim edilmemişse artık gümrüğe teslim, gönderilene teslim sayılmayacak, gümrükteki eşyanın hala taşıyıcının nezdinde bulunduğu kabul edilecektir. Diğer bir görüşe göre, burada tarafların iradesine bakılmalıdır<sup>212</sup>. Eğer taşıyıcı, gümrüğe teslimi taahhüt etmişse bu halde gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluğu sona ermektedir. Ancak taşıyıcı gönderilene teslimi taahhüt etmişse bu durumda gümrüğe teslim gönderilene teslim sayılmayacaktır. Aynı şekilde halin icabından, ticari örf adet veya teamüllerden gümrüğe teslimin gönderilene teslimle eşdeğer olduğu sonucu çıkarılabiliyorsa, taşıyıcı gümrüğe teslim ile sorumluluktan kurtulur. Yargıtay'ın da verdiği kararlarda öncelikle tarafların iradesine baktığı, bu iradeyi de taşıma sözleşmesine ve sigorta tutanağına bakarak tespit etmeye çalıştığı görülmektedir<sup>213</sup>. Son görüşe göre ise, taşıma sözleşmesi uyarınca yük gümrük veya diğer resmi işlemleri yapan bağımsız bir müteahhidin tasarrufuna bırakıldığında teslim gerçekleşmiş sayılmaz<sup>214</sup>.

Doktrinde savunulan bir görüşe göre yukarıdaki tartışmalar yüke özen yükümlülüğü için geçerli olmalıdır<sup>215</sup>. Geç teslim için cari olmamalıdır. Diğer bir deyişle taşıyan eşyayı liman işletmesine zamanında teslim edip gerekli işlemleri yaparsa, gönderilen tarafından fiilen teslim alınmasa bile gecikme olmadığı kabul edilmelidir. Dolayısıyla eşyanın süresinde teslim edilip edilmediğini değerlendirmek açısından, gönderilenin eşyayı liman işletme veya idaresinden teslim alabileceği an esas alınmalıdır<sup>216</sup>. Eşyanın alıcıya teslim edildiğini ve onun tarafından tasarrufa alındığını

---

<sup>212</sup> Erdil, **a.g.e.**, s. 127; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 44; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 174. ÜLGEN burada, direk olarak gümrüğe teslimin taşıyanın sorumluluğunu sona erdirmeyeceğini kabul etme durumunda, taşıyanın sorumluluğunun sona ermesinin gönderilenin iradesine bağlandığını ve bunun hakkaniyetli olmayan sonuçlara yol açtığını savunmaktadır. Zira bu durumda gönderilen keyfiyetine göre malı gümrükten çekebilecek ve o malı gümrükten çekene kadar taşıyıcı sorumlu kalmaya devam edecektir.

<sup>213</sup> "...gümrüğe tabi malların Gümrük idaresine teslimi ile, bu malların aynı zamanda gönderilene de teslim edilmiş sayılacağına ilişkin bir yasal düzenleme yoktur. Taşıma sözleşmesinde de, teslimin gümrüğe yapılması ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceğine ilişkin bir düzenleme de bulunmamaktadır. Sigorta korumasının, malların gönderilene belli bir sürede teslimine kadar devam edeceği öngörülmüştür. Ayrıca, 22.02.1993 tarihli gümrük tutanağında, (her türlü sorumluluğun) taşıyıcı tarafından benimsendiği de açıktır. Hal böyle olunca, davalı taşıyıcının sorumlu olduğunun kabulü ile davacının iddia ettiği zararın saptanması ve sonucu çerçevesinde karar verilmesi gerekir.": YARG. 11. H.D., 04.03.1996, E.1996/1002, K.1996/1398. Karar için bkz: (Çevrimiçi) . **www.kazancı.com.tr**, 15.09.2015.

<sup>214</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 91; Aşsakal, **a.g.m.**, s. 251.

<sup>215</sup> Yazıcıoğlu, **Armağan**, s. 1046.

<sup>216</sup> Yazıcıoğlu, **Armağan**, s. 1047.

ispat yükü taşıyanda/taşıyıcıda olduğundan bu kişi, CMR m. 13 gereği alıcıdan eşyayı tesellüm ettiğine dair makbuz isteyebilir<sup>217</sup>.

Bilindiği üzere deniz taşımaları yönünden taşıma işinde çoğunlukla yük, yükleme limanında hemen gemiye yüklenmediği gibi, boşaltma limanında öncelikle rıhtıma boşaltma yapılır ve daha sonrasında gönderilene teslim gerçekleştirilir. Bu durumda araya çok kere rıhtım idaresinin girdiği aşıkardır<sup>218</sup>.

HK m. 4'e bakıldığında taşıyanın sorumluluğunun müddeti belirlenmiştir. Buna göre taşıyan, eşyayı boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim ettiği ana kadar sorumludur. O halde gümrük idarelerine teslimin taşıyan açısından sorumluluğu sona erdirici bir teslim olup olmadığı, eşyanın bunlara tesliminin zorunlu olup olmamasına göre değişmektedir. Ancak ülkemizde gemilerin yükleme ve boşaltma işlerini yapmak tekel olarak bir kuruma ait olduğu için, taşıyanın yükleri rıhtım idaresine teslimi ile, teslimine bağlanan tüm hukuki sonuçların doğduğu, dolayısıyla bildirim yükümlülüğünün de bu andan itibaren başlayacağı söylenebilir<sup>219</sup>.

Ancak şu an bu tartışmalar deniz taşımaları sadece rıhtım idaresine teslimin zorunlu olmadığı durumlar için cari olabileceğinden kısaca bilgi vermekle yetinilecektir. Bu hususta doktrinde üç görüş vardır: Almanya'da hakim ilk fikre göre,

---

<sup>217</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 785.

<sup>218</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 143. Yükün gönderilene teslim edilmesi yükün boşaltılmasından önce bizzat gönderilen veya onun istifçisi tarafından yapılabilir. Burada teslimin boşaltmadan önce yapıldığı kabul edilir. Gönderilenin veya temsilcisinin yükü kabul için hazır bulunduğu hallerde ise teslim, yükün boşaltılması ile gerçekleşmiş olur: Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 161.

<sup>219</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 119. Kübra Yetiş Şamlı, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, 2. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2013, s. 56-57 (Taşıyanın Sorumluluğu). Ülkemizde uygulamadaki duruma bakıldığında, gemilerin yükleme boşaltma işlerini tekel olarak yapmakla görevli olan kurumun Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü(TDİ) olduğu görülür. Kurum, 14 Kasım 1984 tarih ve 18575 sayılı Resmi Gazete'de<sup>219</sup> yayınlanmış olan "Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü (TDİ) Ana Statüsü'nün 4. maddesinin 3(a) fıkrasına göre devletçe verilmiş veya verilecek liman, iskele ve rıhtımlarda yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye işlerini tekel şeklinde yapmak ve bu işler için gerekli tesisleri kurup işletmekle görevlidir<sup>219</sup>. Konumuz açısından incelenmesi gereken evre boşaltma evresi olduğundan yükleme ile ilgili hususlara değinilmeyecektir. Gemi acentesi, liman işletme servisine yazılı olarak müracaat ederek geminin adını, geliş tarihini, boşaltılacak yükün cins ve miktarını bildirir. Ayrıca kaptan tarafından düzenlenip acente tarafından tasdik edilmiş olan manifesto da gemi gelmeden veya geldiği sırada söz konusu servise teslim edilir. Gemi geldiğinde ise puvantör ve işçiler eşyayı manifestoya uygun olarak numara ve marka tespiti yapmak suretiyle boşaltırlar. Bu işlemin devamında yükün gönderilene teslimi gündeme gelir. Gönderilene teslim ise, gönderilenin arzusuna göre supalan teslim veya ambarda teslim<sup>219</sup> olmak üzere iki şekilde yapılabilir. Bu teslim türleri ile ilgili ayrıntılı açıklama için bkz: Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 146-147.

eşyanın gümrük veya rıhtım idaresine bırakılması yükün teslimi sayılır<sup>220</sup>. Diğer bir fikre göre, bu idarelere teslim, taşıyanın sorumluluğunu sona erdirmez. Gerçek anlamda teslim, gönderilenin malları rıhtımdan alması ile gerçekleşir<sup>221</sup>. Son fikre göre ise, rıhtım idaresinin kimin adına hareket ettiğine bakmak gerekmektedir<sup>222</sup>.

LK ve L/VK'ya göre, boşaltma ile teslim şart olmaksızın taşıma sürecinin sona erdiği kabul edilmektedir. O halde gümrüğe teslim ile teslimin hükümleri doğmuş sayılacaktır.

RK m. 12/II/b'de de yükün gümrük veya rıhtım idaresi gibi bir makama teslimine ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Bu düzenleme, Hamburg Kuralları'nın düzenlemesi ile aynı olduğundan burada tekrara düşmemek adına aynı açıklamalara değinilmeyecektir.

Konşimentoya yüklemeye önce ve boşaltmadan sonra kara zararlarından sorumsuzluk kaydı konulması durumunda taşıyan, liman işletmesine yükü teslim edince sorumluluktan kurtulur<sup>223</sup>.

Taşıyacak eşya birden fazla parçadan oluşuyorsa sorumluluk, her bir parça için o parça varma yerinde gönderilene teslim edildiğinde sona erer. Zararın taşıma süresi içinde meydana gelmesi şart değildir. Zararı ortaya çıkaran nedenler eşya

<sup>220</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 454, d. 60'ta anılan yazarlar. Bu yazarlar, teslim olgusunun tek taraflı bir işlem olduğundan bahisle, taşıyanın tek taraflı olarak yükü rıhtım idaresine bırakmasının teslim yerine geçeceğini savunmaktadırlar.

<sup>221</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 455, d. 64'te anılan yazarlar. Bu yazarlar, teslim olgusunun çift taraflı bir işlem olduğunu ve bu işlemde her iki tarafın da iradesinin mevcut olması gerektiğini savunmaktadırlar. Dolayısıyla da gönderilenin tesellümü olmadan teslimin gerçekleşmeyeceğini söylemektedirler. SEVEN ise, bu görüşün gönderilenin kayıtsızlığı nedeniyle taşıyanı mağdur edebileceğini kabul etmekle birlikte bir çözüm sunmaktadır. SEVEN'e göre, gönderilenin yükü rıhtımdan çekmek konusunda kayıtsız davranması nedeniyle sürekli bir bildirim tehdidiyle karşılaşmak istemeyen taşıyan, konşimentoya kara zararlarından kayıtsızlık kızı koyabilir. Bu kızı konşimentoya koyan taşıyan, varma limanında yükü gönderilen veya temsilcisine bizzat teslim edemediğinde yüklerin hal ve durumunu tespit ettirebilir. Böylelikle daha sonrasında gönderilenin zarar bildirimini ile karşılaşan taşıyan, kendisinin yükü sağlam tespit ettiğini, zararın teslimden sonra karada oluştuğunu ve kendisinin de kara zararlarından sorumsuz olduğunu ileri sürebilecektir: Seven, **Tez**, s. 67.

<sup>222</sup> Yukarıdaki dipnota bakıldığında görüldüğü üzere, boşaltmada liman işletmesi gemi acentesinin başvurusu ile harekete geçmektedir. Diğer bir deyişle taşıyanın yükü alakası, yükü ilgili rehin hakkı ve yükü özen gösterme yükümlülüğü gönderilene teslim gerçekleştirilene kadar liman işletmesi aracılığı ile devam etmektedir. Dolayısıyla liman işletmesi taşıyanın yardımcı şahsı durumundadır. Gönderilen, boşaltmadan sonra liman işletmesinden teslim alana kadar eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip değildir. O nedenle liman işletmesine teslimin gönderilene teslimle eşdeğer sayılmaması haklı görülmektedir: Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 162; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 147. Sayılan görüşlerin eleştirisi için bkz: Okay, **a.g.m.**, s. 456-460.

<sup>223</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 162.

taşıyıcının/taşıyanın hakimiyetindeyken gerçekleşmiş olup, zarar yükün hak sahibine tesliminden sonra gerçekleşmişse taşıyıcı/taşıyan bu zarardan sorumludur<sup>224</sup>.

Yükün bir ardiye anlaşması uyarınca bir süre taşıyıcının/taşıyanın zilyetliğinde kalması da taşıma hukukunda sıklıkla görülen bir durumdur. Ancak bu durumda teslim gerçekleşmiş, navlun sözleşmesi de sona ermiş kabul edilir ve taşıyıcı/taşıyan bundan böyle mala gelecek zararlardan Borçlar Hukuku ilkelerine (yapılan ardiye anlaşması uyarınca) göre sorumlu tutulur<sup>225</sup>. Tahmin edileceği gibi bunun için taşıyıcının/taşıyanın ardiye sözleşmesine taraf olması gerekmektedir<sup>226</sup>.

Son olarak belirtmek gerekir ki, navlun sözleşmesine uygun bir ifayı haklı sebep olmaksızın kabul etmeyerek tesellümden kaçınan ya da kendi kusuru ile örneğin bir takım prosedürleri yerine getirmeyerek malı limandan çekmeyen gönderilenin bu şekilde bildirim süresini ertelemesine müsaade edilmemelidir.

### III. ZIYA KAVRAMI

#### A. Genel Olarak

Zıya, Arapça kökenli bir kelime olup anlam itibarıyla kayıp, kaybetme, yitik, yok olma kavramlarını karşılamaktadır<sup>227</sup>. Dolayısıyla bazı uluslararası konvansiyonlarda

---

<sup>224</sup> Ercan Erdem, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanuna Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Ankara, Bilge, 2013, s. 223.

<sup>225</sup> Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, s. 166 (Demir Yolu); Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 161; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 142; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 171.

<sup>226</sup> Bunun gibi, malın taşıyıcıya/taşıyana geçici bir süre muhafaza etmesi için verilir ve daha sonra sözleşme yapılması veya taşıyıcının/taşıyanın iradesi olmaksızın malın ambara tevdi edilmesi gibi durumlarda da TTK'nın hükümleri uygulanmaz. Zira taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğunun başlaması için, yapılan teslimin ve kabulün malın taşınması amacını içermesi gerekmektedir: Kaya, **Gecikme**, s. 54.

<sup>227</sup> Türk Dil Kurumu, (Çevrimiçi)

[http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.57a98d657037a7.43894399](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.57a98d657037a7.43894399) 09.08.2016.

karşılaşacak olduğumuz kayıp kavramından da eşyanın ziyaa uğradığını anlamamız gerekecektir<sup>228</sup>.

Taşıyıcının/taşıyanın teslim almış olduğu yükü varma yerinde mutad süre içinde hak sahibine tamamen veya kısmen teslim etme iktidarından yoksun olması halinde ortada tam veya kısmi bir ziya vardır<sup>229</sup>. Tanımdan anlaşıldığı üzere ziya kavramı tam ve kısmi ziya olarak ayrılmaktadır. Kısmi ziyadan bahsedebilmek için, öncelikle ekonomik bütünlüğüne zarar verilmeksizin parçalara ayrılabilen bir eşyanın var olması gerekir. Diğer bir deyişle tam ve kısmi ziya değerlendirmesi yapılırken, eşyanın ekonomik bütünlüğü bozulmadan fiilen parçalara ayrılıp ayrılamadığı dikkate alınır<sup>230</sup>. Eşyaların kısmi ziyayının, tam ziyayından ayrılmasındaki amaç zamanaşımının başlaması ve taşıyıcıdan/taşıyandan istenecek olan tazminatın belirlenmesinde kendisini göstermektedir. Ancak bu hususlara ilişkin hükümler çalışmamız dışında kalacağından inceleme konusu yapılmayacaktır.

## B. Tam Ziya

Ziya halinde bir şeyden istifade imkanı ortadan kalktığı için yükün tamamen yanıp yok olması, kaybolması, çalınması, denize atılması, müsadere edilmesi, ara limanda

---

<sup>228</sup> Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda bagaj ya da yükün kaybı ya da zarara uğramasından bahsedilmektedir. Buradaki "kayıp" terimini, telefi de içine alan bir genel ziya hali olarak; "zarar" terimini ise hasar olarak anlamamız gerekmektedir. Varşova Konvansiyonu'nda da yükün tahribi, kaybı ve hasarı söz konusudur. Varşova Konvansiyonu doktrinine göre "tahrip", malın özünün kaybolması; "kayıp", taşıyıcının yükün ya da bagajın zilyetliğini elde edemeyecek durumda bulunmasını; "hasar" ise eşyadaki iç veya dış bozulmalar olarak belirlenmektedir: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 178, dnp. 61. Montreal Konvansiyonu'nda da yine bagajın "tahrip olması", "kayıp" ve "zarara uğraması" şeklinde bir ayırım vardır. Burada ayrıca belirtmek gerekir ki, sözü edilen düzenlenmelere bakıldığında taşıyıcının sorumluluğu yalnızca tescil ettirilmiş yük ve bagajlar için caridir. Bagaj ve yük tescil ettirilmemişse bagaj veya yükün ziyaa veya hasara uğraması taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmeyecektir. Ancak 12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Guatemala City Protokolü (1971 Tarihli Guatemala Protokolü), m. 17/III'te bagaj ifadesinden hem tescil ettirilmiş bagajların hem de el bagajlarının anlaşılması gerektiği belirtilmiştir. Dolayısıyla bu Protokolün kabulü ile tescil ettirilmemiş bagajlar da taşıyıcının sorumluluğundadır: Ayşe Gül Canbolat, **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Turhan, 2009, s. 69.

<sup>229</sup> Erdem, **a.g.e.**, s. 201; Sabih Arkan, "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, 1985, s. 55 (Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu); Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141; Doğanay, **a.g.m.**, s. 452.

<sup>230</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 309.

yanlışlıkla boşaltılması, varna limanında yanlışlıkla başka birine teslim edilmiş olması<sup>231</sup> gibi durumlarda zıyanın varlığı kabul edilir<sup>232</sup>. Zıyanın tespiti bakımından taşıyanın yükü iradesi ile veya iradesi dışında teslim edememesi arasında bir fark yoktur. Keza yükü teslim edememenin kanuni, fiili veya haklı bir sebebe dayanıp dayanmadığının da burada önemi yoktur<sup>233</sup>.

Yükün fiziken varlığını sürdürmesine rağmen mal, teslim alındığı haline göre nitelik bakımından tamamen farklılaşmış, özünü kaybetmiş, mal iktisadi değerini yitirmiş yahut maldan istifade imkanı ortadan kalkmışsa bu tür durumlar da zıya kapsamına sokulmaktadır. Cam yükün kırılması, şekerin deniz suyu ile ıslanması, demir yüklerinin paslanması, şeker yükünün ham deri yükü ile aynı ambarda taşınması gibi<sup>234</sup>. Son örnekte taşıyan teslim almış olduğu malı aynı şekilde teslim etmiştir ancak malın artık kullanım amacı doğrultusunda kullanılması imkansız hale gelmiştir<sup>235</sup>. Bu ihtimalde de eşyanın hasara değil zıyaa uğradığını söylemek isabetli olacaktır<sup>236</sup>.

Bazı hallerde yükün, maddi olarak zıyaa uğradığı kabul edilse de zıyaa bağlanan hukuki neticeler doğmaz ve bu sebeple taşıyıcı/taşıyan borca aykırılıktan sorumlu tutulmaz. Kaptanın kanuni yetkisine dayanarak yükü imha etmesi veya

<sup>231</sup> Sözer, **Yük Taşıma**, s. 208. Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 93. Eşyanın, taşıma senedinde hak sahibi görünen kişiden başkasına teslim edilmiş olması durumunda, kişi iyi niyetli ise MK m. 988-emin sıfatıyla zilyetten mal iktisabı- hükmü gereğince eşyanın mülkiyetini iktisap eder. İşte bu nedenle asıl hak sahibi açısından bu bir zıya hali olarak değerlendirilmektedir: Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 48, dnp. 7; Arkan, **Kara Yoluyla Eşya Taşımaları**, s. 106.

<sup>232</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 192; Arkan, **Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu**, s. 55; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141; Erdem, **a.g.e.**, s. 202; Kaya, **İÜHFİM**, s. 246; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 179. Meşru hamilin rızası ile sahte konşimentoya dayanarak malın yetkili olmayan kişiye teslim edilmesi halinde zıyanın olmadığı kabul edilir: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 74, dnp. 211; Karan, **CMR Şerhi**, s. 308-309. KARAN zıyai maddi zıya, ekonomik zıya ve hukuki zıya olarak ayırmaktadır. Eşyanın emin sıfatıyla zilyet olan taşıyıcıdan, bir borsadan veya pazardan iyi niyetle iktisap edilmesi veya devlet tarafından müsadere alınması hallerini hukuki zıyaa örnek olarak vermektedir ve CMR m. 17'de anılan zıyanın maddi zıya olarak anlaşılması gerektiğini ileri sürmektedir.

<sup>233</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141; Arkan, **Kara Yoluyla Eşya Taşımaları**, s. 106; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 208; Topaloğlu, **a.g.m.**, s. 51.

<sup>234</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 210; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 179; Sinan Sami Akkurt, **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara, Seçkin, 2018, s. 250; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 49; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 74; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 35.

<sup>235</sup> Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, 4. Bası, İstanbul, Vedat, 2017, s. 441 (Deniz Ticareti Hukuku).

<sup>236</sup> Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, Ankara, Adalet, 2018, s. 144 (Taşıma).

denize atması hallerinde durum böyledir<sup>237</sup>. Amerikan Yüksek Mahkemesi (U.S. Court of Appeals, 5th Circuit), 07.04.1978 tarihli “*Dalton v. Delta Airlines*” kararında, hava yolu ile taşınan canlı hayvanların ölmesini de yükün zıyaı olarak değerlendirmiştir<sup>238</sup>.

Taşıyıcının/taşıyanın eşyayı ambalajı da dahil olmak üzere hiç teslim edememiş olması halinde tam zıyanın varlığından söz edilir<sup>239</sup>. Bununla paralel olarak konteynerlarda taşınan eşya bakımından, konteynerin içindeki eşyanın zıyaıya uğrayıp konteynerin tek başına boş olarak teslim edilmesi halinde de kısmi zıyaanın varlığından söz edileceği savunulmaktadır<sup>240</sup>. Ancak kanaatimizce bu durumda eşyadan beklenen fayda hiçbir surette sağlanamayacağından, tam zıyanın varlığı kabul edilmelidir.

Eşyaların kaybı söz konusu olduğunda, eşyaların nerede olduğu bildirilse dahi, eşya ele geçirilemeyecek durumdaysa yine eşyanın tam zıyaıya uğradığı varsayılır. Ancak, taşıyıcının/taşıyanın kendisine tevdi edilmiş olan eşyayı kaybettikten sonra bulması ve fiilen tekrardan tasarrufuna geçirmesi halinde eşya zıyaıya uğramamış sayılacaktır<sup>241</sup>.

Yukarıda değinildiği gibi, tam zıyanın hukuki sonucu, bildirim külfetinin gündeme gelmemesidir<sup>242</sup>. Zira teslim edilen bir eşya olmadığından yükün kontrol edilip aksaklıkların bildirilmesi gibi bir durum da söz konusu olmayacaktır.

### C. Kısmi Zıya

Zıyanın eşyanın bütününde değil, sadece bir kısmında ortaya çıkması da olasıdır. Kısmi zıya, taşıyıcının/taşıyanın taşımakta olduğu eşyayı miktar, hacim ve ağırlıkça eksik teslim etmesi sonucunu doğurur<sup>243, 244</sup>. Ayrıca elde bulunan bir kısım

<sup>237</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141. Aynı görüşte bkz: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 30.

<sup>238</sup> Özdemir Atalay, **a.g.e.**, s. 55, dpn. 27.

<sup>239</sup> Arkan, **Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu**, s. 56. ARKAN, tam zıyanın söz konusu olabilmesi için ambalajın da teslim edilememiş olmasını aramaktadır. Ambalaj da eşyanın bir parçası sayıldığından içi boş ambalajın teslim edilmiş olması halinde kısmi zıyadan söz edilebilecektir. ARKAN bu görüşünü TCDD tarafından hazırlanan “Eşya Tarifesi”ne dayandırmaktadır. Zira tarifeye göre ambalajın eşya ile birlikte tartılarak toplam ağırlık üzerinden ücret alınacağı belirtilmektedir. Aynı görüşte: Karan, **CMR Şerhi**, s. 309.

<sup>240</sup> Adıgüzel, **Taşıma**, s. 145. Yazar, konteynerin gönderene ait olmadığı durumlarda tam zıyanın var olduğunu belirtmektedir.

<sup>241</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 73. Kaya, **İÜHF**, s. 247.

<sup>242</sup> Bkz. yuk. s. 41.

<sup>243</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 93; Akkurt, **a.g.e.**, s. 248; Arkan, **Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu**, s. 56; Doğanay, **a.g.m.**, s. 452; Erdem, **a.g.e.**, s. 202; Kaya, **İÜHF**, s.246.

<sup>244</sup> Burada Borçlar Hukuku anlamında gündeme gelebilecek bir borca aykırılık hali olarak ifa imkansızlığı zikredilebilir. İfa imkânının kısmen ortadan kalktığı haller, kısmi imkânsızlık olarak

eşyanın varlığı ve bu eşyanın ticari bir değer ifade etmeye devam etmesi aranmaktadır. Ancak geride kalan kısım tek başına ekonomik bir değer taşııyorsa veya kalan kısmın teslimi eşyanın tahsis amacını gerçekleştirebilecek nitelikte değilse tam ziyanın varlığı kabul edilir<sup>245</sup>. Farklı çeşitlerde eşyanın tek bir taşıma sözleşmesi ile taşınması halinde, taşıma sözleşmesinde gösterilen bu parçalardan birinin kaybolması, tam ziya olarak kabul edilir<sup>246</sup>. Özellikle ferden tayin edilmiş<sup>247</sup> (bir sanat

tanımlanır: Gökhan Antalya, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt III**, İstanbul, Legal, 2018, s. 377. TBK m. 137 ile Türk Hukuku'na yeni getirilmiş olan kısmi imkansızlık halinde, bu imkansızlık borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle meydana gelmişse borçlu, borcunun sadece imkânsızlaşan kısmından kurtulur. Ancak, bu kısmi ifa imkânsızlığı önceden öngörülseydi taraflarca böyle bir sözleşmenin yapılmayacağı açıkça anlaşılırsa, borcun tamamı sona erer. Karşılıklı borç yükleyen sözleşmelerde, bir tarafın borcu kısmen imkânsızlaşır ve alacaklı kısmi ifaya razı olursa, karşı edim de o oranda ifa edilir. Alacaklının böyle bir ifaya razı olmaması veya karşı edimin bölünemeyen nitelikte olması durumunda, tam imkânsızlık hükümleri uygulanır. Hükümden anlaşılacağı üzere, hükümde yalnızca borçlunun sorumlu olmadığı kısmi imkansızlıktan bahsedilmiştir. Borçlunun kusurlu olduğu sonraki kısmi ifa imkansızlığının hukuki sonucu kanunda yer almamaktadır. Ancak doktrindeki hakim görüşe göre, bu durumda TBK m.112'den yararlanılmalı ve alacaklının tazminat hakkının olduğu kabul edilmelidir. Zira borçlunun sorumlu olduğu sonraki kısmi imkânsızlık da, borçlunun sorumlu olduğu sonraki imkânsızlığın bir parçasıdır: Ercoşkun Şenol, **a.g.e.**, s. 238, 268 vd.; Antalya, **a.g.e.**, s. 380; M. Kemal Oğuzman, M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-1**, Güncellenip Genişletilmiş 17. Bası, İstanbul, Vedat, 2019, s. 475; Necip Kocayusufpaşaoğlu, Hüseyin Hatemi, Rona Serozan, Abdulkadir Arpacı, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm, Cilt III, İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme**, 7. Bası, İstanbul, Filiz, 2016, s. 200 vd.; Hüseyin Hatemi, Emre Gökyayla, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, 4. Bası, İstanbul, Vedat, 2017, s. 273. Konuya taşıma hukuku bakımından yaklaşıldığında şöyle bir tablo ortaya çıkacaktır: Malların kısmi ziyaa yani kısmi imkansızlığa uğramasına sebep olan olay, taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir nedenle gündeme geldiyse (örneğin, yüklerin düzgün şekilde istiflenmemesi nedeniyle ziyaa uğrama) BK m.112 anlamında kusurlu imkansızlığa dayalı bir tazminat yükümlülüğü doğacaktır. Eğer taşıyanın sorumlu olmadığı bir nedenle mallar ziyaa uğradıysa (örneğin, yangın nedeniyle ziyaa uğrama) BK m. 137 anlamında bir kusursuz kısmi imkansızlık söz konusu olacaktır.

<sup>245</sup> Kaya, **İÜHF**, s.246; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 209.

<sup>246</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 195. Müstakil bir yük partisinin kısmen ziyaa uğraması halinde kısmi ziyaa söz konusudur. Bu bakımından her bir konişmento yükü müstakil yük partisi teşkil edecektir: İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticaret Hukuku II: Navlun Sözleşmeleri**, 2. Baskı, İstanbul, Filiz, 2014, s. 72. Hatta bir konişmentoda gösterilen ve özel markalarda ayırt edilmiş mallar da ayrı birer mal sayılmalıdır: Okay, **a.g.m.**, s. 446. Kısmi ziyanın tam ziyaa dönüştüğü haller hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Seven, **Tez**, s. 25.

<sup>247</sup> Borcun konusunu oluşturan edim özel niteliklerine göre belirlenmiş ise ferden belirlenmiş borçtan(parça borcundan) söz edilir: Oğuzman, Öz, **a.g.e.**, s. 7.

eseri, tablo gibi) veya niteliği gereği bölünmesi imkansız olan eşyalarda(halı gibi) ortaya çıkan zararlar da tam zıya sayılacaktır<sup>248</sup>.

Muhtelif parçalara sahip eşyanın parçalarının kaybolması durumunda, o eşya fonksiyonlarını tamamen ifa edemez hale geleceğinden bu halde tam zıyanın varlığı kabul olunur. Değerli bir satranç takımının parçalarının kaybolması halinde durum böyledir. Ancak ekonomik yönden bir bütünlük arz eden, ortak amaç için bir araya gelmiş eşyanın parçalarının kaybolması, eşyanın tamamında bir değer kaybına yol açacağı için burada zıyadan değil eşyanın bütününde bir hasardan bahsetmek yerinde olacaktır. Bu değer kaybı ekonomik değerın tamamen ortadan kalkması derecesine ulaştığı takdirde, tam zıyanın varlığından söz edilir<sup>249</sup>.

Kısmi zıya veya hasar kapsamında değerlendirilmesi tartışmalı bir husus da eşyanın hacim ve ağırlığının azalması yani fire meselesidir. Fire “doğal nedenler sonucunda malın ağırlığında meydana gelen eksilmedir”<sup>250</sup>. Bir malın başlangıçta herhangi bir kusuru ya da ayıbı bulunmasa bile kuruma, dökülme veya bozulma gibi nedenlerle taşıma sırasında tartı ve hacim bakımından azalması mümkündür. Burada önemli olan husus, firenin yan etkilerden kaynaklanmamasıdır<sup>251</sup>. Yargıtay’ın fire ile ilgili verdiği kararlarda, firenin mutlaka eşyanın doğal niteliğinden kaynaklanması

---

<sup>248</sup> Erdem, **a.g.e.**, s. 203. Doktrinde ileri sürülen bir görüşe göre tam ve kısmi zıya ayrımı yalnızca misli eşyalarda yapılabilir. Parça eşyalar için ise zıya ve hasarın kısmi ya da tam olması arasında bir fark yoktur: Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 99. ARKAN ise, heykelin parçaları gibi parçaların ayrılmaz bir bütün oluşturduğu halde bir parçanın kaybını kısmi zıya değil, eşyanın tüm değerinin düştüğünden bahisle tam hasar kapsamına sokmakta ve hak sahibinin tazminat bakımından avantajlı konuma sokulması gerektiğini belirtmektedir: Arkan, **Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu**, s. 56. İmkansızlık bağlamında kısmi imkansızlığın söz konusu olabilmesi için bölünebilir bir edimin varlığının gerektiği konusunda bkz: Ercoşkun Şenol, **a.g.e.**, s. 116.

<sup>249</sup> Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 50; Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 76; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 180. Ancak ortak amaç için bir araya getirilmiş eşyaların bir kısmının onarılamaz derecede hasar görmesi halinde, geri kalan kısmın da eşyanın tahsis amacını gerçekleştirmekte yetersiz kalacağı düşüncesiyle zıya hükümlerinin kabul edilmesi gerektiğini savunanlar da mevcuttur: Sözer, **Yük Taşıma**, s. 210. Örneğin; bir piyes içinde turnede bulunan ve birkaç saat içerisinde gösteriye çıkacak oyuncular için özel olarak üretilmiş olan kostümlerden birkaçının onarılamaz derecede zarar görmesi(zıyai), diğer kostümleri de sıradaki gösteri açısından işlevsiz kılacağından, zıya hükümleri uygulanmalıdır.

<sup>250</sup> Nisim Franko, “Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler-Tartışmalar**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 26-27 Nisan 1991 s. 198.

<sup>251</sup> Pınar Akan, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)**, Ankara, Adalet, 2007, s. 76.

gerektiği vurgulamakla beraber bazı kararlarda ıslak yükler için %2'lik, diğer yükler için %1'lik bir fire oranı belirlediği de görülmektedir<sup>252</sup>.

Burada dökme yükler bakımından dikkat edilmesi gereken bir husus daha vardır: Dökme yüklerin yüklenmesi ve boşaltılması aşamasında yapılan ölçümler bazen farklılık gösterebilmektedir. Buradaki farklılık, değişik ölçme ve hesaplama yöntemleri kullanılmasıdır. Bu gibi durumlarda yükün hacminde ve ağırlığında bir eksilme var gibi gözükse de gerçekte böyle bir eksilme mevcut değildir. Ancak taşıyan farklılığın, değişik ölçüm yöntemleri kullanılmasından ileri geldiğini ispatlayamazsa söz konusu eksiklik de zıya olarak kabul edilecektir<sup>253</sup>.

Eşyanın örneğin gümrük işlemleri, kontrol edilmeleri ya da yanlışlıkla ara limanda boşaltılması gibi nedenlerle geçici bir süreyle hak sahibine teslim edilememesi durumu, zıya kapsamına sokulmamaktadır<sup>254</sup>. Ancak buradaki geçici süre, normal şartlar altında mutad olarak beklenebilecek süre olarak anlaşılmalıdır. Mutad olarak beklenebilecek süre geçtikten sonra eşyanın zıyaa uğradığı kabul edilmelidir<sup>255</sup>. Zıya ve geç teslim hallerinin birbirinden ayrılması amacıyla, beklenebilecek olan mutad sürenin tespiti önemli hale gelmektedir.

#### **D. Zıya Karinesi**

Eşyanın, taşıma için beklenebilecek makul bir süre içinde ilgiliye teslim edilmemesi halinde, ilgilinin mağdur olmaması adına, yükün zıyaa uğradığını kabul etmesine imkan veren bir kavram olarak “zıya karinesi” kavramı oluşturulmuştur. Bu kavramın oluşturulmasındaki ana amaç, yüklerin gecikmesi halinde geç teslim ile tam zıyaa arasında bir çelişkiye düşülmesinin önlenmek istenmesidir. Ayrıca bu düzenlemenin arkasında teslimdeki gecikme dolayısıyla beklenen faydanın ortadan

---

<sup>252</sup> Kararlar ve ayrıntılı bilgi için bkz: Franko, **a.g.m.**, s. 205-212. ETK m. 783, tarafların anlaşarak, taşıyıcının fireden sorumlu tutulacağını kararlaştırmasına imkan vermiştir. Buradaki mesuliyet oranı kanun tarafından %51 olarak saptanmıştır. Bu madde hükmü mevcut olan bir sorumluluğun sınırlandırılmasını ifade etmekte ise de aslında taşıyıcı aleyhine bir sınırlandırmadır. Zira ETK m. 781/I-2 ve m. 1063/I-7 taşıyıcının fireden hiç sorumlu olmadığını belirtmiştir. Ancak ETK m. 783 ile esasen mevcut olmayan bir sorumluluğun tarafların iradesi ile sınırlı bir şekilde yaratılmasını ifade eder. Ancak bu hükmün karşılığı 6102 Sayılı TTK'da bulunmamaktadır. Doktrinde bazı yüklerle ilgili fire oranları belirlenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Akan, **a.g.e.**, s. 77, dpn. 297.

<sup>253</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 32.

<sup>254</sup> Arkan, **Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu**, s. 55; Erdem, **a.g.e.**, s. 201; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 179; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 75.

<sup>255</sup> Eşyanın beklenebilecek mutad süre geçtiği halde teslim edilmemesi halinde gündeme gelen zıya karinesi kavramı için bkz. aş. s. 55 vd.

kalkması düşüncesi de vardır<sup>256</sup>. Zıya karinesinin varlığı sayesinde gönderilen veya hak sahibi, taşıma konusu eşyayı ne kadar süre ile bekleyeceğini ve buna göre hukuki imkanlarının neler olduğunu bilebilmektedir<sup>257</sup>. Bunun yanında taşıyıcı/taşıyan da malı biran evvel teslim etmek için çaba gösterir.

Zıya karinesinden bahsedilebilmesi için teslim gerçekleşmemiş olmalıdır. Bunun için alıcının teslimin gerçekleşmediğini iddia etmesi yeterlidir. Bu iddiadan sonra eşyanın teslim edildiğini ispat yükü taşıyanın omuzlarındadır.

Yükle ilgilinin eşyayı bekleme süresinin ne kadarlık bir süre olduğu konusunda uluslararası konvansiyonlarda farklı düzenlemeler benimsenmiştir.

Kara taşımaları bakımından CMR m. 20/I'de detaylı bir düzenleme ile tarafların bir taşıma süresi kararlaştırıp kararlaştırmadıkları şeklinde bir ayırım yapılmıştır. Buna göre taraflar bir taşıma süresi kararlaştırmışlarsa, kararlaştırılan zaman limitinin sona ermesini izleyen 30 gün içinde; bir taşıma süresi kararlaştırmamışlarsa taşıyıcının yükü almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturur ve hak sahibi yükü kaybolmuş varsayar<sup>258</sup>. Belirtmek gerekir ki, taşıma süresinin kararlaştırılmadığı hallerde 60 günlük süre düzenlenirken, CMR'nin Avrupa Devletleri arasında uygulanacağı düşünülmekteydi. Ancak sonradan CMR'nin uygulanma alanının uzak doğuya kadar yayılması neticesinde 60 günlük süre yetersiz kalabilmektedir. Bu nedenle, her bir taşıma için, o taşımaya uygun bir taşıma süresi kararlaştırılması tavsiye edilmektedir<sup>259</sup>.

Eşyanın devam eden süreçte bulunması halinde akıbetinin ne olacağı hususuna da düzenlemede yer verilmiştir. CMR m. 20/II'ye göre hak sahibi, tazminatı aldıktan sonra yazılı olarak başvurarak tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar

<sup>256</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 73. Doktrinde zıya karinesi kavramı "hükmen zıya" olarak da anılmaktadır: Karan, **CMR Şerhi**, s. 539.

<sup>257</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 73; Erdem, **a.g.e.**, s. 204. Bu hükmün asıl önemi, gecikmenin tam zıya olarak kabul edilmesi halinde, ödenecek olan tazminatın yüksek olmasıdır. Zira gecikmeden kaynaklanan zarar ne kadar olursa olsun ödenecek tazminat taşıma ücretini aşamazken, gecikmeye tam zıya muamelesi yapıldığında ise yükün değeri, taşıma ücreti ve ilgili diğer masraflar da tazminatın hesabında esas alınır: Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 44.

<sup>258</sup> TTK'nın "Zıya Karinesi" başlıklı 874. maddesinin birinci fıkrasında eşyanın taşıma süresini izleyen 20 gün içerisinde teslim edilmemesi halinde hak sahibinin bu eşyaya zıya olmuş gözle bakabileceği düzenlenmiştir. Sınır ötesi taşımalarda ise bu süre 30 gün olarak belirlenmiştir. Bu açıklamalardan anlaşıldığı üzere taşıyıcı, yurt içi kara taşımalarında taşıma süresinin kararlaştırılıp kararlaştırılmadığını araştırma yükümlülüğü altında olmaksızın taşıma süresini izleyen 20 gün içerisinde eşyayı teslim etmelidir. Sınır ötesi taşımalardaki 30 günlük sürenin, CMR örneği alınarak kabul edildiği düşünüldüğünde CMR'deki gibi bir ayırma gidilmesi daha isabetli olurdu. Zira bu durumda taşıma süresi kararlaştırılmamış bir sınır ötesi taşımada TTK'daki 30 günlük sürenin uygulanması düşünülemez. CMR, bu durumda 60 günlük bir süre öngörmüştür.

<sup>259</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 540.

bulduğu takdirde kendisine haber verilmesini isteyebilir. Böyle bir yazılı başvurunun bulunmaması halinde taşıyıcının eşyayı ele geçirdiğini bildirme zorunluluğu yoktur<sup>260</sup>. Hak sahibi, kendisine bilgi verildikten sonraki 30 gün içinde, taşıma senedindeki ücretleri ve tazminatı, masraflar mahsup edildikten sonra geri ödemesi karşılığında malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Taşıyıcıya geri verilecek tazminattan mahsup edilecek masraflar içerisinde eşyanın gecikmesi dolayısıyla katlanılan masraflar girer (gümrük masrafları gibi). Burada teslimattaki gecikmeler için tazminat isteme hakkı saklıdır (CMR m. 20/III)<sup>261</sup>.

Son olarak taşıyıcının eşya üzerinde tasarruf edebilmesi durumu da bu kapsamda düzenlenmiştir. CMR m. 20/IV'e göre belirtilen 30 gün içinde, hak sahibi bulunan malların kendisine teslimini istemezse veya iade yapılma talimatı vermezse yahut mal bir yıldan fazla zaman geçmeden bulunmazsa, taşıyıcı bunları buldukları ülke yasalarına göre kullanır<sup>262</sup>. Taşıyıcı, tazminatı öderken veya sonrasında talep hakkı sahibinden eşyanın mülkiyetinin kendisine geçtiğine dair yazılı bir belge isteyebilmeli; gerektiğinde mülkiyet hakkının tespitini mahkemeden talep edebilmelidir.

<sup>260</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 541. İstek sahibinin yaptığı başvurunun alındığı taşıyıcı tarafından yazılı olarak teyit olunur. Eğer istek sahibi bu teyidi almamışsa, vaktinde bildirimde bulunduğunu ispatlamak amacıyla bildirimini iadeli taahhütlü mektupla, telgrafla veya noter aracılığıyla tekrarlaması faydasına olacaktır.

<sup>261</sup> TTK m. 874/II'ye göre hak sahibi, zıya dolayısıyla tazminat alırsa, bunun ödenmesi sırasında, eşyanın daha sonra bulunması halinde kendisine haber verilmesini isteyebilir. Hak sahibi, eşyanın bulunduğu haberini aldıktan itibaren 30 gün içinde, gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle, tazminatı geri ödeyerek eşyanın kendisine teslimini talep edebilir. Gecikmeler için tazminat hakkı saklıdır (TTK m. 874/III). Görüldüğü üzere CMR ile TTK arasında hak sahibinin kaybolan eşyanın ne kadarlık bir süre içinde bulunması halinde kendisinin haberdar edilmesini isteyebileceği hususunda bir farklılık bulunmaktadır. TTK, eşyanın bir süreye bağlı olmaksızın bulunması halinde hak sahibine, haberdar edilmeyi isteme hakkı verirken CMR, bu hususta bir yıllık bir süre koymuştur.

<sup>262</sup> TTK m. 874/IV'e göre eğer hak sahibi yukarıda anlatılan iki imkanı kullanmak istemez, diğer bir deyişle eşyanın bulunması halinde haberdar edilmek veya haberdar edildiği halde eşyanın teslimine ilişkin istem hakkını ileri sürmek istemezse, taşıyıcı eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir. Taşıyıcının eşya üzerindeki tasarruf hakkı konusunda da TTK ile CMR arasında yukarıdaki paragrafa paralel bir fark bulunmaktadır. CMR'de, eşyanın teslim süresinin geçirilmesinden itibaren bir yılı aşkın bir süre sonra bulunması hali de taşıyıcının bu eşya üzerinde tasarrufuna imkan veren bir hal olarak düzenlenmişken TTK'da taşıyıcının böyle bir imkanı yoktur. Taşıyıcı, hak sahibinin istemesi halinde eşyanın bulunduğunu hak sahibine bildirmesi gerekmektedir.

Öğretideki bir görüşe göre ziya karinesi bir varsayımdır<sup>263</sup>. Ancak karşı görüşe göre, burada bir varsayımdan<sup>264</sup> bahsedilmesi isabetsizdir<sup>265</sup>. Bu görüşe göre, burada bir varsayım söz konusu olsaydı, hak sahibi yalnızca ziyaa ilişkin bir talepte bulunabilirdi. Bilindiği üzere burada hak sahibinin, kendisine verilen bu imkanı kullanıp kullanmama hususunda seçimlik hakkı olduğu kabul edilmektedir. Ancak bu görüşün karşısında duran yazarlar, yükü ilgiliye tanınan seçimlik hakkın kesin karine olma özelliğini bertaraf etmeyeceğini, karine kurumunun ispat müessesine ait bir kurum olup, talep hakkı sahibini ispat yükünden kurtarma fonksiyonuna sahip olduğunu söylemektedirler<sup>266, 267</sup>.

Hak sahibi, eşyayı teslim almayı kabul etmez ise seçimlik hakkını tazminat talebi olarak kullanmış anlamına gelir veya eşyayı teslim almakla beraber gecikmeye dayalı talepte de bulunabilir<sup>268</sup>. Ancak eşya geç de olsa tesellüm edilirse, bir daha taşıyıcıya

<sup>263</sup> Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 48; Kaya, **İÜHF**, s. 247.

<sup>264</sup> Kanundan kaynaklanan karineler, kesin ve kesin olmayan (adi) karineler olarak ayrılmaktadır. Kesin kanuni karinelerin aksi iddia ve ispat edilemez. Kesin olmayan kanuni karinelerin ise aksi ispat edilebilir ancak aksi ispat olunana kadar ilgili karineye itibar olunur. Varsayımlar da bir takım kanuni belirlemelerdir ancak çoğunlukla kesin karineler ile karıştırılmakta, bu iki kavram birbirinin yerine kullanılmaktadır. Karinede, belirli bir vakıadan, belli olmayan bir vakıanın kabul edilmesi söz konusudur. Varsayım ise, belirli bir olaya kanunen doğrudan bağlanan sonuçtur. Diğer bir deyişle, karinede birinci vakıa bilinmekte, ikincisi bilinmemektedir. Bilinenden hareketle bilmeyene ilişkin sonuç çıkarılmaktadır. Varsayımda ise her iki vakıa da bilinmektedir ancak ilk vakıa için kabul edilen hukuki sonuç ikinci vakıa için de geçerli sayılmaktadır: Hakan Pekcanitez, **Pekcanitez Usul Medeni Usul Hukuku**, 15. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2017, s. 1668; Gökçen Topuz, **Medeni Usul Hukukunda Karinelerle İspat**, Ankara, Yetkin, 2012, s. 63; Bilge Umar, Ejder Yılmaz, **İspat Yükü**, 2. Bası, İstanbul, Kazancı Matbaacılık Sanayi, 1980, s. 169. OĞUZMAN/BARLAS'ın yaptığı ayrımın göre, faraziye ile kesin kanuni karine aynı şey olup, karineler kendi içinde kanuni karine ve fiili karine olarak ayrılır. Kanuni karine, kanunun ispat edilen bir olguyu, ispatı gerekli başka bir hususun delili saymasıdır. Faraziyeden farklı olarak bunun aksi ispatlanabilir. Kanun tarafından öngörülmüş olmamakla birlikte, ispat edilen bir olgudan, başka bir olgunun varlığı veya yokluğu sonucu çıkarılabiliyorsa burada da bir fiili karinenin varlığından söz edilir: M. Kemal Oğuzman, Nami Barlas, **Medeni Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar**, 24. Bası, İstanbul, Vedat, 2018, s. 341 vd. HELVACI/ERLÜLE ise, kanuni faraziyeyi kanunun belli bir olaya her zaman kesin sonuç bağlaması olarak tanımlar. Bunun aksi iddia ve ispat edilemez. Ancak kanuni karinede ise kanun belli bir olaya her zaman kesin bir sonuç bağlamaz. Kanun, belli bir olayın ispatını başka bir olayın delili saymıştır. Kanuni karineye dayanan taraf iddiasını ispat yükünden kurtulur ancak bu karinelerin aksi iddia ve ispat olunabilir: Serap Helvacı, Fulya Erlüle, **Medeni Hukuk, Medeni Hukuka Giriş, Kişiler Hukuku, Aile Hukuku**, 5. Bası, Legal, 2018, s.48.

<sup>265</sup> Aydın, **a.g.e.**, s. 50.

<sup>266</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 75; Karan, **CMR Şerhi**, s. 539. Aynı yönde bkz: Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 98. ÖZDEMİR, gönderilen ya da gönderenin süreler geçtikten sonra ziyaa dayanarak tazminat talebinde bulunması halinde artık taşıyıcının/taşıyanın bir itiraz imkanı kalmadığını ve zararı tazmin yükümlülüğü altında olduğunu, bu nedenle kesin bir karinenin söz konusu olduğunu söylemektedir.

<sup>267</sup> Söz konusu karinelerin pratik sonuçları hakkında detaylı bilgi için bkz: Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 46 vd.

<sup>268</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 130; Erdem, **a.g.e.**, s. 206.

iade edilerek ziya karinesinden yararlanmak mümkün olmaz<sup>269</sup>. Burada istek sahibinin bu konudaki seçimlik hakkını hangi yönde kullanması faydasına olacaktır sorusu akla gelebilir. Taşıyıcının/taşıyanın ziya dolayısıyla ödemiş olduğu tazminatın belli bir meblağ ile sınırlandırılmış olduğu göz önüne alındığında, hak sahibinin tazminatı iade ederek eşyanın teslimini talep etmesi, bunun yanında da gecikme nedeniyle tazminat talebinde bulunması menfaatine daha uygun düşecektir<sup>270</sup>. Yargıtay da sonradan ortaya çıkan malın kabul edilmesinin beklenemeyeceğini vurgulayan kararlar vermiştir<sup>271</sup>.

Hava taşımalarına bakıldığında, bu taşıma tipinde de ziya karinesinin düzenlendiğini görmekteyiz. VK m. 13/III'te, yükün varması gereken günden itibaren yedi gün geçmiş olmasına rağmen teslim edilememesi halinde yükün ziyaa uğradığı kabul edilmektedir<sup>272</sup>. Yine MK m. 13/III'e göre de yükün kaybolduğunun taşıyıcı tarafından kabul edilmesi ya da yükün ulaşması gereken tarihten sonraki yedi günün bitiminde ulaşmaması durumunda yükle ilgilinin, haklarını kullanabileceği düzenlenmiştir<sup>273</sup>.

Hava yolu taşımalarında diğer taşıma türlerine göre ziya karinesi olarak düzenlenen sürenin daha kısa olduğunu görmekteyiz. Hava yolu taşımasının diğer taşıma türlerine göre daha hızlı olduğu ve bu hızdan faydalanmak isteyen yükle ilgilinin bu taşıma türüne daha yüksek ücret ödediği düşünüldüğünde söz konusu sürenin kısa tutulmasının isabetli olduğu düşünülebilir<sup>274</sup>. Hava taşımaları bakımından zayi olduğu kabul edilen yükün tekrar bulunması halinde ne şekilde hareket edileceği düzenlenmemiştir. O halde burada da hak sahibinin, aldığı tazminatı geri vermek koşuluyla eşyanın kendisine teslimini isteyebileceği kabul edilmelidir. Yine ek olarak gecikmeden doğan zararlarını tazmin edebilmelidir<sup>275</sup>.

---

<sup>269</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 541.

<sup>270</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 543.

<sup>271</sup> "...davacının davalıya teslim ettiği emtianın 06.04.2006 tarihinde yola çıktığı halde taşıma sırasında kaybolduğu ve alıcısına teslim edilmediği, 7 ay sonra bulunan malın alıcısı tarafından kabul edilmesinin beklenemeyeceği...": YARG. 11. H.D., 01.04.2011, E. 2009/11067, K. 2011/3754. Karar için bkz: Karan, **CMR Şerhi**, s. 547.

<sup>272</sup> Bu düzenlemede yedi günlük süre yük için konulmuş olup bagaj için bir düzenleme yapılmamıştır. Ancak bagaj, yolcu ile birlikte taşındığından taşıma sözleşmesi bittiğinde bagajın teslim edilmemesi kayıp hükümlerine başvurmak için yeterli olacaktır: Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 33.

<sup>273</sup> MK m. 17/III'te ise kontrol edilmiş bagajın kaybolduğunun taşıyıcı tarafından kabul edilmesi ya da kontrol edilmiş bagajın ulaşması gereken tarihten sonraki 21 günün bitiminde ulaşmaması halinde taşıyıcının haklarını kullanabileceği düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere Montreal Konvansiyonu bakımından ziya karinesi bagaj ve yük için ayrı ayrı düzenlenmiştir.

<sup>274</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 97.

<sup>275</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 179.

Deniz taşımalarında durum Hamburg Kuralları m. 5/III'te düzenlenmiştir. Buna göre teslim süresinin dolmasından itibaren 60 gün geçtiği halde teslim edilmeyen eşyaya zayi olmuş gözıyla bakılabilecektir. Burada da diğer düzenlemelerde olduğu gibi 60 gün geçtikten sonra eşyayı teslim almaktaki menfaati zedelenen gönderilene(eşyanın zıya sebebiyle tazminat hakkı olan kimseye) tanınan bir seçim hakkı söz konusudur. Dolayısıyla gönderilen, 60 gün geçtikten sonra malı teslim için gelen taşıyandan malı teslim almayarak zıya sebebiyle uğradığı zararını talep edebileceği gibi, malı tesellüm ederek gecikmeden doğan zararını talep edebilir<sup>276</sup>. Taşıyan burada eşyanın zayi olmadığını, hala teslim edebilecek durumda olduğunu iddia veya ispat edemeyeceği gibi, gönderilenden malın teslimini beklemesini de isteyemez. Zira yukarıda değinildiği üzere burada eşyanın zıya uğradığına dair kabul edilen karene aksi taşıyan tarafından ispat edilemeyen bir karinedir<sup>277</sup>. Taşıyanın malı teslim edecek durumda olsa bile, yükü ilgili kişinin artık malı tesellümde bir menfaati kalmamış veya tazminat istemine göre azalmış olabilir. O nedenle böyle bir seçimlik hakkın tanınmasının son derece isabetli olduğu düşünülmektedir. Zira taşıyanın gecikme veya zıya halinde ödeyeceği tazminatın üst sınırı farklıdır<sup>278</sup>.

Hamburg Kuralları'nda zıya karinesine dayanılarak zarar tazmin edildikten sonra yükün bulunması durumunda ne olacağına dair bir hüküm yer almamaktadır. Eşyayı teslim almakta hala menfaati bulunan gönderilenin, zıya karinesi nedeniyle kendisine ödenen tazminatı iade ederek HK m. 20 uyarınca navlun sözleşmesinden doğan hakları zamanaşımına uğrayıncaya kadar eşyanın teslimini talep ve dava edebileceği görüşünde olan yazarlar vardır<sup>279</sup>.

LK ve L/VK'da ise zıya karinesine dair bir kural yer almamaktadır. Bu nedenle tarafların anlaşarak belli bir süre içerisinde teslim edilmeyen eşyanın zayi olmuş sayılacağına dair koydukları kayıtlar emredici hükümlere aykırı sayılarak geçersiz addolunmuştur<sup>280</sup>.

Rotterdam Kuralları'nda da zıya karinesine ilişkin bir hükme rastlanmamaktadır.

---

<sup>276</sup> Ulusal mevzuat bakımından TTK m. 1178/V de HK düzenlemesi ile paralel olarak kaleme alınmıştır.

<sup>277</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 75; Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 98.

<sup>278</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 33.

<sup>279</sup> Sisula Tulokas, **a.g.m.**, s. 151. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 76. YAZICIOĞLU bu hususun tamamen tarafların anlaşmasına bağlı bulunduğunu savunan yazarların varlığına işaret etmiş ve söz konusu eksikliğin, önemli bir eksiklik olduğunu da belirtmiştir.

<sup>280</sup> Fehmi Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der, 1991, s. 66 (Sorumsuzluk Halleri). YAZICIOĞLU, bu tür kayıtların emredici hükümlere aykırı olmasının sebebinin, yükü ilgilinin hemen tazminat elde edebilmesinin engellenmesi olduğunu belirtmektedir. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 214, dpn. 214.

Özetle, konumuz bakımından ziya karinesinin asıl önemi ise, bu durumda taşıyıcıya/taşıyana bildirim yapılmasına gerek olmamasıdır<sup>281</sup>. Yargıtay'ın da bu yönde verilmiş kararları bulunmaktadır<sup>282</sup>.

### III. HASAR KAVRAMI

#### A. Genel Olarak

Hasar, yükün durumunun kötüleşmesi veya bozulması nedeniyle değerinin azalması olarak tanımlanabilir<sup>283</sup>. Ziyadan farklı olarak hasarda, eşyanın teslim alındığı değer, biçim veya durumda teslim edilememesi söz konusudur<sup>284</sup>. Hasar da tıpkı ziyada olduğu gibi tamamen veya kısmen meydana gelebilir.

<sup>281</sup> Türk Hava Yolları'nın (THY) yayınladığı, yük taşımacılığı konusunda taşıyıcının sorumluluğunu ve sözleşme şartlarını düzenleyen metnin 10.1.3 hükmünde "Kargonun hiç teslim edilmemesi durumunda ise, hava konşimentosunun düzenlendiği tarihten itibaren 120 gün içinde veya bir hava konşimentosu düzenlenmemişse, kargonun taşınmak üzere taşıyıcı tarafından teslim alınmasını takip eden 120 gün içinde bildirim yapılması gerekir." denmektedir. Ancak bu hüküm, uluslararası taşıma mevzuatında yeknesak olarak yer alan "taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğunu kaldıran sözleşme şartları geçersizdir" şeklindeki hükme aykırılık teşkil etmektedir. Şöyle ki: VK m. 26/IV ve TSHK m. 128/IV'e göre bildirim sürelerine uymamanın yaptırımını dava hakkının düşmesidir. Ancak yine sözü geçen mevzuatlarda düzenlenen ziya karinesinin varlığı halinde tam zıyanın varlığı kabul edildiğinden bildirim yapılmasına gerek olmayacaktır. O halde bildirim yapılmasına gerek olmayan bir durumda yük ile ilgiliye 120 günlük bir süre konularak bu süreye uyulmamasının sonucunu dava hakkının düşmesi olarak düzenlemek emredici hükümlere aykırılık teşkil edecektir: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 210.

<sup>282</sup> "CMR Konvansiyonu'nun 20/2. maddesi gereğince davalının 07.08.2006 tarihinde teslim aldığı malı 60 gün geçmesine rağmen teslim etmediği, bu durumda malın kaybolduğunun kabul edilmesi gerektiği, 20/3. maddeye göre davacının ihbar mükellefiyetinin bulunmadığı...": YARG. 11. H.D., 01.11.2010, E. 2009/4921, K. 2010/11087. Karar için bkz: Karan, **CMR Şerhi**, s. 546.

<sup>283</sup> Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 442; Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 94; Arkan, **Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu**, s. 56; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141; Karan, **CMR Şerhi**, s. 310; Doğanay, **a.g.m.**, s. 452; Topaloğlu, **a.g.m.**, s. 400; Okay, **a.g.e.**, s. 192. OKAY hasarı maddi ve ekonomik olarak ayırarak incelemektedir. Ancak, eşyanın maddi yapısı itibarıyla bir kötüleşme olmadan, bir şeyden beklenen ekonomik faydanın azalması halinde (ekonomik zarar) gecikme halinde karşılaşılan ayrı bir sorumluluk sebebi olduğundan bahisle CMR'de düzenlenen hasarın maddi hasar olarak anlaşılması gerektiğini belirtmektedir. Aynı yönde bkz: Kaya, **İÜHFM**, s. 247.

<sup>284</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 78; Kaya, **İÜHFM**, s. 247. Hasar ile zıyanın ayırt edilmesi konusunda ayrıntılı bilgi ve örnekler için bkz: İnci Deniz Kaner, "Hava Taşıyıcısının Gecikme Zararlarından Sorumluluğu", **Prof. Dr. Selim Kaneti'ye Armağan**, İstanbul, 1996, s. 137 (Gecikme).

## B. Tam Hasar

Hasar, yalnızca eşyanın dış görünüm itibarıyla kötüleşmesi olarak algılanmamalıdır. Özellikle ısıtma, soğutma, havalandırma gibi tertibata sahip araçlarla yapılması gereken taşımaların bu şekilde yapılmaması neticesinde eşyada meydana gelen değişimler nedeniyle bu eşyanın satışa çıkarılma imkanının kalmaması, satış süresinin kısalması veya eşyanın yapısında meydana gelen değer kayıpları gibi durumlar da hasar kapsamında değerlendirilir. Zira bu durumda eşya, dış görünüm itibarıyla kötüleşme dahi, eşyanın iç yapısında kendisine has bazı özelliklerinin kaybolması söz konusu olduğundan, hasarın varlığı kabul edilecektir<sup>285</sup>.

Tüm bu açıklamalar doğrultusunda hasarı, “eşyanın değerinin düşmesine neden olan her türlü değişimdir” diye özetleyebiliriz<sup>286</sup>.

Hasarın giderilmesi için yapılması gereken masrafların fahiş olması halinde de yine hasarın değil ziyanın varlığından söz edilmektedir<sup>287</sup>. Ayrıca eşyanın, sovtaj(hurda) değeri olması halinde de hasarın var olduğu Yargıtay kararlarında kabul edilmektedir<sup>288</sup>. Ancak kanaatimizce bu, tazminat hesabında dikkate alınması gereken bir husus olup, hasar veya ziya nitelendirmesinde rol oynamamalıdır<sup>289</sup>.

Eşyanın kırılması, kirlenmesi, donması, bükülmesi, çizilmesi, çürümesi, paslanması, nemlenmesi, ıslanması, renklenmesi, dökülmesi, karışması, satış

<sup>285</sup> Kaya, **İÜHF**, s. 248. Ancak eşyanın asli vasfı değişse de ekonomik değer ifade etmesi halinde kısmi ziyan gündeme gelebileceği de savunulmaktadır: Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 75; Deniz Kaner, **Navlun Sözleşmeleri**, s. 73.

<sup>286</sup> Erdem, **a.g.e.**, s. 198, 201.

<sup>287</sup> Kaya, **İÜHF**, s. 248.

<sup>288</sup> “...Davalı alt taşıyanın riziko sonucunda oluşan hasar nedeniyle ödemekle yükümlü olduğu zarar taşıtanın gerçek zararı olmalıdır. Hükme esas alınan bilirkişi raporunda taşıtanın granit emtianının boyutlarının kaza nedeniyle oluşan zarar sonucunda değiştiği ve alıcı açısından tam ziya oluşturduğu kabul edilmiştir. Ancak, alıcı açısından tam hasar olarak kabul edilen emtialar olay yerinden dava dışı alıcının fabrikasına götürülmüş ve orda hasar sorveyi yapılmıştır. Hasarlı emtianın alıcı tarafından tekrar kullanılıp kuşşanılmadığı konusunda inceleme yapılmamıştır. Dava alt taşıyan, hasarlı emtianın kendisine verilmesi durumunda tam tazminat ödemeye hazır olduğunu bildirdiğine göre, hasarlı emtianın davalıya verilip verilmeyeceği davacıya açıklattırılıp, verilecek ise tam tazminata, aksi halde hasarlı emtianın sovtaj değerinin belirlenmesi fiilen böyle bir belirleme yapılmadığı takdirde ise, BK 43-44. maddesi gereğince tazminata hükmedilmesi gerekir.”: YARG. 11. H.D., 6.7.2004, E. 2004/7479, K. 2004/7527. Karar için bkz: Yavaş, **a.g.e.**, s. 61, dpn. 256. Aynı yönde: YARG. 11. H.D., 30.10.2006, E. 2005/9914, K. 2006/10770; YARG. 11. H.D., 30.04.2007, E. 2006/3726, K. 2007/6629. Kararlar için bkz: Karan, **CMR Şerhi**, s. 457, 475.

<sup>289</sup> Aynı görüşte bkz: Turkyay Özdemir, **a.g.e.**, s. 102; Yavaş, **a.g.e.**, s. 61.

süresinin kısılacacağı kadar çabuk olgunlaşması veya eşyaya yabancı bir kokunun sinmesi gibi durumlar doktrinde hasara örnek olarak gösterilmektedir<sup>290</sup>.

Malın, müşterek avarya, kurtarma ve yardım gibi bir sebeple rehnedilmesi veya üzerinde hapis hakkı kurulması nedeniyle eşyadan beklenen faydanın sağlanamaması halinde de hasarın var olduğu söylenmektedir<sup>291</sup>.

Yükte oluşan geçici bir maddi kötüleşme kural olarak hasar teşkil etmez. Ancak bu geçici kötüleşme malın değerinde sürekli bir azalmaya neden oluyorsa hasar olarak değerlendirilir<sup>292</sup>. Ancak bu durumda hasarın varlığının kabul edilmesi için yükün maddi varlığında kötüleşme ve kalıcı bir değer azalmasının birlikte bulunması gerekmektedir.

### C. Kısmi Hasar

Hasar da tıpkı ziyada olduğu gibi kısmen meydana gelebilir. Hasarın kısmi olup olmadığı somut olarak taşınan malın niteliklerine ve niceliklerine göre değerlendirilmelidir<sup>293</sup>. Örneğin, gönderilen 100 tonluk bir gıda maddesinin 50 tonunda bozulma meydana gelmesi kısmi hasar teşkil eder. Ancak; hasara uğrayan eşyanın bütünlük arz ettiği durumlarda hasara uğramamış olan kısmın da değerinin düşmesi halinde hasarın tam olarak meydana geldiği kabul edilmelidir<sup>294</sup>. Burada bakılması gereken husus yükün bütün bir parça olup olmadığıdır. Yük tam bir parça halinde ise tam hasardan; birbirinden bağımsız parçalardan oluşuyorsa kısmi hasardan söz edilir. Bir örnekle açıklamak gerekirse; taşınmakta olan bir saatin camı kırılmış olup diğer tüm fonksiyonları çalışıyorsa burada saatin tüm ekonomik değer düşeceğinden tam

---

<sup>290</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 78; Karan, **CMR Şerhi**, s. 310; Kaya, **İÜHF**, s. 247. Daha fazla örnek için bkz: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 442.

<sup>291</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 192; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 76-77; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 662.

<sup>292</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 141; Erdem, **a.g.e.**, s. 209; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 181; Karan, **CMR Şerhi**, s. 311.

<sup>293</sup> Erdem, **a.g.e.**, s. 209.

<sup>294</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 77; Adıgüzel, **Taşıma**, s. 147; Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 79. ADIGÜZEL burada CMR m. 25/2'den yola çıkarak eşyanın tamamen eski hale getirilmesinin, hasara uğramış kısmın tamir edilmesinin veya satılabilmesinin mümkün olduğu durumlarda eşyanın tam hasara uğramış sayılmayacağını belirtmektedir.

hasardan bahsedilir. Ancak taşınan pek çok elbiseden birkaçının yırtılması hepsinin ekonomik değerini düşürmeyeceğinden kısmi zarar söz konusu olacaktır<sup>295</sup>.

Zıya ve hasar kavramları ile ilişkili olan ve Hamburg Kuralları'nda düzenlenen bir hususa dikkat çekilmelidir: HK m. 1/V gereğince eşya kavramına taşıyan tarafından temin edilen konteyner, palet ve benzeri elemanlar da girdiğinden taşıyan bunların zarara uğramasından da sorumludur. Ancak bu taşıma elemanlarının kullanımlarının sonucu olan doğal aşınma ve eskimeler hasar olarak değerlendirilemez<sup>296</sup>.

Taşıyıcı/taşıyanın tazmin etmesi gereken zarar, zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olay meydana gelmeseydi yük ile ilgili malvarlığının bulunacağı durum ile bu olay sonucunda bulunduğu durum arasındaki farktır<sup>297</sup>.

Son olarak, bir olayda hasar ve zıyan birlikte bulunması haline değinmek gerekmektedir. Örneğin; 100 koliden 30 adedi yolda denize atılmış, 40 adedi maddi kötüleşmeye maruz kalmış ve 30 adedi sağlam teslim edilmiş olabilir. Bu durumda zıya uğrayan kısım için zıya ilişkin, hasarlı kısım için ise hasara ilişkin hükümler uygulanır<sup>298</sup>. Ancak tezimizin konusu bakımından, tam zıya halinde bildirim gerek olmayacağından ancak kısmi zıya ile hasarın birlikte bulunması halinde bu husus önem kazanacaktır.

## IV. GECİKME KAVRAMI

### A. Genel Olarak

Taşıma sözleşmelerinde taşıma taahhüdünde bulunan, yalnızca malı taşımayı ve yükü zarara uğramadan teslim etmeyi değil aynı zamanda belirlenen varma limanında yükü tesellüme yetkili kişiye zamanında/gecikmeden malı teslim etmekle yükümlüdür. Zira eşyanın herhangi bir zamanda değil, belirli bir zamanda taşınması taahhüt edilmektedir. Gecikme halinde de taşıyıcının/taşıyanın teslim borcu, ifa zamanı bakımından gereği gibi yerine getirilmemektedir<sup>299</sup>. Daha açık bir ifadeyle

<sup>295</sup> Yargıtay'ın tazminatın hesaplanması konusunda hasar ve kısmi zıya hallerini ayırdığı şu şekilde bir kararı mevcuttur: "Eğer hasar, yükün bir kısmında vukua gelmiş ve eşya değerinde herhangi bir değişme olmaksızın parçalara bölünebilir ise, bu takdirde tazminat sadece hasardan etkilenen kısım zıya maruz kalmış olsa idi, ödenecek tazminat miktarından fazla olamaz. Aksi takdirde, hasar eşyanın tamamının değeri göz önünde bulundurularak hesaplanması gerekir.": YARG. 11. H.D., 10.09.2014, E. 6840, K. 13537. Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 544.

<sup>296</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 77.

<sup>297</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 45.

<sup>298</sup> Turky Özdemir, **a.g.e.**, s. 103.

<sup>299</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 311; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 442.

teslimde gecikmeden bahsedebilmek için öncelikle eşya, fiilen taşıma süresi geçtikten sonra teslim edilmiş olmalıdır. Zira teslimdeki gecikmeden dolayı sorumluluk, ancak eşyanın alıcıya tesliminden sonra tespit edilebilecek bir hukuki olgudur<sup>300</sup>. Yargıtay'ın da geç teslimin kabulü için teslim olgusunun varlığını aradığı kararları bulunmaktadır<sup>301</sup>. Bilindiği üzere teslim olgusunun yokluğu, tam zıyanın veya yerine göre ziya karinesinin kabulüne neden olmaktadır.

Gecikme, yükün kararlaştırılan süre veya kararlaştırılmamışsa uygun süre içinde varma yerine ulaştırılmaması olarak tanımlanmaktadır<sup>302</sup>. Gecikmenin tespitinde sözleşmede yer alan veya sözleşmeye göre tespit edilecek olan varma yeri esas alınır<sup>303</sup>.

Teslim süresinin, hiçbir zaman gecikme meydana gelmeyecek şekilde düzenlenmesi de gecikme zararlarından sorumsuzluğun kararlaştırılması demek olacak ve bu tür anlaşmalar kanun hükmünü dolanmak niteliği taşıyacaktır. Bunların geçersizliği emredici hükümleri düzenleyen CMR m. 41, VK m. 23, MK m. 26, HK m. 23 ve RK m. 79'dan çıkartılmaktadır. Dolayısıyla bu tür anlaşmalar geçerli addolunamaz<sup>304</sup>. Bu durumda kanaatimizce, tarafların taşıma süresi kararlaştırmadıkları kabul edilmeli ve aşağıda detaylı biçimde açıklanacağı üzere makul sürede taşımanın gerçekleştirilmesi gerekmektedir<sup>305</sup>. Bunun yanında kararlaştırılan sürenin, taşımanın yapılmasını imkansız kılacak ölçüde kısa

<sup>300</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 312; Uslu, **a.g.e.**, s. 64.

<sup>301</sup> "CMR Sözleşmesinin 23/5 nci maddesi uyarınca yükün gecikmesi nedeniyle davalı taşıyıcının taşıma ücretini geçmemek üzere tazminattan sorumlu olduğu sonucuna varılmış ise de, anılan sözleşme maddesinin, yükün alıcısına geç teslim edilmesi halinde uygulanması mümkün olup, somut olayda yükün alıcısına teslimi söz konusu olmayıp, yükün geç gelmesi nedeniyle alıcı yükü almamış, yük halen davalı taşıyıcı elinde bulunmaktadır. Bu durumda mahkemece yükün alıcısına teslim edilememiş olmasının değerlendirilerek taraflar arasında uygulanabilecek hükümlerin tespiti ve hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken...": YARG. 11. H.D., 08.03.2004, E. 2003/7882, K. 2004/2231. Karar için bkz: (Çevrimiçi) www.kazanci.com.tr, 02.09.2016.

<sup>302</sup> Kaner, **Gecikme**, s. 130; Kaya, **Gecikme**, s. 42. Diğer bir tanıma göre gecikme "taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğan taahhüdünü, ifa etmesi gereken zaman kesitinden daha ileri bir zaman kesiti içinde yerine getirmesi" demektir: Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 33; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 211.

<sup>303</sup> Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 83.

<sup>304</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 81; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 103. Karşı görüşte Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 14. YEŞİLOVA ARAS tarafların açıkça ve özgür iradeleriyle kararlaştırdıkları sürenin, yorum yoluyla sorumsuzluk kaydı konulduğu gerekçesiyle geçersiz sayılmasını hakkaniyete uygun bulmamaktadır.

<sup>305</sup> Taşıma süresinin kararlaştırılmadığı hallerde, sürenin belirlenmesi ile ilgili olarak bkz. aş. s. 73 vd.

belirlenmesi de mümkün olmamalıdır. Bu durumda yine süreye ilişkin kaydın geçersiz olması gerektiği savunulmaktadır<sup>306</sup>.

Gecikmeden bahsedebilmek için bir zararın varlığı gereklidir. Herhangi bir zarar doğmamışsa gecikmeden sorumluluk da gündeme gelmeyecektir<sup>307</sup>. Gecikmeden kaynaklanan zararlar büyük ölçüde malvarlığı zararı olarak karşımıza çıkar<sup>308</sup>. Bu da kişinin malvarlığının pasifinin artması ya da kardan mahrum kalması şeklinde olabilir. Örneğin; yolculuğun olması gerekenden uzun sürmesi halinde yüklerde bir bozulma meydana geldiğinde fiziksel zararın varlığından söz edilirken, bu süreçte piyasada meydana gelen değişikliklerden dolayı yükün fiyatının düşmesi, gümrük vergilerinin artması, ikame mal alınmak zorunda kalınmışsa bu malın bedeli, yükü depolamak için tutulan deponun sahiplerine fazladan ödemede bulunulmuş olması<sup>309</sup>, yükün zamanında teslim edileceği düşüncesiyle boşa yapılan harcamalar (örneğin kara yolu taşıyıcısına ödenen ücret), yükün zamanında ulaşmaması nedeniyle üçüncü kişiyle yapılmış bir sözleşmeden dönülmüş olması<sup>310</sup>, gecikmeyi tolere edebilmek amacıyla boşaltmanın hızlı bitmesi için görev alacak kişilere daha fazla ödeme yapılması ya da

<sup>306</sup> Aydın, **a.g.e.**, s. 102.

<sup>307</sup> Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 445; Akkurt, **a.g.e.**, s. 253; Kaya, **İÜHF**, s. 250; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 83; Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 23; Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 338. Zararın yokluğunda tazminat istenemeyeceğine dair bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "...davacı taşıyıcının malların teslimini taahhüt ettiği 19.08.1996 tarihinden 4 gün sonra 23.08.1996 tarihinde teslimi gerçekleştirdiği, bu gecikmeden CMR 19. madde uyarınca taşıyıcı davacının sorumlu olacağı, ancak davalının gecikmeden ötürü bir zarara uğradığını kanıtlayamadığı, bu nedenle de davacının navlun ücreti talep etmekte haklı olduğu...": YARG. 11. H.D., 19.06.2000, E. 4859, K. 5755. Karar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 307.

<sup>308</sup> Gecikme zararını tanımlayan ve örneklendiren bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "Gecikmeden doğan zararlar kastedilen, dolaylı malvarlıksal zarar olup, bunlar gecikme nedeniyle eşyanın piyasa değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, gönderilenin üçüncü kişilere taahhütlerini yerine getirememesi ve bu nedenle cezai şart ödemesi, böyle bir tanzim zorunluluğuyla karşı karşıya kalmamak için taşıma konusunu eşyanın muadilini bir şekilde temin etmek zorunda kalması, üretim veya Pazar kaybına uğraması, boşaltmada görev alacak işçilere veya eşyanın saklanacağı depoya fazla ücret ödemesi gibi, eşyanın maddi varlığını etkilemeyen, ...zararlardır.": YARG. 11. H.D., 25.11.2013, E. 4697, K. 21306). Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 565.

<sup>309</sup> "Şu halde davalının gerçekten sorumlu olduğu bir ardiye ücreti miktarının tespiti halinde davacının bunu davalıdan isteme hakkı bulunduğu kabulüyle bir sonuca varılması gerekirken...": YARG. 11. H.D., 21.02.1989, E. 1988/5191, K. 1989/1024. Karar için bkz: (Çevrimiçi) [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), 09.08.2016.

<sup>310</sup> "Uluslararası hava taşıması bile olsa, taşımadan sorumlu olduğu gecikmeden doğan zararlar kapsamına, siparişe ilişkin sözleşmenin iptal edilmesi nedeniyle doğan zararlar da dahildir": YARG. 11. H.D. 30.06.1992, E.1992/1024, K. 1192/8117. Karar için bkz: Akkurt, **a.g.e.**, a. 253, dpn. 348.

gönderilenin gecikme nedeniyle cezai şart ödemesi hallerinde ekonomik zarardan söz edilir<sup>311</sup>.

Burada en çok tartışılan husus, gecikme dolayısıyla yükün fiziken bir zarara uğraması halinde(taze meyve ve sebzelerin bozulması gibi) diğer bir deyişle taşımada gecikme olmasaydı ziya ve/veya hasarın oluşmayacağıнын söylenebildiği hallerde, bu zararın bir “gecikme zararı” olarak kabul edilip edilemeyeceği dolayısıyla hangi hükümlerin uygulama alanı bulacağı meselesidir. İlk görüşün savunucuları, gecikme dolayısıyla yükün ziyaa veya hasara uğraması halinde bu durumlar için öngörülen maddelerin yani ziyaa ve hasara ilişkin maddelerin uygulama alanı bulacağını belirtmektedirler<sup>312</sup>. İkinci bir görüşe göre ise, gecikme neticesinde bir ziyaa veya hasar meydana gelirse hakların yarışması söz konusu olur ve bu durumda ziyaa veya hasara ilişkin maddeler ile gecikmeye ilişkin maddeler tercihe göre uygulama alanı bulur<sup>313</sup>. Üçüncü görüşe göre ise gecikmeden doğan her türlü zararın gecikme zararı olduğu

<sup>311</sup> Canan Özlem Ilgın Çelik, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 7, S. 14, 2008, s. 177; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 214; Kuyucu, **Tez**, s. 72, dpn. 260 ve 261; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 44; Kaya, **İÜHFİM**, s. 250; Aydın, **a.g.e.**, s. 105. Bu konuda yapılmış tartışmalar hakkında bkz: Reşat Atabek, **Taşıma Hukuku**, İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, 1960, s. 392.

<sup>312</sup> Arkan, **Demir Yolu**, s. 129; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 132, dpn. 516; Kaya, **İÜHFİM**, s. 250; Aydın, **a.g.e.**, s. 107, dpn. 258’de anılan yazarlar; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 444; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 214; Tekil, **a.g.e.**, s. 325; Rayegan Kender, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, **Sorumluluk Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26-27 Ocak 1984)**, Ankara, 1984, s. 77; Bülent Sözer, “TTK Tasarısının Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Ocak 2006 Özel Sayı, s. 310; Kaner, **Hava Hukuku**, s. 84, dpn. 77. KANER, bu görüşü yalnızca kara ve deniz taşımaları bakımından savunmaktadır. Hava yoluyla yapılan taşımalar hakkındaki görüş için bkz. aş. dpn. 314. Karan, **CMR Şerhi**, s. 314. KARAN, gecikme ile ziyaa/hasar arasındaki nedenselliğe bakılmaksızın hangi zarar hangi sorumluluk sebebine dayanıyorsa o sorumluluk sebebine gidilmesi gerektiğini savunmaktadır. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 67; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 185, dpn. 170. ÜLGEN hava yolu taşımaları bakımından, gecikme dolayısıyla malın zarara uğraması halinde bu zararın istenebileceği ve ek olarak VK m. 26/II’de yer alan bildirimde de gerek olmadığı görüşündedir.

Metinde bahsi geçen ilk görüş doktrinde bir takım eleştirilerin hedefi olmuştur. ATABEK, taşıyıcının görevini tamamen yapmaması halindeki sorumluluğunun, görevini kısmen yapması halindeki sorumluluktan daha az olamayacağını gerekçe göstererek bunu örneklendirmektedir. Örneğin; değeri 2.000 TL olan mal gecikilerek teslim edildiği için ortaya çıkan malvarlığı zararı 10.000 olabilir. Bu durumda geç de olsa teslim edilmiş bir mal vardır ve gecikme zararının ödeneceği kabul edilirse 10.000 TL tazminat çıkacaktır. Halbuki mal teslim edilmeyip de ziyaa uğrasaydı 2.000 TL tazminat ödenecekti. ATABEK bu örnekten hareketle anılan görüşü hakkaniyete aykırı bulmaktadır: Atabek, **a.g.e.**, s. 393 ve 395. Ancak, gecikme zararından sorumluluğun da sınırlandırılabilirdiği göz önüne alındığında bu hakkaniyete aykırı durum ortadan kaldırılabilecektir.

<sup>313</sup> Atalay Özdemir, **a.g.e.**, s. 72. TURKAY ÖZDEMİR, bu görüşün sorumlulukların niteliği, sınırlandırılması ve korunan hukuki menfaatler değerlendirildiğinde kabul edilebilir olmadığını söylemektedir: Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 103, dpn. 57.

kabul edilmelidir. Bu bakımdan gecikme sebebiyle bir ziya ve hasar meydana gelirse burada uygulanması gereken hükümler gecikmeye ilişkin hükümlerdir<sup>314</sup>. Son görüşe göre ise; gecikme zararları, ziya ve hasar dışında kalan dolaylı zararlardır<sup>315</sup>. Yani bir olay içerisinde hem ziya ve hasar nedeniyle mala dair doğrudan zarar hem de bu malların gecikmesinden doğan dolaylı zararlar söz konusu olabilir. İşte bu gibi hallerde malın ziya ve hasarı nedeniyle uğranılan doğrudan zararlar, ziya ve hasar hükümlerine göre, gecikme nedeniyle uğranılan dolaylı zararlar ise gecikme hükümlerine göre tazmin edilecektir. Kanaatimizce; bu hususta, son görüşü kabul etmek isabetli olacaktır. Zira gerek ulusal gerek uluslararası taşıma mevzuatında gecikmeye ve ziya/hasara ilişkin hükümler ayrı ayrı düzenlenmiştir. Kaldı ki ziya ve hasar hali ile gecikme halinde farklı haklar ve borçlar gündeme gelmektedir. Taşıyıcının/taşıyanın yükün bakım ve muhafazası borcuna aykırı davranması neticesinde ziya ve hasardan sorumluluğu gündeme gelir ve bu sorumluluk eşya teslim edilene kadar devam etmektedir. Taşıma süresi aşılsa dahi bu yükümlülük varlığını sürdürür. Gecikme halinde ise, taşıyıcının/taşıyanın yükü zamanında teslim etme borcuna bir aykırılık vardır ve bunun yükün bakım ve muhafazası borcu ile alakası yoktur. Bu nedenlerle ziya ve hasar, gecikme neticesinde ortaya çıkmış olsa dahi kendi hükümlerine tabi olmalıdır ancak bunun yanında gecikmenin neden olduğu dolaylı zararlar varsa bunlar da gecikme kapsamında tazmin edilmelidir. Yani bir olay içerisinde, bağlı olduğu zarar bakımından her iki hükme de başvurmak isabetli olacaktır <sup>316</sup>. Yargıtay'ın bu hususta son görüşü benimsediğini gösteren kararları

<sup>314</sup>Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 46; Deniz Kaner, **Gecikme**, s. 132, Kaner, **Hava Hukuku**, s. 84. KANER, kara ve deniz taşımacılığındaki ziya ve hasarı düzenleyen hükümlerin ziya ve hasarın nev'ini esas alan hükümler olduğunu, bu nedenle ziya ve hasar meydana geldiğinde sebebe bakılmaksızın ziya ve hasar sorumluluğunun gündeme geldiğini; ancak hava taşımalarında böyle bir ayırımın söz konusu olmayacağını, dolayısıyla gecikme zararlarının yükün ziya ve hasarı dışındaki zararlar olarak tarif edilemeyeceğini belirtmektedir.

<sup>315</sup> Turky Özdemir, **a.g.e.**, s. 104; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 110; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s.141; Yazıcıoğlu, **Armağan**, s. 1054; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 149, dpn. 413. YAZICIOĞLU, HK m. 5/1'deki "*The carriage is liable for loss resulting from loss or damage to the goods, as well as from delay in delivery,...*" ifadesinden yola çıkarak, iki farklı sebep için farklı tazminatlar ödeneceğini söylemektedir. Ayrıca, HK m. 6'da ziya ve hasar ile gecikmenin farklı sorumluluk sınırlarına tabi tutulmasının da aynı sonuca götürdüğünü savunmaktadır. Yeşilova Aras, **a.g.e.**, 70'te anılan yazarlar. Yazarlar, CMR m. 23/V hükmünün Fransızca metnine dayanmaktadırlar. Fransızca metinde hasar anlamına gelen "*damage*" kelimesinin karşılığı olarak "*avarie*" kullanılmışken, gecikmenin neden olduğu tazminatın sınırını düzenleyen m. 23/V'te "*damage*" kelimesinin karşılığı olarak "*préjudice*" kelimesi tercih edilmiştir. Bu hükümden hareketle, gecikme zararları için uygulanacak hükümlerle gecikmenin ziya ve hasara neden olması durumunda uygulanacak hükümlerin birbirinden farklı olduğu sonucu çıkmaktadır.

<sup>316</sup> Aynı yönce bkz. Akkurt, **a.g.e.**, s. 254. Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 25.

bulunmaktadır<sup>317</sup>. Açıklanan bu tartışmalar, tezimizin konusu bakımından da önem arz etmektedir. Zira ziya ve hasar nedeniyle tazminat talep edileceği hallerde, bildirim kurallarına uymamanın neticesi ile gecikme nedeniyle tazminat talep edileceği hallerde bildirim kurallarına uymamanın neticesi farklılık göstermektedir. Bu husus çalışmanın ilerleyen bölümlerinde ayrıntısıyla incelenecektir<sup>318</sup>.

Burada somut olayın şartlarının dikkate alınması gerektiği söylenmektedir. Örneğin; kullanma süresi belli bir sürede sona erecek dondurulmuş gıda yükü söz konusu olduğunda eşyanın özelliğine göre gecikme süresi içinde ziyaa uğramış olup olmadığı değerlendirilmelidir. Veya gecikmenin uzun sürmesi nedeniyle eşyayı teslim almanın önemi kalmamışsa artık gecikme değil ziyaa söz konusu olur<sup>319</sup>.

Gecikme zararının, manevi zarar şeklinde ortaya çıkabileceği de doktrinde ve Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararlarında kabul edilmektedir<sup>320</sup>. Ancak bunun aksi yönde verilmiş Yargıtay kararları da mevcuttur<sup>321</sup>.

Teslimde gecikmenin tespiti bakımından, teslim süresinin ne kadar aşılmış olduğunun bir önemi yoktur. Salt bir gecikmenin varlığı<sup>322</sup>, yukarıda sayılan türden bir zararın doğmuş olması ve zarar ile gecikme arasında illiyet bağının varlığı yeterlidir<sup>323</sup>. Gecikme olgusunun varlığını ispat yeterlidir, gecikmenin sebebini ortaya koymaya

---

<sup>317</sup> "Gecikme ile ziya ve hasarın, birbirinden kaynaklanarak meydana gelmesi halinde ise, taşıyıcının, hem gecikmeden, hem de ziya ve hasardan ayrı ayrı sorumlu olması gerekir. Zira, hak sahibinin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan eşyaya ve teslim süresine ilişkin olmak üzere iki menfaati bulunmaktadır. Taşıyıcı açısından da eşyanın korunması ve zamanında teslim edilmesi iki ayrı borç niteliğindedir. Bu nedenle gecikme ile ziya ve hasarın birlikte gerçekleşmesi halinde taşıyıcı aynı nedenden değil, iki farklı yükümlülüğü ihlal etmesinden dolayı sorumlu olacaktır.": YARG. 11. H.D., 25.11.2013, E. 4697, K. 21306. Kara için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 565. Aynı yönde: YARG. 11. H.D., 03.05.1991, E. 1991/2880, K. 2790. Karar için bkz: (Çevrimiçi) [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), 06.05.2017.

<sup>318</sup> Bkz. aş. s. 109 vd.

<sup>319</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 185. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 49.

<sup>320</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 185; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 108. "Bu durumda, davacının iddiası araştırılarak, az yukarıda açıklanan Varşova-Lahey Konvansiyonu'nun 19. ve özellikle 20. maddeleri ve Borçlar Kanunu'nun 98. maddesi hükmü delaletiyle aynı kanunun 49. maddesi hükmüne tevfi kan manevi tazminat şartlarının oluşup oluşmadığının belirlenmesi gerektiği kuşku ve duraksamadan uzaktır": YARG. HGK, 28.06.2006, E. 2006/11-452, K. 2006-481. Karar için bkz: (Çevrimiçi) [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr), 16.08.2016.

<sup>321</sup> "Ayrıca, taşımada gecikme nedeniyle davacının manevi tazminat talep edemeyeceği gözetilerek...": YARG. 11. H.D., 02.07.2015, E. 13419, K. 12738. Aynı doğrultuda: YARG. 11. H.D., 12.11.2012, E. 11761, K. 17939 ve YARG. 11. H.D., 19.12.2011, E. 7112, K. 17226. Kararlar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 545, 602, 623.

<sup>322</sup> Taşıma süresi taraflar arasında açıkça kararlaştırılmadıysa, dava esnasından makul sürenin ne olduğu mahkemece tayin edilir.

<sup>323</sup> Gençtürk, **a.g.e.**, s. 126.

gerek yoktur, bu yalnızca ispat külfetinde rol oynayabilir<sup>324</sup>. İlliyet bağının ispatı da yükü ilgili üzerinde olup, bu kişi tarafından illiyet bağının ispat edilememesi halinde taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğundan bahsedilmez<sup>325</sup>.

Taraflarca kararlaştırılan veya mevzuatta düzenlenen teslim süreleri, azami sürelerdir. Fakat teslim için bu süreleri beklemek şart değildir. Süre dolmadan da taşıyıcı/taşıyan yükü teslim edebilir. Ancak burada Borçlar Kanunu'nun 96. madde hükmü dikkate alınmalıdır. Yani sözleşme hükümlerinden, sözleşmenin özelliğinden veya durumun gereğinden, erken teslim olgusuna engel bir durumun varlığı anlaşılmalıdır. Örneğin; yükü teslim alacak kişi yükleri koyacağı depoyu, kararlaştırılan tarihe göre kiralamışsa, eşyayı önceden kabul etmek zorunda değildir<sup>326</sup>.

Geç teslimden sorumluluk, eşya taşıyıcının/taşıyanın muhafazası altındayken meydana gelen bir olay sonucu ortaya çıkan gecikme ile sınırlıdır. Bu husus mevzuatta ortak olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla taşıyıcı/taşıyan yükün taşınmak üzere yüklenmesi için teslim almakta gecikirse ve buna bağlı olarak taşıma da zamanında gerçekleştirilemezse, gecikmeye neden olan olay eşya henüz taşıyıcının/taşıyanın hakimiyet alanına girmeden gerçekleştiğinden geç teslim söz konusu olmayacaktır<sup>327</sup>. Zira taşıyanın eşyanın geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi için gecikmenin eşyanın taşıyanın fiili hakimiyeti altında bulunduğu sırada gerçekleşen bir olay nedeniyle ortaya çıkması gerekmektedir. Bu tür bir gecikme dolayısıyla meydana gelen zararlardan taşıma mevzuatındaki gecikme zararlarından sorumluluğa göre değil, taşımaya uygulanacak ulusal hukuktaki genel hükümlere göre sorumluluk gündeme gelecektir<sup>328</sup>. Söz gelimi

<sup>324</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 312; Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 83. Geminin yükleme limanına zamanında ulaşamaması, yolculuk sırasında rotadan sapılması, yolculuk sırasında güzergah itibarıyla beklenmedik veya normal dışı kötü hava koşullarıyla karşılaşılması gibi sebepler gecikmeye neden olabilir. Ancak gecikmeyi meydana getiren sebep, bunda taşıyanın bir kusurunun olup olmaması gibi durumlar eşyanın geç teslim edilmesi olgusunu etkilemeyecek, taşıyanın zarardan sorumlu tutulup tutulmayacağıının belirlenmesinde önem taşıyacaktır: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 44.

<sup>325</sup> Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 23. Yargıtay'ın gecikmenin kabulü için illiyet bağının varlığını aradığı bir karar şu şekildedir: "...taşıma konusu malların verilen süre içinde taşınmadığının tartışmasız olmasına karşılık, geç taşıma ile çıktığı belirtilen yangın arasında bir illiyet bağı bulunmadığı...": YARG. 11. H.D., 08.04.2002, E. 10866, K. 3205. Karar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 302.

<sup>326</sup> Kaya, **Gecikme**, s. 61.

<sup>327</sup> Lena Sisula Tulokas, "Delay in Carriage of Goods", s. 144; Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 95. Bu konuda hava taşımaları ile ilgili farklı görüşler için bkz: Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 105, 106.

<sup>328</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 84; Okay, **a.g.e.**, s. 175, 176; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 106; Uslu, **a.g.e.**, s. 59; Aydın, **a.g.e.**, s. 98; Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 16; Topaloğlu, **a.g.m.**, s. 402.

gönderenin, zamanında eşyanın teslim alınmaması nedeniyle eşyalar için ödediği fazladan ardiye ücreti varsa işte bu ücret artık taşımanın gecikmesi nedeniyle uğranılan bir zarar olarak tazmin edilmeyecek, uygulanacak ulusal hukuka göre tazmin edilecektir<sup>329</sup>. O halde genel hükümlere göre tazminat isteyen taraf, eşyanın alıcıya teslimindeki gecikmenin taşıyıcı/taşıyan tarafından eşyanın geç alınmasından kaynaklandığını ispatlamak zorundadır<sup>330</sup>. Daha detaylı bir açıklama yapmak gerekirse, taşıyıcı/taşıyan zamanında taşımaya başlamamışsa, borçlu temerrüdüne<sup>331</sup> ilişkin hükümlere dayanılır<sup>332</sup>. Bununla birlikte eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme, ayrı bir sorumluluk sebebidir. Buradan çıkarılacak olan bir sonuç da şudur: Sözleşmede taşıma süresi kararlaştırılmamış ise makul taşıma süresinin hesaplanmasında, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme dikkate alınmaz. Hesaplama taşınmak üzere teslim almadan itibaren başlar. Ancak taşıma süresi taraflar arasındaki sözleşmeyle belirlenmişse eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikmenin, eşyanın kararlaştırılan tarihte gönderilene teslimini imkansız kılıp kılmadığına bakılmalıdır<sup>333</sup>. İmkansızlık durumu gündeme geliyorsa zarar genel hükümlere göre tazmin edilir. Bu geç teslim alma durumu zamanında teslim etmeyi imkansız kıldığı halde yükleten yine de

<sup>329</sup> Uygulanacak hukukun Türk Hukuku olması durumunda TBK m. 112 hükmü uygulama alanı bulacaktır.

<sup>330</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 313.

<sup>331</sup> Bu imkanı kullanmak isteyen gönderen, taşıma sözleşmesinin karşılıklı borç yükleyen bir sözleşme olması nedeniyle TBK m.123'e göre taşıyıcıya son bir süre vermelidir. Ancak TBK m. 124'e göre borçluya ek süre verilmesini gerektirmeyen bir durumun varlığı halinde ek süre olmaksızın temerrüt gerçekleşir. Ek sürenin sonunda da ifa gerçekleşmezse gönderilen, sözleşmeyi ayakta tutmak suretiyle aynen ifadan vazgeçerek müspet zararlarının tazminini talep edebileceği gibi sözleşmeden dönerek menfi zararlarının tazminini de isteyebilir. Unutulmamalıdır ki, sözleşmeden dönme seçildiği takdirde, gönderen kendi edimini ifa etmeyecek, daha önceden ifada bulunmuşsa iadesini talep edebilecektir. Müspet zarar, sözleşmenin ifa edileceğine güvenilmesi dolayısıyla uğranılan zararı ifade ederken; menfi zarar sözleşme yapılmamış olsaydı uğranılmayacak olan zararları ifade eder. O halde sözleşmenin kurulup yerine getirilmesine ilişkin masraflar menfi zarar kalemiyken, aynı malı veya hizmetin bir başka borçludan temin edilmesinden doğan fiyat farkı nedeniyle uğranılan zarar müspet zarar kalemidir. O halde gönderenin eşyayı teslim almak konusunda temerrüde düşmesinde, gönderen başka bir taşıyıcı ile anlaşırca aradaki fiyat farkını müspet zarar kalemi olarak talep edebilir: Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 24. Baskı, Ankara, Yetkin, 2019, s. 1184 vd.

<sup>332</sup> TBK m. 473 (EBK m. 358/I) eser sözleşmelerindeki işe başlama ve yürütme yükümlülüğü ile bunun ihlali halindeki yaptırımını düzenlemektedir. Taşıma sözleşmelerinde de eser sözleşmesi hükümleri cari olacağından bu madde uygulama alanı bulabilecektir. Buna göre; taşıyıcı/taşıyan taşıma işine zamanında başlamaz veya taşımayı geri bırakır ya da yükletenin kusuru olmaksızın gerçekleşen gecikme taşıyıcının/taşıyanın taşımayı zamanında bitirmesine engel olacak biçimde ortaya çıkarsa yükleten sözleşmeyi feshedebilir: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 96.

<sup>333</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 95; Uslu, **a.g.e.**, s. 60.

eşyanın taşınmasına rıza vermişse o halde yine makul sürede taşımanın yapılacağı kabul edilerek teslim alınmadaki gecikme dikkate alınmaz. Tabi bu durumda geç teslim alma nedeniyle borçlu temerrüdüne ilişkin hükümler işletilebilir<sup>334</sup>.

Yukarıdaki paragrafı bir örnekle üzerinden açıklamak isabetli olacaktır: Tarafların eşyaların 1.1.2019 tarihinde taşıma aracına yükleneceğini ve 8.2.2019 tarihinde teslim edileceğini kararlaştırmış oldukları varsayımında taşıma aracına yükleme 1.2.2019'da yapılmışsa kalan yedi günlük sürede taşımanın yapılmasının imkansız olup olmadığına bakılır. Eğer kalan yedi günde eşyaların teslim edilmesi imkansız ise artık taşıma sözleşmesi ifa edilemeyeceğinden, burada genel hükümlere göre tazminat talep edilir. Geç teslimden bahsedilemez zira gecikmeye sebep olan olay taşıyanın fiili hakimiyetinde iken gerçekleşmemiştir. Yedi günlük süre kalmasına rağmen gönderilen yine de taşımanın yapılmasını istiyorsa, artık burada yeni bir süre kararlaştırabilirler veya süre kararlaştırmayarak makul sürede taşımanın yapılmasını isteyebilirler. İşte bu durumda artık taşıma için yeni süre taşıyıcının/taşıyanın malları teslim alması ile başlayacaktır. Unutulmamalıdır ki, malların taşınmak üzere geç teslim alınması sebebiyle uğranılan bir zarar varsa (fazladan ödenen depo ücreti gibi) bunların genel hükümlere göre tazminini talep etme hakkı saklıdır. Bu örnekte kalan yedi günlük sürede taşımanın yapılması imkansızlaşmamışsa, diğer bir deyişle yedi günlük süre, gecikmeksizin malın teslimi için yeterliyse taşıma yapılır. Ancak yine zamanında teslim yapılamazsa (örnekte söz gelimi 14.2.2019'da teslim edilmişse) gecikme nedeniyle tazminat istenebilecektir. Yine bu ihtimalde de, teslimin zamanında yapılıp yapılmamasından bağımsız olarak başta malların taşınmak üzere geç teslim alınması nedeniyle uğranılan bir zarar varsa (fazladan ödenen depo ücreti gibi) genel hükümlere göre tazmin ettirilebilecektir. Bu örnek, taşıma süresinin kararlaştırılmamış olduğu şeklinde değiştirilecek olursa, tedbirli bir taşıyıcıdan/taşıyandan beklenen makul süre içinde taşımanın yapılması gerektiği kabul edilecektir. Makul süre, eşyaların taşınmak üzere teslim alınması ile başlar.

---

<sup>334</sup> Yazıcıoğlu, **Armağan**, s. 1047. Uslu, **a.g.e.**, 60. Yargıtay 11. H.D.'nin 02.10.1978 tarih ve 3952/4038 sayılı kararına konu olan olayda, kara yoluyla eşya taşıma sözleşmesi yapılmış ve taşıyan eşyayı taşıma için teslim alması gereken tarihte malları teslim almamıştır ve bu sırada malın fiyatı yükselmiştir. Yerel mahkeme, taşıyanın malı teslim almakta kusursuzluğunu ispatlayamadığı için TTK (m. 779, 780) uyarınca geç teslim nedeniyle sorumlu olduğuna karar vermiştir. Ancak Yargıtay 11. H.D., taşıma fiiline başlanmadığı için doğan zararın talep edildiğini, bu durumun taşıma sözleşmesini zamanında yerine getirme yükümlülüğünün ihlali niteliğinde olmadığını ve bu nedenle taşıyanın eşyayı teslim almakta gecikmesinin TTK kapsamında değil TBK m. 96 vd. kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir: Gönen Eriş, **Açıklamalı, İctihatlı, Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku**, Ankara, Seçkin, 1996, s. 283, 284 (Kara Taşıma).

Mallar taşınmak üzere geç teslim alınmışsa da, bu süre hesaba katılmaz. Ancak burada da yükün taşınmak üzere geç teslim alınması söz konusu olmuşsa, bundan dolayı uğranılan zararlar genel hükümlere göre tazmin edilir.

Taşıma sözleşmesinin hiç ifa edilmemesi halinde de taşıma hukuku anlamında gecikme hükümlerine gidilmeyecek, sözleşmelerin ifa edilmemesinden doğan zararlara ilişkin genel hükümler uygulama alanı bulacaktır<sup>335</sup>.

## B. Kara Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından

Kara taşımalarını düzenleyen CMR hükümlerine baktığımızda gecikmenin m. 17/1 ve m. 19'da düzenlendiğini görmekteyiz. Konvansiyon'un resmi çevirisinde m. 17'de gecikmeden sorumluluğa dair ibare atlanmıştır. Ancak Konvansiyon'un orijinal metinlerinde taşıyıcının gecikmeden sorumluluğunun da bu madde kapsamında düzenlendiği anlaşılmaktadır<sup>336</sup>. Gecikmenin tanımı CMR m. 19'da yapılmıştır: *“Yük kararlaştırılan zaman limiti içinde teslim edilmemiş ise veya kararlaştırılmış zaman limiti olmadığı hallerde, taşımanın normal süresi ve özellikle parçalı yüklerde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zaman, gayretli bir taşımacıya<sup>337</sup> gerekli zamanı geçiyorsa teslimde gecikme var demektir”*. Ancak CMR'de de taşıma ile ilgili kesin bir süre verilmekten kaçınılmıştır. O halde öncelikle tarafların taşıma için herhangi bir süre belirleyip belirlemediklerine bakılmalıdır<sup>338</sup>. Bir süre belirlenmediyse yukarıda bahsedildiği gibi basiretli bir tacirden beklenen makul süre içerisinde taşıma işi

<sup>335</sup> Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 84; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 27. Yargıtay'ın bu hususta verdiği bir karar şu şekildedir: *“Taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu, emtianın alıcıya tesliminden sonra söz konusu olacağı için, malların alıcıya hiç teslim edilmemesi durumunda sözleşmeye aykırılık nedeniyle söz konusu olacak sorumluluğun CMR hükümlerine göre değil, genel hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekir.”*: YARG. 11. H.D., 25.9.2007, E. 2006/8977, K. 2007/11874. Karar için bkz: (Çevrimiçi), [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr), 13.11.2019.

<sup>336</sup> İngilizce metinde *“The carrier shall be liable... for any delay in delivery”* ifadesi, Fransızca metinde de *“Le transporteur est responsable... du retard a la livraison”* ifadesi yer almaktadır. Medeni Kanun m. 1 gereği hakim, kanunu sözüyle ve özüyle değindiği tüm konulara uygularken CMR'nin İngilizce ve Fransızca metninden de faydalanabilmelidir: Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 4.

<sup>337</sup> CMR'nin resmi çevirisinde *“taşımacı”* ifadesi kullanılmıştır. Ancak kara taşımaları bakımından da taşıma taahhüdünü yerine getiren kişi *“taşıyıcı”* olarak anlaşılmalıdır. Bu nedenle çalışmamızın tümünde kara ve hava yolları ile taşımalarda *“taşımacı”* ifadesi yerine taşıyıcı ifadesi kullanılmıştır. Deniz yolu ile taşımalarda ise *“taşıyan”* ifadesi kullanılmıştır.

<sup>338</sup> Taraflar, bir süre kararlaştırmış ancak bunu taşıma sözleşmesine geçirmemiş olabilirler. Ancak bu durum süre kararlaştırılmadığını göstermez. Bu durumda aslında sürenin kararlaştırıldığını ve bunun ne kadar olduğunu gönderen veya gönderilen ispat etmelidir: Kaya, **İÜHF**, s. 249, dpn. 56; Aydın, **a.g.e.**, s. 100.

gerçekleştirilmezse taşıyıcının sorumluluğuna gidilmelidir<sup>339</sup>. Makul süre belirlenirken taşıtın türü, yolun durumu<sup>340</sup>, gümrüğün çalışma saatleri, izin verilen seyir saatleri<sup>341</sup>, yükün özellikleri ve taşıyana verilen talimatlar<sup>342</sup> gibi hususlar göz önünde bulundurulacaktır<sup>343</sup>.

CMR'ye taraf olan ülkelerdeki karayolları ve doğa koşulları farklı olduğundan taşıma süresi ile ilgili kesin bir süreye yer verilmekten kaçınılmıştır<sup>344</sup>. Zaten özellikle 1950'li yıllardan sonra anlaşmaya katılımın arttığı düşünüldüğünde Konvansiyon'un uygulanma alanı Orta Asya, Orta Doğu ve Afrika'ya kadar genişlemiştir. Bu nedenle kesin bir sürenin konulmaması bu bakımından öngörülü bir düzenleme olmuştur<sup>345</sup>.

CMR bakımından teslim süresinin aşılp aşılmadığının anlaşılabilmesi için öncelikle taşıma süresinin belirlenmesi gerekmektedir. Taşıyıcının malları belirli bir tarihte veya süre içinde göndericiden teslim alınmasının kararlaştırıldığı durumlarda,

<sup>339</sup> Türk Hukuk uygulamasında bu sürenin ne olması gerektiği genellikle Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)'ne danışılarak tespit edilmektedir: Kaya, **İÜHF**, s. 246, dpn. 57.

<sup>340</sup> "Somut olayda, taşınan eşyanın davalı taşıyıcıya sağlam olarak teslim edildiği de uyuşmazlık konusu olmadığından, mahkemece taşımanın yapıldığı güzergah dikkate alınarak taşıma konusu gıda maddelerinin gönderilene teslim edileceği makul sürenin bilirkişi aracılığıyla tespit edilmesi...": YARG. 11. H.D., 03.10.2012, E. 7336, K. 14887. Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 610.

<sup>341</sup> "Belçika ve İtalya sınırı arasındaki geçişin normal süresi, şoförlerin olağan kısa molalarını ve gümrük formalitelerini de hesaba katarak, 35 ila 40 saati geçmemektedir. Taşıyıcının, yükleme gerçekleşir gerçekleşmez yola çıkamamasını, bu nedenle de söz konusu seyahatin olağandışı uzun bir zamanda bitirilmesini, Almanya'da Pazar; Avusturya'da da Cumartesi ve Pazar günlerinde sürüş yasağı getiren düzenlemelere bağlanması mümkün değildir". Karar için bkz: Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 17, dpn. 42'den naklen.

<sup>342</sup> "Taşımanın gerçekleştirilebilmesi için özenli bir taşıyıcıdan beklenen makul sürenin hesabında, önceki doğu Avrupa blokları arasındaki ülkeler arası geçiş bağlantılarının, yürürlükteki siyasi ve idari şartların ve aynı zamanda Irak'taki savaş durumunun da dikkate alınması gerekmektedir". Karar için bkz: Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 17, dpn. 43'den naklen.

<sup>343</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 128.

<sup>344</sup> "Dava, (arıza sebebiyle yolda bekleme yaptığı için geciken) emtianın alıcıya teslim edilmeden taşıtanın talimatıyla geri dönülerek taşıtana teslimi sonrasında (geri dönüş için ikinci kez ödenen) navlun ücretinin iadesi istemine ilişkin olup, mahkemece kararlaştırılmış bir taşıma süresi bulunmadığı ve malın taşıtanın talimatı ile geri getirildiğinden bahisle davanın reddine karar verilmiştir. Oysa, dava konusu olayda uygulanması gereken CMR'nin 19. maddesi hükmüne göre taşıma sözleşmesinde, taşıma işinin hangi süre içinde gerçekleştirileceğine ilişkin bir hüküm bulunmadığı hallerde taşıma süresi, basiretli bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek makul taşıma süresine göre tespit edilir. Makul taşıma süresinin hesabı ise her olayın şartlarına göre ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Süre hesaplanırken eşyanın ve taşımada kullanılması verilen talimatlar, gümrükteki olağan bekleme süresi, gidilen yolun koşulları, izin verilen sürüş saatleri gibi pek çok faktör dikkate alınmalıdır. Taşıyıcının, geç taşıma halinde sorumluluğu, ağırlaştırılmış özen sorumluluğudur Bu itibarla davaya konu olayda, mahkemece, İstanbul-Şam arası makul taşıma süresi saptanarak, sonucuna göre davacının navlun bedelinin iadesi talebinin değerlendirilmesi gerekirken, yazılı şekilde eksik incelemeye dayalı olarak karar verilmesi doğru olmamıştır.": YARG. 11. H.D., 12.12.2006, E. 2005/12623, K. 2006/13193, (Çevrimiçi) www. kazanci.com, 24.05.2017.

<sup>345</sup> Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 62, dpn. 66.

CMR m. 19 anlamında bir süre kararlaştırılmış olmaktadır. Zira artık hesaplanabilir bir süre vardır. Taşıyıcının malları teslim alması için kararlaştırılmış ana, makul taşıma süresi eklenince, tarafların belirledikleri süre oraya çıkacak ve bu sürede teslim gerçekleşmemişse gecikmenin var olduğu söylenebilecektir. Bu yönde bir karar Fransız yargı kararlarında görülmüştür. Fransa'dan İngiltere'ye patates taşınmasına dair bir taşıma sözleşmesinde, taşıma aracının Fransa'nın Dieppe Limanında bineceği feribot taraflarca belirlenmiştir. Bu feribotun kaçırılması, teslim tarihini direk etkileyecek olduğundan, Mahkeme, feribotun gün ve saatini belirlemekle tarafların teslim tarihini kararlaştırdıklarına karar vermiştir<sup>346</sup>. Sonrasında taşımanın fiilen gerçekleştirildiği süre belirlenmelidir. Ve nihayet eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen sürenin, taşıma süresinden uzun olup olmadığına bakılmalıdır<sup>347</sup>.

### C. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından

Deniz taşımalarını düzenleyen Lahey Kuralları'nda geç teslimden sorumluluk düzenlenmemiştir. Bu eksiklikleri gidermek için kabul edilen Visby Kuralları'nda da gecikme zararlarından sorumluluk konusunda bir ilerleme kaydedilememiştir<sup>348</sup>. Deniz yolu ile eşya taşımacılığı alanında gecikmeden sorumluluk uluslararası planda ilk olarak Hamburg Kuralları ile düzenlenmiştir ve taşıma hukukunun bütünü içinde sorumluluk ilkeleri bakımından paralellik sağlanmıştır. Belirtmek gerekir ki gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmiş olması taşıyanın lehine değil aksine aleyhine bir durumdur. Zira gecikme zararlarından sorumluluk düzenlenmemişken, taşıyan bu zararlardan sorumsuz olduğuna dair kayıtları konşimentoya koydurabilmekte ve gecikme halinde doğacak zarardan sorumlu olmaktan tamamen kurtulabilmektedir. Dolayısıyla gecikme zararlarından sorumluluğunu sınırlandırma

<sup>346</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 127.

<sup>347</sup> Gençtürk, **a.g.e.**, s. 125.

<sup>348</sup> LK ve LK/VP m. 4/V-a ve h'de yer alan "loss or damage to, or in connection with, the goods – yükün uğradığı veya yükle bağlantılı zıya veya hasar" ifadesinin yalnızca fiziksel zararları değil ekonomik zararları da kapsadığı; dolayısıyla gecikmenin neden olduğu zıya ve hasar dışında kalan zararlara da uygulanacağı konusunda bkz: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 37, dpn. 77'de sayılan yazarlar.

ihtiyacı da hissetmemektedir<sup>349</sup>. Hamburg Kuralları m. 5'te gecikmenin ne olduğu belirlenmiştir. Buna göre “eşya, navlun sözleşmesinde 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 vardır”<sup>350</sup>. Görüldüğü üzere malın varma limanında gönderilene teslimi konusunda bir süre kararlaştırılmamış olsa dahi taşıma herhangi bir zamanda değil, makul bir süre içinde taşınmalıdır<sup>351</sup>. Makul sürede teslim konusunda ise iki kriter üzerinde durulmuştur. Bunlardan birincisi “tedbirli bir taşıyan” olarak somutlaşan objektif kriterken, diğeri “olayın özellikleri” olarak somutlaşan sübjektif kriterdir. Ancak örneğin o taşımanın yapıldığı mevsimde beklenmeyen fırtına, kötü hava şartları, yolda meydana gelen savaş ya da insan kurtarmak için elverişli rotadan sapılması gibi taşıma sözleşmesi yapıldığı sırada mevcut olmayıp fiilen taşımanın yapıldığı dönemde ortaya çıkan olağanüstü hususların makul sürenin hesabında hakimce dikkate alınıp alınmayacağı tartışmalıdır. Bir kısım yazarlar bu güçlüklerin süre hesabında değil, ancak taşıyanın süreyi aşmada kusurunun var olup olmadığının değerlendirilmesi aşamasında dikkate

<sup>349</sup> Yazıcıoğlu, **Armağan**, s. 1040, dpn. 7; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 81. Aksi görüşte bkz: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 46. ÜLGENER burada taşıyanın lehine bir düzenleme olduğu kanaatindedir. Çünkü Hamburg Kuralları'nın uygulanmadığı hallerde uygulanacak olan hükümler TTK hükümleri olacaktır ve sınırsız olarak sorumluluk gündeme gelecektir. Burada ise belli bir ÖÇH ile sorumluluk vardır. Fakat bu savunma ancak ETK döneminde geçerli olabilecektir. TTK ile gecikme zararları da düzenlendiğinden bu görüş geçerliliğini yitirmiş görünmektedir.

<sup>350</sup> Gecikmenin kavram olarak taşıma konusu eşyanın taşınmak üzere teslim alınmış olmasından sonra ve varma yerinde gönderilene teslimi öncesinde diğeri bir deyişle taşıyanın hakimiyeti altındayken ortaya çıkmış bir olgu olduğu, bu nedenle “gecikmenin eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada vuku bulmuş olması” ifadesinin anlamlı görünmediği, gecikmenin zaten zorunlu olarak bu süreçte meydana geleceği hakkında eleştirel bir yaklaşım için bkz: Ergon Çetingil, Rayegan Kender, Samim Ünan, Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı'nın ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Ocak 2006 Özel Sayı, TTK Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, s. 154.

<sup>351</sup> Bazı yazarlar gecikme zararlarından sorumluluğun önemli olmadığını, zira deniz taşımacılığında genellikle malın varma yerinde teslimi konusunda bir süre kararlaştırılmadığını, ayrıca düzenli hat seferlerinde çoğunlukla eşyanın bir sonraki gemi ile taşınacağına dair klozlar konulduğunu, dolayısıyla gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmesine ihtiyaç olmadığını savunmaktadırlar: Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, **Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Y. 22, S. 2, 2002, s. 1041, dpn. 9'da anılan yazarlar (Armağan). Ancak YAZICIOĞLU, taşıma süresinin tamamen taşıyanın inisiyatifine bırakılmaması ve taşıyanın taşımanın normal şartlar altında zorunlu olarak gereken sürede yapılacağına dair güveninin korunması için bu düzenlemenin amaca uygun olduğu görüşündedir: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 77. Aynı görüşte bkz: John F. Wilson, **Carriage of Goods by Sea**, 7th Edition, England, Pearson Education Limited, 2010, s. 15-16.

alınacağını belirtmektedirler<sup>352</sup>. Aksi görüşteki yazarlar ise makul sürenin hesabında, salt sözleşmenin yapılması aşamasındaki şartların değil, daha sonra ortaya çıkan engellerin de değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedirler<sup>353</sup>.

Taraflar, eşyanın boşaltma limanında teslimi için sözleşme ile veya daha sonra<sup>354</sup> teslim süresini kararlaştırabilirler<sup>355</sup>. Taraflarca açıkça yapılan belirlemelerde sürenin aşılıp aşılmadığını tespit güçlük arz etmezken, bazı durumlarda teslim için tarafların bir süre kararlaştırıp kararlaştırmadıklarını belirlemek güçlük arz etmektedir. Uygulamada, geminin yüklemeye hazır bulunacağı, hareket edeceği, varma limanına ulaşacağı, dolayısıyla teslimin gerçekleşeceği tarihler kesin olarak belirlenmemektedir. Zira deniz taşımacılığı, kendine özgü riskleri sebebiyle diğer taşıma türlerine oranla daha fazla belirsizlik içermektedir. Ayrıca yükleme ve boşaltma limanlarında tarafların, bu faaliyetlere hazırlık amacıyla fazla bir zamana ihtiyaç duymalarından dolayı, kesin bir tarih yerine belirli bir zaman aralığı belirledikleri görülmektedir. Bu nedenlerle deniz taşımalarında genellikle hareket ve varış tarihleri tahmini olarak belirlenmektedir. O halde geminin varış limanına tahmini varış süresi<sup>356</sup> belirlenmesi halinde, bu durumda teslim süresinin kararlaştırıldığı söylenebilir<sup>357</sup>. Ancak bu sürelerin anlaşılır ve tespit edilebilir bir şekilde belirlenmesi gerekir. Örneğin; "kısa bir süre içerisinde", "hemen" gibi klozlar bu şartı sağlamazlar<sup>358</sup>. Uygulamada

---

<sup>352</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 82, dpn. 243'te zikredilen yazar. Yazara göre, bu hususların sürenin hesabında dikkate alınacağını kabul etmek, sürenin hesabını büyük ölçüde uygulamadan uzak olan mahkemelerin takdirine bağımlı kılmakta dolayısıyla hukukun yeknesaklaştırılması amacına hizmet etmemektedir. Kara taşımaları bakımından da aynı görüşte olan yazarlar mevcuttur: Aydın, **a.g.e.**, s. 103, dpn. 248'de anılan yazar. AYDIN'ın kendisi de farklı bir gerekçe ile bu görüştedir. Bkz: Aydın, **a.e.**, s. 104; Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 18. YEŞİLOVA ARAS, madde metninde kullanılan "*makul sürenin aşılması*" şeklindeki geniş zaman ifadesinden, taşıma sırasında ortaya çıkan zorlukların dikkate alınmayacağı sonucunu çıkarmaktadır.

<sup>353</sup> Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 443; Arkan, **Kara Yoluyla Eşya Taşımaları**, s. 118; Aydın, **a.g.e.**, s. 103, dpn. 249'da anılan yazarlar.

<sup>354</sup> Örneğin sözleşme kurulduktan sonra taşıyanın taşıtana varma limanına ulaşma süresini bildirdiği ve taşıtanın da buna itiraz etmediği hallerde teslim süresi daha sonra kararlaştırılmıştır: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 81, dpn. 239; Yazıcıoğlu, **Armağan**, s. 1044.

<sup>355</sup> Taraflar teslim süresini açık veya örtülü bir şekilde kararlaştırabilirler: Kaya, **Gecikme**, s. 58. Teslim süresinin başlangıcı ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz: Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 7.

<sup>356</sup> Uluslararası taşımacılık uygulamasında bu kavram ETA (Estimated Time of Arrival) olarak kısaltılmaktadır. Bu tür uygulamalara bakıldığında, iki ayrı gün arasındaki bir süre belirtilmişse, mesela 8-12 Kasım 2010 gibi, gemi en geç 12 Kasım 2010 günü boşaltma limanına varmamış ise gecikmenin olduğu söylenir: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 445.

<sup>357</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 42; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 445.

<sup>358</sup> Kaya, **Gecikme**, s. 59.

taşıma reklamlarında veya tarifelerde taşıma sürelerine yer verilerek de taşıma süresinin belirlendiği görülmektedir<sup>359</sup>.

Deniz taşıması konvansiyonlarından olan Rotterdam Kuralları'nın 21. maddesinde de "Gecikme" kavramı şöyle tanımlanmıştır: "*Teslimde gecikme yükün taşıma sözleşmesinde belirlenen yerde belirlenen zamanda teslim edilmemesi halinde meydana gelir*". Ayrıca Rotterdam Kuralları'na göre taraflar teslim zamanına ilişkin açık bir hüküm koymamışlarsa, sözlü anlaşmanın da geçerli olacağı kabul edilmektedir. Zira gecikmeyi düzenleyen 21. madde, Rotterdam Kuralları'nın yazılı olmasını arayan 3. maddedeki işlemler arasında sayılmamıştır.

## **D. Hava Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından**

Hava yolu taşımaları bakımından gecikme zararları konusunda düzenlemeler mevcuttur ancak yükün ne zaman geç teslim edilmiş sayılacağına dair bir hüküm bulunmamaktadır. Gecikmeden sorumluluk, hem VK m. 19'da hem de MK m. 19'da düzenlenmiştir. Tüm bu düzenlemeler, yolcu, bagaj ya da yükün taşınmasındaki gecikmeden bahsetmiş olup, zarar durumundaki gibi tescil ettirilmiş/ettirilmemiş bagaj ya da yük ayrımı yapmamıştır. Dolayısıyla her türlü yolcu, bagaj ve yük gecikmesinden taşıyıcı sorumlu olacaktır.

Varma yerine ne zaman ulaşılacağı hususu tarifeler yoluyla kararlaştırılmış olabilir. Tarifelerle ilgili yasal bir dayanak bulunmamakla birlikte, tarifeler hava yolu şirketleri tarafından tek taraflı olarak belirlenip ilan edilmektedir. Söz konusu tarifeler, yolcu ve gönderici ile taşıma sözleşmesinin kurulmasının ardından sözleşme şartlarından biri halinde gelmekte ve dolayısıyla taşıyıcının taahhütleri arasında girmektedir. İşte bu nedenle tarifelerde düzenlenen vakitte ulaşma gerçekleşmezse gecikmenin varlığı kabul edilir<sup>360</sup>. Tarifelerde kalkış ve varış saatleri belirlenirken hava taşımacılığının hal ve şartları göz önünde tutulmalıdır. Taşıyıcının kalkış ve varış saatleri ile bağlı olmadığı ve bunlara uymama halinde taşıyıcının sorumlu olmadığını düzenleyen genel taşıma hükümleri geçerli değildir<sup>361</sup>. Zira bu hükümler, taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kaldırılamayacağına ve belirlenmiş sınırlardan daha aşağı çekilemeyeceğine ilişkin MK m. 26 ve VK m. 23'e aykırılık oluşturmaktadır. Taraflar

<sup>359</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 182; Aydın, **a.g.e.**, s. 100.

<sup>360</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 182; Kırman, **a.g.e.**, s. 96.

<sup>361</sup> Taşıyıcının kalkış ve varış saatlerine uymaması veya bunlarla bağlı olmadığını iddia etmesi, taşıyıcının sorumluluğunun kaldırılamayacağını veya hava yolu şirketi lehine değiştirilemeyeceğini düzenleyen emredici hükümlere (VK m. 23 ve MK m. 26) aykırıdır.

arasında bir tarife belirlenmemişse deniz yolu taşımaları ile paralel olarak burada da taşımanın objektif olarak makul sürede yapılması gerektiği kabul edilir<sup>362</sup>.

Önemle belirtmek gerekir ki hava yolu taşımalarını düzenleyen uluslararası mevzuatta gecikmeden sorumluluk düzenlenmiş ancak süre bakımından bir belirleme yapılmamıştır. Dolayısıyla taşıyıcının hangi süre içinde meydana gelen gecikmeden sorumlu olacağı belirsizdir. Bu da farklı fikirlerin oluşmasına yol açmıştır. Bir görüşe göre gecikme, bagaj ve yükün fiilen havada geçirdiği sürede meydana gelmelidir<sup>363</sup>. Yani hava aracının havalanmasından inmesine kadar olan süre, belirlenenden veya makul olandan fazla ise gecikme vardır. Diğer bir görüşe göre ise gecikme, eşya taşıması söz konusu olduğunda VK m. 18 hükmünce belirlenecek zaman kesitinde meydana gelmiş olmalıdır<sup>364</sup>. Yani yük taşımaları bakımından taşıma süresi yükün taşıyıcının denetimine girmesi anından, denetiminden çıkması anına kadardır<sup>365</sup>. Daha isabetli olduğunu düşündüğümüz son görüşe göre ise hava yolu taşıması bütün bir taşıma işi olup, hangi sebeple olursa olsun varma yerine zamanında ulaşılamama halinde gecikme olduğu kabul edilmelidir<sup>366</sup>. Zira VK zarar söz konusu olduğunda bu zarara sebep olan olayın belli bir süre içinde meydana gelmiş olmasını aradığı halde gecikme için bu tür bir sınırlandırmaya gitmemiştir<sup>367</sup>. Ancak buradaki kabul edilecek gecikmeden anlaşılması gereken VK m. 19 anlamındaki gecikme olup, bu hükümlerin

---

<sup>362</sup> Sözer, **Yük Taşıma**, s. 213; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 182. Makul sürenin belirlenmesinde hava şartları, hava trafiği, güzergahın durumu, yükün özellikleri, gümrükteki olağan bekleme süreleri, idari makamlarca yapılan denetimler, tatil günleri gibi bir takım objektif unsurların dikkate alınması gerektiği konusunda bkz: Gençtürk, **a.g.e.**, s. 128; Aydın, **a.g.e.**, s. 102; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 12.

<sup>363</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 183, dñn. 67/b'de anılan yazarlar. Bu görüş, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu bakımından amaçlanandan farklı bir sınırlama getirdiği için eleştirilmektedir: Atalay Özdemir, **a.g.e.**, s. 70; Kırman, **a.g.e.**, s. 98.

<sup>364</sup> Kırman, **a.g.e.**, s. 100-101; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 183, dñn. 67/c'de anılan yazarlar. Bu görüş ise bazı gecikme hallerinin kapsam dışı kalması nedeniyle eleştirilmektedir. Örneğin; yolcuların genel bekleme salonunda anons beklerken hava aracının kalkışa hazır olmaması halinde meydana gelen gecikmeden taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır. Zira burada binış işlemleri gerçekleşmediği için taşıyıcının sorumluluğu henüz başlamamıştır. Taşıma süresi başlamadan da gecikmeden bahsedilemeyeceğine göre bu örnekte gecikme zararından sorumluluk gündeme gelmeyecektir. Bu nedenle ÜLGEN, ikinci görüşü benimseyen bazı yazarların da yolcu taşımaları bakımından uçuş seyahatini doğrudan etkileyen gecikme olaylarını da konvansiyon kapsamına soktuğunu söylemektedir: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 183. Aynı görüşte bkz: Sözer, **TSHK Değerlendirmeler**, s. 63 vd.

<sup>365</sup> Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 43.

<sup>366</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 183; Birinci-Uzun, **a.g.e.**, s. 105.

<sup>367</sup> Bu husus hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 183-184. Anılan görüş, taşıma sözleşmesinin ifasına başlanıp başlanmadığını göz önünde bulundurmıyışı ve ifasına başlanmamış bir sözleşmenin ifasında gecikilmesinin bir çelişki oluşturduğu nedenleriyle eleştirilmektedir: Kırman, **a.g.e.**, s. 99.

uygulanması söz konusu olur. Yoksa zaten gecikme her halde bir vakıa olarak söz konusu olup, havacılık düzenlemeleri dışında genel hükümlere tabi olacaktır<sup>368</sup>.



---

<sup>368</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 183, dñn. 67d, 67e.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### YÜKÜN ZIYAI, HASARI VE GECİKMESİ HALİNDE YAPILACAK OLAN BİLDİRİM

#### I. GENEL OLARAK

Yükün zıyayı ve hasarı halinde yapılması öngörülen bildirimle ilişkin hükümler, taşıyıcının/taşıyanın yükün zıya, hasar ve gecikmesinden doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlerden olduğundan tüm mevzuatta emredici olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla bu hükümler taşıyıcının/taşıyanın lehine olarak değiştirilemez<sup>369</sup>. Taşıyıcının/taşıyanın aleyhine olarak değiştirilebilir. Ancak bu değişikliklerin hüküm ifade edebilmesi için taşıma senedine/konişmentoya yazılması gerekir<sup>370</sup>.

Taşıma sözleşmesinin ihlaline yönelik bildirim, sadece zıya ve hasar halinde değil, teslimdeki gecikme halinde de yapılmalıdır. Bu suretle taşıyıcıya/taşıyana eşyanın teslimindeki gecikme hatırlatılmış olur.

Bildirimle ilişkin hükümlerin hangi tarafın menfaatlerini daha çok koruduğu konusunda yeknesak bir fikir mevcut değildir. Bir takım yazarlar, yükle alakalı kişiye yüklenen bildirim külfetinin, taşıyana büyük bir menfaat ve kolaylık sağladığını savunmaktadır<sup>371</sup>. Zira bu yazarlara göre bildirim yapılması ile taşıyıcı/taşıyan artık kesin gözüyle bakılabilecek bir tazminat talebi karşısında uyarılmış olacak ve bir an evvel bu tazminata talebine karşı delilleri toplamaya başlayacaktır<sup>372</sup>.

Bildirimle ilişkin hükmün tarihçesine bakıldığında, ilk olarak deniz taşımalarına ilişkin 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Konvansiyon'un hazırlık çalışmalarının yapıldığı 1921 tarihli Lahey Konferansı'nda bildirim yükümlülüğüne ilişkin olarak teklif edilen ilk metnin şu şekilde olduğu görülmektedir: *"Eşyanın gemiden boşaltılmasından önce zıyaa veya hasara uğradığına ilişkin yazılı bir bildirimde bulunulmaz ise, eşyanın gemiden boşaltılması eşyanın konişmentoda belirtildiği şekliyle teslim alındığına dair kesin olmayan bir*

<sup>369</sup> Seven, **Tez**, s. 8. Örneğin, haricen belli olmayan zıya ve hasarlar için öngörülen bildirim süresinin kısaltılmasına ilişkin konulan bir hüküm geçersiz olurken, haricen belli olan ve derhal yapılması gereken bildirim 3 gün içinde yapılmasının da geçerli olacağını içeren bir hüküm geçerlidir: Okay, **a.g.m.**, s. 442.

<sup>370</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 195.

<sup>371</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 177; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 199; Çağa, Kender; **a.g.e.**, s. 151; Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 157.

<sup>372</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 157.

*karine teşkil eder. Eşyanın teslim edilmesinden itibaren 12 ay içinde dava açılmaması halinde, taşıyan ve gemi sorumluluktan kurtulur.*” Buna göre, en geç eşya gemiden boşaltırken bir bildirim yapılmazsa, bu durum taşıyanın eşyayı gemiye yüklediği şekliyle teslim ettiğine karine teşkil eder<sup>373</sup>. Konferansta bu metne ilişkin çeşitli eleştiriler ortaya atılmıştır. Ancak eşyayı teslim alan kişinin eşyayı kendi deposuna götürmeden gemi üzerinde tespit yapmasının mümkün olmaması gerekçesiyle bildirim eşyanın boşaltılmasından önce değil, boşaltmayı takiben 15 gün içerisinde yapılması gerektiğini içeren teklifler verilmiştir. Karşıt bir görüş ise, yazılı bildirim için 15 günlük sürenin uzun olduğunu, bu sürede bildirim doğruluğunun anlaşılamayacağını savunmuştur<sup>374</sup>. Konu ile ilgili tartışmalar sonucunda, İngiliz delegasyonunun önerisi yerinde bulunmuş ve kabul edilmiştir<sup>375</sup>. Buna göre haricen belli olan zıya ve hasar halinde bildirim, malların boşaltma limanında kaldırılmasından evvel veya en geç kaldırılması sırasında veya nakil sözleşmesi gereğince malları almaya yetkili olan şahsın muhafazasına tevdiinden önce veya sonra yapılmalıdır. Haricen belli olmayan zıya ve hasara ilişkin bildirim, yükün tesliminden itibaren üç gün içinde yapılmalıdır ve yargı yoluna başvurma süresi de bir yıldır. 1968 tarihli Visby Protokolü ile konumuzu oluşturan bildirim hususunda bir değişiklik yapılmamış olup, dava açma süresine ilişkin bir değişikliğe yer verilmiştir<sup>376</sup>.

## II. BİLDİRİMİ YAPMAYA YETKİLİ OLAN ŞAHISLAR

Yazılı bildirimi yapmaya yetkili olan kişi veya kişiler, kara yolu ile eşya taşımaları bakımından CMR m. 30/I’de; hava yolu ile eşya taşımaları bakımından VK m. 26/I ve MK m. 31/I’de; deniz yolu ile eşya taşımaları bakımından LK, L/VK m. 3/VI, HK m. 19/I ve RK m. 23/III’te yer almaktadır. Anılan tüm bu maddelerde bildirimi yapmaya yetkili kişi ortak bir şekilde alıcı/gönderilen ve onun tarafından eşyayı teslim almaya yetkili kılınmış kişiler olarak belirlenmiştir. Daha geniş bir ifade ile yükle ilgili kişinin bu bildirimi yapması gerektiği söylenebilir. Zira yükü teslim alma hakkı olan kişi, yük

<sup>373</sup> Sturley, **Liability Regimes**, s. 37.

<sup>374</sup> Barış Günay, **Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)**, Ankara, Yetkin, 2013, s. 193-194.

<sup>375</sup> Konu ile ilgili tartışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Günay, **a.g.e.**, s. 194-195.

<sup>376</sup> Eklenen düzenlemeye göre, üçüncü kişiye açılan rücu davası bir yıllık sürenin sona ermesinden sonra da açılabilir. Ancak bu süreden sonra dava açılabilmesi için, davanın görüldüğü mahkemenin hukukunun öngördüğü süre esas alınır. Bu süre, rücu davası açan kişinin tazminatı ödediği tarihten itibaren veya kendisine açılan davada dava dilekçesinin tebellüğ ettiği tarihten itibaren üç aydan az olamaz: Günay, **a.g.e.**, s. 196.

üzerinde öncelikli menfaate sahiptir ve maldaki zarar ilk olarak onun açısından sonuç doğurur<sup>377</sup>.

Uygulamada alıcının tayin etmiş olduğu ikinci taşıyıcı, depo görevlisi, yük emanetçisi veya yetkili temsilci gibi şahısların araya girdiği görülmektedir. Bu durumlarda yükle ilk karşı karşıya gelecek kişiler bunlar olduğundan ihbarda da bu şahısların bulunduğu görülmektedir<sup>378</sup>.

Bildirimi yapmaya yetkili şahıslar arasında taşıtanı da saymak gereklidir. Zira bazı durumlarda eşyayı teslim alan kişi gönderilen olmayabilir. Örneğin, taşıtanın taşımayı durdurup malların iadesini istediği durumlarda eşyayı teslim alan kişi taşıtan olacaktır. Bu durumda bildirim yapacak olan kişi de taşıtandır. Ayrıca gönderilenin bulunması navlun sözleşmeleri bakımından kurucu bir unsur değildir. Tarafların gönderilen belirlemedikleri durumda, yükü teslim alma yetkisi taşıtında olacağından bu durumda bildirim de taşıtan yapmalıdır. Kaldı ki navlun sözleşmesinde gönderilen belirlenmiş olsa bile gönderilen yükü teslim almaya zorlanamayacaktır. Böyle bir durumun varlığı halinde de bildirim taşıtan yapmalıdır<sup>379</sup>. Ancak bu gibi durumlar haricinde normal olarak eşyayı gönderilenin teslim aldığı hallerde, gönderen veya bir başka kimsenin yapacağı bildirim geçerli olmayacaktır<sup>380</sup>.

Bilindiği üzere taşıma sözleşmelerinde bir taşıma senedi/konişmento düzenlenme zorunluluğu bulunmamaktadır. Yapılan taşıma, herhangi bir taşıma senedine/konişmentoya bağlanmamışsa, taşıma sözleşmesi gereğince malı teslim almaya yetkili kılınmış kimsenin bildirim yapması gerektiği kabul edilir<sup>381</sup>.

Bildirim yapacak kişi hususunda bir uyumsuzluk söz konusu olduğunda gönderilenin ya da onun tarafından eşyaları teslim almak konusunda yetkilendirilmiş kişinin, yetkisini ispat etmesi gerekmektedir. Bu husus ispatlanamazsa bildirimde bulunulmamış sayılacak ve dolayısıyla ispat yükü yer değiştirerek tasarruf hakkı sahibinin omuzlarında kalacaktır.

---

<sup>377</sup> Doğanay, **a.g.m.**, s. 473; Ünan, **a.g.m.**, s. 106; Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 80.

<sup>378</sup> Ağsakal, **a.g.m.**, s. 251; Karan, **CMR Şerhi**, s. 780, 784; Okay, **a.g.m.**, s. 451. Bu konudaki bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "01.06.2011 tarihli tutanakta lojistik operasyon sorumlusu ve forklift operatörü unvan ile imzası bulunanların davalı çalışanı olup olmadığı araştırılmaksızın salt bu kişilerin davalının yetkili temsilcisi olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiştir.": YARG. 11. H.D., 14.05.2014, E. 15334, K. 9301. Karar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 512.

<sup>379</sup> Ağsakal, **a.g.m.**, s. 252.

<sup>380</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 159.

<sup>381</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 451.

En az iki taşıma türünün kullanılacağı ve/veya taşıma safhalarının farklı taşıyıcı/taşıyanlarca gerçekleştirileceği bölünmüş bir taşıma sözleşmesi söz konusu olduğu hallerde eşyayı önceki taşıyıcıdan/taşıyandan teslim alan yeni taşıyıcı/taşıyan eşyayı, tıpkı ilk taşımadaki gibi eşyanın görünür durumunu kontrol etmeli ve eşya iyi durumda değilse taşıma belgesine durumu kaydetmelidir. Aksi takdirde, ikinci taşıyıcının eşyayı zarar görmemiş halde teslim aldığı kabul edilir. Burada önceki taşıma neticesinde eşyada bir zarar meydana gelmişse bunun bildirimini yapacak olan kişi yeni taşıyıcı/taşıyandır. Zira o, eşyayı alıcıyı temsilen teslim almaktadır. Bunun sonucu olarak da bildirim alıcı adına yapacaktır. Aksi takdirde, zararın önceki taşıma sırasında değil, kendisinin taşıması sırasında meydana geldiği kabul edilir<sup>382</sup>. Ayrıca yük nerede teslim ediliyorsa bildirim de orada yapılması icap eder<sup>383</sup>.

Kara ve hava yolu ile eşya taşımaları bakımından yukarıda da açıklandığı üzere Gümrük idarelerine teslimin, gerçek anlamda bir teslim sayılıp sayılmayacağı tartışmalı bir husustur<sup>384</sup>. Dolayısıyla burada malı taşıyıcıdan teslim alan Gümrük idaresinin bildirim yapmaya yetkili olup olmayacağı da tartışmalı hale gelmektedir. Gümrüğe teslimin gönderilene teslim sayıldığı ihtimalde, Gümrük idaresinin bu bildirim yapması gerektiği söylenebilecektir. Ancak Gümrük idaresine teslim ile taşıyanın sorumluluğunun sona ermediği kabul edilirse, bildirim külfetinin doğması için gönderilene teslimin gerçekleşmesi gerekir. Deniz yolu ile eşya taşımalarına bakıldığında ise HK m. 4/II-b/iii uyarınca, rıhtım idarelerine teslim ile taşıyanın sorumluluğu sona erdiğinden artık idareye teslim ile bildirim külfetinin doğduğu söylenebilir. Burada bildirim rıhtım idaresi yapabilecektir.

Bildirim yapmaya yetkili şahsı tespit ederken, boşaltma işinin kimin görevi olduğuna bakılmalıdır. Örneğin; FIO<sup>385</sup> /FIOS<sup>386</sup> /FIOST<sup>387</sup> klozlarından birinin konulduğu taşımalarda boşaltma gönderilene ait olacağından, gönderilenin

---

<sup>382</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 780.

<sup>383</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 453.

<sup>384</sup> Bkz. Yuk. s. 45.

<sup>385</sup> Söz konusu klozlar, yükleme ve boşaltmada sırasında gündeme gelen hangi faaliyetlerin taşıyana, hangilerinin taşıtana kaldığı hususlarını düzenler. FIO (*Free in and out*) düzeninde yükleme ve boşaltma taşıtanın görev ve sorumluluğundadır. Bunlar dışındaki faaliyetler taşıyana aittir: M.Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi**, 2. Bası, İstanbul, Der, 2017, s. 262, dpn. 591 (Çarter).

<sup>386</sup> FIOS (*Free in and out and stowed*) düzeninde yükleme ve boşaltmaya ek olarak istifleme de taşıtanın görev ve sorumluluğundadır: Ülgener, **Çarter**, s. 262, dpn. 591.

<sup>387</sup> FIOST (*Free in, out, stowed and trimmed*) düzeninde yükleme, boşaltma ve istiflemeye ek olarak dengeleme de taşıtanın görev ve sorumluluğundadır: Ülgener, **Çarter**, s. 262.

görevlendirdiği boşaltma kurumu onun adına bildirim yapabilir<sup>388</sup>. Yine örneğin boşaltma işinin mavnalar aracılığıyla yapıldığı durumlara da ayrıca bakılmalıdır. Boşaltmanın mavnalar aracılığıyla yapılması halinde mavnacılara bir bildirim külfetinin yüklenip yüklenemeyeceği, bu mavnacıların kimin adına çalıştığına bakılarak cevaplanması gereken bir sorudur. Eğer mavnacı taşıyan adına çalışmakta ise, bildirim yapması düşünülemez. Ancak mavnacıyı gönderilen seçmişse, mavnacı bildirim yapmalıdır<sup>389</sup>.

Gecikme halinde bildirim yapacak şahıs bakımından, ziya ve hasar halinde yapılacak bildirimde göre bir farklılık bulunmaktadır: Geç teslim halinde bildirim süresi ziya ve hasara göre daha uzun tutulduğundan dolayı<sup>390</sup> eşyanın mülkiyetini alıcıdan devralmış üçüncü kişi tarafından da bildirim yapılabilir. Bu halde malı devralan üçüncü kişi, ihbarda bulunurken alıcıyı temsil etmektedir<sup>391</sup>.

### III. BİLDİRİMİN MUHATABI

Kara taşımalarında uygulanacak olan CMR m. 30'a göre zarar ve gecikmenin bildirimde taşıyıcıya yapılması gerektiği düzenlenmiştir. Fiili taşıyıcıya yapılacak bildirim ile ilgili açıkça bir düzenleme yer almamaktadır. Ancak doktrinde alt taşıyıcı ya da fiili taşıyıcıya yapılan bildirim de geçerli bir bildirim sayılacağı söylenmektedir<sup>392</sup>. Gönderene yapılan bildirim geçerli bir bildirim olarak kabul edilmez<sup>393</sup>. Ayrıca acentaya yapılan bildirim de geçerli olduğu söylenmektedir. Zira acentenin aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili her türlü ihtar ve ihbarları yapma ve kabul etme yetkisi vardır<sup>394</sup>. Yargıtay verdiği bir kararda, davalının

<sup>388</sup> Uygulamada bazı limanlarda "Gemi Zabıt Varakası" isimli bir belge düzenlenmektedir. Bu belge, eşyanın gemiden ne durumda boşaltıldığını ve yükte varsa eksiklikleri gösterir. Bu belge, bildirimde taşıması gereken tüm unsurları taşımaktadır: Kanunda bildirim için öngörülen süre içerisinde düzenlenmiştir, yazılıdır, gönderileni temsilen bildirimde bulunmaya yetkili şahıs tarafından imzalanır, zararı ana hatları ile içerir, taşıyan veya onu temsil eden birinin imzasını içerdiği için taşıyıcıya ulaşmış bulunur, gönderilenin bildirimde bulunmak niyetini yansıtır: Ünan, **Halefiyet**, s. 106.

<sup>389</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 452.

<sup>390</sup> Gecikme halinde bildirim yapılması gereken süre için **bkz. aş.** s. 104.

<sup>391</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 784. CMR'de gecikme halinde yapılan bildirim kimin tarafından yapılacağı konusunda düzenleme bulunmadığı için gönderenin de bu bildirim yapabileceği söylenmektedir: Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 33.

<sup>392</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 272.

<sup>393</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 159.

<sup>394</sup> Deniz Kaner, **Navlun Sözleşmeleri**, s. 75; Seven, **Tez**, s. 63.

sürücüsünün de imzasını içeren hasar tutanağının, teslimin hasarlı yapıldığına kanıt saymıştır. O halde sürücü, bildirim kabul edecek kişiler arasında sayılabilir<sup>395</sup>.

Deniz taşımaları için yukarıdakine paralel bir düzenleme vardır. LK ve L/VK m. 3/VI'da bildirim taşıyana veya onun acentesine yapılacağı düzenlenmiştir. HK m. 19/VI göre ise eşya bir fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse, bu madde uyarınca fiili taşıyana yapılan her bildirim asıl taşıyana yapılmış gibi ve asıl taşıyana yapılan her bildirim de fiili taşıyana yapılmış gibi hüküm ifade eder. Bilindiği üzere taşıma sözleşmesinde bir taşıma taahhüdünün varlığı yeterli olup, taşıyanın yükü bizzat maliki olduğu gemi ile taşınması zorunluluğu bulunmamaktadır. Bu nedenle taşıyan da taşıma taahhüdünde bulunduğu malları daha sonrasında başka bir taşıyanla yaptığı sözleşme uyarınca taşıtabilir. İşte bu durumda fiili taşıyan denilen kişi sahaya çıkmaktadır<sup>396</sup>. Fiili taşıyan, "taşımanın icrası taşıyan tarafından kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her şahıs ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen diğer bütün şahıslar" olarak tanımlanmaktadır<sup>397</sup>. Ve kanuni düzenlemelerde yükü ilgilinin taşıyan yanında fiili taşıyana başvurma hakkı olduğu da belirtilmektedir. İşte bununla bağlantılı olarak, taşıyana yapılan bildirim fiili taşıyana yapılmış sayılması ve fiili taşıyana yapılmış her bildirim de taşıyana yapılmış sayılması tutarlı bir düzenlemedir.

HK m. 19/VIII, kaptan ve sorumlu gemi zabiti dahil olmak üzere asıl veya fiili taşıyanın ad ve hesabına hareket eden kişilere yapılan bildirim de sırasıyla asıl taşıyana, fiili taşıyana ve gönderene yapıldığı kabul edilir. Kaptanın donatanı, yükü ilgilileri ve taşıyanı temsil yetkisi bulunmaktadır. Zira yük varma yerine ulaştığında, yükü ilgililer çoğunlukla taşıyanla değil kaptanla muhatap olmaktadır ve yükü ondan teslim almaktadır. Yükü teslim eden kişi olarak kaptana bildirim yapılması, yerinde bir düzenlemedir<sup>398</sup>. Doktrinde taşıyan ve kaptanın birlikte varma limanında bulunması halinde yükü ilgilinin sıra gözetmeksizin bunlardan dilediğine bildirim yapması yeterli

---

<sup>395</sup> YARG. 11. H.D., 06.11.2006, E.2005/10442, K.2006/11211. Karar için bkz. [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr), Çevrimiçi, 16.09.2015. Aynı yönde: YARG. 11. H.D., 06.02.2000, E. 4621, K. 5048; YARG. 11. H.D., 04.07.2002, E. 3189, K. 7037; YARG. 11. H.D., 24.04.2006, E. 4739, K.4560 ve YAR. 11.H.D, 21.05.2007, E. 5726, K. 5726; YARG. 11. H.D., 21.04.2008, E. 3754, K. 5313; YARG. 11. H.D., 25.04.2012, E. 497, K. 6822; YARG. 11. H.D., 14.02.2011, E. 8376, K. 1576.

<sup>396</sup> Sami Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, İstanbul, On İki Levha, 2015, s. 72.

<sup>397</sup> Aksoy, **a.g.e.**, s. 93.

<sup>398</sup> Ağsakal, **a.g.m.**, s. 261.

görülmektedir<sup>399</sup>. Gemi zabitanın ise, kaptan gibi donatanı, yükle ilgilileri ve taşıyanı kanundan doğan bir temsil yetkisi bulunmamaktadır. Ancak, kaptanın yetkilerini bu kişiye devretmesi halinde bir temsilden bahsedilebilecektir. İşte böyle bir yetki devri söz konusu ise sorumlu gemi zabiti bildirim muhatabı olabilir. Birden fazla gemi zabiti bulunabileceği için HK, kendisine yetki devredilmiş olan “sorumlu gemi zabitanın” bahsetmektedir<sup>400</sup>.

RK m. 23/I'e göre ziya veya hasar halinde bildirim taşıyana veya eşyayı teslim eden ifa edene yapılmalıdır. Gecikmenin varlığı halinde yapılacak olan bildirim muhatabı ise m. 23/IV'e göre yalnızca taşıyan olarak belirlenmiştir. Ancak m. 23/V, taşıyan veya taşımayı ifa edene yapılan bildirim çift yönlü bir etki doğuracağını, diğer bir ifade ile bu kişilerden birine yapılan bildirim diğerine de yapılmış sayılacağını belirtmektedir. O halde gecikme halinde taşıyana değil de taşımayı ifa edene yapılacak olan bildirim hangi fıkra kapsamında değerlendirileceği ve geçerli olup olmayacağı net olarak anlaşılamamaktadır<sup>401</sup>. Bu nedenle hak kaybına uğramamak için gecikme halinde bildirim doğrudan taşıyana yapılmasının daha uygun olacağı savunulmaktadır<sup>402</sup>.

---

<sup>399</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 452; Okay, **a.g.e.**, s. 197, dph. 741. Özellikle kısa bildirim sürelerinin öngörüldüğü mevzuatlar bakımından, bildirim yapacak kişiye, taşıyıcıyı/taşıyanı bulup ona bildirim yapma sorumluluğu yüklemenin hakkaniyetli olmayacağı düşüncesinde bkz: Ağsakal, **a.g.m.**, s. 261.

<sup>400</sup> Ağsakal, **a.g.m.**, s. 262. Burada sorumlu gemi zabitanın yer verilmesi, kendisine bildirimde bulunulan gemi adamının sorumlu gemi zabiti olmadığı savunması karşısında ispat sorunları doğmasına sebep olacağı için eleştirilmektedir: İhsan Demirkıran, H. Murat Demirkıran, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler”, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler**, Ocak 2006, s. 343.

<sup>401</sup> Yvonne Baatz v.d., **a.g.e.**, s. 70, prg. 23-04.

<sup>402</sup> Günay, **a.g.e.**, s. 206, dph. 58'de sayılan yazarlar. Yvonne Baatz v.d., **a.g.e.**, s. 70, prg. 23-04. Eserde gecikme halinde taşıyana bildirim yapılmasının zorunlu olduğu ve icra edene bildirim yapılmaması gerektiği söylenmektedir.

Hava taşımalarını düzenleyen VK m. 26 ve MK m. 31'de de genel bir ifade ile bildirim taşıyıcıya yapılacağı düzenlenmektedir. O halde burada da taşıyıcıya veya yetkili temsilcisine bu bildirim yapılabilmesi kabul edilmektedir<sup>403</sup>.

Bildirim muhatabının, bildirim kabul etmesi aranmaz. Bildirim kabul etmesi halinde ise bu kabulü yazılı olarak yapması şart değildir. Sözlü kabul beyanı da geçerlidir.

#### IV. BİLDİRİMİN ŞEKLİ

Bildirim ne şekilde yapılması gerektiği konusunda kara, hava ve deniz yoluyla eşya taşımalarını düzenleyen hükümlerin birbirinden farklı düzenlemeler getirdiği görülmektedir. Bu nedenle her bir taşıma türü için ziya veya hasar halinde yapılması gereken bildirimle ilgili ayrı açıklamalar yapmak yerinde olacaktır. Ancak gecikme halinde yapılması gereken bildirim, gecikmeyi sorumluluk sebebi olarak düzenleyen tüm uluslararası mevzuatta (CMR m. 30/III, VK m. 24/III, MK m. 31/III, HK m. 19/V, RK m. 21/IV) yazılı olarak bildirilmesi gerektiğinden tekrara düşmemek adına bu hususta ayrıca bir açıklama yapılmayacaktır. Buradaki bildirim de, iadeli taahhütlü mektupla veya telgrafla yapılması tavsiye edilmektedir<sup>404</sup>. Ayrıca gecikmenin bir tutanakla teyit edilmesi halinde, bildirim gerek olmadığı burada da

---

<sup>403</sup> Sözer, **Yük Taşıma**, s. 253. "Mahkemece davalı taşıyıcılara Varşova Konvansiyonu'nun 26.maddesi uyarınca hak düşürücü sürelerde gerekli hasar ihbarının yapılmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmişse de davacı tarafından gümrük memuru, S. S. Loj. Ltd. Şti. antrepo memuru ve havayolu firması memuru sıfatlarını taşıyan kişilerce imzalanan 11.11.2005 tarihli bir hasar ve rezerv tutanağı dosyaya sunularak, bu tutanağın anılan maddedeki ihbarın yerine geçeceği ileri sürülmüş, buna karşılık davalılar vekillerince de havayolu firması memuru sıfatıyla anılan tutanağı imzalayan kişinin müvekkillerinin bir çalışanı olmadığı savunulmuş, bu iddia ve savunmalar ne mahkemenin görüşüne başvurduğu bilirkişi raporunda ne de mahkemece karar yerinde incelenip değerlendirilmiştir. O halde mahkemece anılan tutanağı havayolu firması memuru sıfatıyla imzalayan kişinin davalı taşıyıcıların bir çalışanı olup olmadığının ve tutanağın Varşova Konvansiyonu'nun 26. maddesinde belirtilen ihbarın yerine geçip geçmediğinin incelenip değerlendirilmesi ve sonucuna göre karar verilmesi gerekirken... YARG. 11. H.D., 29.03.2010, E. 2008/12057, K. 2010/3398. Karar için bkz: Akkurt, **a.g.e.**, s. 307, dpn. 527.

<sup>404</sup> Sözer, **Yük Taşıma**, s. 253.

söylenmektedir<sup>405</sup>. Yine bildirim süresi içinde dava açıldığı veya gecikme ikrar edildiği takdirde bildirimde gerek yoktur<sup>406</sup>.

Bildirim yazılı biçimde yapılacağı öngörülmüşse, bu bir geçerlik şartıdır ve yazılılık dışında bir şekil şartı da aranmamaktadır<sup>407</sup>. Ancak taşıyıcı/taşıyan sözlü bildirim kabul ettiğini de açıkça belirtirse bu durumda artık yazılı bildirim aranmasına gerek yoktur. Bildirim yazılılığı, taşıyan lehine bir düzenleme olduğundan, taşıyanın bundan feragat etmesi mümkündür<sup>408</sup>. Burada dikkat edilmesi gereken, bu kabulün açık biçimde yapılmasıdır<sup>409</sup>.

Uygulamada bildirim taşıma senedi/konişmento üzerine yapıldığı da sıklıkla görülmektedir. Bu şekilde yapılan bildirimler yargı kararlarında da geçerli sayılmaktadır<sup>410</sup>.

## A. Kara Yoluyla Eşya Taşımalarında

Kara yolu ile yapılan taşımalarda meydana gelen ziya veya hasar haricen belli ise bildirim, eşyanın yükle ilgili teslimi anında yapılacaktır<sup>411</sup> ve bu bildirim kural olarak herhangi bir şekle bağlı değildir. Sözlü olarak dahi ileri sürülebilir. Bu bildirim sözlü olarak yapılabileceği açıkça düzenlenmemekle birlikte haricen belli olmayan ziya veya hasarın yazılı olarak yapılması gerektiği hükmünün karşıt anlamından bu sonuca varılabilmektedir.

<sup>405</sup> Bu yöndeki bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "...Taşımaya konu dokuma tezgahı hasarlı olarak alıcısına teslim edildiği, taşıyıcının temsilcisi olan davalı sürücünün katılımı ile düzenlenen tutanak ile de sabittir. Hasarın tespiti ve bunun bildirimini gerçekleştirmişir.": YARG. 11. H.D., 15.12.2011, E. 5975, K. 17137. Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 624. Aynı yönde: YARG. 11. H.D., 10.05.2007, E. 4187, K. 7215. Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 662.

<sup>406</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 785. Bu konuda verilmiş bir Yargıtay kararı da şu şekildedir: "Ancak, taşımacı gecikmeyi bir tutanak ile teyit etmiş ise veya ihbar süresinde dava açılmış veya teslimdeki gecikmenin taşımacı tarafından ikrar edildiğinden, ihbara gerek yoktur.": YARG. 11. H.D., 09.06.2014, E. 3741, K. 10908. Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 558.

<sup>407</sup> Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 211; Ağsakal, **a.g.m.**, s. 252.

<sup>408</sup> Seven, **Tez**, s. 71.

<sup>409</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 449. OKAY, karşılıklı olarak ekspertiz incelemesi yapılacağını içeren beyanların, bildirim yükümlülüğünden feragat olarak yorumlanamayacağını belirtmiştir.

<sup>410</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 278; Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 162; Karan, **CMR Şerhi**, s. 782; Ünan, **a.g.m.**, s. 107. Sözer, **Yük Taşıma**, s. 253; Okay, **a.g.m.**, s. 449. "...Dosyada sunulan sevk irsaliyeleri incelendiğinde, bir kısım sevk irsaliyesine İngilizce notlar düşüldüğü görülmüş olup, teknik bilirkişi tarafından düzenlenen raporunun 6. maddesinde de, 27.11.2000 tarihli sevk irsaliyesinde 32 parça maldan 31 adedinin hasarlandığının yazıldığı belirtilmiştir..." YARG. 11. H.D., 06.10.2005, E. 2004/11251, K. 2005/9340. Karar için bkz: Karan, **CMR Şerhi**, s. 809-812.

<sup>411</sup> Bu konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için Bkz. Aş. s. 95.

Haricen belli olmayan zararlarda ise CMR m. 30/I-son cümle açıkça bildirim yazılı şekilde yapılacağını söylemektedir<sup>412</sup>.

## B. Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında

Bildirim şekli hususunda, deniz taşımalarında bildirim yazılı olması esastır ve bu şart hem haricen belli olan(HK m. 19/I) hem de belli olmayan(HK m. 19/II) hasar ve ziya için öngörülmüştür.

Yine LK ve L/VK'da da m. 3/VI ile haricen belli olan ziya ve hasarın bildirim için öngörülen ve en geç teslim anında yapılması gereken bildirim yazılı yapılması aranmıştır. Haricen belli olmayan ziya ve hasar halinde de yazılı bildirim aranmıştır.

RK'da farklı bir sistem izlenmiş ve hangi hususların yazılı şekil şartına tabi olduğu ayrı bir maddede açıkça belirtilmiştir (m. 3)<sup>413</sup>. Ziya ve hasar halinde yapılması gereken bildirim külfetini düzenleyen 23. maddenin ilk fıkrası da yazılı şekle tabi

<sup>412</sup> İç hukukumuz bakımında kara taşımalarını düzenleyen TTK m. 889/IV, bu hususta da CMR'yi örnek almakla birlikte bir farklılık göze çarpmaktadır. Madde, teslimden sonra yapılan bildirim yazılı olması gerektiğini belirttikten sonra, telekomünikasyon araçlarıyla da yapılabilmesine cevaz vermiştir. Bununla birlikte bildirimde bulunanın kim olduğunun herhangi bir şekilde anlaşılması, imza şartını da ortadan kaldırmaktadır. Bildirim imzasızın yazılı surette yapılması; yazılı bir metnin (teksform) gönderilmesi olarak anlaşılacağından, faks, teleks, telgraf veya elektronik posta yoluyla yapılan bildirimler de geçerli olacaktır: Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 277; Okay, **a.g.e.**, s. 196, dph. 738. Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 178. AKINCI ispatta kolaylık olması açısından bildirim, taahhütlü mektup veya noter aracılığıyla ya da telgrafla yapılmasını tavsiye etmektedir. Ayrıca OKAY da bildirim yapanın, bildirim taşıyıcıya/taşıyana ulaştığını ispat külfeti altında olduğundan bildirim taahhütlü mektupla ya da telgrafla gönderilmesini tavsiye etmektedir: Okay, **a.g.e.**, s. 200, dph. 757; Okay, **a.g.m.**, s. 450; Karan, **CMR Şerhi**, s. 782. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ünan, **Halefiyet**, s. 108, 109. TTK, deniz taşımaları bakımından bildirim imzaya gerek olmadan yazılı olarak yapılabilmesi hususunu açıkça düzenlememiştir. Doktrinde de, yapılacak bildirim, üzerine borç almayı kapsayan bir irade beyanı olmadığından yola çıkılarak imzasızın da yapılabileceği belirtilmiştir: Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 153, dph. 605'te sayılan yazarlar. Aksi görüşte: Okay, **a.g.m.**, s. 450. OKAY, taşıyanın bildirim itibarıyla onu ciddiye alması için yazılı olmasını aramaktadır.

Bu konuda verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "...mahkemece alınan bilirkişi raporu doğrultusunda hasar ihbarının CMR'nin 41. ve 30. maddeleri uyarınca yedi günlük süresinde yapılmadığı kabul edilerek istemin reddine hükmetmiş ise de, dosyada mevcut 14.12.2002 tarihli davacı faksının ihbar niteliğinde olup olmadığı gerek anılan bilirkişi raporunda, gerekse karar yerinde değerlendirilip tartışılmış değildir. Bu durumda mahkemece, anılan faksın hasar ihbarı niteliğinde olup olmadığı değerlendirilerek hasil olacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekir": YARG. 11. H.D., 27.09.2005, E. 2004/10335, K. 2005/8768. Karar için bkz: Erdem, **a.g.e.**, s. 248.

<sup>413</sup> RK m. 3, Türkçe çeviride şu şekilde kaleme alınmıştır: "19. maddenin 2. fıkrası; 23. maddenin 1 ila 4. fıkraları; 36. maddenin 1(b), (c) ve (d) bentleri; 40. maddenin 4(b) bendi; 44. madde; 48. maddenin 3. fıkrası; 51. maddenin 1. fıkrası; 63. madde; 66. madde; 67. maddenin 2. fıkrası; 75. maddenin 4. fıkrası ve 80. maddenin 2. ve 5. fıkraları yazılı olacaktır. Söz konusu araçların kullanımının yazışmayı gönderen kişinin ve yazışmayı alan kişinin onayına tabi olması koşuluyla, bu amaç doğrultusunda, elektronik yazışmalar kullanılabilir".

kılınmıştır. Burada ziya ve hasarın hem haricen belli olduğu hem de belli olmadığı durumda bildirim yazılı yapılması gerektiği söylenebilir. Ayrıca tarafların rızası halinde elektronik haberleşme de kullanılabilir.

Rıhtım idaresi puantörünün konişmentoya verdiği açıklama bildirim yerine geçmeyeceği gibi, idarece kendi adına düzenlenen ancak taşıyan veya temsilcisinin imzasını içermeyen kargo raporu da bildirim yerine geçmez<sup>414</sup>. Zira burada yükle ilgilinin, zarardan karşı tarafı haberdar etme amacı bulunmamaktadır. Yine taşıyanın haberi olmaksızın yapılan ekspertiz incelemeleri ile maldan numune alınması bildirim yerine geçmeyecektir. Fakat, gönderilenin ziya veya hasarı genel olarak gösterdiği ekspertiz incelemelerini taşıyana göndermesi artık bildirim yerine geçecektir. Zira bildirim yazılılık dışında özel bir şekli bulunmamaktadır<sup>415</sup>.

### C. Hava Yoluyla Eşya Taşımalarında

Hava yolu ile taşımaları düzenleyen VK m. 24/III ve MK m. 31/III'te yapılan her bildirim yazılı olması gerektiği arandığından hem haricen belli olan hem de olmayan ziya veya hasar için bildirim yazılı yapılması gerekmektedir. Hatta VK'da taşıma senedi üzerinde gösterilmek suretiyle bildirim yapılması gerektiği açıkça düzenlenmiştir<sup>416</sup>. MK'da ise bildirim sadece yazılı yapılması gerektiğinden bahsedilmiş, hava taşıma senedi üzerine yazılma seçeneğinden bahsedilmemiştir. Bunun sebebi, Montreal Konvansiyonu'nda elektronik konişmento da eklendiği için, bu alternatifin göz önünde bulundurulmuş olmasıdır<sup>417</sup>.

### V. BİLDİRİMİN İÇERİĞİ

İhbarnamede ziya veya hasarın içeriğinin nasıl olması gerektiği tartışılmalı bir husustur. Oluşan zararın genel hatlarıyla bildirilmesi yeterli midir? Yoksa zararın detaylandırılması aranacak mıdır?

Uluslararası mevzuata bakıldığında, kara taşımalarını düzenleyen CMR m. 30'un Türkçe çevirisinde bildirim içeriğine dair bir husus yer almamakla beraber

<sup>414</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 154; Okay, **a.g.m.**, s. 447.

<sup>415</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 449.

<sup>416</sup> Bkz: VK m. 26/III, TSHK m. 128/VI. MK m. 31'de bildirim yazılı olması gerektiği belirtilmektedir. Burada taşıma senedi üzerine yazılmadan söz edilmemektedir.

<sup>417</sup> Sözer, **Yük Taşıma**, s. 254.

İngilizce metninde geçen “*a general indication of the loss or damage*” ibaresinden bildirim genel nitelikte olması gerektiği anlaşılmaktadır.

Hava taşımalarını düzenleyen VK ile MK’da ise bu hususta bir belirlilik yoktur. Bildirimin yazılı yapılacağı düzenlemesi ile yetinilmiştir.

Deniz taşımalarını düzenleyen konvansiyonlardaki duruma bakıldığında ise burada da bildirim genel bir ifadeyle yapılması gerektiği açıkça düzenlenmektedir. LK m. 3/VI, HK m. 19/I ve RK m. 23/I’de yer alan “*the general nature of such loss or damage*” ifadesinden bu sonuca varılmaktadır.

Farklı ülkelerin mahkeme kararlarında genel bir ifadenin yeterliliği konusunda çeşitli kararlar mevcuttur. Viyana İstinaf Mahkemesi bir kararında “*mallar çekince ile teslim alınmıştır*” şeklindeki ifadenin yeterli olmadığına hükmederken Fransız Yargıtay’ı bir kararında “*malların kötü durumda teslim alındığını*” ifade eden bir bildirim yeterli addetmiştir<sup>418</sup>. Kanaatimizce genel nitelikte bir bildirim geçerli olduğunu kabul etmek, gönderilene her defasında davasını garantilemesi için bir açık çek vermek anlamına gelecek ve onu gerekli kontroller yapılmadan bu çekinceleri koymaya itecektir. Bu nedenledir ki ziya ve hasar söz konusu ise bunların hangi mal partisine ilişkin olduğu, ne miktar malın eksik olduğu, hasarın ne suretle meydana geldiği(malın ıslanması, kokması vs), eşyaların kalitesinde ne gibi bozulmalar olduğu gibi hususların bildirim içeriğinden anlaşılması gerekmektedir<sup>419</sup>. Bu çerçevede örneğin “ihtirazi kayıtla teslim alıyorum” şeklinde bir beyan uluslararası konvansiyonlarda aranan açıklığı yeteri kadar ihtiva etmemektedir<sup>420</sup>. Ancak taşıyanın bu belirsiz bildirimlere itiraz etmemesinin, bunları kabul anlamına geleceği söylenmektedir<sup>421</sup>.

Bildirime yol açan sebep birden fazla ise, örneğin eşyanın bir kısmı ziyaa bir kısmı hasara uğramışsa bildirim her iki sebep için de ayrı ayrı belirtilmesi gerekmektedir. Böyle bir durumda yalnızca ziya veya yalnızca hasar için bildirim yapılmışsa bildirim yalnızca yapılan sebep için geçerli olacak, diğer sebep için ihtirazi kayıt ileri sürülmediği kabul edilecektir. Diğer bir deyişle bildirim, yalnızca yapıldığı

<sup>418</sup> Sözü geçen kararlar için bkz. Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 161, dpn. 286 ve 287.

<sup>419</sup> Aynı yönde bkz: Sözer, **Yük Taşıma**, s. 253, dpn. 133; Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 270, 277; Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 161; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 154; Erdem, **a.g.e.**, s. 246; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 450; Okay, **a.g.m.**, s. 450.

<sup>420</sup> Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 450; Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 178; Karan, **CMR Şerhi**, s. 779; Okay, **a.g.m.**, s. 450; Atabek, **a.g.e.**, s. 310; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 205; Seven, **Tez**, s. 74.

<sup>421</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 451.

husus için hüküm ifade eder<sup>422</sup>. Örneğin malların eksik teslim edilmesi hususunda yapılmış olan bir çekince, taşıma senedinde belirtildiği miktarda mal teslim alındığına ilişkin olan karineyi bertaraf etmeye yarar. Ancak eksik teslim edilen malların aynı zamanda hasarlı çıkması durumunda, söz konusu çekince malların hasarsız olarak teslim alınmış olduğu karinesini bertaraf edemeyecektir<sup>423</sup>.

Kara taşımalarını düzenleyen CMR’de, hava taşımalarını düzenleyen VK ile MK’da ve deniz taşımalarını düzenleyen RK ile HK’da taşıyıcının/taşıyanın gecikme zararlarından da sorumlu olduğunu söylemiştik. Dolayısıyla konumuzu oluşturan bildirim de gecikme halinde yine gündeme gelecektir. Bu bildirimde sözleşme ile bir teslim süresi kararlaştırılmışsa bu süre, kararlaştırılmamışsa teslim edilmesi gereken tarih ile mevcut durumda teslim edilen tarih, meydana gelen gecikmenin bir zarara yol açtığı genel olarak gösterilmelidir, ancak zararın miktarının gösterilmesi aranmaz<sup>424</sup>. Bunun yanında gecikme nedeniyle meydana gelen zararın da genel olarak gösterilmesi gerekmektedir<sup>425</sup>. Ayrıca Yargıtay’ın da kararlarında belirttiği üzere, somut bir gecikmeyi ortaya koyarak bundan doğan tazminat hakkını saklı tutan bir çekince bildirim sayılırken, soyut bir biçimde her türlü tazminat hakkını saklı tutan çekince bildirim sayılmaz<sup>426</sup>.

Taşıyıcının/taşıyanın ziya, hasar ve gecikmeden haberdar olması halinde bildirim yapılmasına gerek olup olmadığı hususu tartışmalıdır. Ancak hakim görüşe göre bu durumda bildirim yapılmasına gerek yoktur<sup>427</sup>. Yargıtay’ın bu konu ile ilgili her

---

<sup>422</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 199.

<sup>423</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 162.

<sup>424</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 136; Erdil, **a.g.e.**, s. 511.

<sup>425</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 192. Rotterdam Kuralları’nın orijinal metninde kullanılan “*notice of loss due to delay*” ifadesinden, yapılan bildirim gecikmenin varlığına değil, gecikme kaynaklı zarara işaret etmesi gerektiği anlaşılmaktadır: Günay, **a.g.e.**, s. 206.

<sup>426</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 783. “*Dosya kapsamından mal alıcısına 10.12.2004 tarihinde teslim edilmiş olup, taşıyıcı Talos Denizcilik Taşımacılık Dış Tic. Paz. Ltd. Şti.’nin taşıma ve bekleme ücretinin ödenmesi için çektiği 06.12.2004 tarihli ihtara karşılık, Horizon tarafından çekilen 24.12.2004 tarihli ihtarda gecikme yüzünden uğranılacak zararlar yönünden tazminat haklarının saklı tutulduğunun belirtilmesi karşısında, CMR. 30. madde hükmü gereğince süresinde taşıyıcıya ihtarın yapıldığının kabulü gerekir*”: YARG. 11. H.D., 11.12.2007, E.2006/8200, K.2006/15690. Karar için bkz: Karan, **a.e.**, s. 819-822.

<sup>427</sup> ADIGÜZEL, bu durumda bildirimde gerek olmasını gerektirememekle birlikte, yardımcı kişilerin ziya ve hasara sebep olması ve taşıyıcının taşımanın gidişatını kontrol etmesi gibi hallerde ziya ve hasarın varlığından haberdar olabileceğini belirtmiştir: Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 277. Yargıtay’ın bu konudaki kararları için bkz: Akan, **a.g.e.**, s. 115, dpn. 418. KARAN da taşıyıcının zarar ikrarında bulunduğu hallerde ihbara gerek olmadığını söylemektedir: Karan, **CMR Şerhi**, s. 782.

iki yönde de verdiği kararlar mevcuttur<sup>428</sup>. Konteyner taşımacılığında da, konteynerdeki hasarın, gemi adamının imzaladığı tutanakla ispatlanmasının bildirim yükümlülüğünü kaldırdığı Yargıtay kararlarında belirtilmektedir<sup>429</sup>.

## VI. BİLDİRİMİN YAPILMASI GEREKEN SÜRE

Bildirim zamanında yapılması, eşyaların sözleşmeye uygun olmadığı yönünde taşıyıcıya haber verme anlamına gelmektedir. Bildirimde bulunan kişi, bu bildirim süresi içinde yaptığını ispatlamak zorundadır. Bu ispattan sonra taşıyıcı/taşıyan ise teslim zamanını ispatlamak suretiyle bildirim zamanında yapılmadığını ortaya koyabilir<sup>430</sup>.

Bildirim süresinin ne zaman başlayacağı konusunda taşınan eşyanın bütünlük arz edip etmemesine göre farklı sonuçlara ulaşılmaktadır. Taşınan eşyanın bir bütünlük arz etmediği, diğer bir deyişle parti parti taşınan eşyalarda her kısmın tek tek kontrol edilerek bildirim ayrı ayrı yapılması gerekmektedir<sup>431</sup>. Aksi takdirde ispat yükü tazminat davasının davacısında olacaktır. Ancak eşyanın bütünlük arz edip de parçalar şeklinde taşınması durumunda, son parçanın teslimi ile bildirim süresinin başladığı kabul edilmektedir<sup>432</sup>.

<sup>428</sup> Bu konuda verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "...CMR. Konvansiyonu'nun 30'uncu maddesi uyarınca, davalı taşıyıcı ile müşterek bir hasar tutanağı ile hasarın tespit edilmediği, hasar görülebilir olduğundan, taşıyıcıya ihbar yapılmadığı, hasarın taşımada olduğu iddiasına ilişkin kanıt sunulmadığı gerekçesiyle, davanın reddine karar verilmiştir.

...yerel mahkeme kararının onanması gerekmiştir.": YARG. 11. H.D., 24.04.2006, E. 2005/4776, K. 2006/4562. Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 670. Söz konusu kararda, hasar görülebilir olduğundan ihbarın yapılmaması mahkeme tarafından haklı bulunmuştur. Ancak kanaatimizce, CMR m. 30'un, açıkça görülen hasarlarda teslim anında bildirim yapılmasını gerekli görmesi karşısında, bu kabul isabetsizdir.

Aksi yönde verilmiş bir karar ise şu şekildedir: "Taşıyıcının soğutucudaki arızayı bilmesi hasarın oluştuğu anlamına gelmez. Hasarın usulüne uygun tespit ve taşıyıcıya ihbarı da gerekir...": YARG. 11. H.D., 22.02.2001, E. 10295, K. 1498. Karar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 533.

<sup>429</sup> "Yargıtay, dava konusu olayda, boşaltma limanında alıcı tarafından taşıyana veya temsilcisine zıya ya da hasardan dolayı yapılmış bir ihbar olmamasına rağmen, dosyada mevcut bulunan gemi rezerv tutanağında 6 adet konteyner dış kapaklarının ezik ve yırtık olduğunun tespit olunması ve bu zaptın da gemi 2. kaptanı tarafından imzalanması ve böylece TTK m.1066'ya göre taşıyana ayrıca bir ihbara gerek kalmamasına binaen verilen hükmün davacı lehine bozulmasına karar vermiştir": YARG. 11. H.D., 15.04.1986 T., 86/1381 E., 86/2176 K. Karar için bkz: Akan, **a.g.e.**, s. 116, dpn. 419.

<sup>430</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 271.

<sup>431</sup> Bu konuda verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "...yazılı dava hakkının düşmesi hükümleri göz önünde tutularak iki parti malın teslim tarihlerinin tespiti, yaptırılan bilirkişi incelemesi tarihi, partilerin teslimi ile hasar tespiti arasındaki süreler, her iki teslimat yönünden ayrı ayrı hasar miktarlarının belirlenmesi ve sonucuna göre bir karar vermek gerekirken...": YARG. 11. H.D., 24.09.1990, E. 5484, K. 5727. Karar için bkz: Eriş, **Kara Taşıma**, s. 502.

<sup>432</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 276; Seven, **Tez**, s. 68.

Bildirim yapılması gereken süre konusuna bakıldığında uluslararası konvansiyonlarda benzerlik olmakla birlikte tam bir yeknesaklık olmadığı görülmektedir. Hatta bir taşıma türü içinde dahi bildirim yapılması gereken süre konusunda bir yeknesaklaştırmaya gidilmediği görülmektedir.

Tezimizin inceleme konusunu oluşturan hükümlerdeki sürelerin eşyanın ziyaa ve hasara uğraması hali ile gecikmesi halinde birbirinden oldukça farklı düzenlendiği görülmektedir. Diğer bir deyişle taşıma hukukuna ilişkin mevzuatta, eşyanın ziyaa ve hasara uğraması halinde yapılacak olan bildirim süresi ile gecikmesi halinde yapılacak olan bildirim süresi olarak iki farklı süre belirlenmiştir.

Eşyanın ziyaa ve hasara uğraması halinde yapılacak olan bildirim süresi de, ziya ve hasarın haricen belli olup olmamasına göre ikiye ayrılmaktadır. Ve yine taşıma türleri içerisinde dahi bu süreler benzer olmakla beraber yeknesak değildir.

Çalışmamızda bildirim yapılması gereken süre ziyaa ve hasar bakımından bunların haricen belli olup olmamasına göre ve gecikme için ayrı olarak incelenecektir.

## **A. Haricen Belli Olan Ziya Ve Hasarlarda Bildirim Yapılması Gereken Süre**

Mevzuattaki durumu açıklamaya geçmeden önce “haricen belli olan ziyaa ve hasar” kavramının açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Zararın haricen belli olması demek, eşyanın sayılması, tartılması gibi olağan işlemlerin yapılması sırasında özel bir muayeneye ve özel bir bilgiye ihtiyaç duyulmaksızın anlaşılabilmesi demektir<sup>433</sup>. Diğer bir tanıma göre, eşyaların ambalajları açılmaksızın yapılan incelemede beş duyu organı ile keşfedilen zararlar haricen bellidir<sup>434</sup>. Balyaların yaş olması, on fıçı maldan beşinin noksan olması, yükün ambalajında kırık ve çatlaklar

---

<sup>433</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 460; Ünan, **Halefiyet**, s. 107; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 153, dpn 603. ÇAĞA ve KENDER burada malların tam ve sağlıklı bir şekilde sayılmasını ve tartılmasının yükün cinsine göre imkansız olması veya teslimi önemli biçimde geciktirmesi halinde haricen belli olan zararın gündeme gelmeyeceğini belirtmiştir. Dolayısıyla “haricen belli olma” kavramının dar yorumlanması gerektiği görüşündedir.

<sup>434</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 271. ADIGÜZEL'e göre, haricen belli olmayan zararlar tanımlanırken her ne kadar ambalajın açılmamasından söz edilmiş olsa da zarar görmüş ambalajın veya uygun olmayan ambalajlamanın içindeki eşyaya zarar vermiş olabileceği ortada ise ambalajın açılması mümkündür ve bu durumda da zararın haricen belli olduğu kabul edilerek bildirim yapılacaktır. Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 163; Karan, **CMR Şerhi**, s. 780; Okay, **a.g.e.**, s. 745; Akan, **a.g.e.**, s. 113; Okay, **a.g.m.**, s. 461.

olması, konteynerlerin sızıntı yapması, yayılan kokudan çürüklerin olduğunun anlaşılması gibi<sup>435</sup>.

Burada haricen belli olan zararların neler olduğu, gönderilenin niteliğine bağlı olarak değişebilir. Basiretli bir tacirin gönderilen olarak belirlendiği durumlarda, bu kişinin haricen belli olan zararı daha kolay anlaması gerektiği söylenebilecekken gönderilenin tüketici olarak belirlendiği durumlarda nu kişinin haricen belli olan zararı tespit etmesi beklenemeyecektir<sup>436</sup>.

Kara taşımalarını düzenleyen CMR m. 30/I'e göre haricen belli olan zıya ve hasarın varlığı halinde bildirim teslim anında yapılacağı hüküm altına alınmıştır.

Hava taşımalarını düzenleyen VK m. 26/II ile MK m. 31/II'deki duruma bakıldığında bu düzenlemelerde haricen belli olmayan zıya ve hasar kavramına yer verilmediği görülmektedir. Her iki düzenlemede de hasar durumunda, fark edilmesinden itibaren derhal ve her halde kontrol edilmiş bagajlar için teslim alınmalarından itibaren yedi gün, yükler için teslim alınmalarından itibaren 14 gün içerisinde bildirim yapılması gerektiği düzenlenmiştir. Buradaki düzenleme, diğer taşıma türlerinde alışılmış olanın dışındadır. Bu nedenle anılan düzenlemenin nasıl anlaşılması gerektiği hususu aşağıda ayrıca incelenmiştir<sup>437</sup>.

Deniz taşımalarını düzenleyen LK m. 3/VI ile RK m. 23/I'e bakıldığında bu düzenlemelerde haricen belli olmayan zıya veya hasar kavramından açıkça söz edilmediği görülür. Sadece kural olarak bildirim teslim sırasında yapılması gerektiği düzenlenmiştir. Ancak söz konusu düzenlemelerde haricen belli olmayan zıya ve hasar için farklı süreler kararlaştırılmış olmasından hareketle, bu teslim sırasında bildirim, haricen belli olmayan zararlar için öngörüldüğü sonucu çıkarılabilir. HK m. 19'da da bu açıklama caridir. Ancak burada bildirim, eşyanın gönderilene teslimi sırasında değil, en geç teslimi takip eden gün yapılmalıdır.

Mevzuat burada teslim "sirasında" tabirini kullanmaktaysa da, bu tabir "teslim biter bitmez gecikmeden", diğer bir deyişle "en hızlı olabilecek biçimde" şeklinde anlaşılmalıdır. Zira yükün tümü hakkında zıya veya hasarın kapsamını tespit etmeye

---

<sup>435</sup> Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 450; Ünan, **Halefiyet**, s. 107. Paris İstinaf Mahkemesi 09.07.1959 tarihli bir kararında hızlı bir muayene ile anlaşılabilir biçimde makine yağı kokan bir kahve yükündeki hasarı haricen belli hasar saymıştır. La Have İstinaf Mahkemesi de 12.05.1958 tarihinde verdiği kararında kısa zamanda sayılıp tespit edilemeyecek ve seri bir muayene ile anlaşılacak zıya ve hasarları gizli hasar olarak tanımlamıştır. Ayrıca büyük bir parti maldaki bir iki parçalık eksiklik haricen belli olan zarar kapsamında sayılmamıştır: Okay, **a.g.e.**, s. 197, d.pn. 744. Benzer örnekler için bkz: Okay, **a.g.m.**, s. 461.

<sup>436</sup> Adıgüzel, **Taşıma**, s. 218.

<sup>437</sup> Bu düzenlemelerle ilgili tartışmalar hakkında bkz. aş. s. 103.

teslim sırasında imkan yoktur. Zira haricen var olan eksikliklerin anlaşılabilmesi için inceleme en erken boşaltma safhasında yapılabilecektir. Dolayısıyla teslim olgusu gerçekleşikten sonra kanuna uygun bir bildirim düzenlenmesi, gerekli ve mutad zaman içinde de ilgili şahsa ulaştırılması halinde bildirim teslim sırasında yapıldığı kabul edilir<sup>438</sup>.

Haricen belli olan zararlarda, bildirim ilgili kişiye teslim sırasında “ulaşması” gereklidir<sup>439</sup>. Ancak uygulamada bildirim taşıyana ulaştığını ispatlayabilmek adına yazılı bildirim bazen noter aracılığı ile yapılmakta ve taşıyana ulaşma teslimden bir süre sonra gerçekleşse de mahkemeler bu nokta üzerinde durmayarak ihbarın süresinde yapıldığını kabul etmektedirler<sup>440</sup>. Ancak kanaatimizce bu uygulamaya itibar edilmemelidir. Zira mevzuatta teslim sırasında yapılması öngörülen bildirim, noter aracılığı ile yapılacağı kabul edilmesi, taşıyanın bu beyana muhatap olma süresini kanunun amacını aşacak şekilde uzatmaktadır. Örneğin teslimin cuma akşamı yapıldığı bir durumda noterden bildirim yapmak için pazartesi günü beklenecektir. Noterden sonra bildirim ulaşması için bir süre daha geçecektir. Bu durumda toplam süre büyük ihtimalle haricen belli olmayan zararlar için LK bakımından öngörülen üç günlük süreyi bulacaktır. Bu durum ise düzenlemenin amacına aykırı düşmektedir.

Teslim edilen malların bir kısmının hasarlı olup bir kısmının sağlam olması durumunda hasarlı olduğu için teslim almaktan kaçınılan kısım için yapılması gereken bildirim, sağlam kısmın kabul edilerek teslim alınması anında yapılmalıdır<sup>441</sup>.

Taşıyanın malın teslim alınması sırasında zıya ve hasarı açıkça kabul ve ikrar etmesi halinde bildirim gerek olmadığı savunulmaktadır. Zira bu durumda taşıyanın, bildirim yapılmasının kendisine sağladığı def'i hakkında feragat ettiği savunulmaktadır. Ancak zarar açıkça görülse de taşıyanın bunu kabul ve ikrar etmediği durumda, def'i hakkında feragat ettiği söylenemez<sup>442</sup>.

---

<sup>438</sup> Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 450; Adigüzel, **Kara Yolu**, s. 271; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 155; Okay, **a.g.e.**, s. 197; Okay, **a.g.m.**; s. 462; Ünan, **a.g.m.**, s. 108. ÜNAN burada FIO şartının varlığı halinde yük gemide boşaltma öncesinde teslim alınmış olsa dahi, bildirim boşaltmanın fiilen bittiği anda yapılması gerektiğini söylemektedir.

<sup>439</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 154; Ünan, **a.g.m.**, s. 108.

<sup>440</sup> Ünan, **a.g.m.**, s. 108.

<sup>441</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 196, dpn. 737.

<sup>442</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 196; Okay, **a.g.m.**, s. 447.

## B. Haricen Belli Olmayan Ziya Ve Hasarlarda Bildirimin Yapılması Gereken Süre

Haricen belli olmayan zararları bildirmek için farklı mevzuatlarda farklı süreler öngörülmüştür. Bu sürelerin nasıl hesaplanacağı da, diğer bir deyişle, resmi tatillerin sürede hesaba katılıp katılmayacağı veya sürenin hangi günden itibaren başlayacağı gibi hususlar da farklılık göstermektedir. Bu farklılıklar her bir taşıma türü için ayrıca anlatılacak olup burada yeknesak bir hususu vurgulamakta fayda vardır: Bildirim için öngörülen sürenin son gününün resmi tatil veya pazar gününe rastlaması halinde bildirim, tatili izleyen ilk iş günü yapılmalıdır. Bu durumda sürenin bu iş gününe kadar uzadığı kabul edilmektedir.

Zararın kısmen haricen anlaşılabilmesi, kısmen anlaşılabilmesi hallerinde haricen anlaşılabilen zararlar için bildirim eşyanın gönderilene teslimi anında, anlaşılabilen kısım için ise eşyanın gönderilene teslimden itibaren aşağıda her bir taşıma tipi için ayrı ayrı belirtilecek olan süreler içerisinde yapılması gerekir<sup>443</sup>.

Bildirimin yapılması objektif nedenlerle imkansız ise, imkansızlığın ortadan kalkmasından itibaren sürenin işleyeceği kabul olunmalıdır<sup>444</sup>.

Burada önemli bir soru akla gelmektedir: Haricen belli olmayan zararlarda bildirim için öngörülen ve aşağıda belirtilecek olan süreler içerisinde resmi muayene istenmiş olup, bilirkişi raporu bildirim süresi geçtikten sonra düzenlenirse durum ne olacaktır? Bu halde bilirkişi raporu talebi, zamanında yapılmış bildirim yerine geçecek midir? Yoksa belirtilen süreler içerisinde karşı tarafa ulaşan bir bildirim olmadığı için bildirim yapılmamış mı sayılacaktır? Yargıtay, ETK döneminde verdiği kararlarda süre geçmeden bilirkişi incelemesinin talep edilmiş olmasını bildirimin yapılması için yeterli saymıştır. Yargıtay'ın bir kararına konu olan uyuşmazlıkta malın alıcısı teslimden itibaren sekiz gün içerisinde ve 13.08.1973 tarihinde Llyod's firmasına müracaat ederek ekspertiz incelemesi yapılmasını talep etmiştir. Yargıtay söz konusu olayda *"her ne kadar adı geçen firmanın raporu çok sonra ve 07.10.1974 tarihinde düzenlenmiş ise de, alıcının incelemeyi talep tarihi esas alınmak gerekeceğinden, taşıyıcı aleyhine dava açma hakkı böylece korunmuş bulunmaktadır."* demiştir<sup>445</sup>.

<sup>443</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 197, dpn. 742; Okay, **a.g.m.**, s. 463.

<sup>444</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 463.

<sup>445</sup> YARG 11. H.D., 13.06.1980, E.3328, K. 3170 künyeli bu karar ETK döneminde verilmiştir. ETK m. 788'de haricen belli olmayan zararlar için bildirim süresi sekiz gün olarak belirlenmiş olup, bildirimin yapılmamasının sonucu ise dava hakkının düşmesi olarak düzenlenmiştir. Karar için bkz: Eriş, **Kara Taşıma**, s. 497.

## 1. Kara Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından

Kara taşımalarında, haricen belli olmayan zıya ve hasarlarda bildirim yapılması gereken süre CMR m. 30/I'de *"teslimden yedi gün"* olarak düzenlenmiştir.

Yedi günlük sürenin nasıl hesaplanacağı konusu da açıkça düzenlenmiştir. Pazar günleri ve resmi tatiller süre hesaplanmasında dikkate alınmayacaktır<sup>446</sup>. Ayrıca eşyanın alıcıya teslim edildiği ya da onun emrine amade halde tutulduğu günler hesaba katılmaz. Süreler, teslimi izleyen günden başlayarak hesaplanır<sup>447</sup>.

## 2. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından

Deniz taşımalarını düzenleyen konvansiyonlara bakıldığında haricen belli olmayan zıya ve hasarın bildirilmesi gereken süre konusunda oldukça farklı bir tablo ortaya çıkar. Bazı mevzuatta süre çok kısa tayin edilmişken bazılarında fazlasıyla uzun bir süre öngörülmüştür.

Lahey Konvansiyonu'nda(m. 3/I) bu süre gönderilene teslimden itibaren üç gün olarak belirlenmiştir. Lahey Konvansiyonu'nun bağlayıcı olmadan önceki hali olan Lahey Kaideleri'nde bildirim tüm durumlar için teslim sırasında yapılması öngörülmüştü. Ancak bu sistemin çok katı olması nedeniyle bu konu 1922 Brüksel Konferansı'nda masaya yatırıldı ve haricen belli olmayan zararlar için üç günlük süre öngörüldü<sup>448, 449</sup>. Lahey Kuralları'nda üç günlük sürenin nasıl hesaplanacağı ile ilgili

<sup>446</sup> TTK'nın bildirim hususunu düzenleyen hükmünde de(m. 889) yedi günlük bir süre öngörülmüş olup, sürenin eşyanın gönderilene tesliminden sonra başlayacağı düzenlenmiştir. Ancak CMR'den farklı olarak TTK'da yedi günün nasıl hesaplanacağı hususunda bir açıklık yoktur. Dolayısıyla bu durumda TBK m. 92/I esas alınarak bir hesaplama yapılacaktır. Sözü geçen hükme göre *"Gün olarak belirlenmiş süre, sözleşmenin kurulduğu gün sayılmaksızın, bu sürenin son günü dolmuş olur."* Dolayısıyla, TTK m. 889/II'deki yedi günlük bildirim süresi, eşyaların teslimini izleyen gün başlayıp yedinci günün sonunda sona erecektir. Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 271; Karan, **CMR Şerhi**, s. 781.

<sup>447</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 786; Turkay Özdemir, **a.g.e.**, s. 299.

<sup>448</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 454. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz: Günay, **a.g.e.**, s. 193 vd. LK'da bu denli kısa süreler getirilmesinin sebebi, o dönemlerde taşıyanların boşaltma limanında kaptan dışında başka bir temsilcisinin olmamasıdır. Kaptan ise bir an evvel gerekli kontrolleri yapıp tekrar deniz yolculuğuna çıkacağına bu kısa sürenin yeterli olacağı düşünülmüştür. Günümüzde ise limanda bu kontrolleri yapacak ayrı personeller olduğu için söz konusu sürenin yetersiz olduğu belirtilmektedir: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 188, dpn. 532.

<sup>449</sup> Bilindiği üzere TTK'nın deniz taşımalarındaki bildirim hükmü de (TTK m. 1185) kaynağını Lahey Konvansiyonu'ndan almıştır. TTK'da da zıya ve hasar halinde bildirim üç gün içerisinde yapılması gerektiği düzenlenmiştir.

bir hüküm yer almamaktadır. Yalnızca bildirim üç gün içerisinde gönderilmesi gerektiğine yer verilmiştir<sup>450</sup>.

Bildirim teslimden itibaren düzenlenen sürelerde “gönderilmiş” olması yeterlidir. Hüküm doğurması için ulaşması şart değildir<sup>451</sup>. Kanaatimizce de ulaşmanın aranmaması isabetli olmuştur. Zira üç günlük süre çok kısa bir süre olup taşıyanın bulunduğu yerin uzak olması durumlarında bu süre içerisinde bildirim yerine ulaşmayabilir. Ayrıca bu kısa süre karşısında postadaki gecikme veya karşı tarafa yüklenemeyecek sebeplerle geç öğrenmeden yükle ilgiliyi sorumlu tutmak adaletli bir tercih olamayacaktır<sup>452</sup>.

Burada üç günlük sürenin çok kısa olması ve ihtiyaca cevap vermemesi nedeniyle, farklı çözümler düşünülebilir. Örneğin, gönderilenin haricen belli olmayan hasarı öğrenmesinden itibaren üç gün içinde ancak her halde LK/VP m. 3/VI/prg. 4’te düzenlenen bir yıllık hak düşümü süresi içinde bildirim yapması gerektiği şeklinde bir düzenleme getirilebilir. Zira bu üç günlük sürenin özellikle konteyner taşımacılığı için

---

<sup>450</sup> TTK m. 1185’te ise sürenin *aralıksız* olarak hesaplanacağı açıkça düzenlenmiştir. Burada bir eleştiriye değinmekte fayda vardır: Kara taşımalarını düzenleyen TTK m. 889’da haricen belli olmayan zarar için yapılması gereken bildirim teslimden itibaren yedi gün olarak düzenlenmişken, deniz taşımalarını düzenleyen TTK m. 1185’deki haricen belli olmayan zarar halinde yapılması gereken bildirim süresi üç gün olarak belirlenmiştir. Ancak bakıldığında kara taşımalarında söz konusu olan miktarlar ortalama bir kamyonun yük alma kapasitesi ile sınırlı iken deniz taşımalarında söz konusu olan miktarlar ortalama bir geminin yük alma kapasitesi ile sınırlıdır. Dolayısıyla bu miktarlar kararlaştırıldığında Türk Ticaret Kanunu’nun birbiri ile bağdaşmayan hükümleri olduğu savunulmaktadır. Bu nedenle deniz taşımalarındaki üç günlük sürenin hesaplanması konusunda Fransız uygulamasının benimsenerek hafta sonlarının bu hesaplamada dikkate alınmaması gerektiği ifade edilmektedir: Ünán, **Halefiyet**, s. 109. ÜNAN, aynı yerde Alman ve Fransız Hukuku’ndaki yerel düzenlemelere de detaylı biçimde yer vermiştir.

Burada tartışılmış bir husus da gönderilene teslimden ne anlaşılması gerektiğidir. TTK m. 1178/III’e göre, “Eşyanın boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca zorunlu olarak eşya kendilerine teslim edilen makam ya da üçüncü kişilere teslimi de gönderilene teslim” sayılmaktadır. TTK m. 1185’te yer alan gönderilene teslim ibaresi bakımından da anılan kuralın geçerli olup olmadığı konusunda tereddüt edilmektedir. Bu nedenle bazı yazarlar buradaki “gönderilene teslim esnasında” ve “gönderilene teslimden itibaren” ifadelerinin, “fiilen gönderilene teslimi esnasında” ve “fiilen gönderilene tesliminden itibaren” şeklinde anlaşılması gerektiğini belirtmektedirler. Böylece eşya gönderilene direk teslim edilmeyip de boşaltma limanında geçerli olan kanun ve düzenlemeler uyarınca zorunlu bir makam ya da üçüncü kişilere teslim edilmişse, bu kişilerin eşyayı gönderilene teslim etmesi ile bildirim yükümlülüğü doğar: Çetingil vd., **a.g.m.**, s. 162. Ayrıca sözleşmede bulunan FIO kaydı nedeniyle yük, boşaltma öncesi gemide teslim alınmış olsa bile bildirim süresinin fiilen boşaltmanın tamamlanması ile başlayacağı savunulmaktadır: Ünán, **Halefiyet**, s. 108; Akan, **a.g.e.**, s. 115.

<sup>451</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 179; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 154; Karan, **CMR Şerhi**, s. 780; Okay, **a.g.e.**, s. 197; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 450; Ağsakal, **a.g.m.**, s. 257; Okay, **a.g.m.**, s. 463.

<sup>452</sup> Aynı görüşte bkz. Ağsakal, **a.g.m.**, s. 257.

yetersiz kaldığı muhakkaktır<sup>453</sup>. Genellikle konteynerler limanda açılmayıp, kara veya demir yolu ile başka bir limana taşınmaktadır. Gönderilenin bu süreyi kaçırmamak adına malı başka bir taşıma aracına yüklemeye önce açıp kontrol etmesi de uygulama bakımından çok mümkün görünmemektedir. O halde bu süreyi teslimden itibaren başlatmak amaca hizmet etmemektedir<sup>454</sup>.

HK m. 19/II'de söz konusu süre 15 günden oluşmaktadır. Burada sürenin nasıl hesaplanacağı hususu açık bir biçimde düzenlenmiştir. 15 günlük süre aralıksız olarak hesaplanacaktır.

Burada rıhtım idarelerine teslim halinde, 15 günlük sürenin eşyanın bu kuruluşlara teslimi ile mi başlayacağı yoksa gönderilenin fiilen eşyayı teslim alması ile mi başlayacağı önem arz eden bir husustur. Burada bildirim süresinin başlangıcı olarak eşyanın gönderilene teslim tarihinden söz edilmekte ise de sürelerin işlemesi için bizzat gönderilen veya adamlarına teslim edilmesi şart değildir. HK m. 4/II uyarınca boşaltma limanı kanun ve nizamlarına göre eşyanın kendilerine teslimi mecburi olan makam veya üçüncü kişiye yapılan teslim de gönderilene teslim sayılmıştır. Bu nedenle bu makamlara teslim ile 15 günlük sürenin başladığı kabul edilmelidir<sup>455</sup>.

RK m. 23'e göre haricen belli olmayan zıya ve hasar halinde yedi iş günü içinde bildirim yapılmalıdır<sup>456</sup>. Ülkelerin ulusal tatillerinin birbirinden farklı olması nedeniyle yedi iş günü, teslim yerindeki iş gününe tabi kılınmıştır. O halde hafta sonu ile birlikte değerlendirildiğinde dokuz günlük bir süre ortaya çıkmaktadır. Bu süre LK'daki sürenin 3 katı kadar bir süredir. Ancak buna rağmen, bu sürenin konteyner taşımacılığı için yetersiz kaldığı savunulabilir.

Burada da rıhtım idarelerine teslim halinde, sürenin eşyanın bu kuruluşlara teslimi ile mi başlayacağı yoksa gönderilenin fiilen eşyayı teslim alması ile mi başlayacağı hususuna değinilmelidir. RK m. 12/II-b'de taşıyanın sorumluluğunun,

---

<sup>453</sup> Günay, **a.g.e.**, s. 204; İnci Deniz Kaner, **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1982, s. 89 (Konteyner Taşımacılığı). Konteyner taşımacılığında ihbar konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Akan, **a.g.e.**, s. 124.

<sup>454</sup> Yukarıda da değinildiği üzere TTK m. 1185 de LK m. 3'ten alındığı için iç hukukumuzda da üç günlük süre için aynı çözüm kabul edilebilir. TTK'da da hak düşümü süresi m. 1187'de bir sene olarak düzenlenmiştir.

<sup>455</sup> Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 135.

<sup>456</sup> Rotterdam Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmaları sırasında haricen belli olmayan zıya ve hasar için bildirim süresinin 3,7,10 veya 15 gün olması konusunda farklı teklifler sunulmuştur: Günay, **a.g.e.**, s. 204.

eşyanın ilgili makamlara teslimi ile biteceği öngörüldüğünden yedi günlük sürenin de eşyanın bu makamlara teslimi anından itibaren başlayacağı söylenebilir.

### 3. Hava Yoluyla Eşya Taşımaları Bakımından

VK m. 26/II ve MK/LP m. 31/II'de<sup>457</sup> bildirim yapılması gereken süre belirlenmiştir. Buna göre hasar halinde hasarın öğrenilmesinde derhal ve teslimlerinden itibaren yolcu bagajı için 7 gün, yük için 14 gün içinde taşıyıcıya<sup>458</sup> bildirim yapılmalıdır<sup>459</sup>.

Hava yolu konvansiyonlarında ziya halinde bildirim yapılması öngörülmemiştir. 7 ve 14 günlük süreler hasar için getirilmiştir. Ayrıca aşağıda görüleceği üzere gecikme halinde yapılması gereken bildirimden bahsedilmiştir. Bu nedenle ziya halinde bildirim yapılıp yapılmayacağı hususu tartışmalı hale gelmiştir. Doktrinde, bu durumda gecikme halindeki bildirim hükümlerinin uygulanacağı söylenmektedir<sup>460</sup>.

Yukarıda bahsi geçen süreler hak düşürücü süredir. Zira bu sürelerle uymamanın yaptırımı dava açma hakkının kaybıdır<sup>461</sup>. Sürenin nasıl hesaplanacağı hususunda VK'nın 35. maddesi açık bir düzenleme getirmektedir. Buna göre Konvansiyon'da kullanılan "günler" terimi iş günleri değil, takvim günleri anlamını taşır. MK'nın 52. maddesinde de "günler" ifadesinin tanımı yapılmıştır. Buna göre, günler ifadesi, normal çalışma günlerini değil, takvim günlerini ifade eder<sup>462</sup>.

<sup>457</sup> Bu süre Varşova Konvansiyonu'nun 1929 tarihli ilk halinde bagaj için 3, eşya için 7 gün olarak belirlenmişken, 1955 Tarihli Lahey Protokolü'nün(12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol) 15. maddesi ile bagaj için 7, eşya için 14 gün olarak değiştirilmiştir.

<sup>458</sup> Türk hava taşımacılığını düzenleyen TSHK, anılan maddede bildirim taşıyana yapılması gerektiğini söylemekteyse de buradaki taşıyan ifadesi "taşıyıcı" olarak anlaşılmalıdır. Zira hava taşımacılığı terminolojisinde hava taşıması filini üstlenen kişi "taşıyıcı" olarak anılmaktadır.

<sup>459</sup> Ayrıca belirtmek gerekir ki VK/LP'nin bildirim düzenleyen bu maddesinde sadece yolcu bagajından söz edildiğine göre tescil ettirilmiş bagaj ve el bagajı ayrımı bu madde bakımından geçerli olmayacak, tüm yolcu bagajları için 7 günlük süre uygulanacaktır. Ancak MK'da 7 günlük süre kontrol edilmiş bagajlar bakımından düzenlenmiştir.

<sup>460</sup> Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 132.

<sup>461</sup> Turhan, **a.g.e.**, s. 211; Deniz Kaner, **Gecikme**, s. 140.

<sup>462</sup> TSHK'da bildirim süreleri, konvansiyonlarla aynı şekilde düzenlenmiştir. Ancak TSHK'da sürelerin hesabına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. O halde m. 106 atfı sayesinde VK ve MK'nın ilgili hükümleri uygulanacaktır. TSHK m. 106: "*Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır*". O halde TSHK alanına giren taşımalarda da günler takvim günü olarak hesaplanacaktır.

Bildirimın öngörülen süreler içerisinde gönderilmesi yeterlidir. Bu süreler içerisinde varması aranmayacaktır. Ancak bununla birlikte bildirim gönderildiği araç, bildirim zamanında ulaşması için elverişli bir araç olmalı, bildirim ulaşmaması veya kaybolması riski taşıyıcının üzerinde kalmamalıdır<sup>463</sup>.

Son olarak göze çarpan önemli bir uyumsuzluktan söz etmek gerekmektedir. VK m. 26 ve MK m. 31'de 1. ve 4. fıkralar arasında bir uyumsuzluk gözlenmektedir. İtirazda bulunmamanın yaptırımı hem 1. fıkrada hem de 4. fıkrada düzenlenmiştir. Maddelere bakıldığında 1. fıkralarda, yükün itirazsız kabulüne taşıma belgesine uygun teslim karinesinin doğması sonucunun bağlandığı görülmektedir. Devamında, 2. fıkralarda hasar ve gecikme hali için bildirim yapılmasını öngören bir takım süreler getirilmiş ve 4. fıkralarda bu bildirim sürelerine uymamaya taşıyanın sorumluluğunun sona ermesi sonucu bağlanmıştır. Diğer bir ifadeyle ilk fıkra taşıyıcının sorumluluğunu hafifletici bir etkiye sahipken, son fıkra taşıyıcının sorumluluğunu kaldırıcı etkiye sahiptir. Bu nedenle doktrinde bu uyumsuzluğun nasıl anlaşılması gerektiği konusunda farklı fikirler benimsenmiştir: İlk görüşe göre; bu maddelerin ilk fıkraları dışındaki fıkraları, ilk fıkrasına istisna getirmiştir<sup>464</sup>. Daha açık bir ifadeyle, hasar ve gecikme halinde gönderilene bildirim için bir süre tanınmıştır, zira hasarın her zaman teslim sırasında ortaya çıkmayabileceği kabul edilmektedir. Bu nedenle bu belirtilen sürelerde bildirim yapılmazsa taşıyıcının sorumluluğu sona erecektir. Bu düşünce kabul edildiğinde ilk fıkradaki kural, her türlü hasar ve gecikme zararı dışındaki zararlara uygulanacaktır. Yani, bu hallerde sorumluluğun sona ermesi gündeme gelmeyecektir. Söz konusu bir hasar ise, bildirim sürelerine uymamak taşıyıcının sorumluluğunu sona erdirecektir. Ancak diğer bir görüşe göre, maddede ziya ve hasar bakımından bir ayırım yapılmıştır<sup>465</sup>. Haricen belli bir hasarın veya kısmi ziyayın varlığı halinde ilk fıkra uygulanacak ve bildirim en geç teslim zamanında yapılacaktır. İkinci fıkradaki süreler ise haricen belli olmayan hasarlar ve gecikme hali için düzenlenmiştir. İşte 4. fıkra ise bu sonradan ortaya çıkan hasarlar ve gecikme halinde

<sup>463</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 298. Sözer, **Yük Taşıma**, s. 253.

<sup>464</sup> İnci Deniz Kaner, "1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, 24-25 Ocak 1985, Ankara, 1985, s. 201, dpn. 65'te anılan yazar (Varşova). Bu konuda verilmiş mahkeme kararları için bkz: Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 63, dpn. 170,171 ve 172.

<sup>465</sup> Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 81-82; Deniz Kaner, **Varşova**, s. 201. ÜLGEN, burada görülebilir hasarların derhal bildirilmesi gerektiğini belirtmektedir: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 209. Sözer ise, madde metninde açık hasar-gizli hasar ayırımı yapılmadığından bahisle açık(belirgin) olan hasarlarda dahi yedi ve 14 günlük sürenin uygulanacağı görüşündedir: Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 62.

bildirim için uyulması gereken sürelerle uymamanın yaptırımını düzenlemektedir. Bu görüş benimsendiğinde ortaya çıkan tablo şöyle özetlenmiştir: Gönderilen, haricen belli olan bir hasarın veya kısmi ziyanın varlığı halinde teslim anında bildirim yapmak zorundadır. Aksi halde ilk fıkradaki karine işler ve yük iyi(hasarsız) halde ve taşıma senedine uygun olarak teslim alınmış sayılır. Ancak yine de gönderilen bu zararı 2. fıkroda yazılı süreler içinde taşıyıcıya bildirmelidir. Bu imkanı da kaçırırsa bu kez, taşıyıcı artık sorumluluktan kurtulacaktır. Gizli hasarlarda ise teslim sırasında hasarın anlaşılması mümkün olmadığından teslim anında bildirimden de bahsedilemez. Bu durumda 2. fıkradaki süreler devreye girer ve bunlara riayetsizlik halinde taşıyıcının sorumluluğu son bulur. O halde gizli hasarlar ilk fıkraya dahil olmadığına göre bu zararların varlığı halinde karine doğması söz konusu olmayacaktır.

### **C. Gecikme Halinde Bildirimin Yapılması Gereken Süre**

Taşıma sırasında meydana gelen bir ziya veya hasarın varlığı halinde talepte bulunmak için bildirim şartı konulması ve bu bildirim uzun olmayan sürelerle bağlanması taşıyıcının/taşıyanın sorumlulukla muhatap olup olmayacağını zamanında öğrenerek belirsizlikten kurtulması açısından isabetlidir. Tahmin edileceği üzere bu durumda sürelerin uzun tayin edilmesi, eşyada meydana gelen zararların tespitini güçleştireceği gibi, bu tespitlerin güvenilirliğini de zedeleyecektir. Ancak gecikme hali, daha en baştan her iki tarafın bilgisi dahilindedir. Zıya ve hasardaki gibi bir aciliyet söz konusu değildir<sup>466</sup>. Ayrıca bu sürenin uzun tutulması ile, gecikme dolayısıyla yük ile ilgilinin ekonomik olarak uğradığı zararın da dengelenmesi amaçlanmıştır<sup>467</sup>.

Kara taşımalarını düzenleyen CMR'de de gecikme halinde yapılacak olan bildirim süresi 21 gün olarak belirlenmiştir. Ancak burada sürelerin hesaplanması konusunda CMR'deki zıya ve hasar bildiriminden farklı bir düzenleme görülmektedir: Zıya ve hasar bildiriminde Pazar ve tatil günleri bildirim süresine dahil edilmezken, gecikme için yapılacak ihbarda bu günler de hesaba dahildir. Bu husus CMR'de açıkça ifade edilmiş olmasa da, zıya ve hasar halinde yapılması gereken bildirim düzenleyen m. 30/I hükmünde Pazar ve tatil günleri hariç bırakılmıştır. Gecikme halinde yapılacak olan bildirimde bu şekilde bir açık hüküm getirilmeyişi, Pazar ve tatil

<sup>466</sup> Turky Özdemir, **a.g.e.**, s. 301.

<sup>467</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 784.

günlerini süreye dahil etme niyeti olarak yorumlanmalıdır<sup>468</sup>. Ayrıca burada da eşyanın taşınması için taşıyana verildiği, kontrol edildiği veya alıcıya teslim edildiği ya da onun emrine amade kılındığı gün süre hesabında dikkate alınmaz. Süreler, ertesi günden itibaren işlemeye başlar<sup>469</sup>. Eğer yük parçalar halinde boşaltılmışsa, son parçanın gönderilenin tasarrufuna girmesiyle bildirim süresi işlemeye başlar<sup>470</sup>. Belirtmek gerekir ki, m. 30/III'te yükün gönderilenin tasarrufuna girmesi kriter olarak alındığı için salt yükün boşaltılması sürenin başlamasını sonuçlamayacaktır<sup>471</sup>. Buradaki bildirim gönderilmiş olması yeterli olup, taşıyıcının hakimiyetine girmesi beklenmemektedir<sup>472</sup>.

Deniz taşımasında en yeni düzenlemeleri içeren Rotterdam Kuralları'nda gecikme halinde bildirim teslimi izleyen tarihten itibaren 21 gün içinde yapılması gerektiği belirtilmiştir. Buradaki 21 gün, iş günü olarak değil birbirini takip eden ve tatil günlerini de içeren günler olarak hesaplanmaktadır<sup>473</sup>. Yine deniz taşımacılığını düzenleyen Hamburg Kuralları'nda da ise gecikme halinde bildirim süresi teslim tarihinden itibaren 60 gündür. Görüldüğü üzere deniz taşıması alanında dahi gecikme zararının varlığı halinde yapılacak bildirim süresi yeknesak olarak düzenlenmemiştir. Hamburg Kuralları ile Rotterdam Kuralları'nın bu konudaki ortak düzenlemesi sürenin aralıksız hesaplanacağı hususudur.

Hava taşımalarına bakıldığında ise Varşova Konvansiyonu<sup>474</sup> ve Montreal Konvansiyonu'na göre gecikme halinde bildirim süresi, bagaj veya yükün teslimini izleyen 21 olarak belirlenmiştir. Ancak bu düzenlemelerde sürenin başlangıcı

<sup>468</sup> Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 34; Karan, **CMR Şerhi**, s. 786.

<sup>469</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 786.

<sup>470</sup> Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 32. YEŞİLOVA ARAS burada, yolculuğunun seyrinin taşıma süresini aşacağını net bir biçimde göstermesi halinde diğer bir deyişle gecikmenin yaşanacağını kesin olarak anlaşılması halinde de bildirim yapılması için yükün gönderilenin tasarrufuna geçmesi gerektiğini söylemektedir.

<sup>471</sup> Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 32.

<sup>472</sup> Yeşilova Aras, **a.g.e.**, s. 32.

<sup>473</sup> Buradaki 21 gün, CMNI olarak bilinen İçsu Yollarıyla Yük Taşımalarına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Budapeşte Konvansiyonu'ndan alınmıştır: Marc Huybrechts, "Limitation of Liability and of Actions", **LMCLQ**, Vol. 3, 2002, s. 379. Rotterdam Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmalarında 21 günlük sürenin taşıyanın sorumluluğunun kapsamını ve belirliliğini saptamak için yeterli olduğu, kara taşımalarını düzenleyen CMR'de de aynı uzunlukta sürenin kararlaştırıldığı vurgulanmıştır. Aslında gecikme derhal fark edilebilecek bir husustur. Ancak, gecikme dolayısıyla ortaya çıkan dolaylı zararın tespiti bakımından 21 günlük sürenin isabetli olduğu söylenmektedir: Günay, **a.g.e.**, s. 206.

<sup>474</sup> Bu süre VK'nın 1929 tarihli ilk halinde 14 gün olarak belirlenmişken, 1955 Tarihli LP'nin 15.maddesi ile 21 gün olarak değiştirilmiştir.

VK m. 26/II'in Türkçe çevirisinde 21 günlük süre 20 gün olarak gösterilmiştir. Bu noktada Türkiye açısından gecikme halinde kabul edilecek olan sürenin 20 gün olduğu söylenmektedir: Abuzer Kendigelen/Alihan Aydın, **Bibliyografyalı Notlu-İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, İstanbul, 2001, s. 526.

bakımından ifade farklılıkları görülmektedir<sup>475</sup>. VK eşyanın ele geçmesinden itibaren demekte, MK ise kullanıma verilmiş olmasından itibaren demektedir.

Son olarak burada önemle belirtilmesi gereken bir husus vardır: Gecikmenin ziyaa veya hasara neden olduğu hallerde, diğer bir deyişle gecikme olmasaydı yükün ziyaa veya hasara uğramayacağına söylenebildiği hallerde bildirim süresi hangi hükümlere göre hesaplanacaktır? Bu durumda gecikmeye ilişkin uzun bildirim sürelerinin değil, ziya ve hasara ilişkin kısa bildirim sürelerinin uygulanması gerektiği doktrinde savunulmuştur<sup>476</sup>.

## VII. BİLDİRİM KÜLFETİNİN YERİNE GETİRİLMESİ VE GETİRİLMEMESİ HALİNDE MEYDANA GELECEK HUKUKİ SONUÇLAR

### A. Bildirim Külfetinin Yerine Getirilmesinin Hukuki Sonuçları

Bildirim külfetinin yerine getirilmesinin, uluslararası konvansiyonlarda bir takım farklı hükümlere bağlanmış olduğu görülmektedir. Bununla birlikte bu düzenlemelerin çoğunluğunda ortak olarak ispat külfetinin yer değiştirmesini engellediği görülmektedir. Bilindiği üzere ispat yükü, kanunda özel bir düzenleme bulunmadıkça, iddia edilen vakiya bağlanan hukuki sonuçtan kendi lehine hak çıkaran tarafa aittir (HMK m. 190/I). O halde bir olay neticesinde zarara uğradığını iddia eden kişi zarara uğramasına sebep olan olayı ve zararını ispatlamakla yükümlüdür. Taşıma hukukunda ise bu prensip yumuşatılmıştır. Burada yükü ilgili, aktif ve pasif dava ehliyetini; iddia edilen cins, miktar ve markadaki eşyanın hasarsız olarak taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığını ancak ziyaa veya hasara uğramış yahut gecikmeli olarak teslim edilmiş olduğunu; ziyaa, hasar veya gecikmeyle illiyet bağı içinde bir zarar meydana geldiğini ve bu zararın ne olduğu ile miktarını ispatlamak zorundadır<sup>477</sup>. Ancak ziyaa, hasar ve gecikmenin sebebinin ortaya koymak zorunda değildir. Taşıma sırasında meydana gelen ziyaa, hasar ve gecikmeden taşıyıcı/taşıyan sorumludur. Genel kural, taşıyıcının/taşıyanın, kendisinin hakimiyetinde iken eşyanın ziyaa veya hasara uğraması ile gecikmesi hallerinde bunlardan sorumlu

<sup>475</sup> TSHK ise *teslimden itibaren* ifadesini kullanmaktadır. Bu düzenlemenin mehaza uygun olarak, eşyanın almaya yetkili kişi tasarrufuna girmesi şeklinde anlaşılması gerekmektedir: Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 85.

<sup>476</sup> Turkey Özdemir, **a.g.e.**, s. 301.

<sup>477</sup> Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluk**, s. 198.

tutulacağıdır<sup>478</sup>. O halde bu düzenlemeler birlikte değerlendirildiğinde şu sonuç ortaya çıkmaktadır: Yükle ilgili, kendisine yüklenen bildirim külfetini usulüne uygun olarak yerine getirdiğinde bu zararın taşıyıcının/taşıyanın sorumluluğunda iken meydana geldiğini kanıtlamış olur. Hatta zararın hangi sebepten kaynaklandığını ispatlamasa bile oluşan zarardan taşıyıcının/taşıyanın sorumlu olacağı kabul edilmektedir<sup>479</sup>. Artık bildirim yapan yükle ilgilinin tek ispatlayacağı husus, zararı olacaktır<sup>480</sup> ve bundan sonra, aksini ispat yükü artık taşıyıcının/taşıyanın omuzlarındadır<sup>481</sup>. Yükle ilgilinin yolculuk sırasında meydana gelen olaylara hakim olması düşünülmemeyeceğine göre zararın sebebini ispatlamasının aranmaması isabetli bir düzenlemedir. Ancak FIO/FIO/FIOST<sup>482</sup> klozlarının olduğu durumlarda, boşaltma görevi gönderilende olduğu için, bu durumlarda gönderilenin ayrıca zararın boşaltmadan önce var olduğunu kanıtlaması gerekmektedir<sup>483</sup>. Bu kabul doğduktan sonra taşıyıcı/taşıyan zararın, eşyayı teslim almasından önce mevcut olduğunu veya eşyayı teslim ettikten sonra zararın meydana geldiğini ispatlayabilirse, sorumluluktan kurtulur.

Yukarıda anlatılan hususlar yükün haricen belli olduğu durumlar için geçerlidir. Haricen belli olmayan zıya veya hasarın varlığı halinde bildirim yapılması, yükteki zıya ve hasarın, taşıyanın/taşıyıcının zilyetliğinde iken doğduğuna dair bir karine oluşturmaz. Zira bunlar, mal teslim alındıktan sonra yükle ilgilinin zilyetliğindeyken de ortaya çıkmış olabilir. Bu nedenle, haricen belli olmayan zıya veya hasarın varlığı halinde yükle ilgili, zıya veya hasarın taşıyıcının/taşıyanın zilyetliğindeyken

<sup>478</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 158; Ağsagal, **a.g.m.**, s. 265.

<sup>479</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 134; Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 439; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 69; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 159. Bu konuda verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: “O halde, teslim sırasında emtialardaki hasar durumunun davalı taşıyanın temsilcisi konumundaki diğer davalının katılımı ile düzenlenen tutanakla tespit edildiği, karine olarak hasarın taşıma sırasında meydana geldiğinin kabul edileceği, artık davalı taşıyanın CMR’nin 17’nci maddesi uyarınca, bu hasarın taşıma kesitinde meydana gelmediğini ispat etmesi gerektiği dikkate alınır,...”: YARG. 11. H.D., 15.06.2009, E. 3280, K. 7326. Karar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 643.

<sup>480</sup> Seven, **Tez**, s. 81; Ağsagal, **a.g.m.**, s. 265. Bu hususun, eşyanın taşıyana teslim edildiği miktar ve durumda teslim alınmadığını ispat demek olduğu savunulmaktadır: Regina Asariotis, “Allocation of Liability and Burden of Proof in the Draft Instrument on Transport Law”, **LMCLQ**, Vol. 3, 2002, s. 390.

<sup>481</sup> İspat hususu ile ilgili verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: “CMR’nin m. 30/1’inci maddesine göre, hasarın belirtilen süre içinde taşıyıcıya bildirilmesi halinde, hasarın taşıma sırasında oluşmadığının ispat yükü taşıyıcıya ait olup, süresinde taşıyıcıya hasar bildirim yapılmaması halinde ise, hasarın taşıma sırasında oluştuğunun ispat yükü göndericiye aittir.”: YARG. 11. H.D., 03.06.2014, E. 4949, K. 10331. Aynı yönde: YARG. 11. H.D., 06.02.2014, E. 10483, K. 23. Kararlar için bkz: Eriş, **Taşıma Hukuku**, s. 833, 834.

<sup>482</sup> Bu kavramların tanımları için bkz. yuk. s. 84, dpn. 385, 386 ve 387.

<sup>483</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 199.

gerçekleştiğini ayrıca ispatlamak zorunda kalacaktır<sup>484</sup>. Gönderilen malı teslim almadan önce, onların durumlarını tespit ettirebileceği için, onun bu husustaki ispat yükünün ağır olmadığı savunulmaktadır<sup>485</sup>.

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere bildirim yapılması ile artık, ziya, hasar veya geç teslimin, taşıyıcının/taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklandığı yönünde aksi ispatlanabilir bir karine oluşur. Bundan sonra taşıyanın/taşıyıcının yapması gereken şey, zarara sebep olan olayı ve yükün ziyaa veya hasara uğramasında kendisinin veya adamlarının bir kusurunun bulunmadığını ispatlamak olmalıdır<sup>486</sup>. Burada kendisinin tedbirli bir taşıyıcıdan/taşıyandan, adamlarının da tedbirli kimselerden beklenen dikkat ve özeni gösterdiğini kanıtlaması gerekir. Bu bağlamda, zarar neden olan olayı ve sonuçlarını önlemeye elverişli ve alınması makul surette beklenebilecek tüm tedbirlerin alındığını ispatlaması gerekmektedir<sup>487</sup>.

Taşıyıcının/taşıyanın, zarar sebebinin ve bu sebepten kendisinin ve adamlarının sorumlu olmadığını ortaya koyarken ilk bakışta ispat kuralları ile yetinmesi yeterli kabul edilmektedir<sup>488</sup>.

Taşıyıcının/taşıyanın aleyhinde doğan kusur karinesini çürütmesinin diğer bir yolu da zarara neden olan olayın ve sonuçlarının engellenemez olduğunun ispatlanmasıdır. Zarara neden olan olay mücbir sebep veya beklenmedik hal oluşturuyorsa ya da olay bakımından tedbir almak imkansızsa, taşıyıcı/taşıyan bunları kanıtlayarak ispat külfetini yerine getirmiş olur. Yargıtay, sertifikalı domates emtiasının

<sup>484</sup> Ünán, **a.g.m.**, s. 113; Seven, **Tez**, s. 7, 21, 81; Okay, **a.g.e.**, s. 201, 202, 473; Okay, **a.g.m.**, s. 434, 473. OKAY, haricen belli olan-olmayan hasar ayrımı yapılmaksızın tüm zarar türleri için aynı hafiflikte veya ağırlıkta ispat külfetini uygulamanın adaletsiz sonuçlara yol açacağını savunmaktadır. Söz konusu ispatın nasıl yapılacağı hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz: Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 153. İspat hususu konusunda Yargıtayca verilmiş bir karar şu şekildedir: “*Taşıyıcıya çekince bildirilmemesinin somut etkisi, gönderilenin eşyayı taşıma senedinde yazılı olduğu biçimde teslim aldığı yolunda taşıyıcı lehine karinenin doğmasına neden olup, bu karinenin ortadan kaldırılması ve taşıyıcının sorumlu olduğunun ileri sürülerek taşıyıcıya karşı dava açılması mümkündür. Böyle bir davada ispat yükü davacıda olup, çekince gösterilmiş olsun veya olmasın, malların kısmen veya tamamen kaybının ya da hasarının, taşıyıcının malları teslim aldığı an il teslim ettiği an arasında meydana geldiğini, bir başka deyişle taşıyıcı lehine oluşan karinenin aksini ispat etmekle yükümlüdür.*”: YARG. 11. H.D., 26.05.2008, E. 4984, K. 6899. Aynı yönde: YARG. 11. H.D., 17.04.2003, E. 11557, K. 3907. Kararlar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 519, 529.

<sup>485</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 440. Seven, **Tez**, s. 22. Ortak tespit hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. aş. s. 120.

<sup>486</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 134; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 155, 157; Seven, **Tez**, s. 22; Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 158.

<sup>487</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 208.

<sup>488</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 209.

taşındığı bir olayda, taşıyanların domatesleri taşımak üzere teslim alındığında herhangi bir ihtirazi kayıt koymadıklarını, varma limanında bozuk halde teslim edilen domateslerin kendilerinin kusurundan kaynaklanmayan bir sebepten dolayı zarara uğradığını da ortaya koyamadıklarını, bu nedenle zarara taşıyanların sebep olduğunun kabul edilmesi gerektiğini belirtmiştir<sup>489</sup>.

Taşıyıcı/taşıyan kendi üzerine düşen ispat külfetini yerine getirdikten sonra, yükü ilgili zarara başka bir sebebin neden olduğunu kanıtlarsa, bundan sonra taşıyıcı/taşıyan bu sebep bakımından kendisinin ve adamlarının kusursuzluğunu ortaya koymak durumundadır<sup>490</sup>.

Bildirim yapıp yapılmadığı veya yapıldıysa usulüne uygun ve kanuni süre içinde yapıp yapılmadığı da ispatlanması gereken hususlardandır. Bildirim yapıldığını ispat görevi davacı yük sahibindedir. Zira bu, davasını kabul ettirebilmesi için yapması gereken şeylerden biridir. Buna karşılık, bildirim kanuni sürede veya usulüne uygun olarak yapılmadığını ispat külfeti ise taşıyıcı/taşıyan üzerindedir<sup>491</sup>. Bu husus, yukarıda değinilen ispat yükünün genel dağılım kuralından kolayca çıkartılabilmektedir.

## **B. Bildirim Külfetine Aykırılığın Hukuki Sonuçları**

Gönderilen, yukarıda detayları açıklanan inceleme ve bildirim imkanlarının hiçbirinden faydalanmaz, yani usulüne uygun olarak ne bir resmi inceleme yaptırır ne de bildirimde bulunursa ne gibi hukuki sonuçların doğacağı konvansiyonlarda farklı şekillerde düzenlenmiştir.

Gönderilenin eşyayı bildirmsiz teslim almasının, gördüğü zararları ispatlama imkanını zayıflatacağı muhakkaktır. Bu açıdan aşağıda da görüleceği üzere uluslararası konvansiyonların birçoğunda bildirim yapılmaması tazminat isteme hakkını ortadan kaldırmazken, ispat yükümlülüğü aşağıda detaylı olarak açıklanacak olan karinelerin meydana gelmesi ile yer değiştirir. Bu karineler, dava sürecinde zararın ispatlanması imkanını oldukça azaltmaktadır. Diğer bir ifadeyle, eşyanın

<sup>489</sup> YARG. 11. H.D., 3.11.2011, E. 2009/13290, K. 2011/14899. Karar için bkz: Erdem, **a.g.e.**, s. 224.

<sup>490</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 210.

<sup>491</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 461; Aşşakal, **a.g.m.**, s. 265. Yargıtay, 27.03.1958 tarihinde verdiği bir kararda zararın haricen belli olduğunu ispat yükünün taşıyan üzerinde olduğuna karar vermiştir: Okay, **a.g.e.**, s. 200, dpn. 757.

bildirimsiz kabulü doğan karineler nedeniyle taşıyıcıya karşı ziya ve hasardan doğan taleplerin ispatlanmasını neredeyse imkansızlaştırmaktadır<sup>492</sup>.

Bildirim külfetine uyulmadığında meydana gelecek karineler kesin nitelikte değildir. Diğer bir deyişle bu karinelerin aksinin ileri sürülmesi ve ispat edilmesi mümkündür. Aksi ispat edilinceye kadar bu karineler geçerliliğini korumaktadır.

## 1. Sözleşmeye Uygun Teslim Karinesi

Sözleşmeye uygun teslim karinesi, uluslararası mevzuatta yalnızca deniz taşımalarını düzenleyen Rotterdam Konvansiyonu'nda düzenlenmektedir. RK m. 23/1'e göre bildirim yapılmamasının sonucu, eşyanın sözleşme kayıtlarına uygun şekilde teslim edildiğinin kabul edilmesidir. Diğer uluslararası konvansiyonlardan farklı olarak Rotterdam Konvansiyonu'nda bildirim yapılmamasının tazminat hakkını ve Konvansiyon'un 17. maddesinde düzenlenen ispat yükü dağılımını etkilemeyeceği de açıkça düzenlenmiştir. Bu husus da aynı maddenin ikinci fıkrasında düzenlenmektedir.

Bu karineyi, aşağıda açıklanacak olan taşıma senedine/konşimentoya uygun teslim karinesi ile karıştırmamak gerekir. Zira bu karinenin etkisi, taşıma senedine/konşimentoya uygun teslim karinesinden daha geniş kapsamlı olup, karinenin etkisi taşıma senetleri/konşimento hükümleri ile sınırlandırılmış değildir<sup>493</sup>.

## 2. Taşıma Senedine/Konşimentoya Uygun Teslim Karinesi

Taşıma senedine uygun teslim karinesini kara yolu taşımaları bakımından CMR m. 30'da görmekteyiz<sup>494, 495</sup>.

Deniz taşımaları bakımından Lahey Kuralları da bildirim yapılmaması halinde konşimentoya uygun teslim karinesini düzenlemektedir. LK m. 3/VI/prg. l'e bakıldığında "taşıma senetleri" değil, "konşimento" ifadesinin kullanıldığını

<sup>492</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 177.

<sup>493</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 270.

<sup>494</sup> Tezimizin konusunu oluşturan bildirim, ETK'nın 788. maddesinde "Dava Hakkının Düşmesi" başlığı altında düzenlenmişti. Ancak isminden de anlaşıldığı üzere, TTK'dan farklı olarak bu madde dava hakkının düşmemesi için yapılması gerekenleri düzenlemekteydi. TTK ve CMR, ispat hukuku açısından etki doğurmakta iken, ETK hakkın direk kendisine etki etmekte idi. Bu nedenle ETK'nın bu konuda taşıyıcıyı daha fazla koruduğunu söylemek mümkündür.

<sup>495</sup> CMR'den farklı olarak, TTK m. 889/1'de bildirim yapılmaması halinde, eşyaların sözleşmeye uygun teslim edildiği karinesi doğmaktadır. Sözleşmeye uygun teslim karinesi hakkındaki açıklamalar için bkz. yuk. s. 110.

görmekteyiz. Ancak LK'nın sadece konişmentolu taşımalara uygulandığı göz önünde bulundurulduğunda, bu düzenlemenin tutarlı olduğu söylenebilir <sup>496</sup>. Lahey Konvansiyonu'nda bildirim yükümlülüğüne aykırılığın tek yaptırımını bu karine olarak düzenlenmiştir. Deniz taşımalarında asıl önemli olan ve aşağıda detaylı olarak anlatılacak olan ikinci karineye ise yer verilmemiştir.

Hamburg Kuralları'nda da bildirim zamanında ve usulüne uygun olarak yapılmaması durumunda konşimentoya uygun teslim karinesinin cari olacağı düzenlenmiştir. Ancak burada konişmento dışında bir taşıma senedi düzenlenmesi halinde de aynı karinenin geçerli olacağı anlaşılmaktadır (HK m. 15, m. 18).

Hava yolu taşımaları bakımından taşıma belgesine uygun ve iyi halde teslim alma karinesini düzenlemektedir. VK m. 26/l'de ve MK m. 31/l'de de aynı husus düzenlenmiştir. Hava yolu taşımaları bakımından, taşıma senedine uygun teslim karinesi yanında, bildirim sürelerine uyulmaması hali için tazminat talep hakkının kaybı yaptırımını da düzenlemektedir. Ancak bu iki yaptırımın birbiri ile uyumlu olmadığı ve bir takım çelişkilere yol açabileceği savunulmaktadır. Bu husus ile ilgili ayrıntılı açıklamalara yukarıda değinilmiştir<sup>497</sup>.

Bilindiği üzere gönderilen, navlun/taşıma sözleşmesinin tarafı değildir. Bu nedenle yüklemde ne miktarda ve nitelikte malın taşıma aracına yüklendiğini bilemez. Gönderilen ancak kendi eline gelen konşimentodaki/taşıma senedindeki kayıtlardan haberdardır. Bu nedenle de elindeki konişmentoda/taşıma senedinde yazan miktar ve nitelikte malı talep etme hakkına sahiptir. Bunun karşı edimi olarak taşıyan da yükü konişmentoda/taşıma senedinde yazan şekliyle teslim etmek zorundadır. İşte söz konusu bildirim hiç ya da zamanında yapılmadığı hallerde, taşıyıcının/taşıyanın bu yükümlülüğünü yerine getirdiği kabul olunmaktadır<sup>498</sup>. Zarar veya gecikmeye sebep olan olayın, eşyanın taşıyıcının/taşıyanın hakimiyetinde iken mi, yoksa gönderilene teslim olunduktan sonra mı meydana geldiğini ispatlamak oldukça zor olacağından, taşıyıcının/taşıyanın eşyayı taşıma senedinde/konişmentoda yazılı haliyle ve süresinde alıcıya teslim ettiğine ilişkin inanç

---

<sup>496</sup> TTK m. 1185/IV'te de konşimentoya uygun teslim karinesi düzenlenmiştir. Belirtmek gerekir ki TTK bakımından konşimentoya uygun teslim karinesi de diğer hususlarda olduğu gibi, konişmentolu taşımalar göz önünde bulundurulmuş olarak düzenlenmiştir. Bunun nedeni ise TTK'nın deniz taşımasına ilişkin hükümlerinin Lahey Konvansiyonu'ndan alınmış olmasıdır.

<sup>497</sup> Bkz. yuk. s. 103.

<sup>498</sup> Ağsaka, **a.g.m.**, s. 269.

korunmalıdır<sup>499</sup>. Konşimentoya/taşıma senedine uygun teslim karinesinin getirilme sebebi budur<sup>500</sup>. O halde bu karinenin taşıyıcı/taşıyan lehine olduğunu söylemek mümkündür. Zira bu suretle zararın, yük taşıyıcının/taşıyanın emniyet ve muhafazası altındayken meydana geldiğini ispat, gönderilenin omuzlarında kalmaktadır<sup>501</sup>.

Söz konusu karineyi bertaraf edebilmek için davacının yapması gereken, zararın malların taşıyıcı tarafından teslim alındığı an ile malların gönderilene teslimi arasındaki sürede oluştuğunu ispatlamak olmalıdır. Örneğin, taşıyıcı/taşıyan eşyanın kendi hâkimiyetindeyken zarara uğradığını ikrar etmişse, bu durumu gösterir belgeler sunulabilir. Aksi halde yükün gönderilene teslim edildiği ana kadar zarar uğramadığı, zararın gönderilene teslimden sonra meydana geldiği kabul edilecektir. Davacının bu yönde deliller sunmasından sonra taşıyıcı/taşıyan, zararın kendi sorumlu olduğu süre içinde gerçekleşmediğini ispatlayamazsa bu zarardan sorumlu tutulacaktır<sup>502</sup>. İşte eşyanın teslimi anında ileri sürülecek olan ihtirazi kayıt bu karinenin doğmasını engelleyecek, diğer bir deyişle zararın taşıma işi sırasında meydana geldiğinin kabul edilmesine devam edilmesi gerektiği anlamını taşıyacaktır. O halde eşyanın, bu karineyi bertaraf edecek olan ihtirazi kaydın ileri sürülmeksizin kabulü, taşıma senedinde/konşimentoda bu eşyalar için ne yazılmışsa ona göre teslim alındığı anlamını taşır.

Konşimentoda yükün hal, miktar, cins ve mahiyeti hakkında herhangi bir ihtirazi kayıt yoksa, konşimentoya uygun teslim, malın tastamam teslimi olarak anlaşılır. Ancak taşıyan, en başta konşimentoya bir konuda çekince koymuşsa, artık malın o çekince dışında bir eksiklik veya hasar içermediği kabul olunur<sup>503</sup>. Konşimentoya/taşıma senedine uygun teslim karinesi, malların konşimentoda eksik gösterilmiş olduğu iddiasını ise bertaraf edemez. Diğer bir deyişle bildirim yapılmaması dolayısıyla eşyaların konşimentoda/taşıma senedinde gösterildiği

<sup>499</sup> Bu hususta verilmiş bir Yargıtay kararı şu şekildedir: “*CMR 30. maddesinde yer alan ihbar mükellefiyeti dava hakkını düşürmeyip, hasarın taşıma sırasında meydana gelip gelmediğine ilişkin bir karineye işaret etmektedir. Gönderilen mal teslim alınırken ihtirazi kayıt konulması halinde malın taşıma sırasında hasara uğradığı, ihtirazi kayıtsız teslim alınması halinde ise maldaki hasarın taşıma sırasında oluşmadığı yönünde bir karine oluşur.*”: YARG. 11. H.D., 06.01.2014, E. 10483, K. 23. Karar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 513.

<sup>500</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 778; Seven, **Tez**, s. 21-22.

<sup>501</sup> Deniz Kaner, **Varşova**, s. 200; Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 80. OKAY, konşimentoya uygun teslim karinesinin aksinin ispatı bakımından taşıyanın kusurunun ve hatta ziya ve hasarın taşıyan hakimiyetinde iken meydana geldiğinin ispatını da aramamaktadır. Ona göre yalnızca malın, malı teslim almakla görevli kişilere teslim edilirken konşimento kayıtları ile aynı şekilde teslim edilmediğinin ispatı yeterlidir: Okay, **a.g.m.**, s. 467.

<sup>502</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 158; Karan, **CMR Şerhi**, s. 781; Ağsakal, **a.g.m.**, s. 269.

<sup>503</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 467.

şekilde teslim edildiği kabul edilir. Bununla birlikte gönderilen, yükün baştan konişmentoda eksik gösterildiğini iddia edebilir<sup>504</sup>. Buradan anlaşıldığı üzere söz konusu karine aksi ispatlanabilir bir karinedir<sup>505</sup>.

Bildirim, bir kısım zıya ve hasar için yapılmışsa, bildirim konusu dışında kalan hususlar için konişmentoya/taşıma senedine uygun teslim karinesi yine caridir<sup>506</sup>.

Taşıma senedine/konişmentoya uygun teslim karinesi, uluslararası konvansiyonlarda açık şekilde düzenlenmesine rağmen Yargıtay'ın bildirim yapılmaması halinde hatalı kararlar verdiği, bildirim veya tespiti şart koştuğu, bunların yapılmaması halinde dava hakkının düştüğü yönünde kararlar verdiği görülmektedir<sup>507</sup>.

Burada üzerinde durulması gereken bir konu da taşıma senedine/konişmentoya uygun teslim karinesi denildiğinde bu karinenin taşıma senedi/konişmento dışında taşımaya ilişkin seawaybill, FIATA tesellüm belgeleri gibi diğer belgeleri kapsayıp kapsamadığıdır. Diğer bir deyişle gönderilen eşyayı teslim sırasında ihtirazı kayıt sürmeksizin teslim almış, sonrasında mevzuatta belirtilen süreler içerisinde de zarar bildiriminde bulunmamışsa gönderilenin malları taşıma senedi/konişmento dışında kalan teslim ilişkine ilişkin belgelere de uygun teslim aldığı kabul edilecek midir? Yukarıda da değinildiği üzere Hamburg Kuralları m. 15 ve 18'den yola çıkılarak bu Konvansiyon bakımından diğer teslim ilişkine ilişkin belgelere de uygun olarak teslim karinesi caridir. Ayrıca Montreal Konvansiyonu'nda da "taşıma dokümanına ya da farklı yöntemlerin içerdiği kayıtlara uygun olduklarına" ibaresi yer aldığından bu konvansiyon bakımından da bu sonuca ulaşılabilecektir<sup>508</sup>.

Bilindiği üzere her taşımada konişmento veya taşıma senedi düzenlenmesi mecburi değildir. Konişmento veya taşıma senedi düzenlenmediği hallerde söz konusu karine, malların taşıyıcı/taşıyan tarafından teslim alındığı şekliyle teslim

---

<sup>504</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 199.

<sup>505</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 466.

<sup>506</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 467. Konişmentonun ispat işlevi konusunda ayrıntılı açıklamalar için bkz: H. Murat Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul, Arıkan, 2008, s. 37 vd.

<sup>507</sup> "Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve CMR Konvansiyonu'nun 30'uncu maddesine uygun bir biçimde hasar tespiti yapılmadığından, davalı taşıyıcı aleyhine takip hakkının düşmüş bulunmasına göre, davacı vekilinin tüm temyiz itirazlarının reddiyle, yerel mahkeme kararının onanması gerekmektedir.": YARG. 11. H.D., 24.04.2006, E.2005/4776, K.2006/4562. Karar için bkz: Karan, **CMR Şerhi**, s. 815. TTK bakımından aynı yönde: " YARG. 11. H.D., 18.11.1993, E. 1992/6792, K. 1993/7535. Karar için bkz: (Çevrimiçi) [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr), 06.05.2017.

<sup>508</sup> Aynı yönde bkz: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 207.

edildiği şeklinde anlaşılmalıdır<sup>509</sup>. Nitekim bu husus HK m. 19/l'de açıkça düzenlenmiştir<sup>510</sup>.

Doktrinde bu karinenin önemsiz olduğu, zira tazminat talebinde bulunan şahsın, yükün kendisine eksik veya hasarlı olarak teslim edildiğini, bunun taşıyanın sorumluluk evresinde meydana geldiğini ve zararının miktarını ispat etmekle asli olarak yükümlü olduğu ve dolayısıyla bu karinenin onun durumunda bir değişiklik meydana getirmediği savunulmaktadır<sup>511</sup>. Ancak yazarlar bu karinenin kara zararlarından sorumsuzluk anlaşmasının varlığı halinde önem kazanacağını belirtmektedirler. Bu anlaşma var olduğu takdirinde gönderilen zararın gemide meydana geldiğini de ispatlamak zorunda kalacaktır. Halbuki bu düzenlenmiş olmasaydı, zararın karada meydana geldiğini ispat etme yükü taşıyanın omuzlarında kalmış olacaktı<sup>512</sup>.

Konişmentoya/taşıma senedine uygun teslim karinesinin aksi her türlü delille ispat edilebilir. Örneğin; boşaltma müteahhidinin taşıyanla beraber tuttuğu karşılaştırma zaptı veya taşıyanın zararı ikrar eden bir mektubu ile bu karinenin aksi ispat edilebilir. Aynı şekilde Gümrük İdaresinin donatanın veya boşaltma müteahhidinin adamlarıyla birlikte tuttuğu tespit zaptı da bu konuda yeterlidir<sup>513</sup>. Ancak, taşıyanın zararı ikrar niteliğinde olmayan, sadece malın aranmakta olduğunu belirten mektubu söz konusu karineyi çürütebilecek nitelikte bir ispat vasıtası değildir<sup>514</sup>.

---

<sup>509</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 200; Okay, **a.g.m.**, s. 469; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 153; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 135.

<sup>510</sup> Türk Hukuku'nda bu husus HK'daki gibi açıkça düzenlenmemiştir. Bu nedenle doktrinde bazı yazarlar, denizde taşıma senedi düzenlenmemişse, ilk karinenin doğmayacağını ileri sürmektedir: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 211.

<sup>511</sup> Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 81; Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 80. AKINCI eserinde zararı bildirmekten imtina edilmesi durumunda taşıyan lehine bir durum oluşmadığını, eğer taşıyan lehine bir durum oluşturulmak isteniyorsa taşıyanın kusurlu olduğunu ispat külfetinin gönderilene geçirilmesi gerektiğini söylemektedir. Ve aşağıda incelenecek olan zıya ve hasarın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten doğduğu karinesinin bu sebeple düzenlendiğini belirtmektedir.

<sup>512</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 184; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 156; Okay, **a.g.e.**, s. 200, dpn. 758; Ünan, **Halefiyet**, s. 110; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 268.

<sup>513</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 469.

<sup>514</sup> Okay, **a.g.e.**, s. 199, dpn. 734 ve s. 200.

### 3. Ziya ve Hasarın Taşıyanın Sorumlu Olmadığı Bir Sebepden Doğduğu Karinesi

Bu karinenin öngörülmesindeki amaç, taşıyanı ortada herhangi bir bildirim mevcut olmadığı halde bir sene boyunca (zamanaşımı süresi dolana kadar) kurtuluş kanıtı getirme külfetinin ağırlığını hissetmesini ve bu alanda tedbir alma ihtiyacı duymasını önlemektir<sup>515</sup>. Söz konusu karine, uluslararası mevzuatta yer almamakta, yalnızca deniz yoluyla taşımaları düzenleyen TTK m. 1186'da yer almaktadır. Ancak Türk Hukuku için bu karine uygulama alanı bulacağından bir başlık altında açıklanması uygun bulunmuştur<sup>516, 517</sup>.

Bildirim veya tespitin yapıldığı durumlarda gönderilen yine bir zararın varlığını ortaya koymak durumundadır. Bunu iki şekilde yapabilecektir: Ya tespit ile elde ettiği belgeleri sunacak ya da taşıma senedini/konişmentoynu ibraz edecektir. Tespit sonucu elde edilen belgeyi ibraz etmenin neticesi, zararın yükün gönderilene tesliminden evvel meydana geldiğinin ispat edilmesidir. Taşıma senedi/konişmento ibrazı ile ise zararın ya yükün taşıyanca teslim alınmasından ya da gemiye yüklenmesinden sonra meydana geldiği kabul olunur. O halde sözü edilen belgelerin birlikte ibraz edilmesi ile zararın, yükün taşıyanın sorumlu olduğu zaman evresinde meydana geldiği ispatlanmış olur. Ancak bu halde de zararın, mutlaka taşıyanın sorumlu olduğu zaman diliminde meydana geldiği kabul edilmez. Çünkü bu kabul, konişmentoya dayanan<sup>518</sup> ve aksi ispatlanabilir bir kabuldür. Bunun aksi, taşıyanın eşyaları eksik veya hasarlı olarak teslim aldığını göstermesi suretiyle ispat olunabilir<sup>519</sup>. Bu açıklamalardan anlaşıldığı üzere bildirim veya resmi tespitin yapıldığı hallerde zararın ispatı yükü

<sup>515</sup> Ünan, **Halefiyet**, s. 111.

<sup>516</sup> Bu karine ETK'ya Alman Ticaret Kanunu'ndan alınmıştı. Bunu sebebi olarak da, konişmentoya uygun teslim karinesinin önemli bir müeyyide getirmediği, zararın taşıyanın elindeyken meydana geldiğini ispat yükünün zaten yükü ile ilgili omuzlarında olması gösterilmiştir. O halde buna göre bildirim zamanında yapılmaması halinde yükü ile ilgili, zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir kusurdan ileri geldiğini ispat etmesi gerekecektir denilmektedir.

<sup>517</sup> Konişmentoda "karadaki zararlardan sorumluluk kabul edilmez" şeklinde bir kayıt varsa, bildirim zamanında yapılmaması halinde söz konusu karine, zararın karada meydana geldiğinin kabul olunmasını gerektirir: Okay, **a.g.e.**, s. 201, dpn. 759.

<sup>518</sup> Konişmento, yükün yazılı şekilde teslim alındığını ve zararın bu konişmento düzenlendikten sonra meydana geldiğine karine teşkil eder.

<sup>519</sup> Ancak TTK m. 1239/III gereğince, bu karinenin aksi konişmentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dahil olmak üzere, iyi niyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz.

tamamen gönderilende değildir. Konişmentonun aksi kanıtlanabilir bir karine teşkil etmesi nedeniyle taşıyana da bir ispat yükü yüklenmiş olur<sup>520</sup>.

Ne bildirim ne de resmi inceleme yapıldığı hallerde ise ispat yükünün tamamen gönderilen üzerinde olduğunu söylemek isabetli olacaktır. Zira bu durumda konişmento artık gönderilen lehine değil aleyhine karine teşkil edecek ve bunun aksini ispat görevi gönderilene düşecektir. Konişmentonun, gönderilen lehine karine teşkil etmesi hususu yukarıda anlatılmıştır<sup>521</sup>.

Söz konusu karine doktrinde şu şekilde yorumlanmaktadır: Kanunda öngörülen süreler içerisinde itirazda bulunmayan şahıs, ziyaa veya hasara yükü teslim aldıktan sonra, yük kendi zilyetliğinde iken neden olmuştur. Zira yukarıda anlatıldığı üzere yük itirazsız kabul edilince taşıyanın yükü sağ salim teslim etme borcunu yerine getirdiği kabul edilir. İşte bu nedenle artık tazminat isteyen kişi, yükün ziyayı veya hasarının yük kendisinde iken olmadığını ispat etmesi gerekecektir<sup>522</sup>. O halde tazminat talebinde bulunan şahıs, taşıyanın şahsi kusurunu veya gemi adamlarının ticari kusurunu ispat etmek zorunda kalacaktır. Böylece taşıyan kurtuluş beyinnesi ikame etme yükümlülüğünden de kurtulmuş olur<sup>523</sup>. Görüldüğü üzere bu karinenin doğması ile artık taşıyanın hiçbir hususu ispat etmesi gerekmez. Çünkü bu halde, taşıyanın sorumluluğunu kanıtlamak tüm yönleriyle gönderilenin üzerine düşmektedir. Hatta doktrinde, taşıyanın zararı ikrar ederek gönderileni zararı ispat yükünden kurtarsa bile, gönderilenin hala zararın taşıyanın sorumluluğunu doğuran bir sebepten ileri geldiğini ispatlaması gerektiği savunulmaktadır<sup>524</sup>. Örneğin geminin sefere elverişsiz olduğu, hasarın yükün deniz suyu ile ıslanması nedeniyle meydana geldiğini veya gemi adamlarının yüke gereken özen, göstermediklerini ispatlayabilir. Ancak yolculuk esnasında orada olmayan biri için bu hususları ispatlamak kolay olmayacaktır<sup>525</sup>.

Fakat bu iki hususun yükü ilgili tarafından nasıl ispatlanacağı tartışılmalıdır. Özellikle hiçbir olağan dışı durumun meydana gelmediği, denizle ilgili hiçbir aksiliğin olmadığı durumlarda ticari kusurun varlığı kolaylıkla kabul edilebilecek midir? Burada hakimin, denizcilik tecrübelerine bakması gerektiği belirtilmektedir<sup>526</sup>. Eğer bu

---

<sup>520</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 185.

<sup>521</sup> Bkz. yuk. s. 111.

<sup>522</sup> Aşsakal, **a.g.m.**, s. 269.

<sup>523</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 186; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 156.

<sup>524</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 448.

<sup>525</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 470.

<sup>526</sup> Ünan, **a.g.m.**, s. 111.

tecrübelere göre sefer esnasında hiçbir anormal durumun meydana gelmemesi ve geminin de sert denizlerle karşılaşmaması durumunda yük zararının ticari kusura bağlanması gerekmekte ise, söz konusu karine “görünüşte ispat” yoluyla hükümden düşürülebilecektir. Ancak böyle bir tecrübe kuralı yoksa seferin tamamen normal koşullarda sonuçlandırılması ikinci karineyi çürütmeye yeterli olmayacaktır<sup>527</sup>.

HK m. 19/VII hükmüne bakıldığında, burada da ziya ve hasarın gönderen yahut bunların müstahdem veya görevlilerinin kusur veya ihmalinden kaynaklanmadığı karinesine rastlanmaktadır. Ancak bu hüküm, diğer uluslararası mevzuatlarda yer almayan oldukça farklı bir hükümdür. Buna göre, taşıyan veya fiili taşıyan ziya veya hasarı, genel niteliğini belirtmek suretiyle, zararın meydana geldiği veya şayet daha sonra ise, eşyanın HK m. 4/II uyarınca teslim edildiği tarihten itibaren aralıksız 90 gün içinde gönderene yazılı olarak ihbar etmezse, bu aksi ispat edilinceye kadar, taşıyan veya fiili taşıyanın, gönderen yahut müstahdem veya görevlilerinin bir kusur veya ihmali neticesinde bir zarar veya kayba uğramadığına ilişkin bir karine doğar. Bu hükmün içeriğini, bildirimle ilişkin hususlar bakımından irdelemek gerekmektedir. Şöyle ki; öncelikle burada bildirim yapacak kişiler, taşıyan veya fiili taşıyan olarak belirlenmiştir. Oysaki diğer tüm düzenlemelerde bildirim, yükle ilgilinin yapacağı yer almaktadır. İkinci olarak burada bildirim muhatabı gönderendir. Ancak bildirimle ilişkin diğer düzenlemelerin tümünde bildirim muhatabı taşıyan veya temsilcisidir. Üçüncü olarak, diğer düzenlemelerde, bildirim süreleri çok daha kısa tutulduğu halde burada bildirim süresi 90 gün olarak belirlenmiştir. Son olarak, lehine karine doğan kişilerde de farklılık görülmektedir. Diğer düzenlemelerde bildirim yapılmaması halinde taşıyan ve fiili taşıyan lehine karine doğarken burada gönderilen ve müstahdemleri ile görevlileri lehine karine doğmaktadır. Özetle, diğer düzenlemelerde, malı eline ziyaa, hasara uğramış veya gecikmiş şekilde ulaşan yükle ilgilinin, durumu taşıyana zamanında bildirerek gerekli araştırmaların yapılmasını sağlaması, bu bildirim yapmaması halinde ise bir takım imkanlardan yoksun kalması söz konusu iken; HK düzenlemesinde taşıyan veya fiili taşıyanın, yükün ziyaa veya hasara uğradığını gönderilene bildirmemesi halinde, bunların(taşıyan ve fiili taşıyanın) uğradığı zararın gönderilen veya adamlarının kusurundan kaynaklanmadığının kabul edilmesi söz konusudur. Görüldüğü üzere hüküm kafa karıştırıcıdır. Bu hüküm ile düzenlenmek istenen husus kanaatimizce şu şekilde ifade edilebilir: HK m. 19/VII, gönderilenin sorumlu tutulduğu hâllere ilişkindir. Eğer taşıyan veya fiili taşıyan,

---

<sup>527</sup> Ünan, **a.g.m.**, s. 111.

gönderilenin sorumlu olduğu iddiasıyla bir tazminat istemi yöneltmek isterse, öncelikle HK m. 19/VII uyarınca bir bildirim yapması gerekmektedir. Bir örnekle açıklayacak olursak, söz gelimi gönderen yüke ilişkin olarak yanlış bilgi vermiş ve bu sebeple gemi zarar görmüşse ("patates" diye beyan edilen yük "dinamit" çıkmış ve infilak ettiği için gemi ziyaa veya hasara uğramışsa) taşıyan gönderilenden tazminat isteyecektir. Ancak bu tazminat istemini ileri sürerken HK m. 19/VII'deki bildirim şartına uyması gerekmektedir. Aksi hâlde, gönderilen, müstahdemi veya görevlilerinin sorumlu olmadığına dair bir karine oluşacaktır. Ancak taşıyan bu karinenin aksini ispat edebilecektir.

#### 4. Tazminat Talep Etme Hakkının Kaybedilmesi

CMR m. 30/III hükmünde, gecikmenin varlığı hakkında yazılı bir bildirim gönderilmediği takdirde tazminat talep hakkının düşeceği belirtilmiştir<sup>528</sup>.

Hamburg Kuralları'na göre eşyanın geç teslimi dolayısıyla yapılması gereken bildirim süresinde ve usulüne uygun olarak yapılmaması halinde taşıyanın gecikme zararlarını tazmin yükümlülüğü sona ermektedir (m. 19/V). Yine Rotterdam Kuralları'nda buna paralel bir düzenleme vardır. Gecikme halinde bildirim yapılmamışsa tazminat hakkı sona erer (m. 23/III).

Hileye ilişkin düzenleme kara ve deniz taşımalarını düzenleyen mevzuatta yer almadığından, taşıyıcının/taşıyanın kastı veya ağır kusuru halinde bildirim yapılmamasına rağmen tazminat hakkının düşüp düşmeyeceği tartışmalıdır. Bir görüşe göre kast veya kasta eşdeğer kusur halinde bildirim yapılmamasına rağmen, taşıyıcıya/taşıyana karşı dava açma hakkının düşmeyeceği kabul edilmektedir<sup>529</sup>.

<sup>528</sup> "Ne var ki, somut olayda, Fransa'daki dava dışı alıcının CMR Konvansiyonu'nun 30/3. Maddesindeki hükme uygun olarak 24.11.1999 teslim tarihinden itibaren 21 günlük süre içerisinde, gecikmeyi yazılı biçimde taşımacıya bildirdiğine ya da teslim sırasında bu yönde bir ihtirazi kayıt koyduğuna dair bir iddiada bulunulmamış, bu yönde herhangi bir delil de sunulmamıştır. Dava dışı göndericinin davalı-karşı davacıya keşide ettiği 27.12.1999 tarihli ihtarname ile, davalı-karşı davacının, davacı-karşı davalıya gönderdiği 20.01.2000 tarihli iddianameler de, CMR Konvansiyonu'nun 30/3. maddesi anlamında yazılı bildirim varlığını ortaya koyar nitelikte değildir.

Bu durumda; gerek gecikmeyi CMR Konvansiyonu'nun 30/3. maddesi hükmüne uygun olarak yazılı şekilde ve 21 günlük süre içerisinde taşımacıya(davalı-karşı davacıya) bildirmemiş olan dava dışı alıcının gecikmeyi gerekçe göstererek mal bedelinden kesinti yapması ve gerekse, dava dışı gönderenin kendisinden yapılan bu kesintiyi, davalı-karşı davacı durumundaki taşımacıya yansıtması, hukuka aykırıdır.": YARG. HGK., 13.02.2008, E. 2008/11-52, K. 2008/119. Aynı yönde bkz: "...": YARG. 11. H.D., 30.05.2005, E.2004/5772, K.2005/5610. Kararlar için bkz: [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr) (Çevrimiçi 23.08.2016)

<sup>529</sup> Erdil, a.g.e., s. 512.

Diğer bir görüşe göre ise gecikme, taşıyıcı veya adamlarının CMR m. 29'daki kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş olsa dahi, bildirim zamanında yapılmaması tazminat hakkını ortadan kaldıracaktır. Zira taşıyıcı ve adamlarının sorumluluktan kurtuluşlarını veya sorumluluklarını sınırlandırma haklarının kaybını düzenleyen CMR m. 29, m. 30'un dahil olduğu "Talep ve Davalar" ı düzenleyen V. bölüme değil, "Taşımacının Sorumluluğu" nu düzenleyen IV. bölüme yollama yapmaktadır. Bu sonuca deniz taşımaları bakımından doktrinde şu şekilde ulaşılmaktadır: Mevzuatta teslimde gecikme için taşıyanın kusurundan bahsedilmemiştir. Bu nedenle gecikmeden doğan zarar, taşıyan veya adamlarının kastından kaynaklansa örneğin gemi limana gelmiş olmasına rağmen yükler keyfi olarak geç teslim edilse dahi, yükle ilgili 60 günde bildirim yapmazsa tazminat hakkını kaybedecektir<sup>530</sup>. Aynı görüş, HK m. 8 ve L/VK m.4/prg.5/b-e düzenlemeleri için de savunulmaktadır<sup>531</sup>.

Ancak taşıyıcı/taşıyan veya adamlarının kasıtlı hareketi dolayısıyla sorumluluktan kurtulmalarının önüne Medeni Kanun'un 2. maddesinde düzenlenmiş olan hakkın kötüye kullanılması yasağı ile geçilebilir<sup>532</sup>.

Hava taşımalarını düzenleyen mevzuata göre de bildirim sürelerine uymamanın yaptırımı dava hakkının düşmesidir (VK m. 26/IV, MK m. 31/III). Buradaki dava hakkının düşmesi hem zıya ve hasar için yapılan talepler bakımından hem de gecikme için yapılan talepler bakımından caridir. Ancak hava yoluna ilişkin bu düzenlemelerde taşıyıcının hileli davranışının varlığı halinde dava hakkının düşmeyeceği yeknesak olarak yer almaktadır. Hileli davranıştan anlaşılması gereken ise, taşıyanın hasarı gizleyerek veya başka bir biçimde dürüstlük kuralına aykırı olarak bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmesini engelleyici davranışlarda bulunmasıdır<sup>533</sup>. Bu halde bildirim süresi geçmiş olsa bile taşıyıcı aleyhine tazminat davası açılabilir.

Dava hakkının ortadan kalkması halinde taşıyanın sorumluluğun da sona erdiği savunulmaktadır<sup>534</sup>. Belirtmek gerekir ki, gecikme halinde bildirim yapılmaması

---

<sup>530</sup> Ağısakal, **a.g.m.**, s. 270.

<sup>531</sup> Turkay Özdemir, **a.g.e.**, s. 304.

<sup>532</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 785. Aksi görüşte bkz: Erdir, **a.g.e.**, s. 387; Gençtürk, **a.g.e.**, s. 256. Bu yazarlar, CMR m. 29'un tüm konvansiyona uygulanabileceği fikrindedirler.

<sup>533</sup> Deniz Kaner, **Hava Hukuku**, s. 82; Sözer, **Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk**, s. 65; Turkay Özdemir, **a.g.e.**, s. 299.

<sup>534</sup> Deniz Kaner, **Varşova**, s. 200; Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 211.

halinde tazminat hakkının düşeceğinden hareketle, buradaki bildirim bir dava şartı olduğu ifade edilmektedir<sup>535</sup>.

## VIII. ORTAK İNCELEME

Tezimizin konusu kapsamında uluslararası konvansiyonlarda yazılı ihbar yerine tarafların başvurabilecekleri bir diğer yol daha düzenlemiştir. Ortak inceleme olarak adlandırılan bu yolla yüklerin hal ve durumu ile miktarları tarafların huzurunda tespit edilir. Ortak inceleme kurumunun hukuki niteliğinin, tarafların karşılıklı olarak çıkacak bir ihtilafta benzer pozisyonda olmasının sağlanması olduğu doktrinde savunulmaktadır<sup>536</sup>.

Söz konusu ortak inceleme kara taşımaları bakımından CMR m. 30/II'de düzenlenmektedir<sup>537, 538</sup>. Buna göre, ortak inceleme halinde, incelemenin sonucuna uymayan kanıtlar yalnızca açıkça görülmeyen zıya ve hasarlar için kabul olunabilir. Ancak söz konusu kayıtların kabul olunabilmesi için bunların kontrolden sonraki yedi gün içinde taşıyıcıya bildirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, sonradan yapılan yazılı bildirimler taşıma senedi üzerine yapılsa dahi hüküm ifade etmeyecektir. Burada da pazar ve resmi tatil günleri hesaba katılmayacaktır. Dolayısıyla dışarıdan anlaşılabilen bir zıya ve hasar söz konusu olup bu durum birlikte kontrol aşamasında gözden kaçırıldıysa artık taşıma senedine uygun teslim karinesinin doğması engellenemez.

---

<sup>535</sup> Erdil, **a.g.e.**, s. 512.

<sup>536</sup> Adıgüzel, **Kara Yolu**, s. 272; Karan, **CMR Şerhi**, s. 783.

<sup>537</sup> Kara taşımaları bakımından TTK m. 889 ile CMR m. 30 arasında burada zikredilmesi gereken bir fark bulunmaktadır: CMR m. 30/II' de malın alıcı ve taşıyıcı tarafından birlikte kontrol edilmesi hali düzenlenmiştir. İşte CMR m. 30'da sözü geçen birlikte kontrol hususu TTK m. 889'da düzenlenme imkanı bulamamıştır.

<sup>538</sup> CMR m. 30/II'de düzenlenen birlikte kontrol hususunun, doktrinde bir takım eleştirilere hedef olduğu görülmektedir. AKINCI, bu kuralın demir yolu taşımalarından ithal edildiğini, kara yolu taşımalarında gereği gibi işlemediğini ve taşıyıcının temsilcisi konumunda olan araç şoförünün aynı işlevi göremeyeceğini ifade etmektedir: Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 160.

Deniz taşımaları<sup>539</sup> bakımından LK m. 3/VI-prg. 2, HK m. 19/III ve RK m. 23/III'de düzenlenmektedir.

---

<sup>539</sup> Türk Hukuku'nda deniz taşımaları bakımından ortak inceleme hususu, uluslararası konvansiyonlarda olduğundan farklı şekilde TTK m. 1185/II'de düzenlemiştir. Öncelikle belirtmek gerekir ki uluslararası konvansiyonlarda yeknesak olarak tarafların beraberce yaptıkları bir incelemeden bahsedilirken, TTK'da tarafların katılımıyla ancak aslen mahkeme, yetkili makam veya resmen atanmış uzman eliyle yapılmış bir incelemeden bahsedilmektedir. TTK m. 1185/II'de "mahkeme veya yetkili makam veya bu husus için resmi atanmış uzmanlar" aracılığıyla tespit yapılmasından bahsedilmekte ise de, ülkemiz bakımından bu muayene ve tespit yalnızca mahkemeler tarafından yetkilendirilen bilirkişiler aracılığıyla yapılabilecektir: Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 151; Akan, **a.g.e.**, s. 112. Seven, **Tez**, s. 10. Doktrinde en geç teslim sırasında yapılacak olan incelemenin, bir tek mahkemelerce yapılmasının zorunlu tutulmamasının isabetli bir düzenleme olduğu söylenmektedir. Aksi durumda, boşaltmanın gece saatlerinde veya tatil günlerinde tamamlanması halinde kanuna uygun bir inceleme yapılmasının imkansız hale gelebileceği belirtilmektedir: M. Karaman, D. Bektaşoğlu Sanlı, S. Ünsal Aksakal, E. Demir, F. Kurt, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler**, Ocak 2006, s. 371.

Düzenleme bu şekilde olmakla birlikte ülkemizde zararın tespitini yapabilecek olan yetkili makam veya resmen tayin edilmiş eksperler bulunmamaktadır. Burada noterlerin bu anlamda yetkili makam sayılıp sayılamayacakları tartışılmıştır. Noterlik Kanunu m. 61, tespit işleri kenar başlığı altında "noterler bir şeyin... hal ve şeklini, kıymetini... tespit ederler..." demiş ise de, yükteki zararın tespiti noterler veya yetkili kıldıkları katiplerin normal şartlarda sahip oldukları bilgi ve uzmanlığın üzerinde bir bilgiye sahip olmayı gerektirir. Bu nedenle yapılan noter tespitinin TTK m. 1185/II anlamında bir tespit yerini tutacağı şüphelidir: Ünan, **a.g.m.**, s. 105; Seven, **Tez**, s. 45.

Tespiti yapacak görev ve yetkili mahkemenin belirlenmesi hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. Seven, **Tez**, s. 42-45.

TTK m. 1184'te, "inceleme" hususu düzenlenmiştir. Bu husus, tezimizin konusu olan m. 1185 ile bağlantı arz etmektedir. Burada, tarafların eşyayı teslim almadan, mahkeme, yetkili makamlar veya yetkili uzmanlara inceletebileceği belirtilmektedir. TTK m. 1184'de "resmen tayin olunmuş eksperler" ifadesi yerine "yetkili uzmanlar" ifadesi kullanılmışsa da TTK m. 1185/II'de hala "resmen atanmış uzmanlar" ifadesi yer almaktadır. TTK m. 1184'ün gerekçesinde "...Bu tür uzmanlar için resmi tayin usulü bulunmayıp, yürürlükteki mevzuata göre sigorta uzmanlarına yetki verilmesi söz konusudur. İleride başka uzman gruplarına da yetki verilebileceği düşünülerek, genel bir ibare kullanılmıştır." denmektedir. Ancak bu gerekçe de bir takım eleştirilere maruz kalmaktadır. Yazarlar, bu açıklamadan sigorta eksperlerinin TTK m. 1184 anlamında inceleme yaptırılabilir yetkili uzman olarak kabul edilip edilmeyeceğinin anlaşılamadığını söylemektedirler. Maddenin metninde "sigorta uzmanları gibi yetkili uzmanlara" şeklinde bir ifadeye yer verilmeksizin sadece gerekçe bu tür bir ifadenin kullanılması, sigorta eksperlerinin sigortacılar tarafından görevlendirilmesi nedeniyle ekspertiz raporlarının delil olma değerini tartışmalı olmaktan çıkarmamaktadır. Dolayısıyla yazarlar, mutlakla yetkili kılınmış uzman sistemi getirilecekse, bu uzmanların kimler olacağı ve kim tarafından yetkilendirileceği yazılmalıdır demektirler: Çetingil v.d., **a.g.m.**, s. 160. Ayrıca m. 1185/II'de hala resmen atanmış uzmanlardan bahsedildiği için bu husustaki eleştiriler bu madde için söz konusu olacaktır. YETİŞ ŞAMLI, m. 1185/II'in de m.1184'ün gerekçesi doğrultusunda anlaşılması gerektiğini belirtmektedir: Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 184.

Bu hususun hava taşımalarını düzenleyen Varşova ve Montreal Konvansiyonları'nda düzenlenmediğini görmekteyiz<sup>540</sup>. Dolayısıyla hava taşımaları bakımından ortak inceleme uygulaması söz konusu olmayacaktır<sup>541</sup>.

Yukarıda bahsedilen maddelerde ortak inceleme hemen hemen aynı şekilde düzenlenmiştir. Bu yola başvurulduğu takdirde yazılı bildirim gerek yoktur<sup>542</sup>. Zira burada yapılan tespit sonucu ortaya çıkan bir zarar mevcutsa durum, kontrol tutanağı ile belirlenmelidir. Kontrol tutanağına bağlanmış zarar, bildirilmiş sayılır, ayrıca bir bildirim gerek kalmaz<sup>543</sup>. Diğer bir ifadeyle kontrol tutanağı, bildirim yerine geçen bir fonksiyona sahiptir<sup>544</sup>. Ancak inceleme sırasında tespit edilen zıya ve hasar dışında bir zararın varlığı iddia ediliyorsa bunun yine taşıyana bildirilmesi gerekmektedir<sup>545</sup>. Söz konusu düzenlemelerin amacı davanın sürecini hızlandırmaktır<sup>546</sup>.

Resmi incelemenin, delillerin tespiti hükümlerine göre yapılacağı savunulmaktadır<sup>547</sup>. Burada varılan sonucun delil niteliğinde olduğu da kabul edilmektedir. İncelemeyi gönderilen talep etmiş olsa dahi onun aleyhine sonuçlar

---

<sup>540</sup> Malın ihtirazi kayıtlı kabul ve muayene imkanı da TSHK'da düzenlenmemiştir. TSHK m. 106 uyarınca "Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır". Ortak incelemeye ilişkin bir düzenleme Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu'nda da bulunmadığına göre, TTK'nın taşıma hukukuna hükümleri uygulanacağından TTK m. 889 uyarınca bagaj ya da yükü teslim almaya yetkili olan kişinin bu imkanlara da sahip olduğu kabul edilmektedir. Ancak bu sayede sonradan fark edilebilecek hasarlar bakımından ispat yükünün yükü ilgili aleyhine yer değiştirmesinin önlenebileceği belirtilmektedir: Ülgen, **Hava Taşıma**, s. 209.

<sup>541</sup> Hava taşımaları bakımında da ortak inceleme yapılması halinde, bildirim gerek olmadığı fikrinde: Turky Özdemir, **a.g.e.**, s. 302.

<sup>542</sup> Bu konudaki bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "Gerek tespit ve gerekse ekspertiz raporundan, delil tespitinin malın henüz kısmen teslim edilmiş, kısmen araçta bulunduğu sırada yapıldığından, mal sahibi davacının malı hasarlı şekilde kabul ettiği ve dava hakkının sukut ettiği kabul edilmez.": YARG. 11. H.D., 24.12.1992, E. 6362, K. 11652. Karar için bkz: Eriş, **Kara Taşıma**, s. 502.

<sup>543</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 778, 783. Yargıtay'ın bu hususta verdiği bir karar şu şekildedir: "Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar ve tüm dosya kapsamına göre, davalı tarafından taşınması üstlenilen ilaçların hasarlı olduğuna dair konişmentoda kayıt bulunmadığından hasarsız teslim edildiğinin kabulü gerektiği, taşınan malların belgelerinin davalıya verildiği, 15 kap malın ambalajının ıslak olarak ambara girdiğinin hasar tespit tutanağında anlaşıldığı, bu tutanak içeriğine göre ayrıca hasar ihbarına gerek olmadığı, ilaçların ambalajı olmadan tüketilemeyeceği gerekçesiyle davanın kabulü ile...": YARG. 11.H.D., 14.05.2007, E. 2006/3867, K. 2007/7445. Karar için bkz: Akkurt, **a.g.e.**, s. 306, dpn. 522.

<sup>544</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 155.

<sup>545</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 446; Akan, **a.g.e.**, s. 115; Erdil, **a.g.e.**, s. 509.

<sup>546</sup> Akan, **a.g.e.**, s. 113.

<sup>547</sup> Akan, **a.g.e.**, s. 112; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 148,149.

çıkması halinde bunu, taşıyanın delil olarak kullanabileceği kabul edilmektedir. Diğer bir deyişle, incelemeyi talep edene bakılmaksızın lehine sonuçlar elde eden taraf, incelemeyi delil olarak sunabilir<sup>548</sup>.

Resmi incelemenin konusunu, kısmi ziya ve hasar halleri oluşturur. Tam ziya halinde resmi inceleme yapılamayacaktır. Zira tam ziya hallerinde bu tespit fiili olarak yapılamayacaktır<sup>549</sup>.

İnceleme sırasında mevcut olan ziya ve hasarlar dışında, henüz inceleme sırasında doğmamış olup ileride doğacağı kesin olan zararlar da tespit edilir. Zira bazı durumlarda eşya üzerinde ziya ve hasar meydana gelmiş ancak zarar henüz doğmamış olabilir. Ancak zarar belli bir süre sonra kesin olarak doğacaksa bu durum da inceleme ile tutanak altına alınır<sup>550</sup>.

Resmi inceleme, yükün teslimini istemeye hakkı olan kişi tarafından talep edilebilir. Zira teslimde onun menfaati vardır<sup>551</sup>. Bu hak, taşıma senedi düzenlenen taşımalarda taşıma senediyle vasıtasıyla ispatlanır. Eğer taşıma senedi düzenlenmemişse, taşıma sözleşmesine dayanılarak da bu hak ispat edilebilir. Uygulamada kontrol, eşyanın alıcı tarafından teslimünden önce hasarlı olduğundan şüphelenildiği durumlarda talep edilmektedir<sup>552</sup>.

---

<sup>548</sup> Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 149; Seven, **Tez**, s. 57.

<sup>549</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 151, dph. 598; Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 182; Adıgüzel, **Taşıma**, s. 217.

<sup>550</sup> Adıgüzel, **Taşıma**, s. 217.

<sup>551</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 182.

<sup>552</sup> "Dosyada davacının haklarına halef olduğu sigortalısı İ... Dokuma San. Tic. A.Ş. ile araç şoförü, ambar memuru ve kambiyo görevlisinin imzalarını içeren 12.12.1997 tarihli tutanakla gönderilen merserize makinelerinin parçalarından olan platformun hasarlı olduğu, yolda gelirken aracın manevralarından kaydığı ve sarsıntıdan zarar gördüğü tespit edildiğine göre, taşınan makine parçasının teslim anında hasarlanmış olduğu belirlenmiş olduğundan, CMR 30. Maddesine uygun bu tespit gereği mahkemece davalının sorumlu olduğu tazminat bedelinin tayini gerekirken, yazılı gerekçe ile red kararı verilmesi doğru görülmemiş, kararın bu nedenle davacı yararına bozulması gerekmiştir". YARG. 11. H.D., 17.04.2003, E.2002/11557, K.2003/3907. Karar için bkz. [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr) Çevrimiçi 06.10.2015. Benzer yönde bkz: YARG. 11. H.D., 17.02.2003, E.2002/8890, K.2003/11147; YARG. 11. H.D., 24.04.2006, E.2005/4739, K.2006/4560; YARG. 11.H.D., 06.11.2006, E.2005/10442, K.2006/11211; YARG. 11.H.D., 21.05.2007, E.2006/5726, K.2007/7819; YARG. 11. H.D., 26.04.2010, E.2008/13060, K.2010/4432.

Resmi inceleme, hem haricen belli olan hem de haricen belli olmayan zararlar için yüklerin teslimi anında yapılmalıdır<sup>553</sup>. Doktrinde, kontrol isteminde bulunabilecek şahıslar aleyhine bu şekilde kısa süreler belirlenmesinin sebebinin, taşıyıcıya/taşıyana, taşıt hala varma yerinde iken, taşıma aracını kullanan kişi vasıtasıyla eşya üzerinde söz konusu zararın mevcut olup olmadığını kontrol imkanı vermek olduğu belirtilmektedir<sup>554</sup>.

Ortak inceleme her türlü zararlar hakkında teslim sırasında ve tarafların huzurunda yapılır<sup>555</sup>. Tarafların ortak olarak yaptıkları bu incelemenin bildirim sonucunu doğurması için tarafların anlaşmasına gerek yoktur. Taraflar ortak inceleme konusu edilen şey üzerinde anlaşamaları bile bu durumu ortaya koydukları tutanak, belge veya protokol bildirim yerine geçer. Zira bildirim amacı, karşı tarafı bilgilendirmektir. Dolayısıyla amaç ve yazılı şekilde şartı gerçekleşmiş sayılacaktır<sup>556</sup>.

---

<sup>553</sup> Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 155. Doktrinde, TTK bakımından bildirimde olduğu gibi resmi incelemede de gizli ziya ve hasar hallerinde resmi tespitin teslimden itibaren üç gün içerisinde yapılmasının daha isabetli olduğunu savunanlar olmuştur; Bkz. Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 183, dpn. 32. Ancak teslimden itibaren üç gün içerisinde bildirim yapılması daha kolay bir yol iken, daha zor olan tespit yoluna gitmek isabetli bir tercih olmayacaktır.

Bu hususta verilmiş bir Yargıtay kararında, herhangi bir ihtirazi kayıt olmaksızın teslim alınan konteynerlerin teslimden iki ay sonra yaptırılan hasar tespiti ile teslimden önce hasarlanmanın ispatlanamayacağı kabul edilmiştir (YARG. 11.H.D., 04.12.2001, E. 7490, K. 9561). Karar için bkz: **İBD**, C. 76, S. 1, İstanbul, 2002, s. 280.

<sup>554</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 786.

<sup>555</sup> TTK m. 1185/IV'te "eşyanın ziya veya hasarı ne bildirilmiş ne de tespit ettirilmiş olursa" denmektedir. Ancak buradaki tespitin TTK m. 1184/I ve TTK m. 1185/II'de düzenlenmiş olan tarafların katılımıyla yapılan tespit olup olmadığı, diğer bir deyişle tek tarafın yaptırdığı tespitin yeterli olup olmadığı belirsizdir. Tespit tek tarafı olarak yapılmışsa, sanki bildirim yapılmışçasına taşıyan lehine karine meydana gelmesi söz konusu olmamalıdır. Taşıyan lehine olan karineyi bertaraf eden husus bildirim yapılmasıdır. Görüldüğü üzere bu düzenleme ile tek tarafı tespit yapılmasına da karineyi önleyici bir nitelik tanınmaktadır. Fakat TTK m. 1184/I'e göre yaptırılan tespit, diğer taraf hazır bulunmadıkça bildirim zorunluluğunu ortadan kaldırmamaktadır: Çetingil v.d., **a.g.m.**, s. 162.

<sup>556</sup> Seven, **Tez**, s. 61.

Ortak tespitte her iki tarafın iştiraki gereklidir<sup>557</sup>. Bu nedenle yalnızca tek taraflı irade beyanı ile bildirim yapılacağına karşı tarafa bildirilmesi yeterli sayılmaz. Ancak karşı tarafın incelemeye katılmayacağını bildirmesi veya mahkemece resmen yapılan davete icabet etmemesi halinde yapılan inceleme geçerli sayılmalıdır<sup>558</sup>.

Bir tarafın yokluğunda yapılan incelemenin sonucu yine bildirilmelidir<sup>559</sup>. Bir tarafın yokluğunda yapılan tespit tutanağının karşı tarafa gönderilmesi bildirim yerine geçer<sup>560</sup>. İnceleme yapılırken hazır bulunmaktan kaçınan taraf, TMK m. 2'de düzenlenen dürüstlük kuralı uyarınca incelemenin yokluğunda yapıldığından bahisle itirazda bulunamaz<sup>561</sup>.

---

<sup>557</sup> Burada taşıyana usule uygun olarak tebligat yapılmalıdır, aksi takdirde yapılan tespit hükümsüz kalır: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 612. Taşıyıcının yokluğunda yapılan tespit hükümsüzlüğüne dair bir Yargıtay kararı şu şekildedir: "...davaya konu taşımaya ilişkin taşıma senedi üzerinde malın alıcısına noksan ulaştırıldığına dair bir kayıt bulunmadığı gibi, noksanlıkla ilgili tutanakların taşıyıcının yokluğunda tutulduğu ve taşıyıcıya CMR Konvansiyonununun 30. maddesinde öngörülen şekilde ihbar yapılmadığı gerekçeleri ile davanın reddine karar verilmiş olmasında bir isabetsizlik bulunmamaktadır.": YARG. 11. H.D., 31.01.2000, E. 9740, K. 437. Karar için bkz: Erdil, **a.g.e.**, s. 508. Yargıtay'ın aynı yönde verdiği bir diğer karar da şu şekildedir: "Somut olayda davalı vekili, malın tesliminin gerçekleştirildiğini, ancak hasara dair ihbarın CMR Konvansiyonu'nun 30. maddesi uyarınca ne teslim anında ne de yedi gün içinde müvekkiline yapılmadığını savunmuştur. Davacı bu savunmaya karşılık olarak 13.12.2004 tarihli hasar tutanağı ibraz etmiş, ayrıca 16.12.2004 tarihli alıcının talebi üzerine yapılan eksper inceleme raporu sunmuştur. 13.12.2004 tarihli tutanakta davalının temsilcisi durumundaki sürücünün adına yer verilmiş, ancak imzalamaktan imtina ettiği açıklanmıştır. Dava dışı gönderilen işyerinde düzenlendiği anlaşılan bu tutanakta hasarlı olması nedeniyle yaklaşık 594 kg. emtianın kullanıma uygun bulunmadığı açıklanmış, depo müdürü, kontrol bölümü müdürü, giriş kontrol sorumlusu ve gümrük kontrol memuru tarafından imzalanmıştır. Ekspertise incelemesine de davalı veya temsilcisi kabul edilen kişi katılmamış, düzenlenen raporda da ezilme, kutularda kirlenme ve yırtılma tespit edilmesine rağmen kullanıma uygun emtianın tutarının kullanım imkanlarına göre tespit edileceği, mekanik hasarın ve kirlenmelerin meydana geldiği zamanın ve yerin tespit edilmesi için emtianın eksperte sunulmasının mümkün bulunmadığı belirtilmiştir. Davalı vekili, tutanakta yer alan gümrük kontrol memuru dahil tüm imza sahiplerinin tamamının dava dışı alıcının görevleri olduğunu, Ukrayna resmi makamlarından kimsenin bulunmadığını savunmuştur. Ancak bu savunma üzerinde durulmamıştır. Ayrıca sevki mektubuna hasarla ilgili bir çekince konulmadığı gibi süresinde de davalıya bir ihbar yapılmamıştır. Bu durum karşısında, özellikle hasar tutanağının düzenlenmesine ilişkin savunma üzerinde durulup, anılan tutanağın Ukrayna resmi makamlarının katılımı ile düzenlenip düzenlenmediğinin açıklığa kavuşturulması, eksper raporu ve tüm dosya kapsamı birlikte değerlendirilerek ispat yükü bakımından davalı yararına oluşan karinenin aksinin ispat edilip edilmediğinin değerlendirilerek sonucuna göre karar verilmesi gerekir." YARG.11.H.D., 26.04.2010, E.2008/13060, K.2010/4432. Karar için bkz. Erdem, **a.g.e.**, s. 247.

<sup>558</sup> Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 193.

<sup>559</sup> Okay, **a.g.m.**, s. 447; Ağsakal, **a.g.m.**, s. 263.

<sup>560</sup> Seven, **Tez**, s. 60.

<sup>561</sup> Sami Akıncı, **a.g.e.**, s. 171; Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 155; Ünan, **a.g.m.**, s. 105, 114. Aksi görüşte bkz: Akan, **a.g.e.**, s. 116; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 184. YETİŞ ŞAMLİ diğer tarafın incelemede hazır bulunmadığı ve hazır bulunmadığını ileri sürmesinin de dürüstlük kuralına aykırı olmadığı durumda incelemeye rağmen yine bildirim yapılması gerektiğini savunmaktadır. Aynı yönde: Ağsakal, **a.g.m.**, s. 263. Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz: Seven, **Tez**, s. 57-58.

## IX. YARDIM MÜKELLEFIYETİ

Burada belirtmek gerekir ki gerçek veya muhtemel bir zıya veya hasarın söz konusu olması hâlinde taşıyan ve gönderilen, eşyanın incelenmesi ve koli sayısının belirlenmesi için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı göstermekle yükümlü oldukları konumuzu oluşturan uluslararası mevzuatta ortak olarak düzenlenmiştir (CMR m. 30/V, LK m. 3/VI, HK m. 19/IV, RK m. 23/VI).

Alıcının, eşyanın tesellümünden önce, zarar endişesi olabilir. Yahut alıcı, tesellümden sonra zararı taşıyıcıya/taşıyana bildirebilir. Bu hallerde tesellümden önce taşıyıcı/taşıyan, tesellümden sonra ise alıcı eşyanın kontrolü konusunda birbirlerine her türlü kolaylığı göstermekle mükelleftirler. Taşıyıcı/taşıyan tarafından yapılacak olan kontrol talebinin makul olabilmesi için, bu talebin bildirim ulaşmasından hemen sonra yapılması gerekir. Zira bu süre uzadığı takdirde eşya tamir ettirilebilir, zıyaa maruz kalan eşya elden çıkartılabilir veya üçüncü kişiye devredilebilir. Ayrıca bildirim kendisine ulaştıktan sonra derhal kontrolü yaptırmayan taşıyıcı/taşıyan kusurludur ve kendi kusuruna dayanarak artık eşyanın kontrol imkanının kaybolduğunu söyleyemez<sup>562</sup>.

Tarafların kontrol yapılırken birbirlerine kolaylık sağlamaları gerektiği şeklindeki kural, bir borç değil, yükümlülüktür. İspat yükü, bu yükümlülüğü gereği gibi yerine getirmeyen taraf aleyhine ters çevrilir<sup>563</sup>. Hatta taşıyıcının/taşıyanın yükü incelemeye izin vermemesi, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüğü yerine getirmediği anlamına gelir. Bu durumda gönderilen de eşyayı teslim almaktan çekinebilir. Bu halde gönderilen, taşımacının/taşıyanın tespite izin vermediğini mahkeme nezdinde kanıtlayarak, taşıma senedine/konişmentoya uygun teslim karinesini tersine çevirebilir<sup>564</sup>.

Kara taşımalarına bakıldığında, CMR m. 30/V'te yardım mükellefiyetinin düzenlendiği görülmektedir. Buna göre, gerekli tetkik ve kontrolleri yapmak için taşımacı ve alıcı birbirlerine makul her kolaylığı göstereceklerdir.

Hava taşımalarında, taraflarca birlikte yapılacak resmi inceleme hususu düzenlenmediğinden, buna ilişkin yardım mükellefiyeti de düzenlenmemiştir.

Deniz taşımalarına bakıldığında ise, hem LK m. 3/VI, hem HK m. 19/IV hem de RK m. 23/VI'da yardım mükellefiyetinin düzenlendiği görülmektedir. RK m.

<sup>562</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 786.

<sup>563</sup> Karan, **CMR Şerhi**, s. 786.

<sup>564</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 166.

23/VI'da tarafların birbirlerine her türlü kolaylığı sağlayacağına ek olarak eşyanın taşınmasına ilişkin her türlü kayıt ve evraka erişimi sağlamakla yükümlü oldukları da düzenlenmiştir<sup>565</sup>.

Yardım mükellefiyetine ilişkin düzenlemelere bakıldığında, bunların herhangi bir yaptırımı olmaması nedeniyle bir temenniden öteye geçmediği belirtilmiş; söz konusu düzenlemeler taraflar arasında çözümsüz uyuşmazlıklara sebebiyet verebileceği noktasında eleştirilere hedef olmuştur<sup>566</sup>.



---

<sup>565</sup> Söz konusu hükmün, taşıma esnasında belli bir ısıda tutulması gereken eşyalar için önem arz ettiği ve bu nedenle düzenlendiği söylenmektedir. Taşıma sırasında genellikle konteyner veya ambar sıcaklığı kayıt altına alınmaktadır ve bu kayıtlar taşıyanın kullanımı için elektronik ortamda tutulmaktadır: Günay, **a.g.e.**, s. 205.

<sup>566</sup> Ziya Akıncı, **a.g.e.**, s. 160; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 136. YAZICIOĞLU, taraflarca beraber kontrol veya muayene yerine, zararın yükleme limanında geçerli usule göre tespit edilerek bu halde bildirim gerektirmediğinin öngörülmesinin daha isabetli olacağı fikrindedir.

## SONUÇ

19. yüzyılın başlarında gelişmeye başlayan devletlerarası ekonomik ilişkiler neticesinde ticari faaliyetler ulusal boyutları aşmıştır. Ticari faaliyetlerin gelişmesi ile birlikte üretim, ihracat ve ithalat ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Üretim için gerekli olan hammaddelerin üretim yerlerine ulaştırılması, üretilen malzemelerin ise farklı coğrafyalara gönderilmesi, uluslararası taşımacılık faaliyetinin gelişimini zorunlu kılmıştır. Zaman içerisinde taşımacılık işlemi daha hızlı, daha güvenli ve daha az masraf ile yapılmak istenmiş ve bu doğrultuda taşımada kullanılan araçlar da teknik anlamda geliştirilmiştir. Tüm bu gelişimler neticesinde hukukun da bunlara ayak uydurması ve ihtiyaçlara cevap vermesi beklenmiştir. Ancak her devletin yerel hukuku, kendi ihtiyaçlarından beslendiği için uluslararası alanda yetersiz kalmış, yeknesaklık sağlanamamış ve bunun çözümü olarak da ulusal düzeyi aşan düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır.

Uluslararası alanda taşımalar yapılırken, yükün ziyaa, hasara veya gecikmeye uğraması halinde yükle ilgilinin bu durumu taşımayı taahhüt eden kişiye bildirmesi gerekmektedir. Zira bu bildirim sayesinde taşıma işini yerine getiren kişi kendisine bir husumet yöneltildiğini bilecek ve yükün uğradığı zarar veya gecikmenin sebeplerini ortaya çıkaracak, delillerini zamanında toplayacak ve böylece her iki taraf için olayı açığa çıkararak çözüme kavuşturmak daha kolay olacaktır. Bildirimin hiç veya zamanında yapılmaması halinde ise taşıyıcı/taşıyan artık kendisine bir husumet yöneltilmeyeceğini düşünerek olaya dair ispat varakalarını sağlıklı biçimde muhafaza etmeye devam etmeyecektir. Bu da zarara sebep olayın aydınlatılmasını güçleştirecek ve adaletli bir sonuca varılması zorlaşacaktır.

Çalışmamızın ilk bölümünde kara, hava ve deniz yolu ile eşya taşımalarını düzenleyen uluslararası konvansiyonların ortaya çıkış gerekçeleri ve süreçleri anlatılmış, ardından her birinin uygulanma alanı anlatılmıştır. Bu konvansiyonların uygulanma alanı incelenirken hepsinde yeknesak olarak bir taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedildiği görülmüştür. Bu nedenle taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği incelenmiş ve birkaç farklı görüşten sonra, taşıma sözleşmelerinde malı bir yerden bir yere sağ salım ulaştırma sonucu taahhüt edildiği için bunun bir eser sözleşmesi olduğu sonucuna varılmıştır. Zira eser sözleşmelerinin ana unsuru olan bir eser meydana getirmek, taahhüt edilen bir sonucun meydana getirilmesi şeklinde anlaşılmalıdır.

Kara yolu ile uluslararası eşya taşımaları CMR olarak kısaltılan tek bir konvansiyon ile düzenlemiş ve büyük ölçüde ihtiyaçlara cevap vermiştir. Hava yolu ile eşya taşımalarına bakıldığında ise birçok düzenleme karşımıza çıkmaktadır. Konu ilk olarak Varşova Konvansiyonu ile düzenlenmiş ancak Konvansiyon daha sonra Lahey Protokolü, Guatemala City Protokolü ve dört adet Montreal Protokolü ile değiştirilmiştir. Ayrıca taşımalarda fiili taşıyıcı kullanımının yaygınlaşması neticesinde bu kişinin de sorumluluk sistemine dahil edilmesi için Guadalajara Konvansiyonu kabul edilmiştir. Ancak tüm bu değişiklikler bir düzenden çok uygulanma alanı karmaşasına yol açtığı için Montreal Konvansiyonu isimli yeni bir konvansiyon yaratma gereği hasıl olmuştur. Deniz yolu ile uluslararası eşya taşımalarına bakıldığında burada da birden fazla düzenleme karşımıza çıkmaktadır. İlk olarak 1924 tarihli Lahey Kuralları kabul edilmiştir. Ancak bu eski tarihli Konvansiyon'un sorumluluk sınırlarının yeteriz kalması ve gelişen konteyner taşımacılığına ayak uyduramaması yeni bir protokol yapılması ihtiyacını gündeme getirmiş ve Visby Protokolü kabul edilmiştir. Ayrıca Lahey Kuralları sadece konişmentolu taşımalara uygulanmaktadır. Ancak bilindiği üzere, deniz yolu ile taşımalarda konişmento düzenlenmesi mecburi değildir. Hem bu nedenle hem de yapılan Visby revizyonunun da beklenen neticeyi sağlamaması sonucunda Hamburg Kuralları kabul edilmişti. Bu Konvansiyon, devletlerin uygulama alanı konusunda çekince koymalarına izin vermeyen bir konvansiyon olduğundan denizcilik çevrelerine hakim devletlerce kabul görmemiştir. Ancak bu Konvansiyon'un en büyük getirisi, gecikme zararlarından sorumluluğu düzenlemiş olmasıdır. Deniz yolu ile eşya taşımalarına ilişkin son kabul edilen 2009 tarihli Rotterdam Kuralları ise hala yürürlüğe girmemiştir. Söz konusu Konvansiyon, diğer deniz yolu ile eşya taşıma konvansiyonlarında kabul edilen taşıyanın sorumluluk alanını genişletmiş, *kapıdan kapıya* taşıma şeklinde bir düzenleme getirmiştir. Bu ise uygulanma alanı konusunda diğer konvansiyonlarla çakışmalar meydana getirmiştir. Rotterdam Kuralları, çakışma durumunda diğer konvansiyonların uygulanmasına öncelik vererek bu sorunu çözmeye çalışmıştır.

Bildirime ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi için, ortada bir kısmi zıyanın, hasarın veya gecikmenin bulunması gerekmektedir. Tam zıya halinde ise, artık teslim edilecek bir eşya olmadığı için bildirim hükümlerinin de uygulanması mümkün olmayacaktır. Bazı durumlarda zıya ve hasar kavramları iç içe geçmekte ve meydana gelen olayda zıyan mı yoksa hasarın mı varlığının kabul edileceği anlaşılamamaktadır. Bu bağlamda, eşyanın teslim edilen kısmının ekonomik bir değer

taşıyıp taşımadığına bakmak isabetli bir çözüm olarak gözükmektedir. Geriye kalan kısım tek başına ekonomik bir değere sahip değilse artık hasardan değil ziyadan bahsedileceği kabul edilmelidir. Mevzuata bakıldığında eşyanın, taşıma için beklenebilecek makul sürede teslim edilmemesi halinde ilgilinin eşyayı beklemeye devam etmek zorunda kalarak mağduriyet yaşamaması için, yükün ziyaa uğradığını kabul etmesine imkan veren bir kavrama yer verilmiştir. *Zıya karinesi* olarak anılan bu kavram sayesinde hak sahibi, taşıma konusu eşyayı maksimum ne kadar süre ile bekleyeceğini ve buna göre hukuki imkanlarının neler olacağını bilir. Bu süre her bir taşıma türü bakımından farklı düzenlenmiştir. Kara taşımaları bakımından CMR (m. 20) bu süreyi, taraflar bir taşıma süresi kararlaştırdıysa bu sürenin bitmesini izleyen 30 gün, bir süre kararlaştırmadılarsa taşıyıcının yükü almasından itibaren 60 gün olarak tayin etmiştir. Hava taşımaları bakımından ise (VK) yedi gün içerisinde teslim edilmeyen yük zayi olmuş sayılır. Bu düzenlemede bagaj için bir hüküm bulunmazken MK, bagaj için 21 günlük bir süre öngörmüştür. Yük için ise yine yedi günlük bir süre düzenlenmiştir. Deniz taşımalarında ise (HK ve RK) yeknesak olarak 60 günlük bir süre öngörülmüştür. Ancak Lahey Kuralları'nda bu yönde bir hüküm olmadığı gibi bu yönde tarafların koydukları maddeler de emredici hükümlere aykırı addolunmaktadır. Yargıtay, zıya karinesi halinde bildirim yapılmasına gerek olmadığı yönünde kararlar vermektedir.

Gecikme ise yükün zamanında varma yerine ulaştırılamamasıdır. Burada taşıma süresi açıkça kararlaştırılmışsa bu sürenin bitiminde gecikmenin meydana geldiği kabul edilir. Ancak taraflar kararlaştırmadıysa olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyıcıdan/taşıyandan beklenen sürede teslim yapılmadıysa gecikmenin varlığı kabul edilir. Gecikme dolayısıyla ancak ekonomik zararlar tazmin edilebilir. Ancak gecikme nedeniyle yükün ziyaa veya hasara uğraması halinde hangi hükümlerin uygulanması gerektiği hususu tartışılmıştır. Kanaatimizce, zıya ve hasar zararları için buna ilişkin hükümler uygulanmalıdır. Ancak ayrıca gecikmeden dolayı dolaylı bir malvarlığı zararı varsa bu zarar da gecikme hükümleri çerçevesinde tazmin edilmelidir.

Bildirim hükümlerinin uygulanabilmesi için bir teslim olgusunun varlığı gerekmektedir. Teslim, iki taraflı bir işlemdir. Taraflar karşılıklı olarak teslim etme ve teslim alma iradesinde olmalıdır. Ancak malın gönderilene tesliminden önceki süreçte rıhtım/gümrük idaresi gibi kurumlara teslim edilmesi gerektiğinde, buralara teslim ile bildirim külfetinin doğup doğmayacağı tartışmalıdır. Deniz taşımaları bakımından bu

sorun çözüme kavuşturulmuştur. Eğer, yükün bu idarelere teslimi zorunlu ise bu halde artık taşıyan malı teslim etmiş sayılır. O halde artık bu idarelere teslim ile bildirim süresinin başladığı söylenebilir. Kara ve hava taşımaları bakımından ise durum hala net değildir. Ulusal kara taşımaları bakımından Gümrük Kanunu m. 37,39 ve 47 birlikte yorumlandığında bu idarelere teslimin taşıyanın zilyetliğini sona erdirmediği ancak burada meydana gelen zıyaa ve hasardan da taşıyanın sorumlu olmadığı anlaşılmaktadır. O halde gönderilenin malı teslim alması ile bildirim külfetinin doğacağı söylenmelidir. Uluslararası kara ve hava taşımaları bakımından ise bu idarelerin uygulamada kimin yardımcısı sayılacağına bakılmalıdır. İdareler, taşıyanın yardımcısı ise bunlara teslim ile bildirim külfeti doğmayacak, idareler gönderilenin yardımcı şahsı ise bunlara teslim ile bildirim külfeti doğacaktır.

Bildirimi yapmaya yetkili olan şahıslar, tüm mevzuatta ortak şekilde düzenlenmiştir. Gönderilen veya onun teslim yetkili kıldığı kişiler bildirim yapabilir. Zira yükü teslim alacak kişi, yükle ilk muhatap olan kişidir. Özellikle kısa süreli bildirim süreleri öngören düzenlemeler göz önüne alındığında, yükle ilk karşılaşan kişinin bu bildirim yetkili kılınması isabetli bir düzenlemedir. Yine burada rıhtım idarelerinin/gümrüğün bildirim yapmaya yetkisinin olup olmadığı değerlendirilirken, bu kuruluşların kimin yardımcı şahsı olarak çalıştıklarına bakmak isabetli olacaktır. Gecikme zararları bakımından ise, genelde uzun bildirim süreleri öngörüldüğünden malı gönderilenden teslim alan üçüncü kişinin de bildirim yapabilmesine olanak tanıdığı görülmektedir.

Bildirimin muhatabı da tüm mevzuatta ortak olarak, taşıyıcı/taşıyan olarak gösterilmiştir. Ayrıca fiili taşıyıcıya/fiili taşıyana yapılan bildirimler de geçerli sayılacaktır. Ayrıca taşıyıcı/taşıyan ve fiili taşıyıcı/taşıyanın ad ve hesabına hareket eden kişilere yapılan bildirim de geçerli olduğu kabul edilmektedir.

Bildirimin şekli konusunda belirleyici olan husus, zıya veya hasar bakımından bunların haricen belli olup olmamasıdır. Haricen belli olan zararlarda bildirim şekle bağlı değildir. Ancak deniz taşımaları buna istisna getirmektedir. Deniz taşımalarını düzenleyen tüm mevzuatta haricen belli olmayan zararlarda dahi bildirim yazılı yapılması aranmıştır. Haricen belli olmayan zararlar için ise yazılı yapılması şartı vardır. Uygulamada, taşıma belgelerinin üzerine konan kayıtların da yazılı şekli ihtiva ettiği kabul edilmektedir. Ayrıca gelişen teknoloji çağında telekomünikasyon aracılığıyla yapılan bildirimler de geçerli addolunmaktadır. Gecikme halinde yapılması gereken bildirim her halükarda yazılı olması gerekmektedir. Gecikmede bildirim

süresi uzun tayin edildiğinden, burada dava açmanın da bildirim yerine geçeceği kabul edilmektedir.

Bildirimin içeriği konusunda mevzuatta ortak olarak zararın detaylandırılması aranmamış, genel bir belirtmenin yeterli olacağı düzenlenmiştir. Ancak yabancı mahkeme kararları, zararı asgari olarak belirtmeyen çok genel ifadelerin, bildirim külfetini yerine getirmek olarak değerlendirilemeyeceği yönündedir. Kanaatimizce, bu tür genel ifadelerin kabul görmesi, yüküle ilgiliye her defasında gerekli belirlemeleri yapmaksızın davasını garantilemek için bir açık çek vermek anlamına gelecektir. Bu nedenle asgari somutlukta bir zarar veya gecikmenin bildirimden anlaşılması gerekmektedir.

Bildirimin yapılması gereken süre, tüm mevzuatta farklı düzenlenmiş bir konudur. Ancak genel olarak bakıldığında temel ayırımın haricen belli olan-olmayan zarar kavramına göre yapıldığı görülmektedir. Zarar haricen belli ise, teslim anında bildirimin yapılması gerekmektedir. Yalnızca Hamburg Kuralları bu durumda en teslimi takip eden iş günü bildirimin yapılması gerektiğini düzenlemektedir. Ayrıca burada bildirimin ulaşması yeterli görülmektedir. Haricen belli olmayan zararlarda bildirimin yapılması gereken süre ise asıl farklılık gösteren kısımdır. Süreler, teslimi izleyen günü takip eden gün başlar. Kara yolu taşımaları bakımında ulusal ve uluslararası düzenlemeler kendi içinde ayniyet arz etmekte ve süre teslimden itibaren yedi gün olarak belirlenmektedir. Burada sürenin nasıl hesaplanacağı konusunda CMR Pazar ve tatil günlerinin dikkate alınmayacağını belirtmiştir. TTK bakımından ise bir düzenleme bulunmadığından genel hüküm olan BK m. 92 uyarınca iş günleri dikkate alınacaktır. Deniz yolu taşımaları bakımından ise Lahey Kuralları'nda, bildirim süresi üç gün olarak öngörülmüştür. Bu sürenin kısalığı göz önüne alındığında süre hesabında tatil günlerinin hesaba katılmaması gerekmektedir. Ayrıca burada bildirimin ulaşmasının aranmaması da isabetlidir. Kara taşımaları için yedi günlük süre öngörülmüşken, daha büyük miktarlarda taşımaların yapıldığı deniz yolu ile taşımalarda üç günlük sürenin yetersiz olduğunu söylemek isabetli olacaktır. Kaldı ki gelişmekte olan konteyner taşımacılığı düşünüldüğünde bu sürenin bir imkansızlık yarattığı anlaşılabilir. Bu nedenle burada, hak düşürücü süre içinde kalmak şartıyla yüküle ilgili zarar öğrendiği andan itibaren üç gün içinde bildiri göndermesi gerektiği şeklinde bir düzenleme getirmek isabetli olabilir. Hamburg Kurallarında 15 günlük bir süre öngörülmüş olup, bu süre kesintisiz işleyecektir. Rotterdam Kuralları ise, yedi iş günü demek suretiyle hem süreyi belirtmiş hem de

sürenin nasıl hesaplanacağını ortaya koymuştur. Ancak Rotterdam Kuralları'nın asıl konteyner taşımaları göz önünde bulundurularak düzenlendiği düşünüldüğünde yedi günlük süre dahi yetersiz kalabilecektir. Kanaatimizce deniz yolu ile taşımalar bakımından süre ile ilgili olarak yeknesak bir düzenlemeye gidilmesi ihtiyacı doğmuştur. Ve bu hususta Hamburg Kuralları'ndaki süre makul görünmektedir. Hava yolu taşımalarında ise hasar halinde yolcu bagajı için yedi gün, yük için 14 günlük süre öngörülmüştür. Ancak yedi günlük süre VK'da sadece yolcu bagajı için öngörülmüş olduğunda kontrol ettirilmiş bagaj ve el bagajı ayrımı yapılmaksızın hepsi için bu süre uygulanacaktır. MK'da ise yedi günlük süre sadece kontrol ettirilmiş bagajlar için düzenlenmiştir. Hava yolu taşımaları bakımından zıya halinde bildirimden bahsedilmediği için, gecikme için öngörülmüş bildirim hükümlerinin zıya için de uygulanması gerektiği söylenmektedir. Hava taşımaları bakımından da uluslararası konvansiyonlar sürelerin takvim günü olarak anlaşılması gerektiğini söylemektedir. Hava taşımaları bakımından da bildirim gönderilmesi yeterlidir. Hava yolu taşımalarını düzenleyen maddelere bakıldığında, kaleme alınış tarzı bakımından diğer mevzuat kadar açık olmadığı görülmektedir. VK m. 26'nın ikinci fıkrasında yer alan "*hasarın öğrenilmesinde derhal*" ifadesinin, diğer metinlerdeki zararın haricen belli olmaması durumu için öngörülüp öngörülmediği anlaşılammaktadır. Bu ifadenin hasarın açıkça belli olduğu haller için düzenleme getirdiği kabul edilip, hasarın açıkça belli olmadığı durumlarda iyi durumda teslim karinesi yürüyeceğinin kabulü isabetli olacaktır. Ancak hasarın var olduğu anlaşılıyorsa, zararın hava taşıma sırasında meydana geldiğinin ispatı yükü ilgili üzerinde olacaktır. Kaldı ki malın ihtirazi kayıtlı kabulü de TSHK'da düzenlenmemiş olup, bu durumda TTK'nın genel hükümlerinden faydalanmak suretiyle bu imkanın var olduğu söylenebilir. Bu yolla sonradan fark edilecek zararlar bakımından ihtirazi kayıt konularak ispat yükünün, yükü ilgili aleyhine değişmemesi sağlanabilir. Son olarak hava yolu ile taşımalara egemen olan mevzuatın bildirimle ilgili maddelerinin (VK m. 26 ve MK m. 31) ilk fıkraları ile dördüncü fıkraları arasında önemli bir uyumsuzluk göze çarpmaktadır. Bildirim külfetine aykırılığın yaptırımını her iki fıkrada da düzenlenmektedir. Ve ilk fıkrada külfete aykırılığın yaptırımını taşıma belgesine uygun teslim olarak düzenlenirken, son fıkrada taşıyıcının sorumluluğunu kaldırıcı bir etkiye sahiptir. Bu düzenleme, hasarın dışarıdan anlaşılabilir bir hasar olması durumunda bildirim derhal yapılması gerektiği ve yapılmaması halinde dava hakkının düşeceği; hasar dışarıdan belli değilse ikinci fıkradaki sürelerin gündeme geleceği, bu sürelerde bildirim yapılmazsa

dava açma hakkının kaybedileceği olarak anlaşılmalıdır. Ancak bu belirsizliğin farklı yorumlara ve uygulamalara yol açmaması adına meselenin bir düzeltme ile netliğe kavuşturulması isabetli olacaktır.

Gecikme halinde ise sürelerin uzun tutulduğu görülmektedir. Gecikme olgusu, zarar gibi gizli olabilecek ve bir takım ispat belgeleri ile ortaya çıkartılacak bir durum olmayıp her iki tarafın da teslimde bildiği bir husustur. Bu nedenle sürelerin uzun tutulması isabetli olmuştur. Zarardaki düzenlemenin aksine burada bildirim muhatabına ulaşması aranmaktadır. Ayrıca sürenin hesaplanması noktasında da tatil günlerinin de hesaba katılacağı öngörülmektedir.

Bildirim külfetinin usulüne uygun olarak yerine getirilmesi halinde klasik ispat hukuku kuralları işleyecek ve meydana gelen zarar ve gecikmenin taşıma sırasında meydana geldiği kabul edilecektir. Burada yükle ilgilinin ispatlayacağı yegane husus, uğradığı zararın miktarı olacaktır. Bunu ispatladıktan sonra artık, zararın sebebini ispatlamasına gerek yoktur. Taşıma hukuku ilkeleri zaten zararın taşıma esnasında meydana geldiğini kabul edecektir. Ancak bu kural, haricen belli olan zararlar bakımından caridir. Zira haricen belli olmayan zararlar bakımından, bu zararın teslimden sonra yükle ilgilinin hakimiyet alanında çıkmış olması ihtimali vardır. Bu nedenle bu durumda yükle ilgili artık zararın taşıyıcı/taşıyan hakimiyetinde iken meydana geldiğini ispatlamalıdır. Yükle ilgili bildirim ve gereken ispatları yaptıktan sonra artık taşıyıcı/taşıyan yükün ziyaa veya hasara uğramasında kendisinin veya adamlarının bir kusuru bulunmadığını ispatlamak zorunda kalacaktır.

Bildirim külfetine aykırılığın sonuçları ise dört farklı şekilde kendisini göstermektedir. Rotterdam Konvansiyonu'nun 17. maddesine göre bildirim külfeti yerine getirilmezse, mallar sözleşmede yazan şekliyle teslim edilmiş sayılacaktır. Kara taşımalarını uluslararası boyutta düzenleyen CMR, deniz taşımalarını düzenleyen Lahey ve Hamburg Kuralları ile havayollarını düzenleyen tüm mevzuatta bu yaptırımını görmekteyiz. Bildirim külfetine aykırılık halinde doğacak bu ilk karineye göre, taşıyıcı/taşıyan malı taşıma senedine/konşimentoya uygun teslim etmiş kabul olunur. Çoğunlukla taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan ve yükü varacağı yerde teslim almakla yetkili kılınan yükle ilgilinin, yükle ilgili bilgileri öğrendiği tek yer taşıma senedi olduğundan, üzerine düşen bildirim külfetini yerine getirmemesi halinde malları bu belgede gösterilene uygun şekilde teslim aldığı kabulü isabetli bir düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak çoğu durumda, olayın devamında zararın varlığı ispat edilmektedir. Bu fiili gerçeklik karşısında söz konusu karine anlamını

yitireceğinden, bunun devamı niteliğinde başka bir karinenin kabul edildiği görülmektedir. Bu da zararın, taşıyıcının/taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten doğduğu karinesidir. Bu karinenin kabulü ile aslında, yüke gelen zararın yükün tesliminden sonra yükle ilgilinin zilyet bulunduğu zaman aralığında doğduğu kabul edilmekte ve bunun aksini ispat yükü ilgilinin omuzlarına bırakılmaktadır. Görüldüğü üzere en baştaki ispat yükü tam tersine dönmektedir. Artık, malın taşıma esnasında zarara uğradığı ve bu zararda da taşıyan veya adamlarının kusurlu bulunduğunu yükü ilgili ispat edecektir. Bu ispatın kolay bir ispat olmadığını anlaşılmaktadır. Son olarak tazminat hakkının kaybedilmesi de, öngörülen yaptırımların sonucusudur. Bu yaptırım, tüm taşıma tipleri bakımından gecikme halinde bildirim külfetinin yerine getirilmemesinin sonucu olarak öngörülmüştür. Ayrıca hava yolu ile taşımalar bakımından haricen belli olmayan zararlarda bildirim derhal yapılmaması veya haricen belli olmayan bir zararın varlığı halinde de öngörülen sürede bildirim yapılmaması halinde bu yaptırımın doğacağı öngörülmüştür.

Mahkemelerin uygulamalarında bu karinelerin ifade ettiği anlamın tam olarak anlaşılmayıp, davaların tazminat hakkının düşmesi ile sonuçlandığı kararların var olduğu görülmektedir. Bu da tezimizin konusunun ve doğru anlaşılmasının önemini açıkça ortaya koyan somut bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır.

## KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Burak: **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, 2. Baskı, Ankara, Adalet, 2012 (Kara Yolu).
- Adıgüzel, Burak: **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, Ankara, Adalet, 2018 (Taşıma).
- Ağsakal, İbrahim: "Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi", **Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, S. 2, Ankara, 2012, s. 249-273.
- Akan, Pınar: **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)**, Ankara, Adalet, 2007.
- Akıncı, Sami: **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1968.
- Akıncı, Zıya: **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Ankara, Seçkin, 1999.
- Akipek, Jale G.,  
Akıntürk, Turgut,  
Ateş, Derya: **Eşya Hukuku**, 2. Baskı, İstanbul, Beta, 2018.
- Akkurt, Sinan Sami: **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara, Seçkin, 2018.

Aksoy, Sami: **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, İstanbul, On İki Levha, 2015.

Alcántara, Jose M.: "The New Regime and Multimodal Transport", **LMCLQ**, 2002, s. 399-404.

Aras, Ecehan

Yeşilova: **Uluslararası Karayolu ile Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme (CMR m. 19-20-21)**, Ankara, Adalet, 2010.

Arkan, Sabih: **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yay. No: 140, 1982 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

Arkan, Sabih: "Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri", **BATİDER**, C. 10, S. 2, Aralık 1979, s. 397-414 (TTK ile Karşılaştırma).

Arkan, Sabih: "Eşyanın Karayolu İle Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerine Bir İnceleme", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, 1984, s. 1-31 (CMR Üzerine İnceleme).

Arkan, Sabih: "Karayoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 1984, s. 97-125 (Kara Yoluyla Eşya Taşımaları).

Arkan, Sabih: "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara,

24-25 Ocak 1985, Maçka-İstanbul, 1985, s. 42-99 (Demir Yolu İşletmesinin Sorumluluğu).

Arkan, Sabih: **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, (Demir Yolu).

Arslan, Arzu: "Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sorumluluğu", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, 1977.

Asariotis, Regina: "Allocation of Liability and Burden of Proof in the Draft Instrument on Transport Law", **LMCLQ**, Vol. 3, 2002, s. 382-397.

Atabek, Reşat: **Taşıma Hukuku**, İstanbul, Sulhi Garan Matbaası, 1960.

Atamer, Kerim: "Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi", **Deniz Hukuku Dergisi**, Gündüz Aybay'ın Anısına, Y. 5, S. 1-4, Ocak-Aralık 2000, s. 57-94.

Ateş, Ebru: **Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi**, İstanbul, Vedat, 2008.

Ayan, Mehmet: **Eşya Hukuku I, Zilyetlik ve Tapu Sicili**, Gözden Geçirilmiş 13. Baskı, Ankara, Seçkin, 2016.

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

Baatz, Yvonne,  
Debattista, Charles,  
Larenzon, Filippo,

Serdy, Andrew,  
Staniland, Hilton,  
Tsimplis, Michael: **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, London,  
Informa, 2009.

Berlingieri,  
Francesco: "The History of Rotterdam Rules", Ed: Meltem Deniz Güner  
Özbek, **The United Nations Convention on Contracts for  
The International Carriage of Goods Wholly or Partly by  
Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Springer,  
Heidelberg, 2011, s. 1-63.

Bozabalı, Banu  
Bozkurt: **Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın  
Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu**,  
Seçkin, 2013.

Canbolat, Ayşe Gül: **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**,  
Ankara, Turhan, 2009.

Çağa, Tahir: "Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı  
Gelişmeler", **BATİDER**, C. 9, S. 2, Aralık 1977, s. 289-324  
(Enternasyonel Deniz Hususi Hukuku).

Çağa, Tahir: "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair",  
**Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V:  
Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku  
Araştırma Enstitüsü, 25-26 Mart 1988, s. 177-217  
(Sempozyum).

Çağa, Tahir: "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978",  
**BATİDER**, C. 10, S. 2, 1979, s. 323-352 (Birleşmiş Milletler  
1978).

Çağa, Tahir,

Kender, Rayegan: **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi**, 10. Bası, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2010.

Çelik, Canan Özlem

İlgın: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Y. 7, S. 14, 2008, s. 175-202.

Çetingil, Ergon,

Kender, Rayegan,

Ünan, Samim,

Yazıcıoğlu, Emine: “TTK Tasarısı'nın ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler**, Ocak 2006, s. 1-296.

Çöğen, Selçuk:

“Varşova ve Montreal Konvansiyonları Çerçevesinde Havayolu Taşıyıcıların Sınırlı Sorumluluğu, Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar”, Ed: İlyas Çeliktaş, **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, İstanbul, Beta, 2012, s. 115-126.

Değirmenci, Nil Kula: “What Would the Possible Effects of Article 62 and 82 of the Rotterdam Rules on the Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods”, **BATİDER**, C. 30, S. 2, 2014, s. 91-134.

Demirkıran, H. Murat: **Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul, Arıkan, 2008.

Demirkıran, İhsan,

Demirkıran, H. Murat: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler”, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler**, Ocak 2006, s. 339-347.

- Diamond, Anthony: "The Next Sea Carriage Convention", **LMCLQ**, 2008, s. 135-187.
- Doğanay, İsmail: "Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, Mart 1970, C. V, S. 3, s. 432-479.
- Eken, Can: "Hamburg Kuralları 1978 Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, 1978", **İBD**, Y. 2014, C. 88, S. 1, s. 315-339.
- Erdem, Ercan: **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanuna Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Ankara, Bilge, 2013.
- Erdil, Engin: **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**, 2. Bası, İstanbul, Vedat, 2015.
- Eren, Fikret: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 24. Baskı, Ankara, Yetkin, 2019.
- Eriş, Gönen: **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, Seçkin, 2015 (Taşıma Hukuku).
- Eriş, Gönen: **Kara Taşıma Hukuku**, Ankara, Seçkin, 1996 (Kara Taşıma).
- Erman, Hasan: **Eşya Hukuku Dersleri**, Gözden Geçirilmiş 8. Basım, İstanbul, Der, 2018.
- Ertaş, Şeref: **Eşya Hukuku**, 14. Baskı, İzmir, Barış Fakülteler, 2018.
- Faria, Jose Angelo  
Estrella : "Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules", **Texas International Law Journal**, Vol. 44, N. 3, s. 277-319.

Franko, Nisim: “Yargıtay İctihatlari Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 26-27 Nisan 1991, s. 195-220.

Gençtürk, Muharrem: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Genel Kavramlar – Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, İstanbul, Vedat, 2006.

Gençtürk, Muharrem: “Lahey (Brüksel) Kuralları'nın Uygulanma Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kuralları'na Taraf Olma Şekli”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 1, S. 1, 2006, s. 193-213.

Göğer, Erdoğan: “Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler”, **BATİDER**, C. 9, S. 3, Haziran 1980, s. 601-617.

Göknil, Mazhar  
Nedim: **Hava Hukuku**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1951.

Günay, Barış: **Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)**, Ankara, Yetkin, 2013.

Hancock, Cristopher: “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, **The Journal of International Maritime Law**, Vol. 14, 2008, s. 484-495.

Hatemi, Hüseyin,  
Gökyayla, Emre: **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, 4. Bası, İstanbul, Vedat, 2017.

Helvacı, Serap,  
Erlüle, Fulya: **Medeni Hukuk, Medeni Hukuka Giriş, Kişiler Hukuku, Aile Hukuku**, 5. Bası, Legal, 2018.

Huybrechts, Marc: "Limitation of Liability and of Actions", **LMCLQ**, Vol. 3, 2002, s. 371-381.

İBD, C. 76, S. 1, İstanbul, 2002.

Kaner, İnci Deniz: **Hava Hukuku**, 2. Baskı, İstanbul, Filiz, 2004 (Hava Hukuku).

Kaner, İnci Deniz: **Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmeleri**, 2. Baskı, İstanbul, Filiz, 2014 (Navlun Sözleşmeleri).

Kaner, İnci Deniz; **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1982 (Konteyner Taşımacılığı).

Kaner, İnci Deniz: "1929 Tarihli Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Yolcu, Yük ve Bagaj Taşımacılığından Doğan Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, 1985, 24-25 Ocak 1985, s. 173-218 (Varşova).

Kaner, İnci Deniz: "Hava Taşıyıcısının Gecikme Zararlarından Sorumluluğu", **Prof. Dr. Selim Kaneti'ye Armağan**, İstanbul, 1996, s. 130-141 (Gecikme).

Kara, Hacı: **Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, İstanbul, Legal, 2014.

Karaman, M.,  
Bektaşoğlu Sanlı, D.,  
Ünsal Aksakal, S.,  
Demir, E.,

- Kurt, F.: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Görüş ve Öneriler”, **Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: TTK Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler**, Ocak 2006, s. 369-384.
- Karan, Hakan: “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımlar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları No: 365, S. 17, 9-10 Haziran 2000, s. 223-243 (La – Haye Kaideleri).
- Karan, Hakan: **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, CMR Şerhi**, Ankara, Turhan, 2011 (CMR Şerhi).
- Karan, Hakan: “Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules?”, **Journal of Maritime Law & Commerce** 441, Vol.42, No:3, July 2011, s. 441-451 (Rotterdam Rules).
- Kaya, Arslan: “Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları”, **Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan**, İ.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını No: 715, 1998, s. 311-333 (Armağan).
- Kaya, Arslan: “Taşıyıcının Kara Yolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları II”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof. Dr. Hıfzı Veldet Velidedeoğlu’na Armağan Özel Sayısı**, C. 56, S. 1-4, 1998, s. 239-267 (İÜHFİM).
- Kaya, Arslan: “Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1987 (Gecikme).

Kender, Rayegan: “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasındaki Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar” **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılık Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, 1984, s. 243-274 (Yükleme, Boşaltma, Ardiye).

Kender, Rayegan: “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, **Sorumluluk Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26-27 Ocak 1984)**, Ankara, 1984, s. 75-95.

Kendigelen, Abuzer,  
Aydın, Alihan: “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR)-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi”, **Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı**, C. I, İstanbul, 2002, s. 495-526.

Kırman, Ahmet: **Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara, 1990.

Kocayusufpaşaoğlu, Necmi,

Hatemi, Hüseyin,

Serozan, Rona,

Arpacı, Abdulkadir: **Borçlar Hukuku Genel Bölüm, Cilt III, İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme**, 7. Bası, İstanbul, Filiz, 2016.

Kuyucu, Gülfer: “Rotterdam Kuralları’nda Taşıyanın Sorumluluğu”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2010 (Tez).

Mankabadi, Samir: **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea**, Leyden-Boston, 1978.

Meriç, Gülfer Kuyucu: “Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu

Tutulduğu Safha”, **DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi**, C. 1, S. 1, Legal, Ocak 2018, s. 49-75 (DEHUKAM).

Nikaki, Thedora: “Conflicting Laws in Wet Multimodal Carriage of Goods: The UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Vol. 37, N. 4, 2006, s. 521-544.

Nomer, Haluk Nami,  
Ergüne, M. Serkan: **Eşya Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 7. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2019.

Oğuzman, M. Kemal,  
Barlas, Nami: **Medeni Hukuk, Giriş, Kaynaklar, Temel Kavramlar**, 24. Bası, İstanbul, Vedat, 2018.

Oğuzman, M. Kemal,  
Öz, M. Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt-1**, Güncellenip Genişletilmiş 17. Bası, İstanbul, Vedat, 2019.

Oğuzman, M. Kemal,  
Seliçi, Özer,  
Oktay Özdemir, Saibe: **Eşya Hukuku**, Mevzuata Uyarlanmış 2. Baskı, İstanbul, Filiz, 2019.

Okay, Sami: **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**, 2. Bası, İstanbul, Kutulmuş Matbaası, 1971.

Okay, Sami: “Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Zıya ve Hasarın İhbarı”, **Hirsch’e Armağan**, İstanbul, 1964, s. 439-474.

- Özdemir, Atalay: **Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu: Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmeden Doğan Zararlar Sebebiyle**, Ankara, Sanem Matbaacılık, 1990.
- Özdemir, Turkey: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu**, İstanbul, Vedat, 2006.
- Pekcanitez, Hakan: **Pekcanitez Usul Medeni Usul Hukuku**, 15. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2017.
- Serozan, Rona: **Eşya Hukuku I**, Genişletilmiş 3. Bası, İstanbul, Filiz, 2014.
- Seven, Vural: **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin, 2003 (Taşıyanın Sorumluluğu).
- Seven, Vural: "Yük Ziya ve Hasarının Tespit ve İhbarı", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 1994 (Tez).
- Sirmen, Lale: **Eşya Hukuku**, Gözden Geçirilmiş 7. Baskı, Ankara, Yetkin, 2019.
- Sisula Tukolas, Lena: "Delay in Carriage of Goods", s. 143-152.
- Sözer, Bülent: "Türk Sivil Havacılık Kanununun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", **BATİDER**, C. 12, S. 4, 1984, s. 3-86 (Havacılık Kanununa Göre Sorumluluk).
- Sözer, Bülent: "Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/Lahey Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", **BATİDER**, C. 21, S. 1, 2001, s. 141-192 (Montreal Sözleşmesi).

- Sözer, Bülent: **Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi**, İstanbul, Vedat, 2009 (Yük Taşıma).
- Sözer, Bülent: "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları", **BATİDER**, C. 9, S. 2, 1977, s. 369-405 (Batider 1977).
- Sözer, Bülent: "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Mesele ve Görüşler", **BATİDER**, C. 14, S. 2, 1987, s. 89-163.
- Sözer, Bülent: **Deniz Ticareti Hukuku**, 4. Bası, İstanbul, Vedat, 2017 (Deniz Ticareti Hukuku).
- Sözer, Bülent: "TTK Tasarısının Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler", **Deniz Hukuku Dergisi**, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 301-337.
- Sözer, Bülent: "Türk Sivil Havacılık Kanunu'na İlişkin Bazı Görüşler ve Değerlendirmeler", **BATİDER**, C. 12, S. 2-3, Haziran 1984, s. 60-92 (TSHK Değerlendirmeler).
- Sturley, Micheal F., "General Principles of Transport Law and the Rotterdam Rules", Ed: Meltem Deniz Güner Özbek, **The United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"**, Springer, Heidelberg, 2011, s. 63-86 (Rotterdam Rules).
- Sturley, Michael F., "The Development of Cargo Liability Regimes", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage: The Eighth Axel Ax: Son Johnson Colloquium on Maritime Law 10**, (Stockholm: Swedish Maritime Law Association, 1998), s. 10-69 (Liability Regimes).

Şamlı, Kübra Yetiş: **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, On İki Levha, 2008 (Sınırlı Sorumluluk).

Şamlı, Kübra Yetiş: **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, 2. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2013 (Taşıyanın Sorumluluğu).

Tekil, Fahiman: "Paramounth Clause", **Sigorta Dünyası**, Y. 11, S. 129, Eylül 1970, s. 2-22.

Tekil, Fahiman: **Deniz Hukuku II: Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul, Tekil Müşavirlik ve Yayıncılık, 1987.

Tekinay, Selahattin,  
Akman, Sermet,  
Burcuoğlu, Haluk,  
Altıp, Atilla: **Tekinay Eşya Hukuku, Cilt I**, 5. Bası, İstanbul, Filiz, 1989.

Topaloğlu, Mustafa: "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, 28-29 Mayıs 2009, Ankara, 2009, s. 393-407.

Topuz, Gökçen: **Medeni Usul Hukukunda Karinelerle İspat**, Ankara, Yetkin, 2012.

Turhan, Gökhan: **Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha, 2016.

Umar, Bilge,  
Yılmaz, Ejder: **İsbat Yüğü**, 2. Bası, İstanbul, Kazancı Matbaacılık Sanayi, 1980.

- Uslu, Murat: **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin, 2010.
- Uzun, Tuba Birinci: **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2015.
- Ülgen, Hüseyin: **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası Yayın No: 1988-27, 1988 (Uluslararası Taşımacılık).
- Ülgen, Hüseyin: "Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler", **İBD**, C. 58, S. 10-11-12, 1984, s. 614-630.
- Ülgen, Hüseyin: **Hava Taşıma Sözleşmesi**, İstanbul, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No: 201, 1987 (Hava Taşıma).
- Ülgener, M. Fehmi: **Çarter Sözleşmeleri I, Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi**, 2. Bası, İstanbul, Der, 2017 (Çarter).
- Ülgener, M. Fehmi: **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der, 1991 (Sorumsuzluk Halleri).
- Ünal, Mehmet,  
Başpınar, Veysel: **Şekli Eşya Hukuku, Giriş, Zilyetlik, Tapu Sicili**, Güncellenmiş ve Genişletilmiş 10. Baskı, Ankara, Savaş, 2018.
- Ünan, Samim: "Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla Alakalı Bazı Sorunlar", **Deniz Hukuku Dergisi**, Y. 2, S. 4, Aralık 1997, s. 99-114 (Halefiyet).
- Ünan, Samim: "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", Ed: Meltem Deniz Güner Özbek, **The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea:**

**An Appraisal of the “Rotterdam Rules”**, Springer, Heidelberg, 2011, s. 87-106 (Rotterdam Rules).

Wilson, John F.; **Carriage of Goods by Sea**, 7th Edition, England, Pearson Education Limited, 2010.

Yavaş, Aksoy: **Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımada Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)**, İstanbul, On İki Levha, 2016.

Yazıcıoğlu, Emine: “Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Gündüz Aybay’ın Anısına, C. 5, S. 1-4, Ocak-Aralık 2002, s. 45-56 (Deniz Hukuku 2002).

Yazıcıoğlu, Emine: **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)**, İstanbul, Beta, 2000 (Hamburg Kuralları).

Yazıcıoğlu, Emine: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, **Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 22, S. 2, 2002, s. 1039-1056 (Armağan).

## **DİĞER KAYNAKLAR**

“T.C. Merkez Bankası Günlük Kurları”, (Çevrimiçi)  
<http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.xml>, 12.02.2018.

“CMR Konvansiyonu’na Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsq\\_no=XI-B-11&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsq_no=XI-B-11&chapter=11&clang=en), 25.03.2018.

“Varşova Konvansiyonu’na Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf),

25.03.2018.

“Varşova Konvansiyonu Lahey Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi “, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf),

05.03.2018

“Guadalajara Konvansiyonu’na Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf),

05.03.2018.

“Guatemala City Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf),

05.03.2018.

“1 Numaralı Montreal Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1_EN.pdf), 05.03.2018.

“2 Numaralı Montreal Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2_EN.pdf), 05.03.2018.

“3 Numaralı Montreal Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf), 05.03.2018.

“4 Numaralı Montreal Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf), 05.03.2018.

“Montreal Konvansiyonu’na Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
<https://www.icao.int/assembly-archive/Session33/A.33.WP.33.LE.EN.pdf#search=contracting%20states%20of%20montreal%20convention>, 25.03.2018.

“Lahey Kuralları’na Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>, 03.03.2018.

“Visby Protokolü Metni”, (Çevrimiçi)  
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>, 03.03.2018.

“Visby Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi” (Çevrimiçi)  
<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+1998.pdf>, 03.03.2018.

“SDR Protokolü Metni”, (Çevrimiçi)  
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>, 03.03.2018.

“SDR Protokolü’ne Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202010.pdf>,  
03.03.2018.

“Hamburg Kuralları’na Taraf Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi)  
[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/Hamburg\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html),  
25.03.2018.

**CMI Yearbook 1995**, (Çevrimiçi)  
<http://comitemaritime.org/Uploads/1995%20YEARBOOK-ANNUAIRE.pdf>,  
12.02.2018.

**CMI Yearbook 1996**, (Çevrimiçi)  
<http://comitemaritime.org/Uploads/1996%20YEARBOOK-ANNUAIRE%20ANTWERP%20I.pdf>, 12.02.2018.

**CMI Yearbook 1999**, (Çevrimiçi)  
<http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%201999.pdf>, 12.02.2018.

**CMI Yearbook 2000**, (Çevrimiçi)  
<http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+2000.pdf>, 12.02.2018.

“Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Kurları”, (Çevrimiçi)  
<http://www.tcmb.gov.tr/kurlar/today.xml>, 03.03.2018.

UNCITRAL Yirmi Dokuzuncu Oturum Çalışma Raporu, prg. 210, U.N. Doc. A/51/17, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N96/206/41/PDF/N9620641.pdf?OpenElement>, 12.02.2018.

“Transport Law - Preliminary draft instrument on the carriage of goods by sea”, **UNCITRAL dokument** A/CN.9/WG.III/WP.21, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V02/501/49/PDF/V0250149.pdf?OpenElement>, 12.02.2018

UNCITRAL 3th Working Group Ninth Session, 15-26 April 2002, New York, (Çevrimiçi) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working\\_groups/3Transport.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html), 12.02.2018.

Report of the United Nations Commission on the International Trade Law, 41st session, 16 June-3 July 2008, U.N. Doc. A/63/17, Art. III-B, prg. 15-305, s. 5-59, (Çevrimiçi) <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/V08/555/08/PDF/V0855508.pdf?OpenElement>, 12.02.2018.

“Rotterdam Kuralları'nın Türkçe Metni”, (Çevrimiçi) [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf), 12.02.2018.

“Rotterdam Kuralları'nı İmzalayan ve Onaylayan Devletlerin Listesi”, (Çevrimiçi) [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html), 12.02.2018.

Türk Dil Kurumu, (Çevrimiçi) [http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com\\_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.57a98d657037a7.43894399](http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.57a98d657037a7.43894399), 09.08.2016.

Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu - United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), (Çevrimiçi) <http://www.uncitral.org/>, 30.03.2018.

**UNCITRAL Yearbook, Vol. 6**,1975, (Çevrimiçi) [https://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1975-e/yb\\_1975\\_e.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1975-e/yb_1975_e.pdf), 03.03.2018.

Birleşmiş Milletler'in Avrupa İşleri ile İlgilenen Komisyonu – The Economic Commission for Europe (ECE), (Çevrimiçi) <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html>, 30.03.2018.

Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü – International Institute For The Unification of Private Law (UNIDROIT), (Çevrimiçi) [www.unidroit.org](http://www.unidroit.org), 30.03.2018.

Uluslararası Ticaret Odası – International Chamber of Commerce (ICC), (Çevrimiçi) <https://iccwbo.org/> 30.03.2018.

Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği – International Road Transport Union (IRU), (Çevrimiçi) [www.iru.org](http://www.iru.org), 30.03.2018.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü - The International Civil Aviation Organization (ICAO), (Çevrimiçi) [www.icao.int/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/Pages/default.aspx), 30.03.2018.

Uluslararası Denizcilik Komitesi - Comite Maritime International (CMI), (Çevrimiçi) <http://comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html>, 30.03.2018.

Kazancı İhtihat Bilgi Bankası, [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com).