

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

YÜKSEK LİSANS TEZİ

CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ
GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

ELİF DAĞ
2501060739

TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR.EMİNE YAZICIOĞLU

İSTANBUL 2010

AÇIKLAMA METNİ

Savunma sınavına 18 Kasım 2009 tarihinde girmiş olduğumuz ilk tezimiz, düzeltilmiş olan tezimiz gibi, üç ana bölümden oluşmaktaydı. İlk tezimizin birinci bölümünde, CMR'nin uygulanma şartları ve CMR'de hüküm bulunmayan hallerde uyuşmazlıkların çözümünde başvurulacak CMR yanında uygulanacak hukukun nasıl belirleneceği incelenmişti. Düzeltilmiş tezimizde de bu bölüm muhafaza edilmiş ancak sadeleştirilmiştir. Bu bağlamda, ilk tezimizde yer alan ve "II. CMR Yanında Uygulanacak Hukuk" başlığı altındaki, "A. CMR Hükümlerince Atıfta Bulunulan Hukuk", "B. Taraflarca Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Hukuk" ve "C. Devletler Özel Hukukundaki Bağlama Kuralları" alt başlıkları düzeltilmiş tezimizden çıkarılmıştır.

İlk tezimizin ikinci bölümünde, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere genel olarak değinilmiş, öncelikle taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin uluslararası konvansiyonlar inceleme konusu yapılmış ardından Türk Ticaret Kanunu düzenlemesine yer verilmişti. Bu bağlamda, hava taşımalarında Varşova Konvansiyonu, Lahey Protokolü ve 4 Sayılı Montreal Protokolü'ne göre; deniz taşımalarında Hamburg Kurallarına göre; demiryolu taşımalarında COTIF/CIM'e ve multimodal taşımalarda Eşyanın Multimodal Olarak Uluslararası Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonuna göre taşıyıcının sorumluluğu genel olarak gözden geçirilmiş; ardından Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyıcının, eşyanın zıya veya hasara uğraması veya geç teslim edilmesi durumları dışındaki sorumluluk hükümlerine değinildikten sonra taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'na göre zıya ve/veya hasar sorumluluğu ile gecikmeden doğan sorumluluğu incelenmişti. Ancak, düzeltilmiş tezimizde ilk tezimizin ikinci bölümü, çalışma konumuzu taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluğu hususuna özgülemek adına, tamamen tezimizden çıkarılmıştır.

Düzeltilmiş tezimizde, ilk tezimizden farklı olarak, Türk Ticaret Kanunu için ayrı bir başlık açılmamıştır. Ayrıca, düzeltilmiş tezimizde Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'na da yer verilmiş ve hem Türk Ticaret Kanunu'nun hem de Türk Ticaret

Kanunu Tasarısı'nın taşıma hukukuna ilişkin konumuzu ilgilendiren hükümlerine, CMR yanında ulusal hukuklara başvurulması gereken hususların varlığı ve CMR hükümleriyle bir karşılaştırma yapılabilmesi için, yeri geldikçe değinilmiştir.

İlk tezimizin üçüncü ve son bölümünde ise öncelikle, CMR'de düzenlenen ve taşıyıcının eşyanın zıya veya hasara uğraması veya geç teslim edilmesi durumları dışındaki sorumluluk hükümlerine kısaca değinilmiş ardından taşıyıcının CMR'ye göre zıya ve/veya hasar sorumluluğu üzerinde durulmuş ve nihayet taşıyıcının, CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluğu incelenmiştir. Bu bağlamda öncelikle, taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği tartışıldıktan sonra taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun şartları, yardımcı şahısların eyleminden sorumluluğu açıklanmış ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilmesi için ileri sürebileceği sebepler ile sorumsuzluk kayıtlarının hukuki durumu üzerinde durulmuştur. Bu bölümde son olarak, gecikmeden doğan sorumluluğu sabit olan taşıyıcının ödemesi gereken tazminat miktarı, bu miktarın nasıl artırılabilceği ve zamanaşımı konusu incelenmiştir.

İlk tezimizin üçüncü bölümünde yer alan CMR'de düzenlenen ve taşıyıcının eşyanın zıya veya hasara uğraması veya geç teslim edilmesi durumları dışındaki sorumluluk hükümleri ile taşıyıcının CMR'ye göre zıya ve/veya hasar sorumluluğu hakkındaki açıklamalarımız düzeltilmiş tezimizin metninden çıkarılmıştır. İlk tezimizin üçüncü bölümünde yer alan diğer konular ise düzeltilmiş tezimizin ikinci ve üçüncü bölümlerinde, ilk tezimize nazaran daha detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Buna ilaveten, düzeltilmiş tezimizin üçüncü bölümünde, ilk tezimizden farklı olarak, gecikmeden doğan sorumluluğu sabit olan taşıyıcıdan gecikmeden kaynaklanan zararların hangi şartlar altında talep edilebileceği ile yargılama usulüne ilişkin esaslara yer verilmiştir.

CMR'YE GÖRE TAŞIYICININ
GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU
ELİF DAĞ

ÖZ

Bu çalışmada, CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu incelenmiştir. Bu bağlamda öncelikle, CMR'nin uygulanma şartları ve CMR yanında uygulanacak hukuk incelenmiş ardından taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun şartları, sorumluluğun hukuki niteliği ve taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulması hususu incelenmiştir. Son olarak, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun kapsamı ve gecikmeden doğan zararların taşıyıcıdan hangi şartlar altında talep edilebileceği ile yargılama usulüne ilişkin esaslara yer verilmiştir. Çalışmada kullanılan yöntem kaynak tarama ve yorumlama yöntemidir. Vardığımız sonuçlar ise, CMR'ye göre taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliğinin hafifletilmiş bir kusursuz sorumluluk olduğu, bu sorumluluktan kurtulmak için CMR m. 17/II'de yer alan sorumluluktan kurtulma sebeplerinin ispatının taşıyıcı üzerinde olduğu ve taşıyıcının gecikmeden sorumlu olması halinde sorumlu olduğu miktarın, Antlaşmada öngörülen istisnalar dışında, CMR m. 23/V uyarınca taşıma ücreti ile sınırlı olduğu şeklinde özetlenebilir.

THE LIABILITY OF THE CARRIER
FOR ANY DELAY IN DELIVERY UNDER CMR

ELİF DAĞ

ABSTRACT

In this study, the liability of the carrier for any delay in delivery under CMR is analyzed. In this context, the scope of application of CMR and the law applicable next to CMR are assessed at first. Then the stipulations and the legal character of the liability for any delay in delivery and the conditions under which the carrier is exonerated from this liability are examined. Finally, the scope of the liability of the carrier for any delay in delivery, the conditions under which the compensation claims arising from the delay are requested from the carrier and the trial proceedings under CMR are analyzed. The method used in this study is a research and an interpretation technique. The conclusions reached are as follows: The carrier's liability for any delay in delivery under CMR is regarded as softened strict liability. The carrier is released from the liability as long as he proves that the damage arising from the delay has been caused by the provisions specified in Article 17/II. According to Article 23/V, if the carrier is held liable for the delay in delivery, the amount of compensation is fixed to the carriage charges. The exceptions are reserved.

ÖNSÖZ

Uluslararası kara taşımasının günümüzde geldiği nokta yadsınamaz. Türkiye açısından da eşyaların karayolundan uluslararası nakliyatı dış ticaretimiz açısından çok önemlidir.

Biz de çalışmamızda taşıyıcının, karayolu ile yapılan uluslararası eşya taşımalarını düzenleyen CMR çerçevesinde gecikmeden doğan sorumluluğunu incelemiş bulunmaktayız. Çalışmamızda aynı zamanda, Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın taşıma hukukuna ilişkin konumuzu ilgilendiren hükümlerine de yeri geldikçe değinilmiştir.

Bu çalışmanın her aşamasında yardım eden ve yol gösteren, tez danışmanım, değerli hocam Doç Dr. Emine Yazıcıoğlu'na yürekten teşekkürlerimi sunuyorum. Ayrıca, bu çalışmada rehberliklerinden istifade ettiğim değerli hocalarım Prof. Dr. Merih Kemal Omağ, Doç. Dr. Zehra Şeker Öğüz, Doç. Dr. Mustafa Aksu ve Yard. Doç. Dr. Alihan Aydın'a da teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

Sevgili annem Zakire Dağ ve canım kardeşim Kadir Dağ'a olan minnettarlığım ise tarifsiz. Göstermiş oldukları sonsuz destek, sevgi ve anlayış sayesinde hazırlanmış olan bu çalışmayı onlara ithaf ediyorum.

Ataköy, Şubat 2010

Av. Elif Dağ

İÇİNDEKİLER

Sayfa Numaraları

AÇIKLAMA METNİ	iii
ÖZ.....	v
ABSTRACT	vi
ÖNSÖZ.....	vii
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

CMR'NİN UYGULANMA ŞARTLARI VE CMR YANINDA UYGULANACAK HUKUK

I. CMR'NİN UYGULANMA ŞARTLARI.....	4
A. Taşıma Sözleşmesinin Mevcudiyeti	4
B. Taşımanın Bir Bedel Karşılığında Üstlenilmesi	7
C. Taşımanın Karayolunda Yapılması.....	8
D. Taşımanın Belirli Tür Taşıtlarla Yapılması	10
E. Sözleşmenin Konusunun Eşya Taşıma Olması	12
1. Uluslararası Posta Antlaşmaları Gereğince Yapılan Taşımalar	13
2. Cenaze Taşımaları.....	13
3. Ev Eşyası Taşımaları.....	14
F. Sözleşmeye Göre Eşyanın Teslim Alınacağı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Ayrı Ülke Sınırları İçinde Bulunması ve Bunlardan En Az Birinin CMR'ye Taraf Olması	16
II. CMR YANINDA UYGULANACAK HUKUK	19

İKİNCİ BÖLÜM

GEÇİKMEĞEN DOĞAN SORUMLULUĞUN ŞARTLARI, HUKUKİ NİTELİĞİ VE GEÇİKMEĞEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA

I. GEÇİKMEĞEN DOĞAN SORUMLULUĞUN ŞARTLARI.....	24
A. Genel Olarak	24
B. Taşıma Süresinin Aşılması.....	25
1. Taşıma Süresi	26
a. Sözleşmeyle Belirlenmiş Olması Halinde	26
b. Sözleşmeyle Belirlenmemiş Olması Halinde	27
2. Taşıma Süresinin Başlangıcı	30
3. Taşıma Süresinin Sona Ermesi	33
a. Genel Olarak	33
b. Gümrüğe Teslim	36
c. Teslim Engellerinin Varlığı	38
d. Taşıma Engellerinin Varlığı	42
C. Zarar Meydana Gelmesi	45
D. İlliyet Bağının Bulunması	49
II. SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ	50
III. GEÇİKMEĞEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA HALLERİ .	54
A. Talep Sahibinin Hatası veya İhmali	54
B. Talep Sahibinin Verdiği Talimat	56
C. Eşyaya Has Kusur	59
D. Taşıyıcının Önlemesine ve Sonuçlarından Kaçınmasına Olanak Bulunmayan Durum	61
IV. TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARIN EYLEMİNDEN SORUMLULUĞU	65
A. Yardımcı Şahıs Kavramı	65

B. Taşıyıcının Yardımcı Şahısların Eyleminden Sorumlu Tutulmasının Şartları ve Sonuçları	68
V. İSPAT MESELESİ VE ZARARIN PAYLAŞTIRILMASI	72
VI. SORUMSUZLUK KAYITLARININ GEÇERLİLİĞİ	74
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI VE GECİKMEDEN KAYNAKLANAN ZARARLARIN TALEP EDİLMESİ	
I. SORUMLULUĞUN KAPSAMI	78
A. Sınırlı Sorumluluk.....	78
1. Eşyanın Tesliminde Özel Bir Menfaatin Bildirilmemiş Olması Halinde ...	79
2. Eşyanın Teslimindeki Özel Menfaatin Bildirilmiş Olması Halinde	80
B. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı	83
II. GECİKMEDEN KAYNAKLANAN ZARARLARIN TALEP EDİLMESİ.....	89
A. Gecikmenin Süresinde İhbar Edilmesi	89
B. Dava Hakkının Zamanaşımına Uğramamış Olması.....	91
C. Davanın Tarafları ve Yetkili Mahkeme	96
1. Davacı	96
2. Davalı	97
3. Yetkili Mahkeme.....	97
SONUÇ.....	100
KAYNAKÇA	109

KISALTMALAR

a.e.	aynı eser
a.g.e.	adı geçen eser
Batider	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	818 Sayılı Borçlar Kanunu
Bkz./bkz.	Bakınız
BMK	1980 Tarihli, Eşyanın Multimodal Olarak Uluslararası Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Cenevre Konvansiyonu)
C:	Cilt
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma)
COTIF/CIM	Appendice B a la Convention relative aux transport internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) (Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi ile İlgili Bileşik Hükümler - COTIF EK B)
CVR	Karayolu ile Uluslararası Yolcu ve Bagaj Taşınmasına İlişkin Antlaşma
dipn.	dipnot
E.	Esas
ECE	The United Nations Economic Comission For Europe (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu)
H.D.	Hukuk Dairesi
HGK	Hukuk Genel Kurulu
HK	Hamburg Kuralları

HPD	Hukuki Perspektifler Dergisi
HUMK	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
İBD	İstanbul Barosu Dergisi
İHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	Karar
KTK	2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu
LP	Lahey Protokolü
m.	madde
MHB	Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MK	4721 Sayılı Medeni Kanun
MÖHUK	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
prg.	Paragraf
RG	Resmi Gazete
s.	sayfa
S.	Sayı
T.	Tarih
T.D.	Ticaret Dairesi
TTK/TK	6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
VK	Varşova Konvansiyonu
Yarg.	Yargıtay
Yay.	Yayın

GİRİŞ

Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (Convention On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road - CMR), Antlaşmanın başlangıç kısmında da açıkça belirtildiği üzere, uluslararası kara taşımacılığında kullanılan belgelerin ve taşıyıcının sorumluluğu hakkındaki hukuki düzenlemelerin birleştirilmesi amacıyla hazırlanmıştır. CMR, 19 Mayıs 1956 tarihinde imzaya açılmış ve Avusturya, Fransa, Hollanda, İtalya ve Yugoslavya'nın onay belgelerini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne tevdi etmeleriyle, Antlaşmanın 43. maddesinin 1. fıkrası gereğince 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2009 yılı itibarıyla CMR'ye taraf ülke sayısı 55'tir.¹

Türkiye, 14.12.1993 tarih ve 21788 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 07.12.1993 tarih ve 3939 sayılı onay kanunu ile CMR ve eki 1978 tarihli protokole katılmayı kabul etmiştir. Türkiye açısından CMR, Bakanlar Kurulu'nun 28.07.1995 tarih ve 22357 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 02.12.1994 tarih ve 94/6322 sayılı kararnamesi ve ardından onay belgesinin Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmesiyle, Antlaşmanın 43. maddesinin 2. fıkrası gereğince 31.10.1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir. CMR, Anayasanın 90. maddesinin son fıkrası gereği kanun hükmündedir ve hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz.

Taraf olan ülkelerin sayısı dikkate alındığında, CMR'nin çok geniş uygulama alanına sahip bir Antlaşma olduğu ortadadır. Ülkemizin ulaştırma ağında dış

¹ CMR'ye taraf olan ülkeler ve taraf olma tarihleri şöyledir: Almanya (1961), Arnavutluk (2006), Avusturya (1960), Azerbaycan (2006), Belçika (1962), Beyaz Rusya (1993), Bosna Hersek (1993), Bulgaristan (1977), Çek Cumhuriyeti (1993), Danimarka (1965), Ermenistan (2006), Estonya (1993), Fas (1995), Finlandiya (1973), Fransa (1959), Güney Kıbrıs (2003), Gürcistan (1999), Hırvatistan (1992), Hollanda (1960), İngiltere (1967), İran (1998), İrlanda (1991), İspanya (1974), İsveç (1969), İsviçre (1970), İtalya (1961), Karadağ (2006), Kazakistan (1995), Kırgızistan (1998), Letonya (1994), Litvanya (1993), Lübnan (2006), Lüksemburg (1964), Macaristan (1970), Makedonya (1997), Malta (2007), Moğolistan (2003), Moldova (1993), Norveç (1969), Özbekistan (1995), Polonya (1962), Portekiz (1969), Romanya (1973), Rusya (1983), Sırbistan (2001), Slovakya (1993), Slovenya (1992), Suriye (2008), Tacikistan (1996), Tunus (1994), Türkiye (1995), Türkmenistan (1996), Ukrayna (2007), Ürdün (2008), Yunanistan (1977). (Bkz. http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_25_OLIRT_CM.html (Erişim tarihi: 13.02.2010))

ticaretimizin yüzde on birinin² karayolu ile gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, CMR'nin ve dolayısıyla tezimizin de konusunu oluşturan, taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluğu büyük önem taşımaktadır.

CMR'de taşıyıcının sorumluluğu konusunda, taşıyıcının eşyanın zıya ve/veya hasarından doğan sorumluluğu ile geç tesliminden doğan sorumluluğu, Antlaşmanın dördüncü bölümünde m. 17-29 arasında, taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen diğer hükümlere nazaran çok daha ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Biz de çalışmamızda, taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluğunu incelemiş bulunmaktayız.

Çalışmamız girişten sonra üç ana bölümden ve sonuç kısmından oluşmaktadır.

Taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluğunu incelemeye geçmeden, öncelikle CMR'nin uygulanma şartları diğer bir ifadeyle hangi sözleşmelerden doğan geç teslimin çalışmamızın konusunu teşkil ettiğini belirlemek gerekir. Zira, taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden sorumlu olabilmesinin ilk koşulu CMR'nin uygulanabilir olmasıdır. Bu nedenle, çalışmamızın birinci bölümü, CMR'nin uygulanma şartlarına ayrılmıştır. Birinci bölümde ayrıca, CMR'de hüküm bulunmayan hallerde uyuşmazlıkların çözümünde başvurulacak CMR yanında uygulanacak hukukun nasıl belirleneceği de incelenmiştir.

İkinci bölümde, taşıyıcının hangi şartlar altında gecikmeden sorumlu olacağı hususu, sorumluluğun hukuki niteliği, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilmesi için ileri sürebileceği sebepler, bu kurtuluş sebeplerinin ispatının kimin üzerinde olduğu ile taşıma nedeniyle oluşan zararlardan her zaman tek bir kişinin sorumlu olması düşünülemeyeceğinden tarafların sorumluluğu nasıl paylaşacakları ve son olarak sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği hususu incelenmiştir.

Üçüncü Bölümde, gecikmeden doğan sorumluluğu sabit olan taşıyıcının, taşıma hukukuna egemen olan sınırlı sorumluluk ilkesi çerçevesinde sorumluluğunun

² Volkan Demir, **Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması**, 1. Basım, Ankara, Nobel Yayın Dağıtım, 2007, s. 37

kapsamı, taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı ve gecikmeden kaynaklanan zararların taşıyıcıdan hangi şartlar altında talep edilebileceği ile yargılama usulüne ilişkin esaslar kaleme alınmıştır.

Çalışmamızda aynı zamanda, TTK ve TTK Tasarısı'nın taşıma hukukuna ilişkin konumuzu ilgilendiren hükümlerine de, CMR yanında ulusal hukuklara başvurulması gereken hususların varlığı ve CMR hükümleriyle bir karşılaştırma yapılabilmesi için, yeri geldikçe değinilmiştir.

Nihayet, çalışmamız neticesinde vardığımız sonuçlar, tezimizin sonuç kısmında özetlenmiştir.

Son olarak ifade etmemiz gerekir ki, CMR'nin resmi Türkçe çevirisinde pek çok tercüme yanlışlığı söz konusu olması ve resmi çeviride kullanılan terminolojinin TTK'daki düzenlemeden farklı olması sebebiyle, biz genel olarak TTK'daki terminolojiyi kullanmayı tercih ettik. Bu bağlamda CMR'de yer alan taşımacı, gönderici, alıcı, eşyanın kaybı, limit dönemi gibi ifadeler yerine TTK'daki taşıyıcı, gönderen, gönderilen, eşyanın zıyaı, zamanaşımı gibi ifadeleri kullanmış bulunmaktayız.

BİRİNCİ BÖLÜM

CMR’NİN UYGULANMA ŞARTLARI VE CMR YANINDA UYGULANACAK HUKUK

I. CMR’NİN UYGULANMA ŞARTLARI

CMR’nin uygulanma şartları, Antlaşmanın, “Uygulama Alanı” başlıklı birinci bölümünde yer alan, 1. ve 2. maddeleri ile düzenlenmiştir. Buna göre, bir taşımanın CMR hükümlerine tabi olabilmesi için aşağıdaki koşulların varlığı gereklidir:

A. Taşıma Sözleşmesinin Mevcudiyeti

CMR m. 1 metninin açık ifadesine göre, CMR’nin uygulanması için ilk ve en önemli şart, taraflar arasında bir eşya taşıma sözleşmesinin bulunmasıdır. Taşıma sözleşmesinin bulunmadığı ya da taşıma sözleşmesinin dışında bir sözleşmenin bulunduğu durumlardan kaynaklanan uyuşmazlıklara CMR uygulanmaz. Bu sebeple, taşıma taahhüdü olmadan bir aracın tamamının ya da bir bölümünün taşıma işinde kullanılmak üzere kiralanması halinde, taşıma sözleşmesi mevcut olmayacağından CMR hükümleri uygulanmayacaktır.³

CMR’de taşıma sözleşmesinin nasıl kurulacağı yönünde açık bir hüküm yoktur. Ancak, Antlaşmanın 9/1 ve 32. maddeleri göz önüne alındığında CMR’nin taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından bir şekil şartı öngörmediği, sözleşmenin

³ Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, Yay. No: 1988-27, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası, 1988, (Uluslararası Taşımacılık), s. 5

kurulması için tarafların iradesinin uyuşmasını yeterli saydığı anlaşılmaktadır.⁴ Dolayısıyla, CMR anlamında taşıma sözleşmesi rızai bir akitir.⁵

CMR m. 9/I'e göre; "Sevk mektubu, taşıma mukavelesinin akdine, koşullarına ve yüklerin taşımacı (taşıyıcı) tarafından kabulüne karine teşkil eder."⁶ Bu düzenleme, taşıma sözleşmesinin kurulması için eşyanın tesliminin şart olmadığını göstermektedir. Aynı husus, CMR'nin 32. maddesi incelendiğinde de

⁴ Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Baskı, İstanbul, Arkan, 2006, (CMR), s. 6; Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, Yay. No: 67, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, (Gecikme), s. 45; Murat Uslu, **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2010, (CMR), s. 34; Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2008, (Uluslararası Eşya Taşımaları), s. 9

⁵ TTK'ya göre ise taşıma sözleşmesinin rızai akit olup olmadığı tartışmalıdır. Taşıma sözleşmesinin TTK'da düzenlendiği şekliyle rızai bir sözleşme olduğu görüşü için bkz. Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yay. No: 140, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982, (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 18; Arslan Kaya, **"Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu"**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1987, ("Gecikme"), s. 25-26; Ahmet Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku: Kara, Deniz, Hava Taşımacılığı ve Taşıma Sigortası, İlgili Mevzuat, Uluslararası Anlaşmalar, Yargıtay Kararları**, 2. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 1993, (Taşıma Hukuku), s. 41 vd., Gönen Eriş, **Açıklamalı - İçtihatlı - Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku: Eşya Taşıma Yolcu Taşıma Taşıma İşleri Komisyonculuğu**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, 1996, (Kara Taşıma), s. 16; Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, 1999, (CMR), s. 45 dipn. 50; Gençtürk, **Gecikme**, s. 20-21. TTK'da taşıma sözleşmesinin real akit olarak düzenlendiği görüşü için bkz. Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 10; Aydın, **CMR**, s. 5; İsmail Doğanay, **"Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Karada Eşya Taşınması"**, **Batider**, C: V, S. 3, 1970, ("Karada Eşya Taşınması"), s. 439. Yazar, hem TTK m. 768 hem de TTK m. 781'den, taşıma sözleşmesinin eşyanın taşıyıcıya teslimi ile birlikte kurulacağı sonucunun çıktığını ifade etmektedir. Yazara göre, "Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya müteallik 768'inci maddesinde "...eşyanın taşıyıcıya teslimi ile..." taşıma sözleşmesinin taraflar arasında tamamlanmış olacağı ifade edildiği gibi, taşıma sözleşmesinde ziya ve hasardan dolayı taşıyıcının sorumluluğunu tesbit eden 781'inci maddesinde de hasarın eşyanın taşıyıcıya "...teslim edildiği tarihten..." itibaren başlayacağının hüküm altına alınmış olması da, taşıma sözleşmesinin, eşyanın taşıyıcıya teslimi ile birlikte tamamlanacağını göstermektedir." Farklı yönde bir görüş için bkz. Bkz. Turkey Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu**, Yay. No: 68, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, (Ziya ve/veya Hasar), s. 17 dipn. 15. Bu yazara göre, "TTK m. 768 düzenlemesi, taşıma akdinin real olduğunu değil rızai olarak ancak yazılı taşıma senedi ile kurulduğunu, böyle bir senet yok ise de eşyanın teslimi yani ifa hareketleri ile sözleşmenin kurulduğunu düzenlemektedir."

TTK Tasarısı m. 856/II'ye göre ise, "Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur." (Kastedilen Tasarı, 09.11.2005'te TBMM'ye sevk edilen B.02.0.KKG.0.10/101-1078/4903 sayılı Tasarıdır.) Görüleceği üzere, TTK Tasarısı ile taşıma sözleşmesinin niteliği hakkında yürürlükteki Kanunun neden olduğu tartışmanın oluşması engellenmiştir. (Hüseyin Ülgen, **"Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıma Hukuku ve Sigorta Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar"**, HPD, S. 4, Ağustos 2005 ("Tasarı"), s. 26)

⁶ CMR'nin tam metni için bkz. 28.07.1995 tarih ve 22357 sayılı RG

görülmektedir. Zamanaşımı sürelerinin ne zaman işlemeye başlayacağını düzenleyen 32. madde, eşyanın teslimi ile taşıma sözleşmesinin kurulmasının aynı anda olmasının gerekmediğini ifade etmektedir. CMR m. 32/ I b’de “... yükün taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonraki 60’ıncı günde” ve m. 32/ I c’de “Bütün diğer durumlarda, taşıma mukavelesinin akdedildiği tarihten sonraki üç aylık dönemin sonunda” ifadelerine yer verilerek, eşyanın taşıyıcıya teslim edilmediği durumlarda da taşıma sözleşmesi kurulabileceğinden zamanaşımının başlangıcını her iki durum için ayrı ayrı düzenlemiştir. Buna göre, CMR’de düzenlenen taşıma sözleşmesi rızai nitelikte olup tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları yeterli olduğundan sözleşmenin kurulabilmesi için ayrıca bir de eşyanın teslimi gerekmemektedir.

Sevk mektubunun, “taşıma sözleşmesinin akdine, koşullarına ve yüklerin taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil ettiğini” öngören CMR m. 9/I hükmünde taşıma sözleşmesinin kurulması ile eşyanın taşıyıcı tarafından kabulünden iki ayrı olgu olarak söz edilmektedir. Buna göre, taşıma sözleşmesinin kurulması sevk mektubunun düzenlenmiş olması koşuluna bağlı değildir. Sevk mektubunun yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması, CMR m. 4’e göre, taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. Sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin akdine, sözleşmenin koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder. (CMR m. 9/I)

Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan asli borcu taşıma borcu olup, bu borcun ifasını talep hakkı kural olarak diğer sözleşen tarafa (gönderici/gönderen) aittir. Ancak, sözleşmede eşyanın varma yerinde üçüncü bir şahsa (alıcı/gönderilen) teslim edileceği kararlaştırılmış olabilir. Bu durumda taşıma sözleşmesi tam üçüncü şahıs yararına sözleşmedir. Zira bir sözleşme ilişkisinde borçlu, bizzat alacaklıya değil de üçüncü bir şahsa ifade bulunmakla yükümlü olursa ve bu üçüncü şahsa da ifayı isteyebilmek hakkı tanınırsa tam üçüncü şahıs yararına sözleşmeden söz edilir.⁷

⁷ Tam üçüncü şahıs yararına sözleşme kavramı için bkz. S. Sulhi Tekinay/Sermet Akman/Haluk Burcuoğlu/Atilla Altop, **Tekinay Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 7. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1993, (Tekinay Borçlar Hukuku), s. 218 vd.; Şener Akyol, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1976, s. 10-11

CMR m. 13 hükmünde de, gönderilene, taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı halde, eşyanın teslim için belirtilen yere varışından sonra taşıyıcıdan makbuz karşılığında kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını ve eşyayı teslim etmesini istemek hakkı tanınmıştır.⁸ Gönderilenin, taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı halde, eşyanın kendisine teslim edilmesini istemek yönünde bir talep hakkına sahip olduğu durumlarda, sözleşme tam üçüncü şahıs yararına sözleşmedir.⁹

B. Taşımanın Bir Bedel Karşılığında Üstlenilmesi

CMR, taşımanın bir bedel karşılığında üstlenildiği taşımalara uygulanacaktır.¹⁰ Hatır için ücretsiz taşıma söz konusu ise CMR hükümleri söz konusu taşımaya uygulanmaz.¹¹

Taşımanın karşılığı olan bedelin sözleşme ile kesin olarak belirlenmiş olması şart değildir; sonradan tür ve miktar olarak belirlenebilir olması yeterlidir.¹²

Bedelin mutlaka para olması gerekmez; para ile ölçülebilen başka bir menfaat¹³ de olabilir.¹⁴ Fakat, taşıma sözleşmesinde tayin edilen bedel ile yapılan

⁸ TTK'da ise, m. 791'e göre gönderilen, taşıyıcıya karşı doğrudan bir talep hakkına sahiptir. Söz konusu hükme göre, gönderilen, eşyanın ulaşmasından ve sevk mektubunu ya da bunun yerini tutan ilmühaberi hamil ise eşyanın ulaşması gereken günden sonra taşıma sözleşmesinden doğan bütün hakları taşıyıcıya karşı kullanabilir ve taşınan eşyanın kendisine teslimini isteyebilir.

⁹ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 26; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Aydın, **CMR**, s. 58 dipn. 88; Akyol, **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, s. 48

¹⁰ TTK m. 762'de de taşıyıcının, ücret mukabilinde yolcu ve eşya taşıma işlerini üzerine alan kimse olduğu belirtilerek, taşımanın ücret karşılığında üstlenileceği düzenlenmiştir. Tasarıda ise bu husus, Tasarı'nın 850. maddesinin 2. fıkrasında ifade edilmiştir.

¹¹ Türk hukukunda hatır için ücretsiz taşıma ve aracı hatır için ücretsiz kullandırma hallerinde araç sahibinin sorumluluğu için bkz. Ergun Özsunay, "**Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı Veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandırdığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu**", **İHFM**, C: XXXII, S. 1, 1966, s. 161-185

¹² Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Yay. No: 201, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, (Hava Taşıma Sözleşmesi), s. 17-18

¹³ CMR'nin İngilizce metninde de taşımanın bir bedel karşılığında yapılacağını ifade etmek için "for reward" terimi kullanılmaktadır. Reward ise, "something that is given in return for work, effort, etc." şeklinde tanımlanmaktadır, bkz. **Oxford Wordpower Dictionary** ed. By Sally Wehmeier, Oxford University Press, 1994. İngilizce metnin kaleme alınış şekline de taşıma sözleşmesinin karşılığının sadece para değil para ile ölçülebilen başka bir şey de olabileceği sonucuna ulaşılmaktadır.

¹⁴ Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 29; aynı yönde bkz. Akıncı, **CMR**, s. 27 dipn. 18; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 17; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 15; Ralph de Wit, **Multimodal Transport: Carrier Liability and Documentation**, London New York Hamburg Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd., 1995, (Multimodal Transport), s. 92

taşıma arasında denklik bulunmalıdır.¹⁵ Örneğin çok düşük bir bedel karşılığında yapılan taşımalarda, taşımanın aslında bedelsiz yapıldığı kabul edilerek CMR hükümleri bu taşımaya uygulanmamalıdır. Yine, taşıyıcının tacir olduğu durumlarda, ücretin açıkça kararlaştırılmamış olması, taşımanın CMR'ye tabi olmayacağı anlamına gelmez.¹⁶ Zira tacir taşıyıcı, kararlaştırılmasa bile, TTK m. 22'ye dayanarak taşıma işi için uygun bir ücret ödenmesini isteyebilir.^{17 18}

C. Taşımanın Karayolunda Yapılması

CMR, eşyaların karayolundan uluslararası nakliyatını düzenlemektedir. Bu nedenle, CMR hükümlerinin bir taşımaya uygulanabilmesi için diğer bir koşul da, söz konusu taşımanın karayolu ile gerçekleştirilmiş olmasıdır. CMR'de taşımanın hangi araçlarla yapılacağına dair bir tanım olmasına karşılık karayolunun tanımı yapılmamıştır. Karayolunun tanımlanması hususunda, 18 Ekim 1983 tarih ve 18195 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'ndan faydalanılabilir. KTK'nın "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde Karayolu; "Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar" olarak tanımlanmıştır.

Taşımanın karayolu ile yapılması koşulu İngiltere'nin özel coğrafik konumu sebebiyle yumuşatılmıştır.¹⁹ İngiltere, karayolu bağlantısını sağlayan ro-ro (roll on-

¹⁵ Aydın, **CMR**, s. 9-10; Sabih Arkan, "**Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları Ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı bir İnceleme)**", **Batider**, C: X, S. 2, 1979, ("Karşılaştırmalı İnceleme"), s. 403

¹⁶ Taşımayı ücretsiz yaptığını ve bu nedenle ortada bir taşıma sözleşmesinin bulunmadığını iddia eden tacir sıfatını haiz taşıyıcının bu hususu ispat ile yükümlü olduğu için bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 15

¹⁷ Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, Yay. No: 378, 6. Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2001, s. 133

¹⁸ "Tacir olan veya olmıyan bir kimseye, ticari işletmesiyle ilgili bir iş veya hizmet görmüş olan tacir, münasip bir ücret istiyebilir. Bundan başka, verdiği avanslar veya yaptığı masraflar için ödeme tarihinden itibaren faize de hak kazanır." TTK m. 22

¹⁹ Sabih Arkan, "**Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme**", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, ("CMR Üzerinde Bir İnceleme"), s. 10; aynı yazar, "**Karşılaştırmalı İnceleme**", s. 404; Uslu, **CMR**, s. 45; Aydın, **CMR**, s. 17

roll off)²⁰ taşımacılığı tatminkâr bir düzenlemeye kavuşturulmadan CMR'ye taraf olmak istememiştir.²¹

Eşyanın karayolundan taşınması gerektiği kuralına, CMR'nin 2. maddesinde bir istisna getirilmiştir. Bu hüküm ile CMR'nin uygulanma alanı oldukça genişlemiştir. Buna göre eşya, yüklü bulunduğu taşıt ile birlikte -CMR'nin 14. maddesinin uygulandığı haller dışında²²- yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla taşındığı hallerde²³ CMR, taşımanın tümü için uygulanacaktır.²⁴ Ancak, eşyanın bu şekilde kombine²⁵ diğer bir ifadeyle multimodal²⁶ taşınması sırasında, eşya, yüklü bulunduğu taşıttan boşaltılıp başka bir taşıta yüklenerek taşınırsa 2. madde işlerliğini yitirir.^{27 28}

CMR m. 2 ile getirilen düzenlemenin faydası, zıya, hasar veya gecikmeye taşımanın hangi safhasının neden olduğuna ve o safhadaki taşıyıcının kim olduğuna bakmaksızın, hak sahibinin, doğrudan taşımanın tümünü taahhüt eden ilk taşıyıcıyı

²⁰ “Fransız adası Korsika ile İtalyan adası Sardunya arasında ya da Kara Avrupası ile İngiltere arasında yapılan taşımalarda kullanılan deniz yolu aracı, sadece yükü değil; yük ile beraber onu taşımakta olan kara taşıtını da iki liman arasında nakletmekte ise, bu tür taşımalara ro-ro (roll on-roll off) denmektedir.” bkz. Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.)**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2004, (Yardımcı Şahıslar), s. 28 dipn.38

²¹ Gençtürk, **Gecikme**, s. 52 dipn. 38

²² CMR'nin 14. maddesinin taşıyıcıya verdiği yetki ile taşıyıcı, eşyayı başka bir taşıta naklederse CMR hükümleri söz konusu taşımaya uygulanmaya devam edecektir.

²³ Bu tür taşımalara İngiliz hukukunda “piggy-back taşıma” adı verilir, bkz. Andrew Messent-David A. Glass, **Hill&Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road**, London New York Hamburg Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd., 1995, (CMR), s. 39

²⁴ CMR'nin 2. maddesinde eşyanın üzerinde yüklü taşıttan ayrılmadan deniz, demiryolu ve havada taşınmasının da CMR'ye tabi olmasını engellemeyeceği yönündeki karar için bkz. Yarg. 11. H.D., 06.06.1994 T., 1993/6337 E., 1994/4720 K. Engin Erdil, **Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatı CMR Konvansiyonu Şerhi**, 1. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, (CMR Konvansiyonu), s.36

²⁵ Kombine taşımaya (combined transport) aynı zamanda inter-modal (inter-modal) veya multimodal taşıma (multimodal transport) da denir, bkz. Messent-Glass, **CMR**, s. 39

²⁶ Multimodal taşımanın (multimodal transport) hukuki tanımı için bkz. Wit, **Multimodal Transport**, s. 3

²⁷ Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 96

²⁸ CMR m. 2 kapsamındaki bir multimodal taşımaya, Multimodal Taşımaya İlişkin 1980 tarihli Uluslararası Konvansiyonun 30/IV. maddesine göre, bu Konvansiyonun hükümleri değil CMR'nin hükümleri uygulanır. Bkz. Messent-Glass, **CMR**, s. 39; Arkan, “**CMR Üzerinde Bir İnceleme**”, s. 10 dipn. 17; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 28-29

dava edebilmesidir.²⁹ Fakat, CMR m. 2/I ikinci cümleye göre taşıyıcı, zıya, hasar ve gecikmenin kendi fiil veya ihmalden değil de eşyanın diğer tür taşıtlarla taşınması sırasında ve bu nedenle doğduğunu kanıtlarsa, taşıyıcının sorumluluğu artık CMR hükümlerine göre değil bu tür taşıtla taşımayı düzenleyen emredici hükümlere³⁰ tabi olacak; bu hususta emredici hüküm bulunmuyorsa, sorumluluk aradaki kısım için de, CMR m. 2/I üçüncü cümle gereği, CMR'ye tabi olacaktır.³¹

Örneğin, gönderen ile taşıyıcı arasında Bremen'den İstanbul'a 500 adet bilgisayarın taşınması konusunda bir sözleşme yapılmış olsun. Taşıyıcı, eşyayı, yüklü bulunduğu taşıt ile birlikte yolun bir kısmında deniz yolu ile taşımışsa ve gemi İstanbul'a gecikerek ulaşmışsa taşıyıcının sorumluluğu şöyle tespit edilecektir. Eğer eşyanın geç teslim edilmesine sebep olan olay taşımanın karayolu ile gerçekleştirilen kısmında meydana gelmişse taşıyıcı, CMR'ye göre sorumlu olacaktır. Geç teslim sebepli olan olay gemide fakat karayolu taşıyıcısının kusuruyla oluşmuşsa, taşıyıcı bu durumda, yine CMR'ye göre sorumlu olur. Ancak geç teslim sebepli olan olay, taşıyıcının kusuru olmaksızın geminin içindeyken ve gemi nedeniyle meydana gelmişse, taşıyıcının sorumluluğu artık CMR'ye göre değil, deniz yoluyla taşımayı düzenleyen emredici hükümlere göre belirlenir. Bu yönde hiçbir hüküm bulunmuyorsa, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu yine CMR'ye göre tayin edilir.

D. Taşımanın Belirli Tür Taşıtlarla Yapılması

Bir taşımanın CMR'ye tabi olabilmesi için CMR m. 1'e göre; eşyanın *taşıt* ile karadan taşınması gerekmektedir. Taşıt sözcüğünden ne anlaşılması gerektiği ise m. 1/II'de, "19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiki Antlaşması"nın 4. maddesine atıfta bulunularak tanımlanmıştır. Buna göre; bir taşımaya CMR hükümlerinin

²⁹ Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 97

³⁰ Taşıyıcının sorumluluğunun CMR dışındaki hükümlere göre belirlenmesine ilişkin hükmün, İngilizce ve Fransızca orijinal metinlerinin farklı sonuçlara varılmasını gerektirecek içerikte olduğu; İngilizce metinde, yalnızca o konuda kanuni bir düzenlemenin yapılmış olmasını yeterli gören bir ifade (in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport) kullanılmış iken, Fransızca metinde emredici bir düzenlemenin gerekli olduğuna ilişkin bir ifadenin (disposition imperatives) yer aldığı hususunda bkz. Aydın, *CMR*, s. 20 dipn. 51

³¹ Arkan, "CMR Üzerinde Bir İnceleme", s. 11; aynı yazar, "Karşılaştırmalı İnceleme", s. 404-405

uygulanabilmesi için bir diğer koşul, taşımanın karayolunda *motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar veya yarı römorklar* ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ancak, CMR m. 1/II’de atıfta bulunulan 1949 tarihli Karayolu Trafîği Antlaşmasının yerine 08.11.1968 tarihli yeni bir antlaşma hazırlanmıştır ve bu antlaşmada söz konusu kavramlar yeniden tanımlanmıştır. Bu durum, CMR m. 1’de sayılan taşıtların tanımında hangi antlaşmanın esas alınacağı konusunda öğretide tartışmalara sebebiyet vermiştir.³² Kanaatimizce, maddede açıkça 1949 tarihli antlaşmaya atıfta bulunulduğu için, taşıtın tanımında bu antlaşmanın esas alınması gerekmektedir.

19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafîği Antlaşmasına göre;

Motorlu taşıt: Demiryolu üzerinde hareket edenlerle, elektrik hatlarına bağlı olanlar dışında, karayolu üzerinde normal olarak insan ve eşya taşımada kullanılan kendinden hareket kabiliyetini haiz herhangi bir nakil aracıdır.

Bağlı Taşıt: Römorkun bir kısmı motorlu taşıta bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının önemli bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde birbirine bağlanmış olan bir motorlu taşıtla ön dingili olmayan römorku ifade eder.

Römork: Bir motorlu taşıt tarafından çekilmek üzere tasarlanmış herhangi bir taşıttır.

Yarı Römork: Taşıdığı yük ile birlikte ağırlığının küçümsenmeyecek bir kısmı motorlu bir vasıtaya bindirilerek bağlanan ve onun tarafından çekilerek hareket etmesi tasarlanan, ön dingili olmayan römorktur.

1949 tarihli antlaşmada motorlu taşıt tanımı yapılırken insan ve eşya taşımada kullanılma şartı arandığından ve traktörlerin bu amaca hizmet etmesi söz konusu olmadığından traktör ile gerçekleştirilen taşımalar CMR’ye tabi olmayacak ancak CMR’de bir kayıt yer almadığından özel otomobillerle gerçekleştirilen taşımalar CMR’nin hükümleri uygulanabilecektir.³³

³² Bu tartışmalar için bkz. Aydın, **CMR**, s. 15 dipn. 37

³³ Arkan, “**Karşılaştırmalı İnceleme**”, s. 404; aynı yazar, “**CMR Üzerinde Bir İnceleme**”, s. 10

E. Sözleşmenin Konusunun Eşya Taşıma Olması

CMR, sadece eşya taşımalarına uygulanır. Diğer bir ifadeyle, karayoluyla yolcu ve bagaj taşınmasında CMR hükümleri uygulanmaz. ECE tarafından hazırlanan ve karayolu ile uluslararası yolcu ve bagaj taşınmasına ilişkin ayrı bir antlaşma olan CVR uygulanır.

Eşya³⁴ kavramı, CMR’de tanımlanmış değildir. Ancak, Antlaşmanın 1. maddesinin 4. fıkrasında, hangi tür taşımalara CMR hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Bu hükme göre, uluslararası posta antlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda, cenaze³⁵ ve ev eşyası³⁶ taşımalarında CMR hükümleri uygulanmaz.³⁷ Bu hükmün dışında kalan tüm menkullerin -canlı hayvanlar da dâhil- taşınması CMR hükümlerine tabidir.³⁸

Uluslararası eşya taşımasının CMR kapsamında sayılabilmesi için eşyanın ticari nitelikte olması ya da iktisadi değere sahip olup olmadığı önemli değildir. Bu nedenle, çöp ya da eski eşya gibi iktisadi değeri olmayan ya da sınırlı olan veya gayri

³⁴ “Hukuki anlamda eşya, üzerinde ferdi hakimiyet sağlanabilecek, iktisadi bir değer taşıyan, kişi dışı cismani varlıklardır.” bkz. M. Kemal Oğuzman-Özer Seliçi-Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku: Zilyedlik-Tapu Sicili, Taşınmaz ve Taşınır Mülkiyeti, Kat Mülkiyeti, Sınırlı Ayni Haklar**, 10. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004, s. 6

³⁵ Cenaze, insana veya hayvana ait olabilir bkz. Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, London, 1997, (CMR), s. 33

³⁶ CMR’ye taraf bazı ülke mahkemelerinin kararlarında ev eşyası taşımalarının da CMR kapsamına girdiğini kabul eden kararlar söz konusudur. Bu ülkeler ve yargı kararları için bkz. Akıncı, **CMR**, s. 35 dipn. 32

³⁷ Denizyoluyla yapılan uluslararası eşya taşıma (navlun) sözleşmelerinde eşyadan maksadın yalnız ticari nitelikte olanlar değil, canlı hayvanlar ve cenazenin de dâhil olduğu taşınması mümkün olan bütün maddi şeyler olduğu hususunda bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, 1. Bası, İstanbul, Beta, 2000, (Hamburg Kuralları), s. 29; Tahir Çağa, **Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi**, 7. Bası, İstanbul, Beta, 2004, s. 2. Demiryoluyla yapılan uluslararası eşya taşımalarında eşyanın, yolcu bagajı dışında kalan cenaze ve canlı hayvanlar da dâhil taşınabilir her şeyi kapsadığı hususunda bkz. Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Yay. No: 206, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, (Uluslararası Demiryolu Taşımaları), s. 25. Havayoluyla yapılan uluslararası eşya taşımalarında eşyanın, taşınması mümkün olan tüm maddi şeyler olduğu hususunda bkz. Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32

³⁸ Arkan, “**Karşılaştırmalı İnceleme**”, s. 402-403; aynı yazar, “**CMR Üzerinde Bir İnceleme**”, s. 10; Aydın, **CMR**, s. 15; Uslu, **CMR**, s. 41; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 23; Gençtürk, **Gecikme**, s. 47

ticari emtianın taşınmasında da CMR -diğer şartların varlığı halinde- uygulama alanı bulur.³⁹

Taşınan eşyanın muhafazasında kullanılan paket, saklama kabı, konteyner gibi taşıma araçları da eşya kavramına dâhildir.⁴⁰ Bu nedenle, eşyanın yanında muhafazası için kullanılan paketi, saklama kabı veya konteyner gibi taşıma araçları da taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarı belirlenirken brüt ağırlığın hesabında dikkate alınır. (CMR m. 23/III)⁴¹

CMR m.1/IV'e göre, CMR'nin kapsamı dışında kalan eşya taşımaları ise aşağıdaki gibidir:

1. Uluslararası Posta Antlaşmaları Gereğince Yapılan Taşımalar

Uluslararası posta taşımaları, uluslararası posta antlaşmaları gereği CMR kapsamı dışında bırakılmıştır. Burada, Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile Son Protokolü ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği arasındaki uluslararası antlaşmaları sayabiliriz.⁴²

2. Cenaze Taşımaları

Cenaze taşımalarının CMR kapsamına alınmamasının sebebi, ölüm neticesinde insan vücudunda hızla gelişen organizma değişikliklerinin, karayolu taşımacılığının uzun süreli olması sebebiyle, insan ve çevre sağlığına uygun olmayacağı düşüncesi olabilir.⁴³

Her ne kadar CMR'de cenaze taşımalarının kapsamının ne olduğu belirtilmemiş ve sadece bu tür taşımaların CMR'nin uygulanma alanının dışında olduğu söylenmekle yetinilmişse de doktrinde de kabul edildiği üzere; insan cesetleri

³⁹ Yeşilova, *Yardımcı Şahıslar*, s. 24; Aydın, *CMR*, s. 10-11; Gençtürk, *Gecikme*, 47; Özdemir, *Ziya ve/veya Hasar*, s. 24; Uslu, *CMR*, s. 41; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 6

⁴⁰ Gençtürk, *Gecikme*, s. 47; Aydın, *CMR*, s. 11; Yeşilova, *Yardımcı Şahıslar*, s. 24-25; Uslu, *CMR*, s. 41; Özdemir, *Ziya ve/veya Hasar*, s. 24; Hakan Karan, *Law On International Carriage of Goods*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2006, (International Carriage), s. 22

⁴¹ Gençtürk, *Gecikme*, s. 47; Aydın, *CMR*, s. 11; Özdemir, *Ziya ve/veya Hasar*, s. 24 dipn. 54; Yeşilova, *Yardımcı Şahıslar*, s. 25

⁴² Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 29 dipn. 81

⁴³ Yeşilova, *Yardımcı Şahıslar*, s. 24

ve gömülmek amacıyla taşınan ölü hayvanlar, cenaze taşıması kapsamında değerlendirilir ve CMR'nin uygulanma alanı dışında kalır.⁴⁴ İnsan veya hayvan cesetleri ile birlikte taşınan çiçek ve çelenkler ise cenaze taşıması kapsamında kabul edilmekle birlikte, aynı cenaze töreni için ancak insan veya hayvan cesetlerinden ayrı olarak taşınan çiçek ve çelenkler; cenaze taşıması kapsamında kabul edilmeyip CMR hükümlerinin bu taşımalar bakımından uygulanacağı belirtilmektedir.⁴⁵ Yine, gömülme amacı olmadan insan veya hayvan cesetlerinin taşınması, örneğin gömülme amacı olmadan bir üniversitenin anatomi laboratuvarında kullanılmak üzere sipariş edilen cesetlerin taşınması veya ticari bir değer atfedilen cesetlerin taşınması CMR kapsamındadır.⁴⁶

3. Ev Eşyası Taşımaları

Ev eşyası taşımaları da CMR kapsamı dışında kalmaktadır. Ev eşyası taşımalarının CMR'nin uygulanma alanı dışında bırakılmasının nedeni, CMR'nin hazırlandığı dönemde ev eşyası taşımaları ile ilgili ayrı bir uluslararası antlaşma hazırlamaktı. Ancak, sonradan bu yönde bir antlaşma hazırlanmamış fakat 1962 yılında ECE tarafından bu tür taşımalarda uygulanacak genel kurallar yayımlanmıştır.⁴⁷

Hangi nitelikteki taşımaların ev eşyası taşıması sayılacağı yönünde doktrinde görüş birliği mevcut değildir. Ev eşyası taşımasını belirlerken, taşınan eşyanın niteliğine bakmak gerektiğini ileri süren yazarlar⁴⁸ olduğu gibi taşınan eşyanın niteliğinin uluslararası eşya taşıması kavramını belirlerken etkisinin olmaması gerektiğini ve taşıyıcının söz konusu taşımada yan yükümlülükler üstlenip

⁴⁴ Aydın, **CMR**, s. 12; Gençtürk, **Gecikme**, s. 48; Clarke, **CMR**, s. 35

⁴⁵ Aydın, **CMR**, s. 12; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 25; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 11

⁴⁶ Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 25 ve dipn. 60

⁴⁷ Arkan, “**Karşılaştırmalı İnceleme**”, s. 403; Aydın, **CMR**, s. 12; Uslu, **CMR**, s. 43; Akıncı, **CMR**, s. 34-35; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 11

⁴⁸ Aydın, **CMR**, s. 13-14; **a.e.**, s. 14 dipn. 32’de anılan yazarlar

üstlenmediğinin araştırılmasının gerektiğini ve buna göre taşımanın CMR kapsamına girip girmeyeceğinin tayin edileceğini ileri süren yazarlar⁴⁹ da mevcuttur.

Ev eşyası taşımalarını belirlerken taşınan eşyanın niteliğine bakmak gerektiğini, taşıyıcının söz konusu olan uluslararası eşya taşıması ile ilgili olarak yan yükümlülükler üstlenmiş olup olmamasının taşımaya CMR hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağını belirlerken etkisinin olmadığını ileri süren görüşe göre; öncelikle, taşınan eşyaların hâlihazırda kullanılıyor olup olmadıkları ve söz konusu eşyaların kullanılmak üzere bir başka yere taşınıp taşınmadıklarını incelemek ve buna göre; taşınan eşya ilk kez kullanılmak üzere bir başka yere taşınıyorsa veya eşya satılmak veya atılmak için taşınmış ise, bu nitelikteki taşımalar ev eşyası taşıması kapsamında olmayacaklarından söz konusu taşımalar CMR hükümlerine tabi olur.⁵⁰ Dolayısıyla bu görüş, ev eşyası taşımastan söz edebilmek için taşınan eşyaların hâlihazırda kullanılıyor olması ve kullanılmak üzere taşınması unsurunu esas almaktadır. Ancak söz konusu görüş, özellikle taşımaya konu eşyaların, kullanılmak üzere taşınıp taşınmadığının tespit edilmesinin güç olacağı gerekçesiyle eleştirilmektedir.⁵¹

Diğer görüş ise, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının, taşıma taahhüdü yanında eşyaların sökülmesi, paketlenmesi, varma yerinde paketlerin açılması ve montajı gibi ilave taahhütlerde bulunduğu taşımaların ev eşyası taşıması olarak kabul edilmesi gerektiği yönündedir.

Kanaatimizce, bir taşımanın ev eşyası taşıması olup olmadığı belirlenirken, taşıyıcının taahhüdünün eşyanın taşınmasından ibaret olup olmadığına bakılmalıdır. Taşıyıcı sözleşme ile yükleme yerinde eşyanın sökülüp paketlenmesi, varma yerinde paketlerin açılıp eşyanın monte edilmesi, yerleştirilmesi gibi taahhütlerde bulunmuşsa, taşıyıcının sözleşmeden doğan borcu taşımadan ibaret olmadığından bu tür taşımalar ev eşyası taşıması sayılmalıdır. Buna ilaveten, ev eşyası taşımastan

⁴⁹ Gençtürk, **Gecikme**, s. 48-49; aynı yönde bkz. Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 25-26; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 11; Uslu, **CMR**, s. 43-44

⁵⁰ Aydın, **CMR**, s. 13-14

⁵¹ Bu eleştiriler için bkz. Gençtürk, **Gecikme**, s. 49-50 dipn. 26

kapsamını belirlerken taşınan eşyanın yeni ya da eski olması ya da taşıtın veya taşıyıcının özellikleri önemli değildir.⁵²

CMR metninde yer alan ifade ev eşyası taşımaları olsa da büro eşyası taşımaları da CMR'nin uygulanma alanı dışında kalan istisna kapsamında değerlendirilmelidir.⁵³ Ancak, istisnayı belirlerken, yukarıda ifade ettiğimiz ve bizim de katıldığımız görüş doğrultusunda taşıyıcının büro eşyası taşımada taşıma taahhüdü yanında başka edimler de yüklendiği taşımalar istisna kapsamında değerlendirilmeli ve bu tür taşımalara CMR hükümlerinin uygulanmayacağı kabul edilmelidir.

F. Sözleşmeye Göre Eşyanın Teslim Alınacağı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Ayrı Ülke Sınırları İçinde Bulunması ve Bunlardan En Az Birinin CMR'ye Taraf Olması

CMR'nin 1. maddesinin 1. fıkrasına göre, “Bu Sözleşme (Antlaşma), Sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgâhı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır.” Ancak, her ne kadar, Antlaşmanın Türkçe metninde “yükleme yeri” denilmişse de bu, doğru bir tercüme olmayıp “yükleme yer”inin “eşyanın teslim alındığı yer” olarak anlaşılması gerekir. Bu hükme göre, eşyanın teslim alma ve teslim etme yerinin bulunduğu iki ayrı ülkeden en az birinin⁵⁴

⁵² Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 25

⁵³ TTK Tasarısı m. 894'e göre ise, bir evden, bürodan veya benzeri bir yerden alınıp benzeri bir yere taşınan eşyanın “taşınma eşyası” olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, yine aynı madde ile konusu “taşınma eşyası” olan taşıma sözleşmelerine, Tasarı'nın “Taşınma Eşyası Taşınması” kısmında öngörülen hükümlerde veya uygulanması gerekli uluslararası sözleşmelerde aksine hüküm bulunmadıkça, Tasarı'nın taşıma işlerine ilişkin birinci ve ikinci kısım hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Madde gerekçesinde ise, taşınma eşyası için özel hükümler öngörülmesinin, bu tür eşyanın özel bir özeni, uzmanlığı, paketlemeyi ve paketleri açmayı, bazen de sökme ve yeniden kurmayı gerektirmesi olduğu ifade edilmiştir. Yine madde gerekçesinde, CMR m. 1/IV c hükmüne işaret edilerek taşınma eşyasına CMR hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir.

⁵⁴ Eşyanın teslim alma ve teslim etme yerlerinin iki ayrı ülke sınırları içinde bulunması ve bu ülkelerden en az birinin CMR'ye taraf ülke olması halinde, ücret karşılığında eşyanın karadan taşınmasına ilişkin sözleşmelere CMR'nin hükümlerinin uygulanacağı yönündeki Yarg. Kararları için bkz. Yarg. HGK, 13.02.2008 T., 2008/11-52 E., 2008/119 K.; Yarg. 11. H.D., 26.12.2003 T., 2003/13744 E., 2003/12152 K. ve aynı yönde Yarg. 11. H.D., 22.01.2004 T., 2003/6196 E., 2004/567 K. (çevrimiçi, www.kazanci.com, 25.05.2009)

CMR'ye taraf olması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle, karayolu ile eşya taşınmasına ilişkin bir sözleşmeye CMR'nin uygulanabilmesi için sözleşmenin konusu taşıma, uluslararası taşıma olmalıdır.⁵⁵

Taşımanın başladığı ve sona erdiği yerin iki ayrı ülke sınırları içinde bulunması koşuluyla taşıma sözleşmesinin taraflarının tabiiyetleri veya ikametgâhları önemli değildir. Taşıma sözleşmesinin tarafları, aynı ülkenin vatandaşı olsa veya ikametgâhları aynı ülkede bulunsun bile taşımanın başladığı ve sona erdiği yer iki ayrı ülkenin sınırları içindeyse ve bu iki ülkeden en az biri CMR'ye taraf ise söz konusu taşımaya CMR hükümleri uygulanır.

Bu hüküm, CMR'nin uygulanma alanını oldukça genişletmiştir. Bunun sebebi ise, karadan yapılan uluslararası taşımalara uygulanacak hukuku yeknesaklaştırmak ve daha çok ülkenin CMR'ye taraf olmasını sağlamaktır.⁵⁶ Taşımaya ilişkin diğer uluslararası antlaşmalarda da benzer hükümler mevcuttur. Örneğin Hamburg Kuralları m. 2/I, Varşova Konvansiyonu m. 1/II, COTIF/CIM m. 1/I.⁵⁷

⁵⁵ Wit, **Multimodal Transport**, s. 92; Karan, **International Carriage**, s. 24; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 29; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 8

⁵⁶ Arkan, **“Karşılaştırmalı İnceleme”**, s. 407; aynı yazar, **“CMR Üzerinde Bir İnceleme”**, s. 12; Uslu, **CMR**, s. 47; Gençtürk, **Gecikme**, s. 54

⁵⁷ Hamburg Kuralları m. 2/I: “İşbu andlaşma hükümleri iki ayrı devlet arasında deniz yolu ile taşımaya dair bütün sözleşmeler hakkında uygulanır, şu kadar ki:

- a) navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme limanı bir akit devlette bulunsun veya
- b) navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanı bir akit devlette bulunsun veya
- c) navlun sözleşmesinde öngörülen seçimlik boşaltma limanlarından biri fiilen boşaltma limanı olup da bir akit devlette bulunsun veya
- d) konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir senet akit devlette düzenlenmiş olsun veya
- e) konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer senette, mukavelenin işbu andlaşma hükümlerine veya bu hükümleri mer’i hale getirmiş olan bir devletin kanunlarına tabi olacağı öngörülmüş bulunsun.” Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 186

Varşova Konvansiyonu m 1/II: “Bu Sözleşmenin amacı bakımından Uluslararası Taşıma terimi, taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın iki Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde bulunan veya bu Sözleşmeye Taraf olmasa bile bir başka devletin egemenliği, hükümlerliği, mandası veya otoritesi altındaki bir ülkede olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamını taşıyacaktır. Böyle bir kararlaştırılan durak yeri bulunmaksızın, aynı Yüksek Sözleşen Tarafın egemenliği, hükümlerliği, mandası veya otoritesi altındaki ülkeler arasında yapılan taşıma, bu Sözleşmenin amacı bakımından uluslararası sayılmayacaktır.” Nuray Ekşi, **Uluslararası Ticaret Hukuku**, 2. Bası, İstanbul, Arkan, 2006, s. 613. LP ile VK madde 1 fıkra 2 kaldırılmış, yerine yeni bir fıkra eklenmiştir. Ancak, getirilen yeni

CMR m. 1/I metninin ifadesine göre, eşyanın fiilen teslim alındığı ve teslim edileceği yerin değil, sözleşme ile kararlaştırılan teslim alma ve teslim etme yerinin iki farklı ülke sınırları içinde bulunması gerekmektedir. Bu sebeple, eşyanın teslim alma yerinin ve gönderilene teslim edileceği yerin taşıma sözleşmesi ile başlangıçta iki ayrı ülke olarak tespit edilmesi ancak herhangi bir sebeple -örneğin kaza veya CMR m. 12'ye göre yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin verdiği talimat neticesinde- taşımanın sadece bir ülkenin sınırları içinde gerçekleştirilmek durumunda kalınması halinde bu taşımaya CMR hükümlerinin uygulanacağı ileri sürülmektedir.⁵⁸

Taşıma sözleşmesi ile taşımanın, başlangıçta ulusal nitelikte gerçekleştirilmesine karar verilmesine rağmen daha sonra eşyanın gönderilene teslim edileceği yerin bir başka ülke olarak değiştirilmesi durumunda ise söz konusu taşımaya hangi hukukun uygulanacağı hususu tartışmalıdır. Bir görüşe göre, burada taşıma sözleşmesinin asli unsuru olan taşıma taahhüdü değiştirildiği için taşıma sözleşmesinin de taraflarca değiştirildiğini kabul etmek gerekir.⁵⁹ Diğer görüşe göre ise, taşımanın uluslararası nitelik kazanması uygulanacak hukuku değiştirmez ve CMR burada uygulama alanı bulmaz.⁶⁰

Kanaatimizce, başlangıçta uluslararası yapılması kararlaştırılan bir taşımanın sonradan ulusal nitelikte kalması halinde veya başlangıçta ulusal düzeyde yapılması kararlaştırılan bir taşımanın sonradan uluslararası nitelik kazanması halinde uygulanacak hukuku belirlerken tarafların iradelerini dikkate almak gerekir. Buna göre, esasen uluslararası nitelikte olması kararlaştırılan bir taşıma sonradan ülke

düzenleme ile uluslararası taşıma kavramı değişmemiştir. 4 Sayılı Montreal Protokolü ile de LP ile getirilen bu yeni düzenleme değiştirilmemiştir.

COTIF/CIM m. 1/I: "... en az iki Devletin topraklarından geçen ve sadece Sözleşmenin 3. ve 10. maddelerinde öngörülen bir taşıma belgesine kayden taşımaya verilen tüm eşya taşımalarına uygulanır." Ekşi, **Uluslararası Ticaret Hukuku**, s. 553 Görüldüğü üzere tüm bu hükümler de deniz, hava ve demiryolu taşımalarının uygulanma alanını oldukça genişletecek nitelikteki hükümlerdir.

⁵⁸ Aydın, **CMR**, s. 21-22; Uslu, **CMR**, s. 48; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 8; Gençtürk, **Gecikme**, s. 55; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 27

⁵⁹ Gençtürk, **Gecikme**, s. 55; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 28; Uslu, **CMR**, s. 48; Aydın, **CMR**, s. 22 dipn. 55'te anılan yazarlar

⁶⁰ Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 8; Aydın, **CMR**, s. 22dipn. 56'da anılan yazarlar

sınırları içinde ve tarafların iradesi dışında gerçekleşen bir kaza sebebiyle ulusal düzeyde kalsa bile söz konusu taşımaya CMR hükümlerinin uygulanması gerekecektir. Ancak, taşımanın ulusal düzeyde kalmasının sebebi bu yönde verilen talimat ise burada artık, başlangıçta uluslararası nitelikte bir taşıma yapmak konusunda uyuşmuş olan taraf iradelerinin sonradan değiştiğini kabul etmek gerekecek ve taşımaya CMR hükümleri uygulanmayacaktır. Keza, taşımanın başlangıçta ulusal nitelikte gerçekleştirilmesine karar verilmesine rağmen daha sonra eşyanın gönderilene teslim edileceği yerin bir başka ülke olarak değiştirilmesi durumunda da tarafların iradelerinin sonradan değiştiğini kabul etmek gerekecek ve taşımaya CMR hükümleri uygulanacaktır. Şu halde, taşımanın ulusal ya da uluslararası taşıma olma niteliğini değiştiren husus iradi ise taşımanın CMR'ye tabi olup olmadığı değişen duruma göre belirlenmeli, ancak değişiklik iradi değil ise sözleşme esas alınmalıdır.

Müteakip taşımalarda⁶¹ ise, taşımanın belli bir kısmının bir başka taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi ve bu taşımanın ulusal nitelikte kalması halinde de CMR madde 34 gereğince, ilk taşıyıcıdan sonra gelen taşıyıcılar, eşyayı ve sevk mektubunu teslim aldıkları andan itibaren yolun tamamı için yapılmış olan taşıma sözleşmesinin tarafı haline geleceklerinden tüm taşımanın icrasından sorumlu olacaklardır.⁶² Buna göre, asıl taşıma sözleşmesi uluslararası nitelikteyse müteakip taşıyıcı tarafından ulusal düzeyde gerçekleştirilen taşımaya da CMR hükümleri uygulanacaktır.

II. CMR YANINDA UYGULANACAK HUKUK

Taşıyıcının, taşıma borcunu gecikme ile ifasından kaynaklanan her türlü gecikme zararı, CMR'nin, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen hükümleri kapsamında değildir. CMR, taşıyıcının, eşyayı teslim aldığı andan hak sahibine teslim edinceye kadar taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanan

⁶¹ Bir taşımanın *tek* ve her taşıyıcı için *aynı* taşıma sözleşmesi ile üstlenildiği durumlarda, müteakip taşıma söz konusudur. (CMR hükümlerine göre müteakip taşıma kavramı hakkında bkz. Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 121 vd.; Oğuz Yılmaz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma CMR m. 34-40**, Yay. No: 38, İzmir, Güncel Yayınevi, 2008, s. 14 vd.)

⁶² Bkz. Arkan, **“Karşılaştırmalı İnceleme”**, s. 405-406; Aydın, **CMR**, s. 22; Uslu, **CMR**, s. 48; Gençtürk, **Gecikme**, s. 55; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 28

zararlardan sorumluluğu hakkında düzenleme getirmektedir. (CMR m. 17/I). Diğer bir ifadeyle CMR, -eşyanın zamanında teslim alınmış olması kaydıyla- eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu düzenler.⁶³

Örneğin, eşyanın taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme, taşıyıcının, taşıma borcunu zamanında ifa etmemesi halidir. Ancak burada, eşyanın CMR anlamında geç tesliminden söz edilemez. Bu yüzden uğranılmış olan zararlardan sorumluluk CMR'nin, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen hükümlerine tabi değildir. Taşıyıcının, eşyayı hiç teslim almaması durumunda da, bu yüzden uğranılan zararlar hakkında CMR'de hüküm bulunmadığından, artık CMR uygulama alanı bulmaz. İşte bu hallerde, taşıyıcının sorumluluğu CMR'ye göre değil, uygulanacak ulusal hukuka göre değerlendirilecektir.⁶⁴ Belirtilen bu hususlar dışında, CMR'de düzenlenmeyen diğer hususlar da ulusal hukuka tabi olacaktır. Ancak CMR'de, CMR'nin hüküm getirmediği hallerde uygulanacak ulusal hukuku belirleyen genel bir kanunlar ihtilafı kuralı getirilmemiştir. Bununla birlikte, “sevk mektubunun düzenlendiği ülkedeki yasalar izin verdiği takdirde, gönderici/gönderen ve taşımacının/taşıyıcının imzalarının matbaada basılabileceği veya onların yerine gönderici/gönderen ve taşımacının/taşıyıcının mühürlerinin kullanılabileceği” CMR m. 5/I hükmü gibi bazı hallerde uygulanacak ulusal hukuku belirleyen düzenlemeler getirilmiştir.

Peki, CMR'de düzenlenmeyen konularda veya CMR'de hangi ulusal hukukun uygulanacağını belirleyen bir hükmün olmadığı durumlarda, CMR yanında uygulanacak ulusal hukuk nasıl belirlenecektir?

Türk hukuku açısından bu durumlarda 5718 sayılı MÖHUK'un “Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler” başlığını taşıyan 29. maddesi uygulanır. Söz konusu hükmün birinci fıkrasına göre, “Eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler tarafların seçtikleri hukuka tabidir.” İşte bu kural gereğince, ilk olarak tarafların taşıma

⁶³ Eşyanın, CMR anlamında geç teslimi hakkında bkz. İkinci Bölüm I. A.

⁶⁴ Arslan Kaya, “Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”, İHFM, C: LVI, S. 1-4, 1998, (“Sorumluluk II”), s. 249; Aydın, CMR, s. 97-99; Akıncı, CMR, s. 31; Malcolm A. Clarke-David Yates, **Contracts Of Carriage By Land And Air**, London Singapore, Lloyd’s of London Press Ltd., 2004, s. 24

sözleşmesi ile taşıma işine uygulanacak hukuku belirleyip belirlemediklerine bakılacaktır. Şayet, taraflar uygulanacak hukuku belirlemiş iseler uyuşmazlığa tarafların belirlemiş olduğu hukukun maddi hukuk kuralları uygulanacaktır.⁶⁵

29. maddenin ikinci fıkrasına göre, “Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde, sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır. Tek seferlik charter sözleşmeleri ve esas konusu eşya taşıma olan diğer sözleşmeler de bu madde hükümlerine tabidir.”

Söz konusu maddenin son fıkrasına göre ise, “Halin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşmeye bu hukuk uygulanır.”⁶⁶

Buna göre, CMR’de düzenlenmeyen hususlarda tarafların seçtiği hukuk uygulanacaktır. Tarafların taşıma sözleşmesi ile hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde ise, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir uyuşmazlığa, sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanacaktır. Sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk ise, -aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya

⁶⁵ Aydın, *CMR*, s. 27

⁶⁶ 2675 Sayılı MÖHUK’ta ise, sözleşmeden doğan borç ilişkilerine, tarafların sözleşme ile açıkça bir hukuk belirlemedikleri durumlarda, borcun ifa yeri hukuku, borcun ifa yerinin birden fazla olması halinde borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukuku, bu yerin de tespit edilemediği hallerde ise, sözleşmenin en yakın irtibat halinde bulunduğu yer hukuku uygulanıyor idi. Buna göre, taşıma sözleşmelerinin karakteristik edimi diğer bir ifadeyle, taşıma sözleşmesinin ağırlığını teşkil eden edim taşıma olgusu olduğundan, borcun ifa yeri hukuku olarak taşıyıcının edimini ifa edeceği yani varma yeri olarak gösterilen yer hukuku uygulama alanı buluyor idi. (Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 27) Ancak, bu hüküm ile karakteristik edimin ifa yeri hukukuna bağlanması, pek çok uluslararası taşıma işinde taraflarla ve de karakteristik edim borçlusu yani taşıyıcı ile ilgisiz bir hukukun olaya uygulanmasına neden olduğundan bu düzenleme eleştiriliyor ve çağdaş hukuk sistemlerinde de benimsenen ve taşıma sözleşmesine en sıkı irtibatlı hukukun uygulanması kuralının MÖHUK’a ithalinin yararlı olacağı savunuluyordu. (Cemal Şanlı, “*Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk*”, *MHB*, S. 1, 1989, (“Uygulanacak Hukuk”), s. 53; aynı yönde bkz. Aydın, *CMR*, s. 28). Bu nedenle, 12 Aralık 2007 tarihinde yürürlüğe girmiş 5718 sayılı MÖHUK ile tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukukun uygulanacağı kuralının getirilmesi isabetli olmuştur.

gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke olması kaydıyla- taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülkedir.

Taşıma sözleşmesi ile en sıkı ilişkili olan hukukun, taşıyıcının esas işyeri hukuku olarak kabul edilmesi isabetli olmuştur. Zira taşıma sözleşmesinde karakteristik edim, taşıyıcının edimidir.⁶⁷

Ancak yine aynı maddeye göre, halin bütün şartlarına göre eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması halinde sözleşmeye o hukuk uygulanacaktır.

Sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukukun Türk hukuku olması durumunda ise BK m. 96 vd. söz konusu uyuşmazlığa uygulanacaktır.

Tarafların taşıma sözleşmesine göre belirledikleri hukukun uyuşmazlık konusu olaya uygulanan hükmünün veya tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde bağlama kuralları ile tespit edilen yetkili yabancı hukukun uyuşmazlık konusu olan olaya uygulanan hükmünün Türk kamu düzenine açıkça aykırı olması halinde, bu hüküm uygulanmaz; gerekli görülen hallerde, Türk hukuku uygulanır. (MÖHUK m. 5)

Son olarak ifade etmememiz gerekir ki; taraflar, taşıma sözleşmesi ile uygulanacak hukuku belirlerken CMR'nin bu yöndeki hükümlerini bertaraf edici bir düzenleme yapamazlar. Zira CMR'nin 41. maddesi uyarınca, CMR hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü sözleşme hükmü geçersizdir. Ancak, böyle bir sözleşme hükmünün geçersizliği, taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin geçerliliğini etkilemez. Diğer bir ifadeyle, taşıma sözleşmesinin tarafları, CMR'de yer alan ve uygulanacak hukuku belirleyen herhangi bir hükmü ortadan kaldırıcı nitelikte bir düzenleme yapamazlar. Yaptıkları takdirde, bu

⁶⁷ Akıncı, **CMR**, s. 23 Yazar, taşıma ücretinin ödenmesinin taşıma işini karakterize eden bir edim olmadığını tam tersine birçok sözleşmede söz konusu olan sıradan bir yükümlülük olduğunu ifade etmekte ve bu nedenle, taşıma sözleşmesinde ağırlıklı olan edimin diğer bir ifadeyle, taşıma sözleşmesini karakterize eden edimin taşıyıcının edimi olduğunu vurgulamaktadır. Aynı yönde bkz. Şanlı, **“Uygulanacak Hukuk”**, s. 53; Ülgen de, her taşıma sözleşmesinde olduğu gibi taşıma sözleşmelerinin karakteristik ediminin, taşıma olgusu olduğunu belirtmektedir bkz. Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 27

düzenleme geçersiz addedilecek ve fakat taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin geçerliliğini etkilemeyecektir.⁶⁸

⁶⁸ Sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği hakkında bkz. İkinci Bölüm V.

İKİNCİ BÖLÜM

GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUN ŞARTLARI, HUKUKİ NİTELİĞİ VE GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA

I. GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

A. Genel Olarak

Taşıyıcının, gecikmeden sorumlu olabilmesi için, öncelikle, taşıma süresinin aşılması ve eşyanın geç teslim edilmiş olması gerekmektedir.

Geç teslim, taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren hak sahibine teslim edene kadar geçen süre içinde meydana gelen bir olay sebebiyle, eşyanın, teslim edilmesi gereken süre olan daha uzun bir sürede teslim edilmesidir.¹ Dolayısıyla, geç teslimden söz edebilmek için, eşyanın geç de olsa teslim edilmiş olması gerekmektedir.

Eşya, ya tarafların kararlaştırdıkları sürenin sonunda ya da tarafların kararlaştırdıkları bir taşıma süresi yoksa basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul sürenin sonunda teslim edilmiş olmalıdır. Aksi takdirde, yani eşya bu sürelerden sonra teslim edilmişse, eşyanın geç tesliminden söz edilir. (CMR m. 19). Eşyanın teslim edilmesi için beklenmesi gereken sürenin belirlenmesindeki yarar göz önünde bulundurularak, CMR m. 20/I hükmü ile bir düzenleme getirilmiştir. Söz konusu hükme göre; kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesini izleyen otuz gün içinde veya kararlaştırılan taşıma süresi yok ise, taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonra altmış gün içinde eşyanın hala hak sahibine teslim edilmemiş olması halinde, bu durum eşyanın kaybolduğuna diğer bir ifadeyle, zayi olduğuna kesin kanıt oluşturacak ve hak sahibi artık eşyayı kaybolmuş (zıyaa uğramış) varsayacaktır.

¹ Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, MHB, S. 2, 2002, (“Geç Teslim”), s. 1047

(Kayıp Karinesi). Bu nedenle, geç teslimden söz edebilmek için eşyanın hak sahibine, duruma göre, otuz ya da altmış gün içinde teslim edilmiş olması gerekmektedir. Bu sürelerin sonuna kadar geç teslim söz konusudur. Ancak, bu sürelerin dolmasından sonra CMR m. 20/I'e göre eşyanın zıya uğradığı kabul edilecektir.²

Eşyanın, taşıma süresi aşıldıktan sonra hak sahibine teslim edilmiş olması, taşıyıcının CMR'ye göre gecikmeden sorumlu olabilmesi için tek başına yeterli değildir. Ayrıca, hak sahibinin, eşyanın geç teslim edilmesinden dolayı bir zarara da uğramış olması aranmıştır.

Taşıyıcının, CMR'ye göre gecikmeden sorumlu olabilmesi için son şarta göre ise, taşıma süresinin aşılması ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir.

Taşıyıcı, ancak yukarıda saydığımız bu üç şart gerçekleştiği takdirde, CMR hükümlerince gecikmeden sorumlu tutulabilir.

Şimdi, sırasıyla taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun şartlarını inceleyelim.

B. Taşıma Süresinin Aşılması

Taşıma süresi, CMR m. 17/I'e göre, taşıyıcının taşımak üzere eşyayı teslim aldığı andan varma yerinde gönderilene veya hak sahibine teslim ettiği ana kadar

² TTK'da hangi anda artık geç teslimden değil zıya halinden bahsetmek gerektiği konusunda bir hüküm bulunmamaktadır. TTK Tasarısı'nın 874. maddesinin 1. fıkrası ise, TTK'dan farklı olarak, zıya karinesi koymaktadır. Buna göre, "Eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayı olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür." Bu hüküm, CMR m. 20/I'e benzemektedir. Ancak, CMR m. 20/I'den farklı olarak sadece, tarafların taşıma süresini kararlaştırdıkları haller düşünülmüş ve belirli bir taşıma süresinin kararlaştırılmamış olma ihtimali dikkate alınmamıştır. Bu nedenle, taraflarca belirli bir taşıma süresinin kararlaştırılmadığı hallerde taşıma süresi, Tasarı'nın 873. maddesi uyarınca özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul süreyi yirmi gün geçtiği takdirde de Tasarı'nın 874. maddesinde düzenlenen "zıya karinesi"nin uygulanacağı kanaatindeyiz. Tasarı'nın bu hükmü ile ilgili son olarak ifade etmemiz gerekir ki, zıya karinesinin sınır ötesi taşımalarda taşıma süresinin otuz gün aşılması halinde uygulanacağının belirtilmesi yerinde olmamıştır. Zira, Türkiye zaten CMR'ye taraf bir ülke olduğundan, Türkiye ile CMR'ye taraf olmayan bir ülke arasında gerçekleştirilen uluslararası kara taşımalarına CMR m. 1/I gereği zaten CMR hükümleri uygulanacaktır.

olan zaman dilimini ifade etmektedir. Bu sürenin aşılması, taşıyıcının, CMR hükümlerince eşyanın geç tesliminden sorumlu tutulabilmesi için ilk şarttır.

1. Taşıma Süresi

CMR’de, taraf devletlerin karayollarının durumu ve coğrafi özelliklerinin farklılıklar göstermesi sebebiyle taşıma süresi için kesin bir süre öngörülmemiştir.³ Dolayısıyla, taşıma süresinin belirlenmesi tarafların serbest iradelerine bırakılmıştır.

CMR m. 19’a göre, taşıma süresi taraflarca kararlaştırılabilir veya taraflarca kararlaştırmış bir taşıma süresi yok ise taşıma süresinin tespitinde basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınır.

Aşağıda, taşıma süresinin sözleşme ile veya makul süre dikkate alınarak belirlenmesi hallerini ayrı ayrı inceleyeceğiz.

a. Sözleşmeyle Belirlenmiş Olması Halinde

CMR m. 19 ile her ne kadar taşıma süresinin taraflarca serbestçe kararlaştırılabileceği düzenlenmişse de bu hususta dikkatli olmak gerekmektedir. Zira, taşıma süresi hiçbir zaman gecikmeye neden olmayacak şekilde uzun olarak tayin edilirse bu durum dolaylı olarak gecikme zararlarından sorumsuzluğun kararlaştırılması ile aynı anlama geleceğinden tarafların bu kadar uzun bir süre kararlaştırmaları geçersiz sayılmalıdır.⁴ Aynı şekilde, tarafların kararlaştırdıkları taşıma süresi, taşımanın gerçekleştirilmesini objektif olarak imkânsız kılacak şekilde kısaysa taşıma sözleşmesinin geçerliliğinin tabi olduğu ulusal hukuka göre bir değerlendirme yapılması gerekir; örneğin uygulanacak hukukun Türk hukuku olması durumunda BK m. 20/I uyarınca taşıma süresine ilişkin bu kaydın da geçersiz sayılması gerekmektedir.⁵ Söz konusu hükme göre, bir sözleşmenin konusu imkânsız olursa o sözleşme batıl addedilir.

Taraflarca kararlaştırılmış olan taşıma süresinin CMR m. 6/II f’ye göre sevk mektubuna geçirilmesi gerekmekte ise de bu hususun sevk mektubunda yer

³ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 62 dipn. 66

⁴ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 81; Gençtürk, **Gecikme**, s. 127

⁵ Aydın, **CMR**, s. 101-102

almaması taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez. Zira, CMR m. 4'e göre, sevk mektubunun yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması, CMR'ye tabi olacak taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. CMR m. 9/I'e göre ise, sevk mektubu taşıma sözleşmesinin akdine, sözleşmenin koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder. Ancak, bu durumun aksi her zaman ispat edilebilir. Bu nedenle sevk mektubunda, kararlaştırılan taşıma süresinin gösterilmemiş olması, tarafların aslında belli bir taşıma süresi kararlaştırdıklarının ama bu sürenin sevk mektubuna geçirilmediğinin ispatına engel değildir.

Tarafların kararlaştırdıkları taşıma süresi sevk mektubuna yazılmamış olsa bile, taraflar arasındaki yazışmalar veya taşıyıcının söz konusu güzergâh için taşımayı belli bir sürede gerçekleştireceğine ilişkin gazetelere vermiş olduğu reklam, taşıma aracının eşyanın teslim yerine ulaşması gereken tarihin tahmini olarak belirlenmesi ya da eşyanın teslim yerinden belli bir tarihte hareket ederek başka bir aracın yapacağı sefere yetiştirilmesinin kararlaştırılması gibi durumlarda taşıma süresinin taraflarca belirlenmiş olduğu sonucuna varılmalıdır.⁶ Ancak, taşıma süresinin sevk mektubunda açıkça yer almaması ve bu durumun da bir uyuşmazlığa yol açması halinde, belli bir sürenin kararlaştırılmış olduğunu iddia eden taraf bunu ispatlamalıdır.⁷

b. Sözleşmeyle Belirlenmemiş Olması Halinde

Taşımanın gerçekleştirileceği sürenin sözleşmeyle belirlenmemiş olması, taşıyıcının dilediği sürede taşımayı gerçekleştirebileceği anlamına gelmez. Sözleşmeyle taşımanın gerçekleştirileceği süre belirlenmemiş olsa bile taşıyıcı, taşımayı belirli bir sürede gerçekleştirmek durumundadır. Nitekim CMR m. 19'da, taşıma süresinin sözleşmeyle belirlenmemiş olması halinde, taşıyıcının taşımayı gerçekleştireceği sürenin nasıl belirleneceği hakkında hüküm getirilmiştir.^{8 9} Anılan

⁶ Akıncı, *CMR*, s. 127; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 62; Erdil, *CMR Konvansiyonu*, s. 241; Gençtürk, *Gecikme*, s. 127; Aydın, *CMR*, s. 100

⁷ Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 62

⁸ TTK'da da benzer bir hüküm mevcuttur. TTK m. 779'a göre; eşyanın, taraflar arasındaki anlaşma veya ticari teamül ile belli olan ya da bunların yokluğu halinde halin icabına göre münasip görülen bir müddet içinde taşınması lazımdır. TTK Tasarısı'nda ise bu husus, Tasarı'nın 873. maddesi ile düzenlenmiştir. Buna göre, "Taşıyıcı eşyayı, kararlaştırılan sürede, bir süre

hüküm uyarınca, sözleşmeyle kararlaştırılmayan hallerde taşımanın süresi, basiretli bir taşıyıcıdan taşımayı gerçekleştirmesi beklenebilecek makul süredir. CMR m. 19 hükmünde basiretli bir taşıyıcıdan bahsedilerek objektif bir ölçü kabul edilmiştir.¹⁰

CMR m. 19’da makul sürenin nasıl hesaplanması gerektiği belirtilmemiş olmakla birlikte, “özellikle parça yük taşımacılığında tüm yükü bir araya getirmek için gerekli olan zaman da dikkate alınarak” denilmesinden makul sürenin, somut taşımaya ilişkin koşullar göz önünde bulundurularak belirlenmesinin kabul edildiği anlaşılmaktadır.

Her taşıma bakımından geçerli, genel bir makul süre belirlenmesi mümkün değildir. Makul süre, somut taşımanın özellikleri dikkate alınarak, taşımanın normal koşullar altında gerçekleştirilebileceği süre olarak belirlenir. Uygulamada makul süre hesaplanırken, taşımanın gerçekleştirildiği taşıtın özellikleri, taşıma konusu eşyanın niteliği, yol koşulları, göndericinin taşıyıcıya vermiş olduğu talimatlar, gümrükteki olağan bekleme süresi, izin verilen sürüş saatleri vb. etkenler dikkate alınacak ve buna göre makul sürenin aşılp aşılmadığı tespit edilecektir.¹¹

Makul süre hesap edilirken sürenin başlangıç anı olarak, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı anın esas alınması gerekmektedir.¹² Örneğin, eşyanın belirli bir tarihte gönderenden teslim alınmasının kararlaştırıldığı ancak alıcıya teslim tarihinin açıkça belirtilmediği durumlarda, taşıyıcının söz konusu eşyayı teslim alması için

kararlaştırılmamışsa şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde teslim etmekle yükümlüdür.”

⁹ BMK m. 16/II ve HK m. 5/II’ de de aynı yönde hükümler mevcuttur. BMK m. 16/II’ye göre; eşya, açıkça kararlaştırılmış olan süre içinde veya böyle bir anlaşma yoksa olayın özelliklerine göre tedbirli bir multimodal taşıma operatöründen riayet etmesi makul surette istenebilecek olan süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme var kabul edilir. HK m. 5/II’ye göre ise; eşya, navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanında taraflarca kararlaştırılmış olan süre içinde veya böyle bir süre kararlaştırılmamış ise olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyıcıdan riayet etmesi makul surette istenebilecek olan süre içinde teslim edilmez ise teslimde gecikme vardır.

¹⁰ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 82

¹¹ Akıncı, **CMR**, s. 128-129; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 241-242; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 63; Gençtürk, **Gecikme**, s. 128

¹² Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 83

kararlaştırılmış tarihe normal taşıma süresi eklenince ortaya çıkacak süre basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre olacaktır.¹³

Makul sürenin hesaplanmasında, taşıma sözleşmesinin kurulduğu andaki mevcut şartlar dikkate alınmalıdır; yoksa taşıma sözleşmesi kurulduğu anda mevcut olmayıp taşıyıcının taşımayı gerçekleştirirken karşılaştığı engeller, kötü hava koşulları, zorunlu güzergâh değişikliği gibi şartlar değil.¹⁴

Ancak bazı yazarlar, taşıyıcının taşımayı gerçekleştirdiği esnada meydana gelen kötü hava koşulları, zorunlu güzergâh değişikliği gibi şartların da makul sürenin hesaplanmasında dikkate alınması gerektiği fikrindedirler.¹⁵ Bu fikri savunan yazarlar, CMR m. 19’a göre, eşyanın teslimi için kararlaştırılmış bir sürenin olmadığı hallerde, teslimde gecikmenin olup olmadığını tespit ederken taşımanın normal süresinin belirlenmesinde, parçalı yüklerde tüm yükü bir araya getirmek için gerekli zamanın özellikle dikkate alınacağının madde metninde ifade edilmesinin örnek kabilinden olduğunu, bu nedenle bunun dışındaki olağanüstü durumların da taşıma süresinin belirlenmesinde dikkate alınacağını ifade etmektedirler.¹⁶

Basiretli bir taşıyıcının taşımayı gerçekleştirmesi beklenebilecek makul sürenin belirlenmesinde, taşıyıcının taşımayı gerçekleştirdiği esnada meydana gelen olağanüstü olaylar dikkate alınmadığı takdirde, taşıyıcının, sorumluluktan kurtulmak için CMR m. 17/II gereği, taşıma esnasında meydana gelen ve gecikmeye neden olan olağanüstü olayları önlemesine ve bu olayların sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmadığını ispat etme yükümlülüğü devam edecektir. Dolayısıyla, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması açısından, taşıma süresinin sözleşme ile kararlaştırıldığı hallerden farklı bir durum ortaya çıkmayacaktır. Halbuki, makul sürenin

¹³ Akıncı, eşyanın belirli bir tarihte gönderenden teslim alınmasının kararlaştırıldığı ancak alıcıya teslim tarihinin açıkça belirtilmediği durumlarda, taşıyıcının söz konusu eşyayı teslim alması için kararlaştırılmış tarihe normal taşıma süresi eklenince, eşyanın teslimi için tarafların öngörmüş olduğu sürenin ortaya çıkacağını ifade etmektedir. (Akıncı, **CMR**, s. 127) Ancak, bu halde taraflarca kararlaştırılmış sreden bahsedilemez. Burada CMR m. 19/II’de yerini bulan ve basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre söz konusudur. (Aynı yönde bkz. Aydın, **CMR**, s. 101)

¹⁴ Gençtürk, **Gecikme**, s. 129; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 242; Aydın, **CMR**, s. 104, **a.e.**, s. 103 dipn. 247’de anılan yazarlar; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 82

¹⁵ Aydın, **CMR**, s. 103 dipn. 249’da anılan yazarlar

¹⁶ Aydın, **CMR**, s. 103-104

hesaplanmasında, taşıma esnasında meydana gelen olağanüstü olayların da dikkate alındığı durumlarda, taşıyıcının bu olağanüstü olayları ispat etmesine gerek kalmayacak yani bunları ispat etme külfetinden kurtulacaktır. Bu halde ise, taşıma süresinin taraflarca kararlaştırıldığı durumlar ile taşıma süresinin basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınarak belirlendiği durumlar arasında, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmasında, ispat yükü açısından bir farklılık olacaktır. Bu nedenle, makul sürenin hesaplanmasında, taşıyıcının taşımayı gerçekleştirirken karşılaştığı engeller, kötü hava koşulları gibi olağanüstü olaylar dikkate alınmamalıdır.

Geç teslimden söz edebilmek için, taşıma süresinin ne kadar aşıldığı ise önemli değildir. Taşıma süresinin aşılmasının bir zarara sebebiyet vermesi, taşıyıcıdan tazminat istemek için yeterlidir. Ancak bu durumda, eşyanın kararlaştırılan sürede veya basiretli bir taşıyıcıdan taşımayı gerçekleştirmesi beklenebilecek makul bir sürede teslim edilmediğini iddia ederek taşıyıcıdan tazminat isteyen davacının, makul sürenin ne olduğunu ispat etmesi gerekecektir.¹⁷

2. Taşıma Süresinin Başlangıcı

Taşıma süresi, CMR m. 17/I'e göre, taşıyıcının, taşımak üzere eşyayı teslim aldığı andan itibaren başlar.

Taşımaya konu eşya birden fazla parçadan oluşuyorsa taşıma süresi, her bir parça için taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim alındıkları anda başlar.¹⁸

Eşyanın teslim alınması, eşya üzerindeki vasıtalı ya da vasıtasız zilyetliğin gönderen ya da temsilcisi tarafından taşıyıcıya ya da temsilcisine nakledilmesidir.¹⁹ Teslim alma işlemi, iki taraflı bir hukuki işlem olduğundan gönderenin eşyayı,

¹⁷ Akıncı, **CMR**, s. 129

¹⁸ Kaya, “**Gecikme**”, s. 56-57; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 41; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 171; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 53

¹⁹ Kaya, “**Sorumluluk II**”, s. 241; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 40; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 170; Aydın, **CMR**, s. 35; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 90; Gençtürk, **Gecikme**, s. 134

taşıması amacıyla taşıyıcıya teslim etmesi taşıyıcının ise eşyanın zilyetliğini eşyayı taşımak üzere teslim almış olması gerekmektedir.²⁰

Bu nedenle eşya, taşıyıcının bilgisi dışında taşıyıcının deposuna veya taşıma aracına konulursa ya da taşıyıcı, eşyayı taşımak amacıyla değil de sadece saklamak amacıyla teslim almış ise ortada taşıyıcının eşyayı taşıma iradesinden bahsedilemeyeceği için; taşıyıcının sonraki bir tarihte taşıyacağı eşyayı gönderenin talimatı olmaksızın önceki bir tarihte taşımaya başlaması durumunda ise gönderenin eşyayı taşıma iradesi noksan olduğu için taşıma hukuku anlamında bir teslim almadan bahsedilemez.²¹

Eşyanın, taşınmak üzere taşıma aracına yüklenmesi ile teslimin gerçekleşmesi her zaman aynı manaya gelmez. Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması, araca yüklenmesinden önce olabileceği gibi araca yüklendikten sonra da olabilir. CMR’de, yükleme işinin kimin üzerinde olduğu düzenlenmemiştir. Bu konuda çıkan bir uyuşmazlık, tarafların yükleme işinin kimin üzerinde olduğunu sözleşme ile kararlaştırmamış olmaları halinde, CMR yanında uygulanacak ulusal hukuka göre çözümlenir.²²

Türk hukukunda, yükleme işinin kimin üzerinde olduğu düzenlenmemiştir.²³

Yükleme işinin kimin üzerinde olduğu konusunda taraflar arasındaki sözleşmede bir açıklık yoksa öncelikle işin niteliğine bakılması gerekecektir. Ancak,

²⁰ Kaya, “**Sorumluluk II**”, s. 241; Kaya, “**Gecikme**”, s. 53

²¹ Aydın, **CMR**, s. 36; Gençtürk, **Gecikme**, s. 134

²² Akıncı, **CMR**, s. 89

²³ Yükleme veya boşaltma işinin kimin tarafından yapılacağı TTK’da da, CMR’de olduğu gibi, düzenlenmemiştir. Ancak belirtmemiz gerekir ki, TTK m. 777/II ile taraflardan birisi için kusur teşkil etmeyen sebeplerden dolayı taşımaya başlanmamış ise taşıyıcının, ücrete hak kazanmasa bile, yükleme ve boşaltma masraflarını ve yaptığı diğer zaruri masrafları isteyebileceği ve TTK m. 778 ile seferin gönderenin isteğiyle kesilmesi halinde gönderenin, boşaltma ve yükleme masraflarıyla taşıyıcı tarafından yapılan diğer zaruri masrafları ödemek yükümlülüğünde olduğu düzenlenmiştir. Fakat, bu hükümlerden yola çıkarak yüklemenin ve boşaltmanın mutlaka taşıyıcı tarafından yapılacağını söylemek doğru olmaz. TTK ile getirilen bu düzenlemelerin, yükleme ve boşaltmanın taşıyıcı tarafından yapılacağının taraflar arasında kararlaştırıldığı hallere ilişkin olduğu haklı olarak kabul edilmektedir. (Bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 53 dipn. 32; Aydın, **CMR**, s. 37; aynı yönde Kaya, “**Sorumluluk II**”, s. 242 dipn. 19)

TTK Tasarısı’nın 863. maddesinde ise, sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça, yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerinin gönderenin yükümlülüğünde olduğu düzenlenmiştir.

yine bir sonuca varılamıyorsa, yüklemenin gönderen üzerinde olduğunu kabul etmek gerektiği kanaatindeyiz. Zira, taşıyıcının asli görevi eşyayı taşımak olduğuna göre taşıyıcı, yüklemenin nasıl yapılacağını da bilmek zorunda değildir. Bu hususu gönderenin bilmesi hayatın olağan akışına daha uygundur.²⁴

Bu nedenle, bazı yazarların ifade ettiği gibi, yükleme işinin kimin üzerinde olduğu konusunda taraflar arasındaki sözleşmede bir açıklık yoksa ve işin niteliğinden de bir sonuca varılamıyorsa, yükleme işinin taşıyıcı üzerinde olduğunu kabul etmek mümkün değildir. Zeyneloğlu, yükleme, taşıma işinin içine girdiğinden yüklemenin kural olarak taşıyıcı tarafından yapılması gerektiğini ifade etmektedir. Bununla birlikte, sözleşmeye konacak bir hükümle gönderen tarafından da yapılabileceğini belirtmekte; ancak bu halde dahi taşıyıcının nezaret etme görevinin devam edeceğini ifade etmektedir.²⁵ Özdemir de, taşıta yapılacak yüklemenin nasıl olacağının ve güzergâhın en iyi taşıyıcı tarafından bilindiği veya bilinmesi gerektiğinden bahisle yüklemenin taşıyıcı tarafından yapılmasının ya da en azından taşıyıcının buna nezaret etmesinin gerektiğini ifade etmektedir. Bu nedenle, özel bir sözleşme hükmü, ticari örf ve âdetin ve teamüllerin de söz konusu olmadığı durumlarda, yüklemenin taşıyıcının görevi olduğunu belirtmektedir.²⁶ Ancak belirtmemiz gerekir ki, yükleme işinin kimin üzerinde olduğu konusunda ticari örf ve adet kuralına dönüşmüş ya da teamül haline gelmiş bir uygulama yoktur. Ayrıca, uygulanacak hukukun Türk hukuku olması durumunda ticari örf ve adet, TTK m. 1 ve m. 2 çerçevesinde zaten bir kural olarak kabul edilecek ve Türk hukukunda yükleme işinin kimin üzerinde olduğu konusunda bir düzenleme olmadığını söylemek de mümkün olmayacaktır.

Yükleme işinin kimin tarafından yerine getirildiğini belirlemek önemli olduğu gibi istifleme işinin de kimin üzerinde olduğunu belirlemek gerekmektedir. İstifleme işinin kimin üzerinde olduğu konusunda da ne TTK'da ne de CMR'de herhangi bir düzenleme yoktur. İstifleme işi ile ilgili olarak da, yükleme işinde

²⁴ Aksine bir anlaşma söz konusu değilse yüklemenin gönderen tarafından yapılması gerektiği fikri için bkz. Aydın, **CMR**, s. 38-39; Gençtürk, **Gecikme**, s. 135; Kaya, "**Sorumluluk II**", s. 242; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 13

²⁵ Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, s. 204

²⁶ Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 110; aynı yönde Uslu, **CMR**, s. 63

olduğu gibi, taraflar arasındaki sözleşmede bu konuda bir açıklık yoksa öncelikle işin niteliğine bakılması gerekecektir. Bir sonuca varılamadığı takdirde, yükleme gibi istiflemenin de gönderen üzerinde olduğunu kabul etmek gerektiği kanaatindeyiz.

Buna göre, yüklemenin gönderen, istiflemenin ise taşıyıcı tarafından yapılacağı bir durumda teslim alma, eşyanın aracın üzerine konulması ile birlikte gerçekleşmiş olacaktır. Ancak, hem yükleme hem de istifleme gönderen tarafından yapılacaksa teslim alma, istifleme işlemi de tamamlandıktan sonra gerçekleşecektir. Yüklemenin taşıyıcı üzerinde olduğu durumlarda ise, teslim alma yüklemeden önce gerçekleşecektir. Taşıma süresi de böylece, taşıyıcının eşyayı teslim alması ile birlikte başlamış olacaktır.

3. Taşıma Süresinin Sona Ermesi

a. Genel Olarak

Taşıma süresi, taşıyıcının eşyayı, varma yerinde gönderilene veya hak sahibine teslim etmesi ile son bulur. (CMR m. 17/I)

Eşyanın teslim edilmesi demek, taşıyıcı ile gönderilenin ortak iradesi ile eşyanın vasıtalı ya da vasıtasız zilyetliğinin, diğer bir ifadeyle, eşya üzerindeki tasarruf imkânının, varma yerinde gönderilene veya temsilcisine nakledilmesidir.²⁷ Eşyanın teslim edilmesinde taşıyıcı ile gönderilenin ortak iradesi arandığından, eşyanın teslim alınmasında olduğu gibi iki taraflı bir hukuki işlemdir.

Bu nedenle, taşıyıcının, eşyayı, gönderilenin bilgisi dışında onun evinin ya da işyerinin önüne bırakması veya eşyanın varma yerine ulaştığı konusunda gönderileni haberdar etmesi eşyanın teslim edildiği anlamına gelmeyeceği gibi gönderilenin de eşyanın zilyetliğini henüz devralmadan taşıma ücretini ödemesi veya eşyayı teslim almaya hazır olduğunu taşıyıcıya bildirmesi taşıma hukuku anlamında bir teslim etme değildir.²⁸ Zira, saydığımız bu durumlarda eşyanın zilyetliğinin gönderilene

²⁷ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 242; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 41; Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, s. 171; Aydın, *CMR*, s. 39; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 93; Gençtürk, *Gecikme*, s. 137

²⁸ Aydın, *CMR*, s. 39-40; Gençtürk, *Gecikme*, s. 137; Messent-Glass, *CMR*, s. 106; Kaya, “Sorumluluk II”, s. 243

geçirildiğinden bahsedilemez. Diğer bir ifadeyle eşya, halen taşıyıcının hâkimiyetindedir.

Eşyanın teslim edilme anını tespit ederken eşyanın boşaltılmasının kimin borcu olduğunu belirlemek önem taşır. Eşyanın boşaltılmasının kimin borcu olduğu ise CMR’de düzenlenmemiştir. Bu konuda çıkan bir uyuşmazlık, tarafların boşaltma işinin kimin üzerinde olduğunu sözleşme ile kararlaştırmamış olmaları halinde, CMR yanında uygulanacak ulusal hukuka göre çözümlenir.²⁹

Türk hukukunda, eşyanın yüklenmesinde olduğu gibi, boşaltılmasının da kimin üzerinde olduğu hususu düzenlenmemiştir.³⁰

Boşaltmanın kimin yükümlülüğünde olduğunu belirlemek için taraflar arasındaki sözleşmede bir açıklık yoksa işin niteliğinin dikkate alınması gerektiğini düşünmekteyiz. Ancak, yine bir sonuca varılamıyorsa, eşyanın boşaltılmasının gönderilen üzerinde olması gerektiği fikrindeyiz. Burada da eşyanın yüklenmesinin neden gönderen üzerinde olması gerektiğini ifade ederken belirttiğimiz gibi³¹ yine taşıyıcının asli görevinin eşyayı taşımak olduğunu ve boşaltmanın nasıl yapılacağını da bilmek zorunda olmadığını, eşyanın boşaltılmasının gönderilen tarafından yapılmasının hayatın olağan akışına daha uygun düşeceğini belirtmekle yetiniyoruz.³²

²⁹ Akıncı, **CMR**, s. 89

³⁰ Yükleme ve boşaltma işinin kimin tarafından yapılacağı konusunda TTK’da ve Tasarıda yer alan düzenlemeler hakkındaki açıklamalarımız için bkz. yukarıda dipn. 23

³¹ Bkz. yukarıda İkinci Bölüm I. B. 2.

³² Aksine bir anlaşma söz konusu değilse boşaltmanın gönderilen tarafından yapılması gerektiği fikri için bkz. Aydın, **CMR**, s. 41; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 149; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 13; Gençtürk, **Gecikme**, s. 138; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 243. Gençtürk ve Kaya, boşaltmanın kimin yükümlülüğünde olduğu hususunda mutlak bir kural koyma imkanı olmadığı için somut olayın özelliklerinin öncelikle dikkate alınması gerektiğini vurgulamaktadırlar. Aksine bir anlaşma söz konusu değilse boşaltmanın taşıyıcı tarafından yapılması gerektiği yönündeki fikir için bkz. Uslu, **CMR**, s. 66; Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, s. 216. Zeyneloğlu, eşyanın araçtan boşaltılmasının sözleşmede aksine hüküm yoksa yükleme gibi taşıma işinin bir devamı olarak taşıyıcı tarafından yapılması gerektiği fikrindeyiz. Aynı yönde bkz. Doğanay, **“Karada Eşya Taşınması”**, s. 468. Doğanay da tıpkı Zeyneloğlu gibi aksine bir anlaşma olmadığı sürece eşyanın boşaltılması işinin taşıyıcıya ait olduğunu ifade etmektedir.

Eşyanın boşaltılması taşıyıcıya aitse, teslim boşaltmadan sonra gerçekleşir; ancak, eşyanın boşaltılması gönderilenin üzerindeyse teslim boşaltmadan önce gerçekleşir.

Eşya gönderilen tarafından boşaltılacaksa, teslimin gerçekleşmiş kabul edilmesi için, gönderilene eşyaya tasarruf etme imkânının sağlanmış olması gerekmektedir. Bu anlamda, taşıyıcının aracı varma yerinde boşaltma mahalline çekmesi, eşyaları koruyan örtüyü kaldırması, soğuk hava deposunun kilidini açması vb. hallerde teslim gerçekleşmiş kabul edilir.³³

Geçerli bir teslimden söz edebilmek için, eşyanın hak sahibine teslim edilmesi gerekmektedir. Eğer eşya, hak sahibi olmayan kişiye diğer bir ifadeyle, sözleşme ile veya sevk mektubu uyarınca hak sahibi olarak belirlenmiş olmayan kimseye teslim edilirse, geçerli bir teslimden söz edilemez.³⁴ CMR m. 6/I e uyarınca eşyanın gönderildiği kişinin isim ve adresi sevk mektubuna yazılacaktır. Bu durumda, sevk mektubunda gönderilen (hak sahibi) olarak belirtilen kimseye eşya teslim edildiğinde gerçek bir teslim var kabul edilir. Ancak CMR m. 12/I'e göre gönderen, taşıyıcıdan özellikle taşımayı durdurmasını, teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya eşyayı sevk mektubunda gösterilen gönderilenden başkasına teslim etmesini istemek suretiyle eşyaya tasarruf etme hakkına sahiptir. Yine CMR m. 12/IV'e göre, gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak eşyanın diğer bir kişiye teslimini emredebilir. Dolayısıyla, söz konusu bu hükümler çerçevesinde, gönderen veya gönderilen taşıyıcıya talimat vererek eşyanın sözleşmede kararlaştırılan kimseden başkasına teslim edilmesini istediklerinde, eşyanın bu kimseye teslim edilmesi gerekmektedir. Ancak bu halde, gerçek teslimden söz edilecektir. Böylece, taşıma süresi de son bulacaktır.

³³ Gençtürk, *Gecikme*, 137; Kaya, “*Sorumluluk II*”, s. 243; Arkan, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 59-60

³⁴ Aydın, *CMR*, s. 40; Kaya, “*Sorumluluk II*”, s. 243

b. Gümrüğe Teslim

Eşyanın gümrüğe tesliminin, taşıyıcının sorumluluğunu sona erdirip erdirmeyeceği hususu CMR’de düzenlenmemiştir. Bu nedenle, doktrinde bu konuyla ilgili farklı görüşler mevcuttur.

Özdemir, gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için gümrüğe teslimin gönderen veya gönderilence açık bir şekilde kendilerine teslim gibi taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarıcı etkide olduğunu gerek sözleşmeden gerekse ticari teamülden bilmeleri gerektiğini ifade etmektedir. Açıkça anlaşma ile gümrüğe teslim kararlaştırılmadığı ve ticari teamülün söz konusu olmadığı durumlarda, eşyanın gümrüğe tesliminin gönderilene teslim gibi değerlendirilmesine imkân olmadığını diğer bir ifadeyle, bu durumda eşyanın gümrüğe teslimi ile taşıyıcının sorumluluktan kurutulamayacağı fikrindedir.³⁵

Ülgen, eşyanın gümrüğe teslimi ile taşıyıcının sorumluluğunun sona erip ermeyeceği konusunda diğer bir ifadeyle, eşyanın gümrüğe tesliminin gönderilene teslim sayılıp sayılmayacağı konusunda taraflar arasındaki sözleşmenin esas alınması gerektiğini belirtmektedir. Buna göre taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile eşyayı gümrüğe teslim etmeyi taahhüt etmiş ise gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluğu sona erer. Ancak taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile eşyayı gönderilene teslim etmeyi taahhüt etmiş ise gümrüğe teslim ile gönderilene teslim gerçekleşmediği için taşıyıcının sorumluluğu devam eder. Taşıma sözleşmesinde bu konuda bir açıklık yok ise hal ve şartlara ve ticari örf ve âdete göre bir sonuca varmak gerekir.³⁶

Akıncı, eşyanın gümrüğe teslimi ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ermeyeceği fikrindedir. Bu konuda Yargıtay 11. H.D.’nin 4.3.1996 T. 1996/1002 E. 1996/1398 K. sayılı kararına atıfta bulunarak, gümrüğe tabi eşyanın, Gümrük İdaresi’ne teslimi ile aynı zamanda gönderilene de teslim edilmiş sayılacağına ilişkin yasal bir düzenleme olmaması dolayısıyla gümrüğe yapılan teslimin eşyanın teslimi anlamına gelmeyeceğini belirtmektedir. Yazar, ayrıca aynı kararda, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde teslimin gümrüğe yapılması ile taşıyıcının

³⁵ Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 118

³⁶ Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 44; aynı yazar, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 174

sorumluluğunun sona ereceğine dair herhangi bir hüküm bulunmaması buna ilaveten yine taşıma sözleşmesinde sigorta korumasının eşyanın gönderilene belli bir sürede teslimine kadar devam edeceğinin düzenlenmesinin taşıyıcının, eşyanın gümrüğe teslimi ile sorumluluğunun sona ermediğini tespit eden diğer sebepler olduğunun ifade edildiğini zikretmiştir.³⁷

Kender, eşyanın mal sahibine ya da gönderilene teslim edildiği ana kadar taşıyıcının sorumluluğunun devam ettiği fikrindedir. Bu görüşünün dayanağı olarak ise Gümrük Kanunu m. 77'yi göstermektedir. Söz konusu hükme göre, “Gümrük vergisi ve diğer vergileri tahakkuk ettirilip 73. madde gereğince ödenmeden veya teminata bağlanmadan ve gümrüğün izni olmadan eşya gümrük denetlemesinden serbest bırakılamaz ve sahibine teslim edilemez.”³⁸

Kaya, Yargıtay 11. H.D.’nin 6.7.1993 T. 6635 E. 5009 K. sayılı kararına da atıfta bulunarak eşyanın gümrüğe teslim edilmesi durumunda varsa sevk mektubu ve sair belgelerin gönderilene verilmesi ve gerek bu suretle gerekse sair suretlerle gönderilenin eşya üzerinde tasarruf edebilir hale getirilmesi durumunda, eşya bu halde artık doğrudan doğruya taşıyıcının muhafazasında olmadığından, eşyanın gönderilene teslim edilmiş sayılacağı fikrindedir. Zira, gümrük idaresinin gözetim ve muhafazasına zorunlu olarak girmiş bulunan eşyayı, şartlarını yerine getirmek kaydı ile gönderilenin buradan çekebileceğini ifade etmektedir.^{39 40}

Kanaatimizce, gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için, eşyanın gümrüğe tesliminin hak sahibine teslim ile aynı manaya geleceğini diğer bir ifadeyle, gümrüğe teslimin taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracağını tarafların

³⁷ Akıncı, **CMR**, s. 91

³⁸ Rayegan Kender, **“Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 253

³⁹ Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 245-246

⁴⁰ “Taşıyıcı firma malı talimata uygun olarak gümrüğe teslim etmiştir. Ayrıca, malın gümrükten geçmesi de gerektiğinden, taşıyıcının, alıcı firmayı bularak, malı bizzat ona teslim etmesi söz konusu değildir. Malın, alıcının emrine teslim edilmek üzere gümrüğe teslim belgeleri alıcı adına düzenlenmiş bulunduklarından, artık o mal, gümrükten ya alıcı tarafından veya onun talimatı üzerine bir başkasınca çekilmiş olmalıdır. İlgisiz bir şahsın malı gümrükten çekmesi söz konusu edilemez. Şayet gümrük malı ilgisi olmayan birisine teslim etmiş ise, bu takdirde satıcının ve davalı bankanın bir kusurundan bahsedilemez.” Yarg. 11. H.D., 6.7.1993 T., 6635 E., 5009 K. Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 246 dipn. 40

taşıma sözleşmesi ile açıkça kararlaştırmış olmaları gerekir. Eğer böyle bir anlaşma yoksa gümrüğe teslim, hak sahibine teslim hükmünde olmadığından, eşyanın gümrüğe teslimi ile taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır.

c. Teslim Engellerinin Varlığı

Teslim engelleri, taşıyıcıda, taşıma konusu eşyayı gönderilene teslim etme arzu ve iradesi bulunmasına karşılık kendisinin elinde olmayan sebeplerle eşyanın zilyetliğini, onu teslim alma hakkına sahip olan kişiye nakledelememesi halini ifade eder. Örneğin, taşıyıcının varma yerinde -gönderilenin başka bir yere taşınmış olması veya ölmüş olması gibi sebeplerle- gönderileni bulamaması, gönderilenin eşyayı teslim almak istememesi veya teslim almada gecikmesi ya da eşyayı teslim almak istemekle birlikte taşıma ücretini ödemek istememesi sebebiyle gönderilen ile taşıyıcı arasında anlaşmazlık çıkması ya da eşyanın boşaltılması işi gönderilenin üzerinde olmasına rağmen gönderilenin işçilerinin greve gitmesi vb. nedenlerle yükün boşaltılamaması hallerinde teslim engelleri söz konusudur.⁴¹

Teslim engelleri, kural olarak, taşıma konusu eşyanın gönderildiği yere ulaşmasından sonra söz konusu olur. Ancak bazı hallerde taşıyıcı, eşyayı, taşımanın tamamlanmasından önce de gönderilene teslim etmek durumunda kalabilir.⁴² Örneğin, CMR m. 14'e göre, eşya, teslim yerine varmadan önce sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse taşıyıcı, CMR. m. 12 gereğince, eşyaya tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecek ve ona göre hareket edecektir.

Taşıyıcı, eşyayı hak sahibine teslim edene kadar sorumlu kalmakta devam eder. Ancak, teslim engellerinin varlığı halinde, elinde olmayan sebeplerden ötürü eşyayı teslim edememekte ve sorumluluktan da kurtulamamaktadır. İşte, teslim

⁴¹ Aydın, **CMR**, s. 43; Gençtürk, **Gecikme**, s. 140

⁴² Örneğin, TTK m. 775 uyarınca, emre yazılı sevk mektubunun taşıyıcının imzaladığı nüshasını ibraz eden gönderilenin emirlerini yerine getirmek durumunda olan taşıyıcı, taşımanın devamı sırasında, emre yazılı sevk mektubunun taşıyıcının imzaladığı nüshasını ibraz eden gönderilenin, taşımanın tamamlanmasından önce vereceği taşımanın durdurulması ve eşyanın kendisine teslimi yönündeki emirlerini yerine getirmek zorundadır.

engellerinin varlığı halinde taşıyıcının nasıl bir yol izleyeceği CMR'nin 15. ve 16. maddeleri ile düzenlenmiştir.⁴³

CMR m. 15/I'e göre, eşyanın teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hallerde taşıyıcı, gönderenden talimat isteyecektir. Teslim engeli gönderilenin eşyayı kabul etmemesi ise, gönderen sevk mektubunun birinci nüshasını ibraz etmeden eşya üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir. Gönderenin, sevk mektubunun ilk nüshasını ibraza mecbur olmamasının nedeni bu nüshanın daha önceden gönderilene yollanmış olacağı düşüncesidir.⁴⁴

⁴³ TTK'da, teslim engellerinin varlığı halinde taşıyıcının ne şekilde hareket etmesi gerektiği TTK m. 790 ile düzenlenmiştir. Bu hükme göre; taşıyıcının, gönderileni bulamaması veya gönderilenin eşyayı kabul etmemesi ya da kabulde gecikmesi veya gönderilen ile taşıyıcı arasında bir uyuşmazlık veya eşyanın teslimine engel diğer bir sebebin çıkması hallerinde, taşıyıcının, keyfiyeti hemen gönderene bildirmesi ve cevabını beklemesi lazımdır. Keyfiyeti gönderene bildirmek mümkün olmaz veya gönderen cevap vermekte gecikir ya da icrası mümkün olmayan bir talimat verirse taşıyıcı, eşyanın yediemine teslimi için eşyanın ulaştığı yerdeki mahkemeye müracaat edebilir. Bu kabil eşyanın maruz olduğu tehlike ve zarar gönderene aittir. Eşya çabuk bozulan cinsten ise keyfiyet gönderene bildirilinceye kadar zarar ve tehlikenin vukuu olası ise taşıyıcı, BK m. 92'ye göre hareket eder. Eşya anılan madde gereğince satıldığı takdirde taşıyıcı, taşıma ücretiyle yaptığı masrafları söz konusu satım bedelinden alır. Taşıyıcı, imkân halinde ve en kısa bir müddet içinde gerek göndereni ve gerekse gönderileni keyfiyetten haberdar etmeye mecburdur. Aksi takdirde kendisinden uğranılan zarar talep olunabilir.

TTK'nın 790. maddesinin ikinci fıkrası ile taşıyıcının, aynı maddenin birinci fıkrasında beyan olunan hallerde taşıma konusu eşyanın sahibinin menfaatlerini koruyabilmek için sürat ve basiretle hareket etmesi gerektiği düzenlenmiştir. Arkan, haklı olarak burada eşya sahibinin menfaatlerinden bahsedilmiş olmasının hatalı olduğunu ifade etmektedir. Zira taşıyıcı, kural olarak, taşıma sözleşmesinin karşı tarafını oluşturan gönderenin ve sözleşmenin üçüncü şahıs yararına bir sözleşme olduğunu dikkate alarak gönderilenin menfaatlerini korumakla yükümlüdür. Ancak eşyanın sahibi, gönderen veya gönderilenden farklı ve taşıyıcı tarafından bilinmeyen bir kişi de olabileceğinden taşıyıcının bilmediği bir kişinin menfaatlerini koruması düşünülemez. Yazar bu nedenlerle, söz konusu hükmün, taşıyıcının, gönderen ve gönderilenin çıkarlarını korumak hususunda sürat ve basiretle hareket etmesi gerektiği şeklinde anlaşılması gerektiğini belirtmektedir. (Bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 89)

Tasarıda, taşıma ve teslim engellerinin varlığı halinde taşıyıcının ne şekilde hareket etmesi gerektiği "Taşıma ve teslim engelleri" başlıklı 869. maddede düzenlenmiştir. Buna göre, eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı, Tasarı'nın 868. maddesine göre tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır. Taşıyıcı, uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür. Taşıyıcı, eşyayı boşaltıp saklayabilir, tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilir veya geri taşıyabilir. Taşıyıcı, eşyayı üçüncü bir kişiye tevdi ederse, sadece bu kişinin seçiminde gösterilmesi gereken özenden sorumludur. Taşıyıcı, bozulabilecek bir mal söz konusu ise, malın durumu böyle bir önlemi haklı kılıyorsa veya aksi takdirde oluşacak giderler malın değerine göre akla yatkın bir oranda değilse, BK m. 92'ye uygun olarak malı sattırabilir. Taşıyıcı, değerlendirilmesi olanağı bulunmayan eşyayı imha edebilir. Görüleceği üzere, Tasarı'nın bu hükmü, CMR'nin 14-16. maddeleri hükümlerine paralel bir düzenlemedir.

⁴⁴ Aydın, **CMR**, s. 45; Gençtürk, **Gecikme**, s. 141

Gönderilen, eşyayı kabul etmemiş olsa bile, gönderen tarafından taşıyıcıya aksine bir talimat gelene kadar, gönderilen daha önce teslimini kabul etmediği eşyanın teslimini isteyebilir. (CMR m. 15/II). Peki, gönderen tarafından talimatın verildiği ancak söz konusu talimatın henüz taşıyıcıya ulaşmadığı durumda ne olacaktır? Doktrinde, madde metninde açıkça talimatın gelmesinden bahsedildiğinden gönderenin talimatta bulunduğu ancak bunun taşıyıcıya henüz ulaşmamış olduğu zaman diliminde de gönderilenin eşyanın kendisine teslimini isteyebileceği ifade edilmektedir.⁴⁵ Kanaatimizce de bu fikir isabetlidir.

Teslim engeli, gönderilenin eşyayı kabul etmemesi haricinde başka bir sebep ise, gönderen ancak CMR m. 12 uyarınca talimat verme hakkını kullanabilir. Yani gönderen bu durumda, sevk mektubunun ilk nüshasını ibraz ederek taşıyıcıya talimat verebilir.

Gönderilen, CMR m. 12/III uyarınca haklarını kullanarak eşyanın başka bir kişiye teslimine dair emir verdikten sonra söz konusu eşyanın teslimini engelleyen durumlar ortaya çıktığında, gönderilen gönderen imiş ve diğer kişi de gönderilen imiş gibi bu maddenin I. ve II. fıkraları uygulanacaktır. (CMR m. 15/III). (CMR m. 12/III ile gönderen tarafından sevk mektubuna o yönde bir not yazılmış ise sevk mektubunun düzenlenmesinden sonra tasarruf hakkının gönderilene ait olacağı düzenlenmiştir.)

Teslim engellerinin varlığı halinde taşıyıcının izleyebileceği ikinci yol ise, CMR m. 16 ile düzenlenmiştir. Taşıyıcı, CMR m. 14/I'e göre, eşya teslim yerine varmadan önce sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale geldiğinde ve m. 15'te öngörülen durumlarda eşyayı, onları tasarruf etme hakkına sahip olan kişi hesabına derhal boşaltabilir.⁴⁶ Bunun üzerine taşıma işi sona ermiş sayılır. Diğer bir ifadeyle, taşıyıcının bu hükme

⁴⁵ Aydın, **CMR**, s. 45 dipn. 45; Gençtürk, **Gecikme**, s. 141

⁴⁶ TTK'da ise durum farklıdır. TTK m. 790/I'e göre, taşıyıcının eşyayı boşaltması CMR m. 16'da olduğu gibi başka hiçbir işleme gerek olmaksızın doğrudan doğruya kullanabileceği bir yol değildir. Taşıyıcı, TTK m. 790/I'e göre, ancak, eşyanın ulaştığı yerdeki mahkemeye müracaat ederek eşyanın yediemine teslimini isteyebilir. Tasarı'nın 869. maddesine göre ise taşıyıcı, tasarruf hakkına sahip kişiden uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür ve taşıyıcı, eşyayı boşaltıp saklayabilir.

uygun olarak eşyayı boşaltması durumunda, CMR m. 17 vd. hükümleri ile düzenlenmiş bulunan sorumluluğu son bulacaktır. Taşıyıcı, eşyayı boşalttıktan sonra onu hak sahibi adına koruma altına alabilir ya da eşyayı üçüncü bir kişiye verebilir. Taşıyıcı, eşyayı üçüncü bir kişiye verdiğiğinde, üçüncü kişinin seçiminde tedbirli davranmak dışında hiçbir sorumluluğu kalmaz.⁴⁷ (CMR m. 16/II).

Her iki durumda da vedia akdi söz konusudur. Vedia akdi ile vedia alan (saklayan), vedia verenin (saklatanın) kendisine saklanmak üzere verdiği taşınır şeyi emin bir yerde muhafaza etmeyi borçlanır.⁴⁸ Vedia akdi, taşıyıcının eşyayı kendisinin muhafaza etmesi durumunda, hak sahibi ile taşıyıcı arasında; taşıyıcının eşyayı üçüncü bir kişiye devretmesi durumunda ise, üçüncü kişi ile hak sahibi adına ve hesabına hareket eden taşıyıcı arasında kurulmuş olur.⁴⁹

Taşıma konusu eşya, çabuk bozulan cinsten bir eşya ise veya durumu öyle gerektiriyorsa ya da eşyanın değeri, muhafaza giderleri ile uyumlu değilse, teslim engelleri ile karşılaşan taşıyıcı, hak sahibinden talimat beklemeden onları satabilir. Ayrıca taşıyıcı, sormasına rağmen makul bir süre içinde hak sahibinden bir talimat alamadığı veya alınan talimatın makul olmadığı durumlarda da eşyanın satışını yapabilir. (CMR m. 16/III). Makul olmayan talimattan ise özellikle, CMR m. 12/V b bendi anlaşılabacaktır. Buna göre, eğer verilen talimatın ifası normal şartlarda mümkün değilse veya taşıyıcının normal işlerine engel oluyorsa ya da taşıma konusu olan diğer eşyaların gönderen veya gönderilenlerine zarar veriyorsa makul bir talimattan bahsedilemez.⁵⁰

Eşya satıldıktan sonra satıştan elde edilen bedel, eşyanın satışı için yapılan giderler çıkarıldıktan sonra, hak sahibine verilir. Eşyanın satışı için yapılan giderler,

⁴⁷ TTK'ya tabi taşımalarda ise, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, eşyanın yedimeine tevdi bir mahkeme kararına ihtiyaç gösterdiğinden taşıyıcının söz konusu üçüncü kişiyi seçmede sorumlu olması düşünülemez. Tasarı'nın 869. maddesine göre ise taşıyıcı, eşyayı, tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilir ve bu durumda, sadece bu kişinin seçiminde gösterilmesi gereken özenden sorumludur.

⁴⁸ Vedia akdi ile ilgili açıklamalar için bkz. Cevdet Yavuz, **Borçlar Hukuku Dersleri: Özel Hükümler**, 2. Baskı, İstanbul, Beta, 2001, s. 467 vd.

⁴⁹ Aydın, **CMR**, s. 46; Gençtürk, **Gecikme**, s. 141. Ancak Aydın, taşıyıcının eşyayı üçüncü bir kişiye devretmesi durumunda üçüncü kişi ile taşıyıcı arasında üçüncü kişi yararına bir vedia akdi kurulmuş olacağı görüşündedir.

⁵⁰ Kaya, **"Sorumluluk II"**, s. 245

satıştan elde edilen bedelden fazla ise, taşıyıcı aradaki farkı eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip kişiden⁵¹ talep edebilir. (CMR m. 16/IV).

Taşıyıcı, teslim engelleri ile karşılaştığında dilediği yolu tercih edebilir. Taşıyıcının, gönderenden talimat alma yolunu seçmesi durumunda, eşyanın teslim edilmesinin diğer bir ifadeyle, taşıyıcının CMR m. 17 vd. hükümlerince sorumluluktan kurtulmasının ne zaman gerçekleşeceği söz konusu talimata göre belirlenecektir. Taşıyıcının, CMR m. 16/III'teki koşulların gerçekleşmesi halinde eşyayı satması durumunda ise taşıyıcı, eşyayı sattığında sorumluluktan kurtulacaktır. Taşıyıcının, eşyanın boşaltılması yolunu tercih etmesi durumunda, eşyayı 16. madde hükümlerine göre boşalttığı anda, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, taşıyıcı, CMR hükümlerine göre sorumluluktan kurtulacaktır. Eşyanın boşaltılmasından sonra taşıyıcının sorumluluğu, CMR hükümlerine göre değil, CMR yanında uygulanacak ulusal hukuka göre belirlenecektir.

d. Taşıma Engellerinin Varlığı

Taşıma engeli, doğal afet, yetkili makamın gerekli giriş-çıkış iznini vermemesi ya da grev gibi taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra ortaya çıkan ve taşımanın, sözleşmede öngörüldüğü şekilde gerçekleştirilmesine imkân vermeyen durumları ifade etmektedir.⁵² Taşıma engellerinden söz edebilmek için, taşımanın gerçekleştirilmesini imkânsız hale getiren durumun, taşıma konusu eşyanın gönderildiği yere ulaşmasından önce ortaya çıkmış olması gerekmektedir. Oysa teslim engelleri, kural olarak, taşıma konusu eşyanın gönderildiği yere ulaşmasından sonra söz konusu olur.

Taşıyıcının, eşyayı teslim aldığı andan hak sahibine teslim edeceği ana kadar sorumlu kalmakta devam etmesi CMR m. 17 hükmü gereğidir. Ancak, taşıma engellerinin varlığı halinde taşıyıcı, tıpkı teslim engellerinde olduğu gibi, eşyayı hak sahibine teslim edememekte ve sorumluluktan kurtulamamaktadır. Taşıyıcının,

⁵¹ Eşya üzerinde tasarruf hakkına gönderen veya gönderilen sahiptir. Gönderenin ve gönderilenin ne zaman eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olacağı hakkında bkz. Üçüncü Bölüm II. C. 1.

⁵² Arkan, *Uluslararası Demiryolu Taşımaları*, s. 145; Aydın, *CMR*, s. 47; Gençtürk, *Gecikme*, s. 142

taşıma engellerinin varlığı halinde nasıl bir yol izleyeceği CMR'nin 14. ve 16. maddeleri ile düzenlenmiştir.⁵³

CMR m. 14 ile iki tür taşıma engeli düzenlenmiştir. Söz konusu maddenin ilk fıkrasına göre, eşya, teslim yerine varmadan önce sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse veya imkânsızlaşacağı anlaşılırsa⁵⁴ taşıyıcı, 12. madde uyarınca eşyaya tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. Söz konusu maddenin ikinci fıkrasına göre ise, koşullar, eşyanın sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ise ve taşıyıcı, 12. madde hükümleri uyarınca eşyaya tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamamış ise, eşyaya tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararına en uygun görülen önlemleri alacaktır.

Buna göre, CMR m. 14'te düzenlenen taşıma engellerinden ilki taşımanın imkânsız hale gelmesi; ikincisi ise farklı şekilde taşıma imkânıdır. İlk taşıma

⁵³ TTK'da ise taşımaya başlanmasını veya devam edilmesini engelleyen bir durumun ortaya çıkması halinde taşıyıcının nasıl bir yol izleyeceği TTK m. 774 ile düzenlenmiştir. Söz konusu hükme göre, taraflardan birisi için kusur teşkil etmeyen bir sebepten dolayı eşyanın taşınması menedilmiş ya da çok gecikmiş olursa taşıyıcı, durumu derhal gönderene bildirmeye mecburdur. Bu takdirde gönderen, taşıyıcının imzaladığı sevk mektubu nüshasını kendisine geriye vermek ve TTK m. 777 uyarınca hesaplanacak tazminatı ödemek suretiyle sözleşmeyi feshedebilir.

TTK m. 774'te düzenlenen ve taşıyıcının ortaya çıkan engeli derhal gönderene bildirmekle yükümlü olması, Arkan tarafından haklı olarak eleştirilmektedir. Zira, TTK m. 774 uyarınca sözleşmenin feshi, sevk mektubunun taşıyıcı tarafından imzalanmış olan nüshasının iade edilmesi koşuluna bağlı olduğundan bu nüsha TTK m. 775/I (2) uyarınca gönderilene verilmişse, gönderen sözleşmeyi feshedebilmek için durumu tekrar gönderilene bildirecek ve ondan sevk mektubunu kendisine veya taşıyıcıya iade etmesini isteyecektir. Bu halde ise, gereksiz yere zaman kaybedileceğinden yazar, taşıyıcının talimat verme yetkisinin gönderilene geçtiğini bildiği hallerde durumu direk gönderilene bildirmesi gerektiğinin hüküm altına alınmasının daha isabetli olacağını ifade etmektedir. (Bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 84)

Taşıma ve teslim engellerinin varlığı halinde taşıyıcının ne şekilde hareket etmesi gerektiği yönünde Tasarıdaki düzenleme için bkz. yukarıda dipn. 43

⁵⁴ CMR'nin İngilizce metninde, Türkçe metnindekinin aksine, eşyanın teslim yerine varmasından önce sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamanın herhangi bir nedenle sadece imkânsız hale gelmesi değil aynı zamanda imkânsızlaşacağının anlaşılması hali de ifade edilmiştir. "If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, ..." CMR'nin İngilizce metni için bkz. Abuzer Kendigelen/Alihan Aydın, **Bibliyografyalı Notlu - İctihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı: Karayolu, Demiryolu, Hava yolu, Deniz yolu İle Taşımlar, Posta Taşımları, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Umumi Mağazacılık**, 1. Bası, İstanbul, Beta, 2001, (Taşıma Hukuku Mevzuatı), s. 173 vd.

engelinin varlığı halinde yani sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkânsız hale gelirse veya imkânsızlaşacağı anlaşılırsa taşıyıcı, ya eşyaya tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecek (CMR m. 14/I) ya da eşyayı, onları tasarruf etme hakkına sahip olan kişi hesabına derhal boşaltacaktır. (CMR m. 16/II). Ayrıca taşıyıcı, bu türden bir taşıma engeli ile karşılaşması durumunda, CMR m. 16/III'teki koşullar gerçekleştiği takdirde, eşyaya tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat beklemeden onları satabilir.

İkinci taşıma engelinin varlığında yani koşulların, eşyanın sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına imkân vermesi halinde ise taşıyıcı, öncelikle eşyaya tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden uygun bir süre içinde talimat almayı bekleyecektir. Taşıyıcı, hak sahibinden uygun bir süre içinde CMR m. 12/V b çerçevesinde makul bir talimat alır ise bu talimatın gereklerini yerine getirecektir.⁵⁵ Uygun bir süre içinde talimat alamaz ise, eşyaya tasarruf etme hakkına sahip kişi yararına en uygun önlemleri alacaktır. Diğer bir ifadeyle, taşıyıcının hak sahibinin menfaatine olan en uygun önlemi alırken bir özen yükümlülüğü söz konusudur.⁵⁶

Taşıyıcı, CMR m. 14/II'de yer verilen taşıma engeli ile karşılaşması durumunda, hak sahibinden uygun bir süre içinde talimat alamadığı takdirde eşyayı, sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşıma (CMR m. 14/II) veya koşulları gerçekleşmiş ise CMR m. 16/III uyarınca eşyayı satma yollarından hangisi hak sahibinin menfaatine daha uygunsa onu seçecektir.

Taşıyıcının, CMR m. 14/II'de yer verilen taşıma engeli ile karşılaşması durumunda, CMR m. 16/II uyarınca eşyayı, hak sahibi hesabına boşaltma ve koruma altına alma imkânı yoktur. Zira CMR m. 16/II'de, eşyanın taşıyıcı tarafından hak sahibi hesabına boşaltılabilmesinin koşulu olarak, CMR m. 14/I ve m. 15'teki koşulların gerçekleşmesi aranmıştır. Bu nedenle Gençtürk'ün, taşıyıcının, CMR m. 14/II'de yer verilen taşıma engeli ile karşılaşması durumunda, eşyayı hak sahibi

⁵⁵ Clarke-Yates, **Contracts Of Carriage By Land And Air**, s. 20

⁵⁶ Gençtürk, **Gecikme**, s. 143

hesabına boşaltabileceği ve koruma altına alabileceği yönündeki düşüncesine katılmak mümkün değildir.⁵⁷

Yukarıda belirtmiş olduğumuz durumlarda, eşyanın ne zaman teslim edilmiş sayılacağı diğer bir ifadeyle taşıyıcının, ne zaman CMR m. 17 vd. hükümlerinde düzenlenen sorumluluktan kurtulabileceği, taşıyıcının, hak sahibinin talimatını yerine getirmesi durumunda, söz konusu talimatın neticesine göre belirlenecek; eşyanın boşaltılması ya da CMR m. 16/III'teki koşulların gerçekleşmesi halinde satılması durumlarında ise taşıyıcı, eşyayı sattığında veya eşyayı boşalttığı anda CMR hükümlerine göre sorumluluktan kurtulacaktır. Teslim engellerini anlatırken de ifade ettiğimiz üzere, eşyanın boşaltılmasından sonra taşıyıcının sorumluluğu, CMR hükümlerine göre değil CMR yanında uygulanacak ulusal hukuka göre belirlenecektir.

C. Zarar Meydana Gelmesi

Taşıma süresinin aşılmış olması, taşıyıcının, CMR'ye göre gecikmeden sorumlu olabilmesi için tek başına yeterli değildir. Ayrıca, hak sahibinin eşyanın geç teslim edilmesinden dolayı bir zarara da uğramış olması gerekmektedir.⁵⁸ Gecikme, bir zarara neden olmamış ise taşıyıcının sorumluluğuna da gidilemez. Diğer bir ifadeyle her ne kadar kural, taşıyıcının gecikmeden sorumlu olması ise de bunun ön

⁵⁷ Gençtürk, **Gecikme**, s. 143

⁵⁸ Taşıyıcının, TTK'ya göre gecikmeden sorumlu olabilmesi için hak sahibinin herhangi bir zarara uğramış olması koşulu aranmamıştır. TTK m. 780/I'e göre; eşya, hak sahibine TTK m. 779'a göre belli olan müddetlerden sonra ulaşırsa diğer bir ifadeyle, eşya, hak sahibine taraflar arasındaki anlaşma veya ticari teamül ile belli olan ya da bunların yokluğu halinde halin icabına göre munasip görülen müddet içinde teslim edilmez ise taşıma ücreti, geciken müddet ile orantılı olarak indirilir. Gecikme müddeti, taşıma süresinin iki katını geçerse taşıma ücreti tamamen düşer ve bununla beraber taşıyıcı, hak sahibinin bu sebeple uğradığı zarardan da sorumlu olur. Bu hükümden de anlaşılacağı üzere, eşyanın geç teslim edilmesi durumunda, taşıma ücretinin geciken müddet ile orantılı olarak indirilmesi ya da taşıma ücretinin tamamen düşmesi hallerinde hak sahibinin herhangi bir zarara uğramış olması koşulu aranmamıştır. Bu nedenle, eşyanın geç teslim edilmesinden dolayı hak sahibi herhangi bir zarara uğramasa da taşıyıcı sorumlu olacaktır. Bununla birlikte, gecikme müddetinin taşıma süresinin iki katını geçtiği durumlarda taşıyıcı, bu sebeple herhangi bir zarara uğranılmışsa onu da tazmin etmek zorundadır. Yürürlükteki Ticaret Kanunundaki bu düzenlemeyi hatırlatan benzer bir hüküm Tasarıda da bulunmaktadır. Tasarı'nın 875. maddesinin 3. fıkrasına göre, gecikme sonucu bir zarar doğarsa da taşıma ücreti, gecikme süresi ile orantılı olarak indirilecektir. Buna karşılık taşıyıcı, gecikmenin meydana gelmemesi için "her türlü özeni gösterdiğini ispat" ederse taşıma ücretinin indirilmesine engel olabilecektir.

şartı karşı tarafın zararın varlığını ispatlamasıdır.⁵⁹ Nitekim, 01.10.1948 tarihli ve 1069/4154 sayılı Yargıtay kararında da, eşyanın geç teslim edilmiş olmasına karşın nasıl olsa piyasaya çıkarılmasına imkân bulunmuyorsa gönderilenin malvarlığında bir zarar söz konusu olamayacağı için taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumlu olmadığına karar verilmiştir.⁶⁰ Yargıtay 11. H.D. ise 19.06.2000 tarih 2000/4859 E. ve 2000/5755 K. sayılı kararında, “... 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 davacının navlun ücreti talep etmekte haklı olduğu gerekçeleriyle, ... yerinde görülmeyen temyiz itirazlarının reddi ile kararın onanması gerekmiştir.”⁶¹ diyerek her ne kadar taşıma süresinin aşılması ve taşıma konusu eşyanın geç teslimi söz konusu olsa da gecikme nedeniyle bir zarara uğrandığı kanıtlanamadığından davacı taşıyıcının taşıma ücretine hak kazandığına karar vermiştir.

Bu nedenle, CMR’de öngörülen sorumluluk sistemi bir tazminat sorumluluğudur.⁶² Zira, tazminat hukukun temel prensibi gereği tazminattan bahsedebilmek için, zararın mevcut olması gerekir.⁶³

CMR’de gecikmeden doğan zararların tespiti özel olarak düzenlenmediğinden bu tespit, genel hükümlere göre yapılacak ve zarar, gecikme olmasaydı hak sahibinin malvarlığının bulunacağı durum ile eşyanın geç teslim edilmesi sonrasında bulunduğu durum arasındaki negatif fark dikkate alınarak tespit edilecek ve eşyanın

⁵⁹ Abuzer Kendigelen, **Ticaret Hukuku Kürsüsünde Onbeş Yıl (1986-2001) Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları İle Birlikte) C: I Taşıma Ve Sigorta Hukuku**, 2. Bası, İstanbul, Arıkan, 2006, (Hukuki Mütalaalar), s. 17; Gençtürk, **Gecikme**, s. 157; Akıncı, **CMR**, s. 138

⁶⁰ Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 243 dipn. 348

⁶¹ Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 254-255

⁶² Akıncı, **CMR**, s. 145; Gençtürk, **Gecikme**, s. 157; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 240

⁶³ TTK’nın 780. maddesinin düzenlemesinde, taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için herhangi bir zararın aranmamış olması sebebiyle, TTK’nın bu hükmünün bir tür cezai şart niteliğinde olduğu kabul edilmektedir. (bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 176; Eriş, **Kara Taşıma**, s. 286-287; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 240; Akıncı, **CMR**, s. 145; Gençtürk, **Gecikme**, s. 157; Aydın, **CMR**, s. 144)

teslim alındığı zaman ile hak sahibine teslim edildiği zaman arasında ulaştığı en yüksek değer dikkate alınmayacaktır.⁶⁴

Eşyanın geç teslim edilmesinden ötürü hak sahibi hem doğrudan hem de dolaylı malvarlıksal zararlara maruz kalabilir.

Dolaylı malvarlıksal zararlar, eşyanın ziya ve/veya hasarı dışında meydana gelen zararlar olup genellikle hak sahibinin malvarlığında ortaya çıkan azalma veya kardan yoksun kalma şeklindeki zararlardır.⁶⁵ Örneğin, eşyanın borsa veya piyasa değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, taşımanın geç yapılmış olması nedeniyle meydana gelen üretim kaybı⁶⁶, gönderilenin eşyanın geç teslim edilmiş olması sebebiyle bir taahhüdünü zamanında yerine getiremediği için üçüncü kişilere tazminat ödemesi, makine parçalarının geç teslimi nedeniyle makineyi monte edecek yabancı teknik elemana fazladan ikamet masrafı ödenmesi⁶⁷, fazladan ardiye ücreti ödenmesi⁶⁸ ya da eşyanın belirli bir tarihte teslim edileceğinin dikkate alınması sebebiyle boşaltmayı yapacak işçilere fazla ücret ödenmesi, siparişe ilişkin sözleşmenin iptal edilmesi nedeniyle doğan zararlar⁶⁹, gönderilenin aynı eşyayı piyasadan çok daha maliyetli şekilde temin etmiş olması veya eşyanın tarifeli bir sefere yetiştirilmesinin söz konusu olduğu hallerde bu tarifeli seferin kaçırılması sebebiyle eşyanın daha maliyetli şekilde gönderilenin işyerine taşıtılması gibi zararlar, bu nitelikteki zararlardır.⁷⁰

⁶⁴ Gençtürk, **Gecikme**, s. 157

⁶⁵ Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185; Gençtürk, **Gecikme**, s. 158; Yazıcıoğlu, **“Geç Teslim”**, s. 1054

⁶⁶ “Taşımanın geç yapılması sonucu doğan üretim kaybı ve montör giderlerine ilişkin zararın hesabının, uzman bilirkişilerden alınacak bir raporla saptanması gerekir.” Yarg. 11. H.D., 9.7.1992 T., 1164 E., 8301 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 429 ve Gençtürk, **Gecikme**, s. 158 dipn. 183

⁶⁷ Yarg. 11. H.D., 12.6.1980 T., 2501 E., 3124 K. Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 128 dipn. 152

⁶⁸ “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 T., 1988/5191 E., 1989/1024 K. Gençtürk, **Gecikme**, s. 158 dipn. 185

⁶⁹ Yarg. 11. H.D., 30.6.1992 T., 1024 E., 8117 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 147-148

⁷⁰ Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 128; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 243; Gençtürk, **Gecikme**, s. 158; Aydın, **CMR**, s. 105; Yazıcıoğlu, **“Geç Teslim”**, s. 1054

Eşyanın geç teslim edilmesi, eşyanın zıya veya hasara uğramasına sebebiyet verebilir. Bu halde, taşıyıcının sorumluluğunun zıya veya hasardan sorumluluk olarak mı yoksa geç teslimden sorumluluk olarak mı değerlendirileceği tartışmalıdır.⁷¹ Bir görüşe göre, gecikmenin hasara ya da hasarın gecikmeye yol açtığı durumlarda, taşıyıcı hasardan sorumlu olmalıdır. Diğer bir görüşe göre ise, gecikmenin, eşyanın hasarına yol açtığı durumlarda, hakların yarışması söz konusu olur ve bu durumda, hasar sorumluluğuna ilişkin hükümler uygulanabileceği gibi gecikmeye ilişkin hükümler de uygulanabilir. Bir diğer görüşe göre, gecikme nedeni ile iki tür zarar meydana gelebilir: dolaylı zararlar olarak da ifade edebileceğimiz ve hak sahibinin malvarlığında oluşan zararlar (temerrüt zararları) ve taşıma konusu eşyanın hasara uğramasından doğan zararlar. Bu nedenle, gecikme sebebiyle hak sahibinin maruz kaldığı doğrudan ya da dolaylı tüm zararlar gecikme sorumluluğu kapsamındadır. Nihayet son görüşe göre ise, gecikme zararları zıya ve/veya hasar dışında kalan zararlardır. CMR'nin zıya ve/veya hasar sorumluluğunu düzenleyen hükümlerinde (CMR m. 23/I-IV) zararın taşıma süresi içinde mi yoksa bu sürenin dışında mı doğduğu üzerinde de durulmamaktadır. Bu nedenle, gecikmenin eşyanın hasarına neden olduğu hallerde taşıyıcı, hasara ilişkin hükümlere göre sorumlu olacaktır.

Kanaatimizce, gecikme sonucu eşyanın zıya veya hasara uğraması durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun zıya ve hasar hükümlerine göre tespit edilmesi gerekmektedir. Zira CMR m. 17/1'e göre, taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı andan hak sahibine teslim edinceye kadar eşyanın zıya veya hasara uğramasından sorumludur. Eşyanın hak sahibine teslim edildiği tarih ise tarafların kararlaştırdıkları ya da makul süre dikkate alınarak belirlenen taşıma süresinden daha sonra olabilir. Taşıma süresi geçirilmiş bile olsa, taşıyıcının eşyayı koruma borcu, eşyayı hak sahibine teslim edene kadar devam eder. Bu nedenle, gecikmenin eşyanın zıya veya hasarına yol açmasından doğan sorumluluk da zıya ve hasar hükümleri

⁷¹ Öğretide bu konuda ileri sürülen görüşler için bkz. Gençtürk, **Gecikme**, s. 159-160

kapsamındadır.⁷² Bu durumda, taşıyıcının ödeyeceği tazminat ise CMR m. 23/I-IV'e göre tespit edilir ve CMR m. 23/V uygulanmaz.⁷³

D. İlliyet Bağının Bulunması

Taşıyıcının, CMR'ye göre gecikmeden sorumlu olabilmesi için taşıma süresinin aşılmış olması ve hak sahibinin bir zarara uğramış olması yeterli değildir. Bunlara ilaveten, taşıma süresinin aşılması ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması da gerekmektedir.

Genel anlamda illiyet, iki olay arasındaki sebep-sonuç ilişkisidir; diğer bir ifadeyle, bir olay diğer bir olayın doğumuna esas olmuşsa onun sebebi sayılır.⁷⁴ Zararla fiil arasında uygun illiyet bağının bulunduğunu kabul edebilmek için ise hayatın olağan akışına göre fiilin bu zararı meydana getirebileceği sonucuna varılmalıdır.⁷⁵

Taşıyıcının, gecikmeden sorumlu olabilmesi için zararın gecikme sebebinden doğmuş olması gerektiğine göre eğer zarar, gecikmeden doğmamış ise taşıyıcıyı gecikme hükümlerine göre sorumlu tutmak mümkün olmayacaktır. Bu nedenle, hak

⁷² Aynı yönde bkz. Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 67; Gençtürk, **Gecikme**, s. 160-161; Aydın, **CMR**, s. 108

⁷³ TTK'da da, gecikme sonucu eşyanın ziya veya hasara uğraması halinde taşıyıcının sorumluluğunun, TTK m. 780'e göre değil, TTK m. 781'e göre tespit edilmesi gerektiği fikrindeyiz. (Aynı yönde bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 67; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 185). Zira TTK m. 781'de, taşıyıcının, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten gönderilene teslim olunduğu tarihe kadar geçen müddet içinde uğradığı ziya ve hasardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Eşyanın gönderilene teslim olunduğu tarih ise tarafların kararlaştırdıkları ya da ticari teamül ile belli olan ya da bunların yokluğu halinde halin icabına göre uygun görülen müddetten daha geç bir tarih olabilir. Diğer bir ifadeyle, taşıma süresi geçirilmiş bile olsa taşıyıcının eşyayı koruma borcu devam eder. Bu nedenle, eşyanın gecikerek tesliminden doğan ziya ve hasar da, TTK m. 781 hükmü kapsamındadır. Bu durumda, taşıyıcının ödeyeceği tazminat ise TTK m. 785 uyarınca hesap edilir. Yargıtay da bir kararında, "Mahkeme olaya, TTK. nun 780/2 maddesi hükmünü uygulayarak temyiz eden davacıya navlun ücretinin 2/3 nün ödenmesini hükme bağlamıştır. Oysa, TTK. nun 780 inci maddesi gecikme olmakla beraber, götürülen eşyanın niteliğinde bir bozulma olmaması, yani hasar ve ziyanın söz konusu olmaması hali için düzenlenmiştir. Olayda olduğu gibi ziya halinde, TTK. nun 785/1 maddesinin uygulanması gerekmektedir. ..." diyerek bu hususu vurgulamıştır. Yarg. 11. H.D., 9.4.1985 T., 1031 E., 2079 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 290

⁷⁴ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Alttop, **Tekinay Borçlar Hukuku**, s. 567

⁷⁵ M. Kemal Oğuzman-M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**, 3. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2000, (Borçlar Hukuku), s. 503

sahibi, gecikme nedeniyle açtığı davada gecikmeyi, zararı ve gecikme ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ispatlamalıdır.⁷⁶

II. SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR m. 17/I ile düzenlenmiştir. Madde 17/I'in resmi Türkçe çevirisi aynen şöyledir: “Taşımacı, yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur.” Görüldüğü üzere, maddenin resmi Türkçe çevirisinde gecikme kavramından bahsedilmemiştir. Ancak, bu husus hatalı çeviriden kaynaklanan ve atlanmış bir husustur.

CMR m. 51/II'ye göre, CMR'nin resmi dillerinden Fransızca yanında diğer resmi dili olan İngilizce metninin 17/I maddesinde ise, “The carrier shall be liable ... as well as for any delay in delivery.” denilerek taşıyıcının gecikmeden dolayı da sorumlu olduğu, resmi Türkçe çevirisinin aksine, açıkça belirtilmiştir.

Taşıyıcının, CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği ile ziya ve hasardan doğan sorumluluğunun hukuki niteliği aynı sistemden hareketle düzenlenmiştir.⁷⁷ Doktrinde, taşıyıcının, CMR'ye göre sorumluluğunun hukuki

⁷⁶ Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 244; Gençtürk, **Gecikme**, s. 162

⁷⁷ TTK'da ise, taşıyıcının eşyanın ziya ve hasarından doğan sorumluluğu ile gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR'dekinin aksine, ortak bir sorumluluk sistemine bağlanmamıştır. TTK'ya göre, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu kusursuz bir sorumluluktur. Zira, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulabilmesi için TTK m. 780/II'ye göre; gecikmenin gönderen veya gönderilenlerin fillerinden veya mücbir bir sebepten doğduğunu ispat etmesi gerekmektedir. Görüleceği üzere, taşıyıcının TTK'da düzenlenen gecikmeden doğan sorumluluğu, CMR'de düzenlenen gecikmeden doğan sorumluluğuna göre daha ağır bir rejime tabidir. Taşıyıcının, ziya ve hasar sorumluluğu ise TTK'da kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Bu sonucu, TTK m. 781/II'den çıkarmak mümkündür. Söz konusu hükme göre taşıyıcı, ziya ve hasarın kendi kusurundan doğmayan bir sebepten ileri geldiğini ispat etmekle sorumluluktan kurtulacaktır. Anlaşılacağı üzere, TTK'da taşıyıcının kusurunun varlığı karine olarak kabul edilmiş ve aksini ispat yükü taşıyıcı üzerinde bırakılmıştır. Buna göre; taşıyıcının, eşyanın ziya ve hasara uğramasından doğan sorumluluğu, TTK'da CMR'ye kıyasla daha hafif bir şekilde düzenlenmiştir.

TTK Tasarısı'nda ise, taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği arasındaki farklılık ortadan kaldırılmıştır. Tasarı'nın “Ziya veya hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluk” başlığını taşıyan 875. maddesine göre taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyandan, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur. Tasarı'nın 876. maddesine göre ise ziya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. (TTK Tasarısı'nda öngörülen sorumluluğun kusur sorumluluğu

niteliği konusunda iki yaklaşım bulunmaktadır. Bazı yazarlar, CMR ile getirilen sorumluluk sisteminin bir kusur sorumluluğu sistemi olduğunu bazı yazarlar ise CMR ile kusursuz sorumluluk sisteminin getirildiğini savunmaktadırlar.

Aydın, CMR'deki sorumluluk sisteminin, taşıyıcının, kusursuzluğunu ispatla sorumluluktan kurtulabilmesine imkân olmadığından, ne alelade bir kusur sorumluluğu olduğunu, ne de sadece mücbir sebebin varlığını ispata ihtiyaç duyan bir kusursuz sorumluluk olduğunu ifade etmektedir. Aydın'a göre, CMR'de düzenlenen sorumluluğun hukuki niteliği özen borcu ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur ve kusur, ilke olarak var kabul edildiğinden taşıyıcının, bunun aksini ispatlaması gerekir. Taşıyıcının, mutlak biçimde kusursuz olarak sorumlu tutulduğu taşıma aracındaki noksanlığa ilişkin CMR m. 17/III hükmü ise, taşıyıcının özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğunun bir istisnasıdır.⁷⁸

Özdemir de, CMR m. 17'ye göre kusursuz sorumluluğun söz konusu olmadığını belirtmektedir. Bunun dayanağı olarak ise, taşıyıcının kaçınma imkânı varken kaçınmamış ya da sonuçlarını önleme imkânı varken önlememiş olduğu için sorumlu tutulduğunu ve bu hareket tarzı içinde olmayışının da taşıyıcının kusuruna delalet ettiğini ifade etmektedir. Diğer bir ifadeyle, kaçınma imkânının kullanılmaması ya da sonuçlarını engelleme imkânından faydalanılmaması hallerinin taşıyıcı açısından kusur sayıldığını kabul etmektedir. CMR m. 17/III'ün ise bu düzenlemenin bir istisnası ve kusursuz sorumluluk düzenlemesi olduğunu belirtmektedir.⁷⁹

Akıncı ve Wit de taşıyıcının CMR'de düzenlenen sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olduğu fikrindedirler.⁸⁰

Ancak, doktrindeki çoğunluk görüşüne göre, taşıyıcının CMR ile getirilen sorumluluğunun hukuki niteliği hafifletilmiş bir kusursuz sorumluluktur.⁸¹ Bu görüşü

olduğu yönündeki görüş için bkz. Muharrem Gençtürk, “**Ticaret Kanununun 780. Maddesine Göre Eşya Taşıyıcısının Gecikmeden Doğan Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğunun Kapsamı**”, (çevrimiçi), www.e-akademi.org (Erişim tarihi: 07.02.2010) Tasarıda öngörülen sorumluluğun kusursuz sorumluluk olduğu yönündeki aksi görüş için bkz. Ülgen, “**Tasarı**”, s. 26

⁷⁸ Aydın, **CMR**, s. 31-34

⁷⁹ Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 126-127

⁸⁰ Akıncı, **CMR**, s. 87; Wit, **Multimodal Transport**, s. 96

savunan yazarlar, bu sonucun, CMR m. 17/II'de yerini bulan ve taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumu ispatlamasını öngören madde hükmünden çıktığı kanaatindedirler. Zira taşıyıcı, sorumluluktan kurtulabilmek için kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumu ispatlamalıdır. Taşıyıcının dayanabileceği bu kurtuluş sebebi yani kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durum ise mücbir sebep kavramından daha geniştir.⁸²

Arkan, aynı zamanda, taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durum mücbir sebebe denk olsaydı taşıyıcının, mücbir sebebin dıştan gelme özelliği eksik olan ve taşıyıcının taşıtın kusurundan sorumlu olacağını düzenleyen CMR m. 17/III hükmüne gerek kalmayacağını ifade etmektedir.⁸³

Kanaatimizce, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği ziya ve hasardan doğan sorumluluğunun hukuki niteliği gibi hafifletilmiş bir kusursuz sorumluluktur.⁸⁴ Zira taşıyıcı, sorumluluktan kurtulabilmek için, yukarıda atıfta bulunduğumuz yazarların da ifade ettiği üzere, mücbir sebep kavramından daha geniş olan kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olayı ispatlamalıdır.

Mücbir sebep, hayatın olağan akışında karşılaşılabilecek tesadüfi olayların dışında olan ve borçlunun tüm çarelere başvurursa bile karşı koyması imkânsız olan bir

⁸¹ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 240; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 148; Gençtürk, **Gecikme**, s. 111; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 44; Arkan, “**CMR Üzerinde Bir İnceleme**” s. 16; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 102; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 17; Uslu, **CMR**, s. 56

⁸² Kaya, “Sorumluluk II”, s. 254 dipn. 83; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 44; Arkan, “**CMR Üzerinde Bir İnceleme**”, s. 14; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 102; Gençtürk, **Gecikme**, s. 111; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 56; Messent-Glass, **CMR**, s. 113; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 161

⁸³ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 43-44; Arkan, “**CMR Üzerinde Bir İnceleme**”, s. 14

⁸⁴ Yargıtay ise bir kararında “... dava konusu olaya uygulanması gereken CMR Konvansiyonunun 17/2. maddesinde de, hasar veya ziyanın, taşıyıcının önlemesine imkan bulunmayan durumlardan ileri gelmesi halinde taşıyıcının sorumluluktan ibra edileceği hüküm altına alınmıştır. Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, TTK’nun 20. maddesi uyarınca basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özeni yerine getirmediği takdirde taşıyıcı, kusurlu sayılacaktır. Taşıyıcının, genel olarak gerekli dikkat ve özeni gösterdiğini kanıtlaması yeterli değildir. Ziya ve hasara neden olan olayın doğumunda kusurlu olmadığını da kanıtlaması gerekecektir. ...” diyerek taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğinin kusur sorumluluğu görüşünde olduğu düşüncesini yaratmaktadır. Yarg. 11. H.D., 20.4.2000 T., 2000/2114 E., 2000/3241 K. Kendigelen/Aydın, **Taşıma Hukuku Mevzuatı**, s. 145

olaydır. Bu olay tabii bir kuvvetten (fırtına, zelzele gibi) kaynaklanabileceği gibi üçüncü şahsın fiilinden veya resmi bir yasaklamadan da ileri gelebilir.⁸⁵

Bir vakıanın mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi için, taşıyıcının bu vakıayı engellemesi mümkün olmamalıdır. Diğer bir ifadeyle, taşıyıcı, basiretli bir tacir gibi davransaydı söz konusu vakıayı engelleyebilecek idiyse bu vakıa mücbir sebep olarak addedilemez. Örneğin, bir tırın geçiş belgesini temin edebilmek için, araç izdihamı yüzünden, taşıyıcının uzun süre sırada beklemesi mücbir sebep olarak nitelendirilemez.⁸⁶ Ancak, Yargıtay’a göre, iç savaş mücbir sebep oluşturur.⁸⁷

Ancak burada, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için mutlaka mücbir sebep gibi dıştan gelen, öngörülemez nitelik gösteren bir durumun varlığı şart değildir. Öyle olsaydı, Arkan’ın da ifade ettiği üzere, CMR m. 17/III hükmüne gerek kalmazdı. Çünkü zaten taşıyıcı, ancak mücbir bir sebebi ispat ederek sorumluluktan kurtuluyor olsaydı taşıyıcının, mücbir sebep olarak ifade edemeyeceğimiz, taşıttaki kusurlardan sorumlu olacağı da şüphesizdir. Bu nedenle, bu hususu ikinci kez tekrar etmenin anlamı kalmazdı. Taşıyıcının, taşıttaki kusurdan sorumluluğunun devam edeceği yönündeki bu hüküm gösteriyor ki; taşıyıcı, mücbir sebep kavramından daha geniş olan kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir durumu da ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.

⁸⁵ Doğanay, “**Karada Eşya Taşınması**”, s. 445

⁸⁶ “... Olayda davalı bir limited şirket olduğuna ve bu nedenle TTK m. 18, f. 1 uyarınca tacir sıfatını taşıdığına göre, TTK m. 20, f. 2’ye göre ticaretine ait tüm faaliyetlerinde basiretli bir işadami gibi davranması zorunludur. Bu nedenle ... davalının Kapıkule’deki araç izdihamını gerekçe göstererek 7 günlük dozvala bekleme süresini mücbir sebep olarak nitelendirmesi kabul edilemez. ... Öyleyse inceleme konusu uyuşmazlıkta da davalının taşımanın yapıldığı dönemde ya da genelde Kapıkule’deki araç izdihamını bilmesi ve bu bekleme süresini asgariye indirecek tüm yollara başvurusu zorunluydu. ...” Ömer Teoman, **Yaşayan Ticaret Hukuku Cilt I : Hukuki Mütalaalar Kitap 3 : 1984 - 1985**, İstanbul, Kazancı Hukuk Yayınları No: 135, 1994, (Yaşayan Ticaret Hukuku Kitap 3), s. 6

⁸⁷ “... Mahkeme; iddia, savunma, mübrez belgeler ve bilirkişiler kurulu raporuna nazaran, sigorta poliçesinin abonman sözleşmesine göre tanzim edildiği için davalının geçersizlik iddiasının yerinde olmadığı, taşımanın gecikmesinin iç savaşın yarattığı karışıklıklardan doğduğu ve bunun mücbir sebep oluşturduğu ve davalıya kusur izafe edilemeyeceği ...” Yarg. 11. H.D., 31.10.1994 T., 1994/3912 E., 1994/7994 K. Kendigelen, **Hukuki Mütalaalar**, s. 362

III. GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUKTAN KURTULMA HALLERİ

Taşıyıcı, CMR m. 17/I ile düzenlenen gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmak için gecikmenin, talep sahibinin hatasından veya ihmaliinden, taşıyıcının kusuru nedeniyle verilen talimatlar dışındaki talep sahibinin verdiği talimattan, eşyaya has bir kusurdan veya önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durumdan (circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent) ileri geldiğini ispatlamalıdır.⁸⁸ (CMR m. 17/II)

A. Talep Sahibinin Hatası veya İhmali

CMR m. 17/I'e göre, gecikme, talep sahibinin kusurundan kaynaklanırsa taşıyıcı, eşyanın geç teslimi neticesinde uğranılan zararlardan sorumlu olmayacaktır. Talep sahibi, taşıyıcıya karşı dava açabilecek olan gönderen veya gönderilendir.⁸⁹

Gecikmenin, gönderen veya gönderilenin yardımcılarının kusurundan kaynaklanması da, CMR m. 3 ile getirilen yardımcılarının kusurundan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükmün kıyasen uygulanması sonucu taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır.⁹⁰

Talep sahibinin kusurlu olabileceği haller, eşyanın alınması, taşınması,⁹¹ yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması aşamalarında gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket eden kişilerin kusurlu olabileceği halleri düzenleyen CMR m. 17/IV c'deki hallerden ayırdır. Zira bu kusur halleri, taşıyıcıya sorumluluktan kurtulma imkânı veren özel riskler arasında ayrıca sayılmıştır.

⁸⁸ Aynı yönde bir hüküm COTIF/CIM'de de vardır. COTIF/CIM m. 36/II'ye göre; demiryolu; zıya, hasar veya gecikmeye hak sahibinin bir hatası, demiryoluna bir hata yüklemeyen hak sahibinin verdiği bir talimat, eşyanın kendi kusuru ya da demiryolunun önleyemeyeceği durumlar veya çare bulamayacağı sonuçlar neden oldu ise bu sorumluluktan kurtulur.

⁸⁹ Gençtürk, *Gecikme*, s. 167; Arkan, *Uluslararası Demiryolu Taşımaları*, s. 103; Aydın, *CMR*, s. 57; Uslu, *CMR*, s. 98-99

⁹⁰ Kaya, *"Sorumluluk II"*, s. 251; Aydın, *CMR*, s. 59; Özdemir, *Zıya ve/veya Hasar*, s. 210; Erdil, *CMR Konvansiyonu*, s. 156-157

⁹¹ CMR'nin İngilizce metninde, resmi Türkçe çevirisindeki aksine, eşyanın taşınmasından bahsedilmemiştir. İngilizce metinde "handling, loading, stowage or unloading of the goods ..." denilmektedir.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması hallerinden biri olan talep sahibinin hatası veya ihmalinin bulunduğu durumlara CMR m. 7, m. 10, m. 11 ve m. 22 örnek olarak verilebilir. Tüm bu maddeler ile gönderenin sorumlu olacağı haller düzenlenmiştir. Gönderenin sorumlu olduğu bu hallerde ise taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır.⁹²

CMR m. 7 ile gönderenin, sevk mektubunun içermesi gereken bilgilerin veya sevk mektubunun düzenlenmesini sağlamak veya daha başka bilgilerin sevk mektubuna yazılması amacıyla taşıyıcıya vereceği her türlü diğer bilgi ve talimatların hatalı veya yetersiz olması sebebiyle taşıyıcının uğrayacağı zarardan ve yaptığı ödemelerden sorumlu olacağı düzenlenmiştir. CMR m. 10'a göre gönderen, eşyanın yetersiz ambalajlanmasından taşıyıcıya karşı sorumludur. CMR m. 11/II ile gönderenin, gümrük belgelerinin bulunmaması, yetersiz veya usule aykırı oluşundan doğacak zarardan taşıyıcıya karşı sorumlu olacağı düzenlenmiştir. CMR m. 22'ye göre ise gönderen, taşıyıcıya, taşınmak üzere teslim alınan eşyanın tehlikesini ve gerekiyorsa alınacak önlemleri belirtmelidir. Aksi takdirde, taşıyıcıya karşı sorumlu olacaktır.

Talep sahibinin kusurlu sayılabilmesi için mutlaka aktif bir davranışta bulunması gerekmez. Pasif bir davranışta bulunması durumunda da talep sahibi kusurlu kabul edilebilir.⁹³ Sevk mektubunun içermesi gereken bilgilerin hatalı veya yetersiz olması, gümrük belgelerinin bulunmaması ya da gönderenin taşıyıcıya eşyanın tehlikesini bildirmemesi durumları gönderenin pasif kaldığı durumlara örnek olarak verilebilir. Bununla birlikte, gönderenin, taşıma aracının taşımaya uygunluğunu kontrol etme konusunda bir yükümlülüğü olmadığından, taşıma aracının taşımaya uygun olmaması bir gecikmeye sebebiyet verirse ve bunun neticesinde bir zarar meydana gelirse taşıyıcı, bu zararın gönderenin kusuruyla ileri geldiğine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.⁹⁴

⁹² Aydın, **CMR**, s. 60

⁹³ Kaya, “**Sorumluluk II**”, s. 252; Aydın, **CMR**, s. 60; Gençtürk, **Gecikme**, s. 168; Uslu, **CMR**, s. 101

⁹⁴ Kaya, “**Sorumluluk II**”, s. 252; Aydın, **CMR**, s. 61

Gönderilenin, eşyayı teslim almak konusunda bir yükümlülüğü olmadığından eşyayı teslim almaması durumunda taşıyıcı, gönderilenin kusurlu olduğuna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.⁹⁵

Son olarak ifade etmemiz gerekir ki, CMR m. 17/II’de talep sahibinin hatası veya ihmalden bahsedilmesine rağmen, taşıyıcı, gönderenin açacağı bir davada gönderilenin, gönderilenin açacağı bir davada ise gönderenin kusuruna dayanabilir.⁹⁶ Zira aksi bir durumun kabulü halinde, örneğin gönderen, sevk mektubunun ikinci nüshasını elden çıkararak kendi kusurundan kurtulabilir ve bu durumun ise taşıyıcı açısından hakkaniyete aykırı olacağı açıktır.⁹⁷

B. Talep Sahibinin Verdiği Talimat

Taşıyıcının, talimatın verilmesine kendi kusuru ile sebep olmaması koşulu ile talep sahibi -gönderen veya gönderilen- tarafından verilen talimattan ötürü eşya geç teslim edilirse ve bunun neticesinde bir zarar oluşursa, taşıyıcı, artık CMR m. 17/II’ye göre sorumlu olmayacaktır.

Taşıyıcı burada da, “talep sahibinin hatası veya ihmali” olarak ifade ettiğimiz gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulma halinde de belirttiğimiz üzere, gönderenin açacağı davada gönderilenin, gönderilenin açacağı davada ise gönderenin verdiği talimata dayanabilir.

Taşıyıcının, talep sahibi tarafından verilen talimata dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için ortada gönderen veya gönderilen tarafından verilmiş bir talimatın varlığı şarttır. Diğer bir ifadeyle, talep sahibi, taşıyıcıya talimat vermeksizin ona karar verme konusunda bir imkân sunmuşsa bu halde, taşıyıcının kendi takdir hakkını kullandığı bir durum söz konusu olduğundan ortada talep sahibinin verdiği bir talimat yoktur.⁹⁸

⁹⁵ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 252; Aydın, **CMR**, s. 60-61; Gençtürk, **Gecikme**, s. 169; Uslu, **CMR**, s. 101

⁹⁶ Aydın, **CMR**, s. 58; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 156; Akıncı, **CMR**, s. 97; Kaya, “Sorumluluk II”, s. 251; Gençtürk, **Gecikme**, s. 168

⁹⁷ Aydın, **CMR**, s. 58; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 156; Akıncı, **CMR**, s. 97

⁹⁸ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 253; Aydın, **CMR**, s. 62 dipn. 101; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 157; Gençtürk, **Gecikme**, s. 169; Uslu, **CMR**, s. 105

Gönderen, taşıyıcıya gönderilenin adresini önce yanlış bildirmiş daha sonra doğru adres bilgisini taşıyıcıya iletmiş ancak bu değişiklik taşıma süresinin aşılmasına sebep olmuş ise ya da verilen talimatlar sebebiyle eşya birden çok boşaltma yerine uğradığından gecikerek teslim edilmiş ise taşıyıcı, gecikme zararlarından sorumlu olmayacaktır.⁹⁹ Ya da örneğin, gönderenin talimatıyla yükleme yerinin değişmesi neticesinde eşya geç teslim edilmiş ve bunun neticesinde bir zarar oluşmuş ise taşıyıcı sorumlu olmayacaktır.¹⁰⁰

Burada, talimatı verirken, “talep sahibinin hatası veya ihmali” olarak ifade ettiğimiz sorumluluktan kurtulma sebebinden farklı olarak, talep sahibinin kusuru aranmamıştır. Bu nedenle, talimatın verilmesinde talep sahibinin kusuru olmasa bile taşıyıcı, verilen talimatın gecikme zararına sebep olması durumunda, bu gecikme zararından sorumlu olmayacaktır. Ancak, hükümde de belirtildiği üzere, gönderen veya gönderilence yanlış bir talimat verilmesine taşıyıcı kendi kusuru ile sebep olmuşsa, artık bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.

Taşıyıcı, aynı zamanda, talep sahibi tarafından verilen talimatın muğlâk olduğunu düşünüyor ise bu hususun talep sahibi tarafından aydınlatılmasını istemelidir. Aksi takdirde, talimatı, talep sahibinin yerine getirilmesini istediği şekilde yerine getirmediğinden sorumlu tutulabilir.¹⁰¹

Bunlara ilaveten, verilen talimatın zarara sebep olacağı taşıyıcı tarafından biliniyor idiyse taşıyıcı sorumluluktan kurtulamaz.¹⁰² Ancak, taşıyıcı, söz konusu talimatın zarara neden olabileceği konusunda talimatı veren kimseyi haberdar etmiş

⁹⁹ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 253

¹⁰⁰ “Yükleme yerinin değişmesi sonucu taşıma süresi uzamıştır. Bu süre uzaması ayrıca hafta sonuna rastlamış ve taşıma süresi daha da uzamıştır. O halde, taşıma süresinin uzaması nedeniyle, davacı mal sahibinin taşımadan doğan ek giderleri, taşıyıcıdan istemesi olanaksız bulunduğundan, davanın reddine ilişkin yerel mahkeme kararı doğrudur.” Yarg. 11. H.D., 13.11.1995 T., E. 7498/K. 8483 Eriş, **Kara Taşıma**, s. 294

¹⁰¹ Messent-Glass, **CMR**, s. 111; Aydın, **CMR**, s. 65

¹⁰² Aydın, **CMR**, s. 65; Akıncı, **CMR**, s. 99; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 158-159; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 103; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 215; Gençtürk, **Gecikme**, s. 170

ve buna rağmen bu talimatın yerine getirilmesinde ısrar edilmiş ise, taşıyıcının artık sorumlu tutulmaması gerekmektedir.¹⁰³

Taşıyıcı, talep sahibi tarafından verilen talimatın bir gecikme zararına sebep olması durumunda, sorumluluktan ancak, talep sahibi bu talimatı verdiği esnada yetkili ise kurtulabilir.¹⁰⁴ Diğer bir ifadeyle taşıyıcı, talimat verdiği esnada yetkili olmayan kimsenin vermiş olduğu talimatı yerine getirmiş ve bu talimatın neticesinde bir gecikme zararı doğmuşsa bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır.

Peki, talimat veren kimse talimat verdiği esnada yetkili olmayıp sonradan yetkili hale gelirse durum ne olacaktır?

Kanaatimizce, talimat verdiği esnada talimat vermeye yetkili olmayan ancak sonradan yetkili hale gelen kimsenin vermiş olduğu talimatı yerine getiren taşıyıcının, bu talimatı uygulaması neticesinde bir gecikme zararı doğmuşsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır. Zira, yetkisiz bir kimsenin vermiş olduğu talimatı yerine getiren taşıyıcı kusurlu hareket etmiştir.¹⁰⁵ Burada, taşıyıcının, talimatı veren kimsenin CMR m. 12/V gereğince yetkili olup olmadığını araştırması gerekirdi.

Taşıyıcı, verilen talimatı, CMR m. 12/V b'ye göre, talimatın yerine getirilmesi taşıyıcının eline geçtiği anda mümkün ise ve ne taşıyıcının normal işlerine engel oluyor ne de gönderilen diğer eşyaların gönderen veya gönderilenlerine zarar veriyorsa yerine getirmelidir. Ayrıca, CMR m. 12/V c'ye göre, verilen talimatın gönderilen eşyanın bölünmesine yol açmaması gerektiğinden taşıyıcının, gönderilen eşyanın bölünmesine yol açan talimatları da yerine getirmemesi gerekmektedir. Aksi takdirde, yani CMR m. 12/V'te düzenlenen bu nitelikleri taşımayan talimatları yerine getiren taşıyıcı, verilen talimattan ötürü bir zarar meydana geldiğini ileri sürerek

¹⁰³ Aydın, **CMR**, s. 65

¹⁰⁴ Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 253; Aydın, **CMR**, s. 64; Akıncı, **CMR**, s. 99; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 159; Gençtürk, **Gecikme**, s. 169; Uslu, **CMR**, s. 104

¹⁰⁵ Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 216; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 159-160; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 253. Aksi görüş için bkz. Aydın, **CMR**, s. 64-65 Yazar, talimat verdiği esnada talimat vermeye yetkili olmayan kimsenin sonradan yetkili hale gelmesi halinde de taşıyıcının, başta yetkisiz olan kimsenin vermiş olduğu talimatı yerine getirmesinden bir gecikme zararı doğmuş ise sorumluluktan kurtulacağını ifade etmektedir.

sorumluluktan kurtulamayacaktır.¹⁰⁶ Zira, tasarruf hakkını kullanmanın koşulları CMR m. 12/V ile açıkça düzenlendiğinden, taşıyıcının, talimat veren kişinin bu koşulları yerine getirip getirmediğine dikkat etmemesi halinde kusurlu olduğunu kabul etmek gerekir.

C. Eşyaya Has Kusur

Taşıyıcının ileri sürebileceği diğer bir sorumluluktan kurtulma hali de eşyanın kendisine has olan kusurudur. Eşyaya has kusur, söz konusu eşyanın, dâhil olduğu kategoriye ait olan ortak özellik ve niteliklerden farklı özellikler taşımasını, noksanlık içermesini ifade eder.¹⁰⁷

CMR m. 17/II'ye göre, taşıma konusu eşya, dâhil olduğu kategorideki diğer eşyalara kıyasla bir kusur içeriyorsa ve zarar da bunun sonucunda doğmuş ise taşıyıcı, sorumluluktan kurtulur.

Ancak, zarar, eşyaya has olan bir kusurdan değil de taşıma ile ilişkilendirilebilen bir durumdan doğmuşsa taşıyıcı, eşyaya has kusur diye ifade edebileceğimiz kurtuluş sebebine dayanamaz.¹⁰⁸ Örneğin, eşya, taşıyıcının taşımayı geciktirerek yapması sebebiyle bozulmuşsa taşıyıcı, eşyanın niteliğinin bozulmaya müsait olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamayacaktır.¹⁰⁹

Burada, CMR m. 17/II'de yer alan “eşyaya has kusur” olarak ifade edebileceğimiz sorumluluktan kurtulma sebebi ile CMR m. 17/IV d'de yer alan “eşyanın doğal niteliği” olarak ifade edebileceğimiz sorumluluktan kurtulma sebebi arasındaki farka da değinmek gerekmektedir. CMR m. 17II'deki “eşyaya has kusur” olarak ifade edebileceğimiz sorumluluktan kurtulma sebebi genel bir sorumluluktan kurtulma sebebi olup hem gecikme hem de zıya ve hasar halleri için söz konusu

¹⁰⁶ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 253; Aydın, **CMR**, s. 63 dipn. 105'te anılan yazarlar; Aksi görüş için bkz. Aydın, **CMR**, s. 63-64 ve Gençtürk, **Gecikme**, s. 171 Yazarlar, CMR m. 12 uyarınca bağlayıcı nitelikte olmayan talimatları yerine getiren taşıyıcının da sorumluluktan kurtulacağı fikrindedirler.

¹⁰⁷ Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 104; Aydın, **CMR**, s. 65; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 160; Kaya, “Sorumluluk II”, s. 254; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 217; Gençtürk, **Gecikme**, s. 171; Uslu, **CMR**, s. 105

¹⁰⁸ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 254; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 218-219; Akıncı, **CMR**, s. 101-102

¹⁰⁹ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 254 dipn. 79

olduğu halde CMR m. 17/IV d, özel bir sorumluluktan kurtulma sebebi olup sadece zıya ve hasar hali için söz konusudur. Buna ilaveten, “eşyanın doğal niteliği” gereği zarara uğraması durumunda, bu eşyanın, dâhil olduğu kategoriden farklı özellikler taşıması söz konusu değildir. Bilakis, bu nitelikteki eşyaların dâhil olduğu türün ortak özelliği kolayca zarara uğramalarıdır. Ayrıca, bu halde, taşıyıcı açısından ispat kolaylığı da söz konusudur.^{110 111}

CMR m. 17/IV d’ye göre, eşyanın doğal niteliği gereği kırılması, paslanması, çürümesi, kuruması, normal fire vermesi veya güve ve haşerattan kısmen veya tamamen zarar görmesi mümkün ise, bu nitelikteki bir eşyanın taşıyıcı tarafından taşınması halinde, taşıyıcı, bu özel riske dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Etin taşıma esnasında çürümesi bu fıkra kapsamındadır.¹¹²

Ancak, örneğin et, soğuk hava donanımlı bir araç ile taşınacaksa söz konusu eşyanın, taşıyıcıya teslimden önce soğutulmuş olması gerekmekte iken eşya, taşıyıcıya teslim edilirken soğutulmamış ve belirli bir ısıda teslim edilmiş ve bu nedenle ette bozulma olmuş ise taşıyıcı, CMR m. 17/II’de bir sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenen eşyaya has kusurdan ötürü zararın ileri geldiğini iddia ve ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.¹¹³

Yine, cam bir eşyanın hatalı imalinden ötürü taşıma sırasında kırılması halinde taşıyıcı, CMR m. 17/II’de düzenlenen ve eşyanın kendine has kusurlarından taşıyıcının sorumlu olmayacağını öngören hükme dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Zira cam eşya, hatalı imalinden ötürü herhangi bir zarara uğradığında,

¹¹⁰ CMR m. 17/IV ile düzenlenen ve sadece eşyanın zıya veya hasara uğraması hali için söz konusu olan özel sorumluluktan kurtulma hallerinde taşıyıcıya düşen ispat yükü, genel sorumluluktan kurtulma hallerine kıyasen, CMR m. 18/II hükmü ile hafifletilmiştir. Söz konusu hükme göre, taşıyıcı, zıya veya hasarın CMR m. 17/IV’te yer alan özel risklerin birine veya daha fazlasına atfedilebildiğini belirlediğinde, zıya veya hasarın bu nedenlerden ileri geldiği kabul edilir. Taşıyıcının, söz konusu olayda bu özel risklerden birinin varlığını ispatladıktan sonra, zıya veya hasarın bu özel riskten kaynaklanabileceğini genel biçimde ortaya koyması yeterlidir. Ayrıca, bu özel riskin fiilen zıya veya hasara neden olduğunu yani illiyet bağıını da ispatlaması gerekmez. Hak iddia eden kimse ise diğer bir ifadeyle, gönderen veya gönderilen, zıya veya hasarın bu risklere bağlı olmadığını ispatlamak zorundadır.

¹¹¹ CMR m. 17/II ile düzenlenen genel sorumluluktan kurtulma sebeplerinde ispat meselesi hakkında bkz. İkinci Bölüm IV.

¹¹² Messent-Glass, **CMR**, s. 148

¹¹³ Kaya, “**Sorumluluk II**”, s. 254

ortada cam eşyanın kendine has bir kusurdan zarara uğraması hali vardır. Buna karşılık, imalat hatası bulunmayan cam eşyanın, camdan yapılmış eşyaların doğal niteliği gereği taşıma esnasında kırılma tehlikesi ile karşı karşıya kalması doğaldır ve bu durum cam eşyanın kendine has olan bir kusur olmayıp onun doğal niteliğinin bir sonucudur.¹¹⁴

Eşyaya has kusur, yukarıda verdiğimiz örneklerden de anlaşılacağı üzere, daha çok, eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde taşıyıcının kullanabileceği bir sorumluluktan kurtulma sebebi olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, istisnai hallerde, eşyaya has kusur sebebiyle eşyanın geç teslim edilmesi de söz konusu olabilir. Örneğin, taşınan eşyanın bir kısmının eşyaya has kusur sebebiyle bozulması durumunda, sağlam malı bozulan maldan ayırmak için taşımaya ara verilmiş ve bu sebeple eşya geç teslim edilmiş ise taşıyıcı, eşyaya has kusura dayanabilecektir.

D. Taşıyıcının Önlemesine ve Sonuçlarından Kaçınmasına Olanak Bulunmayan Durum

CMR m. 17/II ile düzenlenen son sorumluluktan kurtulma hali ise gecikmenin, taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durumdan ileri gelmesidir.

Taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan durum, mücbir sebep kavramından daha geniştir. Mücbir sebep, borçlunun, borcunu ifa etmesine mutlak olarak kaçınılmaz şekilde engel olan harici bir olaydır.¹¹⁵ Buradaki olayın ise taşıyıcının işletmesine yabancı, mutlak surette öngörülemez bir nitelik göstermesine gerek yoktur. Zira öyle olsaydı, taşıyıcının, mücbir sebebin dışarıdan gelme özelliği eksik olan ve taşıtın kusurundan kaynaklanan zıya, hasar veya gecikmeden sorumlu olacağını düzenleyen CMR m. 17/III hükmüne gerek kalmazdı. Diğer bir ifadeyle, taşıyıcının önleyemeyeceği ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan durum mücbir sebebe denk olsaydı, taşıtın

¹¹⁴ Arkan, *Uluslararası Demiryolu Taşımaları*, s. 104

¹¹⁵ Oğuzman-Öz, *Borçlar Hukuku*, s. 345

kusurundan kaynaklanan zararlar zaten taşıyıcının sorumluluk kapsamında olacağından bunu ikinci kez tekrarlamamanın anlamı kalmazdı.¹¹⁶

CMR m. 17/III'e göre taşıyıcı, taşımayı yapmak için kullandığı taşıtın kusurundan ya da taşıtı kiraladığı kişinin veya taşıtı kiraladığı kişinin görevlilerinin (agents)¹¹⁷ veya adamlarının (servants)¹¹⁸ hata veya ihmaliinden sorumludur. Diğer bir ifadeyle taşıyıcı, taşıt kusurlu ise CMR m. 17/II'ye dayanamayacağından taşıyacağı eşyanın özelliklerine uygun bir taşıt kullanmalı; taşıtın yola uygun olduğuna dikkat etmeli; sadece yağmur, kar gibi dış etkenlere karşı tedbirli olmakla yetinmeyip, taşınan eşyanın gerektirdiği ölçüde taşıtın temiz olmasını da sağlamalıdır.¹¹⁹

Yargıtay'a göre, taşıtın freninin patlaması, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaz.¹²⁰ Yine Yargıtay'a göre, taşımanın yapılacağı taşıtın sefere, özenle kontrol ve muayenesi yapıldıktan sonra çıkması gerektiğinden taşıttaki teknik arıza yüzünden kusurun hafifletilmesi olanaksızdır.¹²¹ Bu kararlar çerçevesinde, taşıtın freninin patlaması ya da taşıttaki teknik arıza, taşıtın tamirini gerektirir; bu yüzden taşımaya ara verilir ve gecikme meydana gelirse taşıyıcı, önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durumu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamayacaktır.

¹¹⁶ Bu konudaki açıklamalarımız için bkz. İkinci Bölüm II.

¹¹⁷ Taşıyıcının görevlileri (agents), taşıyıcı tarafından taşımanın ifasında görevlendirilmiş olan yardımcı şahısları ifade eder. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 117

¹¹⁸ Taşıyıcının adamları (servants), taşıma sözleşmesinin ifası ile görevlendirilmiş olsun olmasın, taşıyıcıyla bir hizmet ilişkisi içinde bulunan bütün şahısları ifade etmektedir. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 117

¹¹⁹ Akıncı, **CMR**, s. 117; yazarı takiple Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 154

¹²⁰ Yarg. 11. H.D., 07.06.1982 T., 2876 E., 2740 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 312; yazarı takiple Akıncı, **CMR**, s. 117 dipn. 207 ve Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 154 dipn. 231

“Aracın freninin patlaması mücbir neden değildir. Çünkü, aracın trafiğe elverişli bir biçimde çıkarılması ve yeterli bakımın yapılması araç maliki ve işletenine aittir. Bu nedenle, araç malikinin sorumluluğuna karar verilmesi doğrudur.” Yarg. 19. H.D., 7.3.1996 T., 8669 E., 2081 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 390; yazarı takiple, Kaya, “**Sorumluluk II**”, s. 255 dipn. 93

¹²¹ Yarg. 11. H.D., 18.12.1980 T., 5877 E., 5917 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 155 dipn. 233

Dolayısıyla, gecikmeye neden olan durumun mutlaka dışarıdan gelmesi aranmaz. Taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan durumun taşıma işini gerçekleştiren araçtan ileri gelmesi de mümkündür.

Taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan durum, işletme içinde meydana gelen bir olaydan da ileri gelebilir.¹²² Örneğin, taşıyıcının ücret artırımı önerisine rağmen işletmesinde başlatılan grev bu niteliktedir.¹²³

Ancak, trafik ve iklim koşulları¹²⁴ gibi durumlar taşıyıcı için kaçınılmaz bir durum teşkil etmez.¹²⁵ Örneğin, trafik sıkışıklığı durumunda taşıyıcı, göndereni durumdan haberdar etmeli, gerekli tüm tedbirleri almalı, mümkünse yolunu değiştirmelidir.¹²⁶ Yine, havaya bağlı olumsuzluklar da, buzlanma, yoğun yağış gibi, kaçınılmaz kabul edilmemektedir.¹²⁷ Lastik patlaması da taşıyıcının, önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durum olarak kabul edilmemektedir.¹²⁸ Dolayısıyla taşıyıcı, taşıma süresinin aşılmasının bu sebeplerden kaynaklandığını ileri sürerek gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulamaz.

¹²² Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 44; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 101; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 255; Aydın, **CMR**, s. 70; Gençtürk, **Gecikme**, s. 164

¹²³ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 44; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 101-102; Aydın, **CMR**, s. 70; Gençtürk, **Gecikme**, s. 165

¹²⁴ “... taşımanın yapıldığı mevsim koşulları ve taşıma güzergahı dikkate alındığında yoğun kar yağışı nedeniyle yolların kapanması ve bu sebeple taşımanın gecikmesi halinin öngörülebilir olmadığından sözetme imkanı yoktur. Bu nedenle mücbir sebebin var olmadığının kabulünün gerektiği bir durumda taşıyıcının meydana gelen zarardan sorumlu olacağı yukarıda açıklamaya çalışılan ilkeler ışığında tartışmasıdır. Ancak taşımayı gerçekleştiren taşıma araçlarının kapalı ve soğuk hava sistemine sahip olmadığı belirtilmiş, taraflarca bu tesbite bir itirazda bulunulmamıştır. Bu durumda zararın oluşumunda davacı gönderen de mevsim koşullarını dikkate alarak özenle araç seçmemekten ötürü müterafik kusurludur. ...” Yarg. 11. H.D., 04.10.1999 T., 1999/5717 E., 1999/7458 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 163 dipn. 279

¹²⁵ Konu hakkındaki açıklamaları için bkz. Messent-Glass, **CMR**, s. 120-125

¹²⁶ Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 254

¹²⁷ Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 255

¹²⁸ “... konvansiyonun 17/1. maddesi uyarınca, zararın taşıyıcının önlemesine imkan olmayan durumlardan ileri geldiğinin ispatı halinde sorumluluktan kurtulması imkanı tanınmış olup, lastik patlaması sonucu oluşan trafik kazasında, kazaya yol açan husus aracını her zaman yola salih halde bulundurma yükümlülüğünü taşıyan taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaya elverişli değildir...” Yarg. 11. H.D., 05.02.2002 T., 2001/8511 E., 2002/914 K. Uslu, **CMR**, s. 96 dipn. 203

Peki, hırsızlık, taşıyıcıyı gecikmeden doğan sorumluluktan kurtaran bir sebep olabilir mi? Hırsızlık dolayısıyla genelde eşya zıya uğrar ve taşıyıcıya teslim edilemez. Bazı hallerde ise, her ne kadar hırsızlık sebebiyle taşıyıcı, eşyanın zilyetliğini kaybetse bile sonradan söz konusu eşya bulunabilir ve hak sahibine gecikerek de olsa teslim edilebilir. Ancak, hırsızlık da taşıyıcı için kaçınılmaz bir durum teşkil etmez.¹²⁹ Dolayısıyla, çalınan eşyanın bulunması için taşımaya ara verilir ve bu sebeple taşıma süresi aşılar ise taşıyıcı, önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durumu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz.

Kaçınılmazlığın mutlak anlamda anlaşılmaması gerekir. Taşıyıcı, en üst düzeyde özen gösterdiği ve gerekli tüm tedbirleri aldığı halde zararın gerçekleşmesine engel olamıyorsa, ortada taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durum vardır.¹³⁰ Taşıyıcının, TTK m. 20’de düzenlenen ve tacirin, ticaretine ait bütün faaliyetlerinde basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi lazım geldiğini öngören hükme göre göstermesi gereken özen CMR m. 17/II karşısında yeterli değildir.¹³¹ Ancak taşıyıcının, kendisini ekonomik yıkıma sürükleyecek nitelikte tedbirleri alması da beklenemez.¹³²

¹²⁹ Yargıtay da bir kararında, “... Davalı vekili, İtalya’nın riskli bir ülke olması nedeniyle hırsızlık olayının kaçınılmaz olduğunu savunduğuna göre, tam tersine taşıyıcının böyle bir ülkeye, yeterli önlemler alarak yola çıkması, bu meyanda ikinci bir şoför veya muavin bulundurmak, araca alarm taktırmak veya günün teknolojik olanaklarından yararlanılarak makul, uygulanabilir türden diğer tedbirleri alması gerektiğini söylemek mümkündür. ...” diyerek hırsızlık olayının kaçınılmaz bir olay olmadığını ifade etmiştir. Yarg. 11. H.D., 20.4.2000 T., 2000/2114 E., 2000/3241 K. Kendigelen/Aydın, **Taşıma Hukuku Mevzuatı**, s. 145

Yine Yargıtay bir başka kararında, “Tırların tır parkına bırakılıp kilitlendikten sonra her iki sürücünün tır mahallini terk ettikleri sırada çalındığı, parkın korumalı ve bekçili bir park olmadığının anlaşıldığı, sürücülerin asgari emniyet tedbiri olarak birisi tır mahallini terk ederken birisinin de, tırların yanında durması şeklinde önlem almaları gerekmekte olduğu, alıcı gümrükçülerin faturaları ibrazına kadar sürücülere beklemelerini bildirdiklerine göre, malın henüz teslim edilmediği ve taşıyıcının sorumluluğu teslimle sona ereceğine göre, sürücülerin sorumlu olduğu dönemde emtianın çalındığı, hasarın davalıların önleyemeyeceği bir sebepten kaynaklandığını kabule imkan bulunmadığının anlaşıldığı gerekçesiyle davanın kabulüne karar verilmesi doğrudur.” şeklinde bir karar vererek, eşyanın çalınmasını kaçınılmaz ve önlenemez bir hal olarak kabul etmemiştir. Yarg. 11. H.D., 23.03.1998 T., 1998/430 E., 1998/1942 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 219-221

¹³⁰ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 44; Arkan, **“CMR Üzerinde Bir İnceleme”** s. 14; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 102; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 254; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 161; Uslu, **CMR**, s. 97-98

¹³¹ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 44; Arkan, **“CMR Üzerinde Bir İnceleme”**, s. 14 dipn. 32; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 102; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 255; Aydın,

IV. TAŞIYICININ YARDIMCI ŞAHISLARIN EYLEMİNDEN SORUMLULUĞU

A. Yardımcı Şahıs Kavramı

Taşıyıcının, yardımcı şahısların eyleminden sorumluluğu, CMR'nin ikinci bölümünde, "Taşımacının (Taşıyıcının) Sorumlu Olduğu Kişiler" başlığı altındaki madde 3 ile düzenlenmiştir. Söz konusu hükme göre; "Bu Sözleşmenin (Antlaşmanın) uygulanması bakımından taşımacı (taşıyıcı), çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasındaki hareket ve ihmallerinden sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu olacaktır."¹³³ Diğer bir ifadeyle taşıyıcı, yardımcı şahısların eyleminden sanki bu eylemi kendisi yapmış gibi sorumludur.¹³⁴

CMR, s. 70; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 162; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 203; Gençtürk, **Gecikme**, s. 165; Uslu, **CMR**, s. 97-98

¹³² Arkan, "CMR Üzerinde Bir İnceleme", s. 15; Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 101; Kaya, "Sorumluluk II", s. 255; Aydın, **CMR**, s. 71; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 162; Uslu, **CMR**, s. 98

¹³³ CMR'nin 3. maddesinin İngilizce metni şu şekildedir: "For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own."

¹³⁴ TTK'da, taşıyıcının yardımcı şahısların eyleminden sorumluluğu, TTK m. 782 ile düzenlenmiştir. "Yardımcıların Kusuru" başlığını taşıyan bu hükme göre; "Taşıyıcının kullandığı kimselerin veya maiyetinde çalışanların kusurları kendi kusuru hükmündedir." Tasarıda ise, taşıyıcının yardımcı şahısların eyleminden sorumluluğu, Tasarı'nın 879. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, "Taşıyıcı; a) Kendi adamlarının, b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur." Tasarı'nın bu maddesi, CMR'nin 3. maddesinden aynen alınmıştır.

TTK'ya göre taşıyıcının yardımcı şahısları, taşıyıcının maiyetinde çalışanlar ve taşıyıcının kullandığı kişilerdir. Taşıyıcının maiyetinde çalışanlar, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde genellikle bir hizmet sözleşmesine dayalı olarak sürekli görev yapan kişilerdir. Taşıyıcının maiyetinde çalışanlar bakımından üstlenilmiş olan görevin türünün önemi yoktur. Diğer bir ifadeyle, şoför gibi taşımanın gerçekleştirilmesine doğrudan doğruya katılan işçiler ve muhasebeci ya da temizlikçi gibi taşıma işletmesinde görev yapanlar da taşıyıcının maiyetinde çalışan kişilerdir. (Bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 96-97)

Taşıyıcının kullandığı kişiler ise, taşıyıcının, hizmetlerinden sadece belli bir taşıma işini gerçekleştirirken yararlandığı kişilerdir. Taşıyıcı ile bu kişiler arasında sürekli bir ilişki yoktur ve işin tamamlanmasıyla aralarındaki ilişki son bulur. Örneğin, taşıma sözleşmesinin yapılmasından sonra eşya, uygun araç bulunana kadar saklanmak üzere bir depoya tevdi edilirse, bu depo sahibi ve orada çalışanlar TTK m. 782 anlamında taşıyıcı tarafından kullanılan kişilerdir. Ancak unutulmamalıdır ki; TTK m. 790/I uyarınca eşyanın mahkeme kararıyla yediimine teslim edilmesi halinde ne yediimin ne de onun yanında çalışanlar TTK m. 782 anlamında taşıyıcının

CMR m. 3 anlamındaki, taşıyıcının taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı kimseler, CMR m. 17/III’te sözü edilen ve taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişiyi veya taşıtı kiraladığı kişinin görevlilerini veya adamlarını diğer bir ifadeyle, taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişiyi veya taşıtı kiraladığı kişinin çalışanlarını da kapsamaz.

CMR m. 3 anlamında, taşıyıcının kullandığı kimselerden sayılabilmek için, taşıyıcının bu kişilerden taşımanın yapılması için yararlanması gerekmektedir. Yani, taşıyıcının taşıtı kiraladığı kişi veya taşıtı kiraladığı kişinin çalışanları, taşıma işinin ifasına katılmadıkça bu kişiler, taşıyıcının, CMR m. 3 anlamında taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı kimselerden değildir. Bu nedenle, CMR m. 3 ile taşıyıcının sorumluluk alanına girmeyen bu kişiler, CMR m. 17/III hükmü ile taşıyıcının, bu kişilerin hata veya ihmallerinden sorumlu olacağı ayrıca düzenlenerek taşıyıcının sorumluluk alanına girmiştir.¹³⁵

BK m. 100 anlamında yardımcı şahıs, borçlunun açık veya örtülü muvafakatiyle ifa fillerine katılan herhangi bir şahıstır.¹³⁶ Bir kimsenin yardımcı şahıs sayılması için borçlunun emri altında olması veya borçluya bir sözleşme ile bağlı bulunması gerekli değildir.¹³⁷

CMR’nin 3. maddesinde, taşıyıcının yardımcı şahısları olarak iki grup sayılmıştır: taşıyıcının çalıştırdığı kişiler ve taşıyıcının taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimseler. Oysa, İngilizce metinde “agents”, “servants” ve “other persons” olarak üç ayrı grup yaratılmış olup Antlaşmanın

kullandığı kişilerdir. Zira, TTK m. 790/I uyarınca eşyanın mahkeme kararıyla yediemine teslim edilmesi ile taşıyıcının sorumluluğu zaten son bulmaktadır. Taşıyıcının, kullandığı kişilerin eyleminden TTK m. 782 uyarınca sorumlu olması için bu kişiler ile arasında istisna veya hizmet gibi bir sözleşme ilişkisinin varlığı dahi gerekli değildir. Bu nedenle, taşıma işine sokaktan geçen bir kişinin yardımcı olması halinde de taşıyıcı, eğer bu yardıma rıza göstermişse, söz konusu kişinin kusurlarından TTK m. 782 uyarınca sorumlu olacaktır. (Bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 97-98)

¹³⁵ Sabih Arkan, “**CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fillerinden Doğan Sorumluluk**”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65 inci Yaş Armağanı, 1. Baskı, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988, (“Yardımcılar”), s. 324; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 60

¹³⁶ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, **Tekinay Borçlar Hukuku**, s. 892

¹³⁷ Oğuzman-Öz, **Borçlar Hukuku**, s. 351-352

tercümesi sırasında ilk iki kavramın karşılığı Türkçeye taşıyıcının çalıştırdığı kişiler olarak çevrilmiştir.¹³⁸

Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler hukukumuz bakımından taşıyıcıya (iş sahibine) bağımlı olarak çalışanları (hizmetli) ifade etmekte olup alt taşıyıcı gibi bağımsız çalışanlar bu gruba girmezler.¹³⁹ Diğer bir ifadeyle, bu gruba giren kişiler, taşıyıcıya bağlı olarak çalışan kişiler olup bunlar taşıyıcı tarafından istihdam edildiği için taşıyıcı ile istihdam edilen bu kişiler arasında sürekli bir ilişki söz konusu olmaktadır.¹⁴⁰ Buna göre, CMR m. 3'teki taşıyıcının çalıştırdığı kişiler, BK m. 100'de ifade edilen yardımcı şahısların sadece bir kısmıdır. Zira, BK m. 100 anlamında bir kimsenin yardımcı şahıs sayılması için, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, borçlu ile arasında bir bağımlılık ilişkisinin bulunmasına gerek yoktur.

Taşıyıcının, çalıştırdığı kişilerin eyleminden sorumlu tutulabilmesi için bunlara mutlaka taşıma sözleşmesinin ifası ile ilgili bir görev verilmiş olması gerekmez. Taşımanın ifasında kullanılma koşulu, taşıyıcının çalıştırdığı kişileri kapsamaz.¹⁴¹ Bu koşul, ikinci gruptaki yardımcı şahıslar için geçerlidir. Zaten madde metninde de bu husus açıkça ifade edilmiştir. Taşıyıcının çalıştırdığı kişiler dışındaki diğer kimselerden bahsederken bu kimseler için, taşıyıcının onların hizmetinden yararlanması koşulu aranmıştır.

Taşıyıcı, CMR m. 3 hükmüne göre, taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerden de (any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage) sorumludur.

Taşıyıcının, taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimseler ile taşıyıcı arasında sürekli bir ilişki yoktur. Diğer bir ifadeyle, taşıyıcı, bu kişilerin hizmetlerinden sadece belli bir taşıma işinin ifası sırasında yararlanır ve taşımanın tamamlanmasıyla aralarındaki ilişki son bulur. Örneğin, taşıyıcının sözleşme yaparak eşyanın taşınması işini kendisine devrettiği alt taşıyıcı ya da

¹³⁸ Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 50 dipn. 62

¹³⁹ Arkan, "**Yardımcılar**", s. 322-323

¹⁴⁰ Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 57; Akıncı, **CMR**, s. 199

¹⁴¹ Arkan, "**Yardımcılar**", s. 323; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 69

gümrük formalitelerinin yerine getirilmesinin kendisine bırakıldığı bağımsız işletme sahipleri bu gruba girer.¹⁴²

Ancak, burada CMR m. 34 hükmüne de değinmek gerekir. Söz konusu hükme göre, “Tek bir mukaveleyle düzenlenen taşıma, karayolu taşımacıları (taşıyıcıları) tarafından ortaklaşa yapıldığında, tüm taşımanın yapılmasından her biri sorumludur. İkinci taşımacı (taşıyıcı) ile onu takip eden taşımacılar (taşıyıcılar), malları ve sevk mektubunu kabul etmiş olmaları dolayısıyla ve sevk mektubundaki koşullar altında anlaşmaya (sözleşmeye) katılmış olurlar.”

Buna göre, taşıyıcının CMR m. 34’e göre, taşımanın ifasının bir kısmını ya da tamamını devrettiği alt taşıyıcı, asıl taşıyıcı ile gönderen arasındaki sözleşmenin tarafı durumuna gelir ve taşımanın tümünden sorumlu olur. Bu nedenle taşıyıcının, taşıma işini devrettiği alt taşıyıcının eyleminden sorumlu olması için bu kişinin, CMR m. 34 uyarınca “müteakip taşıyıcı” sıfatına sahip olmaması gerekir.¹⁴³

Taşıyıcının, CMR m. 3 anlamında taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin eyleminden sorumlu tutulabilmesi için bu kişilerle önceden bir sözleşme yapmış olmasına da gerek yoktur. Örneğin, taşıma esnasında uğranılan kazadan sonra dağılan eşyayı toplayan herhangi bir kişinin eyleminden de taşıyıcı, CMR m. 3 uyarınca sorumlu olacaktır.¹⁴⁴

B. Taşıyıcının Yardımcı Şahısların Eyleminden Sorumlu Tutulmasının Şartları ve Sonuçları

CMR m. 3, Antlaşmanın tamamen bağımsız bir kısmında, ikinci bölümde yer alması sebebiyle sadece, CMR’nin dördüncü bölümünde düzenlenen eşyanın geç teslimi ya da zıya veya hasara uğraması halinde değil, CMR’de yer alan diğer sorumluluk hallerinde de uygulanma kabiliyetini haizdir.¹⁴⁵ Bu nedenle örneğin,

¹⁴² Arkan, “Yardımcılar”, s. 323-324; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 58-59; Akıncı, **CMR**, s. 199

¹⁴³ Arkan, “Yardımcılar”, s. 324; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 58 dipn. 102

¹⁴⁴ Arkan, “Yardımcılar”, s. 324; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 59

¹⁴⁵ Peki, TTK’nın 782. maddesi, zararın türüne bakılmaksızın her halde mi yoksa sadece eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde mi uygulanacaktır?

Arkan’a göre, TTK m. 782, yardımcı şahsın eylemi, eşyanın zıya veya hasara uğramasına sebep olduğu hallerde uygulanma kabiliyeti bulacaktır. Zira TTK m. 782, Kanunun zıya ve

CMR m. 7/III'e göre, sevk mektubunun m. 6/I k'da belirtilen ve taşımanın CMR hükümlerine tabi olduğunu bildirir notu içermemesi ya da m. 12/VII'e göre, gönderen tarafından verilen talimatın yerine getirilmemesi veya sevk mektubunun birinci nüshası istenmeden yerine getirilmesi ya da m. 21 uyarınca gönderilenden gerekli ödemeyi almadan eşyanın teslim edilmesi hallerinde de taşıyıcı, yardımcılarının bu yöndeki eyleminden CMR m. 3 uyarınca sorumlu olacaktır.¹⁴⁶

Ancak, taşıyıcının, yardımcı şahısların eyleminden sorumlu tutulmasının bazı şartları vardır.

CMR m. 3'ün uygulanmasının ilk şartı, CMR kapsamında bir taşımanın söz konusu olmasıdır. Bu husus, madde metninde "Bu Sözleşmenin (Antlaşmanın) uygulanması bakımından ..." denilerek açıkça ifade edilmiştir.

hasardan mesuliyeti düzenleyen kısmında bu sorumluluğa ilişkin temel hüküm olan 781. maddeden sonra yer almıştır. Ayrıca TTK m. 782'ye göre, taşıyıcının sorumluluğunun şartı olarak yardımcı şahsın kusurlu bir davranışının söz konusu olması gerektiğinden, bu hükmün kusur sorumluluğundan hareket eden TTK m. 781 ile organik bir bağlantısı vardır. Oysa, TTK m. 780'de düzenlenen gecikme dolayısıyla sorumluluk bir kusursuz sorumluluk olduğundan, TTK m. 782'nin gecikme halinde de uygulanması bazı sorunlara sebep olacak ve her ne kadar taşıyıcı, yardımcı şahsın bir kusuru olmadığında yardımcının gecikmeye neden olan eyleminden sorumlu tutulamayacak da olsa aynı olayda bu gecikmenin TTK m. 780/II uyarınca gönderen veya gönderilenlerin eyleminden veya mücbir bir sebepten ileri geldiğini ispat edemedikçe sorumlu kalmaya devam edecektir. (Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 100-102)

Kaya ise, "TK. 782 md. hükmü açıkça yardımcılarının kusurunun taşıyıcının kendi kusuru sayılacağını hükme bağlamıştır. Bu sonuçla, gecikme, ziya ve/veya hasar yardımcılarının fiil ve kusurlarından meydana geldiği takdirde tıpkı taşıyıcının kendisi yapmış gibi sorumluluğuna gidilecektir. Dolayısıyla gecikmenin, ziya ve/veya hasarın yardımcılarının fiil ve kusurları neticesi doğduğundan bahisle sorumluluktan kurtulma imkânı yoktur." diyerek hiçbir gerekçe göstermeden TTK m. 782'nin gecikme halinde de uygulanacağını ifade etmiştir. (Kaya, **"Gecikme"**, s. 85)

Kanaatimizce de, TTK m. 782, CMR m. 3'ten farklı olarak, sadece eşyanın ziya veya hasara uğraması halinde uygulanabilecektir. Zira TTK ile getirilen sorumluluk sistemi, gecikme ve eşyanın ziya ve hasarı için ortak bir sorumluluk sistemi olmayıp, taşıyıcının gecikmeden sorumluluğu kusursuz bir sorumluluk olarak eşyanın ziya ve hasarından sorumluluğu ise kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. TTK m. 782'ye göre ise, taşıyıcının, yardımcı şahısların eyleminden sorumlu tutulabilmesi için, yardımcı şahısların kusurlu olması şarttır. Bu nedenle, TTK m. 782'nin gecikme halinde de uygulanacağı kabul edilirse taşıyıcı, olayda yardımcı şahsın kusuru varsa sorumlu olacak ancak yardımcı şahsın herhangi bir kusuru yoksa sorumlu olmayacaktır. Fakat bu husus, taşıyıcının ancak gecikmenin gönderen ve gönderilenlerin eyleminden veya mücbir bir sebepten doğduğunu ispat ederek gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulacağını düzenleyen TTK m. 780/II hükmü ile çelişecektir.

Tasarı'nın 879. maddesi ise, hem eşyanın ziya veya hasara uğraması hem de geç teslim edilmesi hallerinde uygulanma kabiliyetini haizdir.

¹⁴⁶ Arkan, **"Yardımcılar"**, s. 325

CMR m. 3 uyarınca taşıyıcının, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin eyleminden sorumlu olması için diğer şarta göre ise, bu kişilerin, görevleri sırasında eşyanın geç teslim edilmesine yol açan bir davranışta bulunmaları gerekmektedir.¹⁴⁷

Akıncı, Türkçe metinde yer alan “görevleri sırasındaki” ifadesi ile İngilizce metinde yer alan “görevleri kapsamındaki (within the scope of their employment)” ifadeleri arasındaki farkın, sorumluluğun sınırlarını değiştirebileceğini ifade etmektedir. Yazar, görev sırasındaki davranışlardan bahsedildiğinde, taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin davranışlarının işin yapılması ve çalışma saati bakımından önem kazanacağını; oysa İngilizce metindeki görev kapsamındaki davranışlardan bahsedildiğinde bu kişilerin davranışları ile yaptıkları iş arasında makul bir bağın bulunmasının gerekeceğini ifade etmekte ve bu sebeple görev sırasındaki davranışlar kavramının sadece zaman kavramı açısından değerlendirilmeyip söz konusu davranışların görevin kapsamı açısından da değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir.¹⁴⁸ Yazarın da haklı olarak belirttiği gibi, maddedeki “görevleri sırasındaki” ifadesini “görevleri kapsamında” şeklinde anlamak gerekir. CMR’nin resmi Türkçe çevirisindeki birçok hatada olduğu gibi burada da CMR’nin resmi dillerinden biri olan İngilizce aslına uygun olmayan bir çeviri yapılmıştır. Bu nedenle, “... within the scope of their employment ...” ifadesinin “görevleri sırasında” olarak değil, “görevleri kapsamında” şeklinde Türkçeye çevrilmesi gerekirdi.

¹⁴⁷ TTK m. 782’de, yardımcı şahısların kusurunun taşıyıcının kendi kusuru sayılacağı hüküm altına alındıktan sonra, yardımcı şahısların bu kusurlu davranışı, kendilerine verilen görevin yerine getirilmesi esnasında işlemiş olmaları koşulu aranmamıştır. Tasarıda ise, yardımcıların, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden bahsedilmiştir.

TTK için, taşıyıcının yardımcı şahısları bakımından bir ayırım yapmanın yerinde olacağını düşünüyoruz. Taşıyıcının maiyetinde çalışanların, taşıyıcıya ait taşıma işletmesinde genellikle bir hizmet sözleşmesine dayalı olarak sürekli görev yapan kişiler olduğunu daha önce ifade etmiştik. Taşıyıcının kullandığı kişiler ise, taşıyıcının, hizmetlerinden sadece belli bir taşıma işini gerçekleştirirken yararlandığı kişilerdir. Bu nedenle taşıyıcı, taşıma işinde kullandığı kişilerin, sadece taşıma işini yerine getirirken işlemiş oldukları kusurlarından sorumlu tutulmalıdır. (Aynı yönde bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s.100)

¹⁴⁸ Akıncı, **CMR**, s. 200

Dolayısıyla, kendisine taşıma işinin ifası ile ilgili herhangi bir görev verilmemiş olan bir şoförün kendiliğinden taşıma işinin ifasına katılması ve bu sebeple eşyanın geç teslim edilmesi halinde, taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı fikrindeyiz. Zira şoförün eşyanın geç teslim edilmesine yol açan davranışı, görevi kapsamında sayılabilecek bir davranış değildir.

CMR m. 3 uyarınca taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için, taşıyıcının çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimselerin kusurlu bir davranışta bulunmuş olmaları koşulu aranmamıştır.¹⁴⁹ CMR m. 3'te sadece, taşıyıcının, yardımcı şahısların eyleminden sanki bu eylemi kendisi yapmış gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir.¹⁵⁰ Dolayısıyla taşıyıcı, eşyanın geç teslim edilmesine yardımcıların sebep olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz.

Burada, sorumluluğun sınırlandırılması olanağının kaybını düzenleyen CMR m. 29 ve zamanaşımını düzenleyen CMR m. 32'ye de değinmek gerekmektedir.

CMR m. 29/I'e göre zarar, taşıyıcının kastından veya davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran ya da ispat külfetini karşı tarafa yükleyen ve CMR'nin dördüncü bölümünde yer alan m. 17-28 arasındaki hükümlerden yararlanamaz. CMR m. 29/II'ye göre ise, kasıt veya kasta eşdeğer kusur, taşıyıcının çalıştırdığı kişiler veya taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer kimseler tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, CMR m. 29/I uygulanır. Diğer bir ifadeyle taşıyıcı, yardımcı şahısların bu yöndeki bir davranışının varlığı halinde de CMR'nin sorumluluğu kaldıran, sınırlandıran veya ispat külfetini tersine çeviren hükümlerinden yararlanamaz.¹⁵¹

¹⁴⁹ Arkan, “Yardımcılar”, s. 330; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 77 ve s. 87

¹⁵⁰ Oysa, TTK m. 782 ile yardımcı şahısların kusurunun taşıyıcının kendi kusuru hükmünde olduğu düzenlenmiştir. Bu nedenle, TTK m. 782'nin uygulanma kabiliyeti bulabilmesi için, yardımcı şahsın kusurlu bir davranışının söz konusu olması gerekmektedir. Tasarıda ise, CMR m. 3'te olduğu gibi sadece, taşıyıcının, yardımcı şahısların eyleminden sanki bu eylemi kendisi yapmış gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

¹⁵¹ CMR'nin 29. maddesi ile ilgili açıklamalar için bkz. Üçüncü Bölüm I. B. 2.

CMR m. 32’de ise, CMR kapsamında yapılan taşımalarından doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerektiği hüküm altına alınmış; ancak, bu zamanaşımı süresinin kasıt veya kasta eşdeğer kusurun varlığı halinde üç yıl olacağı hükme bağlanmıştır. Bu nedenle, yardımcı şahısların kastı veya kasta eşdeğer kusurları sebebiyle meydana gelen zararlar nedeniyle CMR m. 3’e dayanılarak taşıyıcıya karşı açılabilir davalar da üç yıllık zamanaşımına tabi olacaktır.

Yardımcıların eyleminden meydana gelen zararı, CMR m. 3 gereğince tazmin etmek zorunda kalan taşıyıcı, bu yardımcı, taşıyıcının çalıştırdığı kişilerden (hizmetlilerinden) veya taşımanın yapılması için hizmetlerinden yararlandığı ve alt taşıyıcı konumunda olmayan diğer kimselerden ise yetkili ulusal hukukun kuralları çerçevesinde bu kişilere rücu edebilecektir. Ancak, taşıyıcının eyleminden sorumlu olduğu kişi, taşıyıcının üstlendiği taşıma işini, taşımanın tamamı için düzenlenmiş sevk mektubu ile devrettiği alt taşıyıcı ise, bunlara rücu CMR’nin 37-40 maddelerine tabidir.¹⁵²

Özetle, eşyanın geç teslim edilmiş olması halinde taşıyıcı, gecikmenin m. 17/II’de düzenlenen kurtuluş sebeplerinden biri olan en üst düzeyde özen göstermiş olmasına rağmen önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durumdan ileri geldiğini ispat ederek, eşyanın geç teslim edilmesinden doğan sorumluluktan kurtulabilir. Taşıyıcı, taşıma esnasında yardımcı şahıslar kullanmış ve bu yardımcı şahıslar en üst düzeyde özeni göstermemiş ve gerekli tüm tedbirleri almamış iseler, yardımcı şahısların bu yöndeki davranışları taşıyıcıyı da bağlayacak ve taşıyıcı, eşyanın geç teslim edilmesinden doğan zararlardan sorumlu olacaktır.¹⁵³

V. İSPAT MESELESİ VE ZARARIN PAYLAŞTIRILMASI

Taşıyıcıyı gecikmeden doğan sorumluluktan kurtaran ve yukarıda yer verdiğimiz kurtuluş sebeplerinin ispatının kimin üzerinde olduğu CMR m. 18/I ile hüküm altına alınmıştır. Buna göre, gecikmenin, CMR m. 17/II’de belirtilen nedenlerden birinden ileri geldiğini ispatlamak taşıyıcının üzerindedir. Taşıyıcı, öncelikle, CMR m. 17/II’deki hallerden birinin varlığını ve ardından gecikmeye bağlı

¹⁵² Arkan, “Yardımcılar”, s. 336; Akıncı, CMR, s. 201

¹⁵³ Arkan, “Yardımcılar”, s. 331

zararın bu hallerden kaynaklandığını ispatlamalıdır. Diğer bir ifadeyle taşıyıcı, CMR m. 17/II'deki hallerden birinin varlığını ispatladıktan sonra bu haller ile oluşan zarar arasındaki uygun illiyet bağıını da ispatlamalıdır.

Taşıma nedeniyle oluşan zararlardan, her zaman tümüyle tek bir kişinin sorumlu olması düşünülemez. Bu nedenle, CMR m. 17/V hükmü ile tarafların sorumluluğu paylaşacakları hükme bağlanmıştır. Söz konusu hükme göre taşıyıcı, bu maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin, eşyanın geç teslim edilmesine yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır. Ancak, bu hüküm ile sorumluluğun hangi esaslar göz önünde bulundurularak paylaşılacağı düzenlenmemiştir. Bu konuda, CMR yanında yetkili olan ulusal hukuk esas alınacaktır.¹⁵⁴

Sorumluluğun paylaşımı ile ilgili olarak Yargıtay bir kararında, “... istiflemenin her türlü yol koşulu öngörülerek, doğru, yeterli ve güven verici şekilde yapılması gerekmekte olup, taşıma boyunca, pek çok virajdan dönen aracın, son aşamadaki bir virajdan dönerken, yükün bağlantılardan kurtulması, sürücü kusurundan çok baştan beri olan ve fakat seyahat boyunca artan yükleme kusurunun varlığını ortaya koymaktadır. Yükleme taşıyıcıya ait değilse, taşıyıcının, sadece yüklemeye nezarete ilişkin bir sınır ve seviyede kalan bir kusur hali dışında sorumluluğu bulunmadığının kabulü gerekir. ...” diyerek yüklemeye nezarete ilişkin kusuru bulunan taşıyıcıyı müterafik kusurlu addetmiştir.¹⁵⁵ Bu karardan da anlaşılacağı üzere, iyi yüklenmemiş bir eşyanın bağlantılarından kurtulması neticesinde taşımaya ara verilip eşyanın taşıta tekrar yüklenmesi sebebiyle teslimde gecikme meydana gelirse, taşıyıcının, her ne kadar eşyanın yüklenmesi onun görevi olmasa bile, daha en başında eşyanın düzgün bir şekilde yüklenmesine dikkat etmediği için eşyanın geç teslim edilmesinde eşyayı yükleyen kişi ile birlikte sorumluluğu gündeme gelecektir.

¹⁵⁴ Messent-Glass, **CMR**, s. 155

¹⁵⁵ Yarg. 11. H.D., 06.06.2005 T., 2004/9126 E., 2005/5843 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 169 dipn. 306

VI. SORUMSUZLUK KAYITLARININ GEÇERLİLİĞİ

Sorumsuzluk kayıtları, sorumluluğu diğer bir ifadeyle, borcun yerine getirilmemesinden doğan mükellefiyet ve müeyyideleri sınırlandıran ya da tamamen ortadan kaldıran kayıtlardır.¹⁵⁶

CMR'nin hükümlerini ihlal eden kayıtların hükümsüzlüğü, “Sözleşmeye (Antlaşmaya) Aykırı Koşulların Hükümsüzlüğü” başlığını taşıyan VII. Bölümünde yer alan 41. madde ile düzenlenmiştir. CMR m. 41/I'e göre, 40. madde hükmü saklı kalmak koşuluyla, CMR hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü kayıt hükümsüzdür. Ancak, böyle bir kaydın hükümsüzlüğü, taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez. CMR m. 41/II'ye göre ise, özellikle taşıyıcının lehinde sigorta tazminatı veya buna benzer kayıtlar ya da ispat yükünü yer değiştiren herhangi bir kayıt geçersiz ve hükümsüzdür.

CMR m. 41 ile CMR'deki hükümlerin, kural olarak, emredici nitelikte olduğu düzenlenmiştir. Tarafların, CMR hükümlerine aykırı sözleşme yapamamalarının sebebi, taşıma piyasasında haksız rekabeti önlemektir.¹⁵⁷

Ancak bu emredicilik, CMR'de düzenlenen konular içindir. CMR'de düzenlenmemiş konularda diğer bir ifadeyle, CMR'de boşluk olan konularda tarafların irade serbestisi söz konusudur.

TTK'da ise, sorumluluğu kaldıran veya hafifleten kayıtların hükümsüzlüğü, TTK'nın “Mesuliyetin Kaldırılmasına veya Hafifletilmesine Ait Şartların Hükümsüzlüğü” başlığını taşıyan 766. maddesi ile düzenlenmiştir. Söz konusu maddeye göre, “Taşıma akdinde kanunun taşıyıcıya ve hususiyle faaliyetleri devletin iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği mesuliyetlerin önceden hafifletilmesi veya kaldırılması neticesini doğuran bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür. Bu kayıt ve

¹⁵⁶ Kaya, “Gecikme”, s. 101

¹⁵⁷ Messent-Glass, **CMR**, s. 309; Akıncı, **CMR**, s. 36; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 493

şartların işletme nizamnamelerine, umumi şartnamelere, tarifelere veya bunlara benzer diğer vesikalara konulmuş olması halinde de hüküm aynıdır.”¹⁵⁸

TTK’ya göre, m. 766 hükmünden de anlaşılacağı üzere, taşıma sözleşmesine konulan ve taşıyıcının sorumluluğunun *önceden* kaldırılmasına veya hafifletilmesine ilişkin bütün kayıt ve şartlar hükümsüzdür. Bu hükmün mefhumu muhalifinden, taşıyıcının sorumluluğunu doğuran olaydan sonra tarafların yapacakları ve taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya azaltan, ödenecek tazminat miktarı gibi, anlaşmaların geçerli olduğu sonucunu çıkarmak mümkündür.¹⁵⁹ Bununla birlikte, taşıma sözleşmesine konulacak özel hükümlerle taşıyıcının sorumluluğu, TTK’ya oranla ağırlaştırılabilir. Sözleşmenin bu kuralı, TTK m. 766’ya aykırı değildir.¹⁶⁰

CMR de, TTK gibi, tarafların, sorumluluğu doğuran olaydan sonra yaptıkları düzenlemelere izin vermektedir. Ancak tarafların, sorumluluğu doğuran olaydan önce yaptıkları ve Antlaşmanın hükümlerini doğrudan doğruya ya da dolayısıyla ihlal eden her türlü kayıt hükümsüzdür.¹⁶¹

Peki, CMR m. 41 düzenlemesine rağmen taşıma sözleşmesine CMR hükümlerini ihlal eden bir hüküm konulmuş ise durum ne olacaktır? Bu durumda, sadece bu hüküm geçersiz sayılacak ve taşıma sözleşmesinin CMR’ye aykırı olmayan diğer hükümleri geçerliliklerini muhafaza edeceklerdir. (CMR m. 41/I). Diğer bir ifadeyle, CMR m. 41’e aykırılık durumunda kısmi butlan söz konusu olacak ve CMR’ye aykırı yani batıl olan kısım hükümsüz sayılacak; bu kısmın hükümsüzlüğü, taşıma sözleşmesinin diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmeyecek ve taşıma sözleşmesinin geriye kalan kısımları geçerliliklerini muhafaza edeceklerdir.

¹⁵⁸ TTK Tasarısı’nda, sorumluluğu kaldıran veya hafifleten kayıtların hükümsüzlüğü, Tasarı’nın 854. maddesi ile düzenlenmiştir. Tasarı’nın 854. maddesi, TTK’nın 766. maddesinden, birinci fıkrasına “taşıma işleri yüklenicisi” eklenerek ve dili güncelleştirilerek alınmıştır.

¹⁵⁹ Eriş, **Kara Taşıma**, s. 182; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 145; Kaya, “**Gecikme**”, s. 103

¹⁶⁰ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 145; Kaya, “**Gecikme**”, s. 105; Yarg. 11. H.D., 11.6.1996 T., 2012 E., 4307 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 186

¹⁶¹ “... CMR sisteminde, taraflarca gecikmeye yönelik bir cezai şartın kararlaştırılmış olması, CMR Konvansiyonu’nun 41. madde hükmü uyarınca geçersizlik yaptırımı ile karşılaşır. Çünkü böyle bir şart, tarafların borçlarının ağırlaştırılamayacağı ilkesine ters düşer. ...” Yarg. 11. H.D., 30.05.2005 T., 2004/5772 E., 2005/5610 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 495-497

Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinde CMR'nin hükümlerini ihlal eden bir kaydın varlığı halinde CMR'ye göre, sadece o kayıt geçersiz kabul edilecektir. Diğer bir ifadeyle, taşıma sözleşmesinin tümü geçersiz sayılmayacaktır. Bu düzenleme, BK m. 20/II ile aynı yönde olan bir düzenlemedir. Nitekim, BK'nun 20/II. maddesine göre, “akdin muhtevi olduğu şartlardan bir kısmının butlanı akdi iptal etmeyip yalnız şart lağvolur.”

Ancak TTK'da, TTK'nın 766. maddesiyle getirilen yasağa rağmen taşıma sözleşmesinin sorumsuzluk kaydını içermesi durumunda, taşıma sözleşmesinin akıbetinin ne olacağı sorusuna yanıt verilmemiştir. TTK m. 766 ile sadece taşıma sözleşmesine konulan ve taşıyıcının sorumluluğunun önceden kaldırılmasına veya hafifletilmesine ilişkin bütün kayıt ve şartların hükümsüz olacağı düzenlenmiş ancak batıl hükümlerin olmasının taşıma sözleşmesinin tümünü geçersiz kılıp kılmayacağı düzenlenmemiştir. Kanaatimizce, TTK'ya göre, taşıma sözleşmesine konulan böyle bir hüküm, taşıma sözleşmesinin tümünü geçersiz kılmamalıdır. Bu durumda, BK m. 20/II'nin birinci cümlesine göre sadece bu hüküm geçersiz sayılmalıdır. Aynı sonuca, TTK m. 1466'nın ikinci cümlesi ile de varmak mümkündür. O halde, sorumsuzluk kaydının geçersizliği sözleşmenin tümünün geçerliliğini etkilememeli ve bu halde BK m. 20/II'nin ikinci cümlesi hükmü uygulanmamalıdır.¹⁶² (TTK m. 1466 ikinci cümle)

CMR m. 41/1'de, CMR'nin hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü kaydın hükümsüz sayılacağı düzenlemesinin yanında bunun bir de istisnasına yer verilmiştir; o da CMR'nin 40. maddesidir. CMR m. 40'a göre taşıyıcılar, kendi aralarında yapacakları sözleşmelerle CMR m. 37 ve m. 38'de yer alan düzenlemelerden farklı düzenlemeler üzerinde anlaşabilirler. Buna göre, birden fazla taşıyıcının olduğu durumlarda taşıyıcılar, aralarındaki sorumluluğu kendi iradeleriyle düzenleyebilirler.

Nihayet, CMR m. 41/II ile bazı hükümsüzlük halleri özel olarak düzenlenmiştir. Bunlar, taşıyıcının lehinde sigorta tazminatı veya buna benzer kayıtlar ya da ispat yükünü yer değiştiren herhangi bir kayıttır. Taşıyıcının lehinde

¹⁶² Aynı yönde bkz. Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 144 ve a.e., s. 144 dipn. 128'de anılan yazarlar

sigorta yapma yasağı, taşıyıcının taşıma işini dikkatle yapmasını sağlamak amacını gütmektedir.¹⁶³ Bu nedenle, primleri gönderen veya gönderilen tarafından ödenen ve taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran sigorta, CMR m. 41/II uyarınca geçersiz sayılacaktır.¹⁶⁴ Ancak, CMR m. 41/II, primleri gönderen veya gönderilen tarafından ödenmeyen taşıyıcı lehinde sigortaları geçersiz saymaz.¹⁶⁵ Madde metninde, taşıyıcının lehinde sigorta tazminatının veya buna benzer kayıtların hükümsüz olacağı düzenlenmiştir. Örneğin gönderenin, taşıyıcının sorumluluğuna karşı gönderilene tazminat ödemeyi taahhüt ettiği durumlarda bu hükümler geçersiz kabul edilecektir.¹⁶⁶ Ayrıca, tarafların CMR hükümlerine aykırı olarak yaptıkları ve ispat külfetini tersine çeviren anlaşmalar da CMR m. 41/II uyarınca geçersizdir.

¹⁶³ Akıncı, **CMR**, s. 38; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 495

¹⁶⁴ Clarke-Yates, **Contracts of Carriage by Land and Air**, s. 66; Akıncı, **CMR**, s. 38; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 495

¹⁶⁵ Clarke-Yates, **Contracts of Carriage by Land and Air**, s. 66

¹⁶⁶ Clarke-Yates, **Contracts of Carriage by Land and Air**, s. 67

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ GECİKMEDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN KAPSAMI VE GECİKMEDEN KAYNAKLANAN ZARARLARIN TALEP EDİLMESİ

I. SORUMLULUĞUN KAPSAMI

A. Sınırlı Sorumluluk

Uluslararası eşya taşımayı düzenleyen diğer Antlaşmalarda¹ olduğu gibi, CMR’de de, taşıyıcının, eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu belirli bir miktar ile sınırlandırılmıştır. Taşıyıcının sorumlu olduğu miktarın sınırlandırılması, sorumluluk miktarının öngörülebilir ve sigorta edilebilir olmasının ve bu sayede taşıma ücretinin de uygun seviyede tutulmasının sağlanması amacına hizmet etmektedir.² Taşıyıcının sorumluluğunun sınırsız olması, hem taşıma ücretinde aşırı artışa sebep olur hem de sorumluluk riskinin sigorta edilebilir olma ihtimalini ortadan kaldırır. Bu durumun da, taşıyıcının ve eşya ile ilgililerin aleyhinde olduğu açıktır. Bu nedenle, taşıyıcının sorumlu olduğu miktar sınırlandırılmıştır.

Taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran iki hal bulunmaktadır. Bunlardan CMR m. 23/V ile bir sorumluluk limiti öngörülmüştür. Ancak, CMR’nin 26. maddesinde, eşyanın tesliminde özel bir menfaatin bildirilmiş olması halinde, bu sorumluluk limitinin geçerli olmayacağı, sorumluluğun bildirilen özel menfaatin miktarı ile sınırlı olacağı öngörülmüştür. Bu nedenle, taşıyıcının gecikme zararlarından doğan sınırlı sorumluluğu, eşyanın tesliminde özel bir menfaatin bildirilmiş olup olmadığı esas alınarak incelenmiştir.

¹ HK m. 6; COTIF/CIM m. 40-m. 43; VK m. 22

² Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 150

1. Eşyanın Tesliminde Özel Bir Menfaatin Bildirilmemiş Olması Halinde

Gecikme halinde taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarı, CMR m. 23/V ile düzenlenmiştir. Buna göre, gecikme halinde, hak sahibi zararın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşıyıcı bu zarar için, taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder.³ Belirtmemiz gerekir ki; taşıma ücreti, zarar doğduğunda, taşıyıcı tarafından her halükarda ödenmesi gereken miktar olmayıp, eşyanın geç teslim edilmesi sebebiyle taşıyıcı tarafından ödenmesi gereken tazminat miktarının üst sınırını göstermektedir.⁴ Burada bahsedilen zararlar ise, sadece dolaylı malvarlıksal zararlardır.⁵

Tazminat hesap edilirken, CMR m. 23/IV'te belirtilen gümrük resmi ve taşıma dolayısıyla yapılan diğer masraflar göz önüne alınmaz; tazminatın hesabında sadece taşıma ücreti dikkate alınır.⁶ Gecikme tazminatına esas alınan taşıma ücreti ise, taşıma birden çok güzergâha bölünmüş olsa ve gecikme bu güzergâhlardan birinde meydana gelse bile, sadece gecikmenin meydana geldiği güzergâha ilişkin olan değil, tüm güzergâh dikkate alınarak ödenen taşıma ücretidir. Aynı şekilde,

³ TTK'ya göre, taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için ise hak sahibinin herhangi bir zarara uğramasına gerek yoktur. Taşıyıcı, taşıma konusu eşyayı geç teslim ettiğinde her halükarda sorumlu olacaktır. TTK'ya göre, eşya geç teslim edildiğinde taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarı, taşıma ücretinin geciken müddet ile orantılı olarak indirilmesi neticesinde bulunan miktardır. Ancak, gecikme müddeti, taşıma süresinin iki katını geçerse taşıma ücreti tamamen düşmekle birlikte taşıyıcı, hak sahibinin bu yüzden uğradığı zararı da tazmin etmek durumundadır. (TTK m. 780/I) Görüleceği üzere, TTK'da, CMR m. 23/V'te olduğu gibi, taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarına bir üst sınır getirilmemiştir. Ancak, TTK m. 780/I'in açık ifadesi karşısında, gecikme müddeti, taşıma süresinin iki katını geçmez ise hak sahibi, uğramış olduğu zararları taşıyıcıdan talep edemez.

TTK Tasarısı ile ise taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumlu olduğu miktar sınırlandırılmıştır. Tasarı'nın 882. maddesinin 3. fıkrasına göre, "Taşıyıcının, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katı ile sınırlıdır." Ancak, gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumlu olduğu miktar taşıma ücretinin üç katı ile sınırlandırılmışken, Tasarı'nın 875. maddesinin 3. fıkrası ile taşıma ücretinin, taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat edemediği takdirde gecikme halinde herhangi bir zarar oluşmasa da gecikme süresiyle orantılı olarak indirileceği hüküm altına alınmıştır. (Tasarı'nın 875. maddesinin eleştirisi için bkz. Alihan Aydın, "TTK Tasarısı'nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi", HPD, S. 6, Mayıs 2006, s. 72-73)

⁴ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 150-151; Uslu, **CMR**, s. 110

⁵ Gecikme dolayısıyla hak sahibinin gecikme sorumluluğu kapsamında isteyebileceği zarar türünün dolaylı malvarlıksal zararlar olabileceği yönündeki açıklamalarımız için bkz. yukarıda İkinci Bölüm I. C.

⁶ Aydın, **CMR**, s. 143; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 245 ve s. 286; Kaya, "Sorumluluk II", s. 264; Uslu, **CMR**, s. 111

taşıma konusu eşyanın birden fazla taşıt ile taşınması durumunda, sadece bir taşıt gecikmiş olsa bile, gecikme tazminatına esas alınacak taşıma ücreti belirlenirken, sadece geciken taşıt ile yapılan taşımanın ücreti değil, taşıma konusu olan tüm eşyanın taşınması için ödenen taşıma ücreti dikkate alınır.⁷ Her ne kadar, taşıma süresinin aşıldığını, uğranılan zararı ve zarar ile gecikme arasındaki illiyet bağıını ispat yükümlülüğü hak sahibinin üzerinde olsa da, taşıma ücretinin miktarını ispat yükümlülüğü taşıyıcıdadır.⁸

2. Eşyanın Teslimindeki Özel Menfaatin Bildirilmiş Olması Halinde

CMR m. 26'ya göre gönderen, zıya, hasar veya kararlaştırılan taşıma süresinin aşılması durumunda, taşıma ücretine ek olarak belirlenecek miktarda bir ücreti ödemesi karşılığında, teslimde özel bir menfaatin⁹ miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar. (CMR m. 26/I). Bu takdirde, CMR m. 23/V'te öngörülen tazminattan ayrı olarak, kanıtlanan fazla zarar ve hasar için beyan edilen miktara kadar tazminat istenebilir. (CMR m. 26/II).

Her ne kadar, madde metninden sanki gönderenin, tek başına, teslimde özel bir menfaatin miktarını tayin ederek CMR m. 26'nın getirdiği imkândan yararlanabileceği gibi bir anlam çıkmaktaysa da CMR m. 26'nın uygulanabilmesi için eşyanın teslimindeki özel menfaatin taraflarca birlikte kararlaştırılması gerekir. Zira gönderenin, taşıyıcının iradesi olmaksızın taşıyıcının sorumluluğunu genişletmesi hakkaniyete uygun olmayacaktır. Bu nedenle gönderen, tek başına, taşıyıcının iradesi olmaksızın, teslimde özel bir menfaatin miktarını tayin ederek CMR m. 26'dan yararlanamaz. CMR m. 26'nın uygulanabilmesi için ayrıca bu özel menfaatin belirli bir miktar olarak belirlenmesi ve sevk mektubuna geçirilmesi gereklidir.

⁷ Aydın, **CMR**, s. 143; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 245 dipn. 361; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 264; Akıncı, **CMR**, s. 143

⁸ Aydın, **CMR**, s. 144; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 245 ve s. 286; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 264

⁹ CMR'nin İngilizce metninde, “... special interest in delivery ...” denilerek, CMR'nin resmi Türkçe çevirisinden farklı olarak “teslim süresi için özel faiz” değil “teslimde özel bir menfaat” denilmek istenmiştir. “Interest” kelimesi faiz anlamına da geldiğinden hatalı bir çeviri yapılmıştır. Oysa ki, maddede “teslim süresi için özel faiz”den bahsedilmediği açıktır.

Bu nedenle, sevk mektubunda, yalnızca teslimde özel bir menfaatin bulunduğunu ve tüm zararların tazmin edileceğini belirtmek yeterli değildir. Uğranılan zararların hangi miktara kadar tazmin edileceğinin belirlenmesi de CMR m. 26'nın bir gereğidir.¹⁰

Eşyanın teslimindeki özel menfaatin miktarının sevk mektubuna geçirilmesi hususu, geçerlilik şartı¹¹ olup taraflarca kararlaştırılacak ve taşıma ücretine ek olarak belirlenecek ücretin sevk mektubuna geçirilmesi ise bir geçerlilik şartı değildir.¹² Diğer bir ifadeyle, CMR m. 26 uyarınca taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilebilmesi için taşıyıcıya taşıma ücretinden ayrı olarak ek ücret ödenmesi bir gereklilik değildir.¹³ Ek taşıma ücretinin kararlaştırılmış olması, taşıyıcının fazladan görmüş olduğu bir hizmet karşılığında ek ücrete hak kazanmasının bir sonucudur.¹⁴

CMR m. 26'nın uygulanabilmesi için, eşyanın teslimindeki özel menfaatin sevk mektubuna geçirilmesi gerektiğinden sevk mektubu düzenlenmemişse CMR m. 26 uygulama alanı bulamaz.

İfade etmemiz gerekir ki; tarafların, eşyanın geç teslim edilmesi durumunda özel menfaati sevk mektubuna geçirerek tazminat miktarını arttırmaları, madde metninde de belirtildiği üzere, ancak taşıma süresini de açıkça kararlaştırmaları halinde hüküm ifade eder. Bu nedenle, taşıma süresi taraflarca kararlaştırılmadığı takdirde, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınarak bu madde uygulanamaz.

¹⁰ Aydın, **CMR**, s. 138-139; Gençtürk, **Gecikme**, s. 231; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 337; Uslu, **CMR**, s. 123; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 170

¹¹ Kaya, **"Sorumluluk II"**, s. 266; Gençtürk, **Gecikme**, s. 228; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 169-170; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 31-32. Aydın ve Erdil, teslimdeki özel menfaat kaydının sevk mektubuna yazılmasını taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltmesi bakımından geçerlilik şartı olarak kabul etmekte ancak, şekle aykırılık durumunu dürüstlük kuralı çerçevesinde değerlendirmek gerektiğini savunmaktadırlar. Aydın, **CMR**, s. 138; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 337. Uslu ise teslimdeki özel menfaat kaydının sevk mektubuna yazılmasını geçerlilik şartı olarak kabul etmemekte; tarafların sevk mektubuna geçirmeksizin yapacakları anlaşmalara da imkan tanınması gerektiğini savunmaktadır. Uslu, **CMR**, s. 123

¹² Kaya, **"Sorumluluk II"**, s. 266; Gençtürk, **Gecikme**, s. 229; Aydın, **CMR**, s. 138; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 338; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 170 dipn. 375; Uslu, **CMR**, s. 122; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 31

¹³ Clarke-Yates, **Contracts Of Carriage By Land And Air**, s. 44

¹⁴ Aydın, **CMR**, s. 138

CMR m. 26 ile düzenlenen eşyanın teslimindeki özel menfaatin bildirilerek taşıyıcının sorumluluk sınırının yükseltilmesi imkânı, madde metninden de anlaşılacağı üzere, sadece eşyanın zıya veya hasara uğraması hali için değil aynı zamanda eşyanın geç teslim edilmesi hali için de uygulanma kabiliyetini haizdir. Taraflar, isterlerse, teslimdeki özel menfaati bu üç hal için de beyan edebilirler ya da teslimdeki özel menfaati bu üç halden biri ya da birkaçı için kararlaştırabilirler.¹⁵

Eşyanın zıya ve hasarı halindeki teslimdeki özel menfaat kaydı, eşyanın zıya veya hasara uğramasından sorumlu olan taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarını belirleyen CMR m 23, m. 24 ve m. 25'teki tazminat miktarından ayrı olarak dolaylı malvarlıksal zararların da ispatlandıkları ölçüde sevk mektubunda belirtilen değere kadar tazminini sağlar.¹⁶

Oysa, gecikme halinde durum farklıdır. Çünkü, eşyanın geç teslim edilmesi halinde ödenecek tazminat zaten dolaylı malvarlıksal zararlara ilişkindir.¹⁷ Bu nedenle, CMR m. 23/V'e göre, gecikme halinde tazmin edilecek zararlar zaten dolaylı malvarlıksal zararlar olduğundan tarafların, eşyanın geç teslim edilmesi durumunda uğranılan zararlar için özel menfaatin varlığını kararlaştırmaları halinde, hem CMR m. 23/V'teki taşıma ücretinin hem de CMR m. 26 uyarınca tarafların sevk mektubuna geçirdikleri miktarın istenmesi mümkün değildir. İşte bu nedenle,

¹⁵ Aydın, **CMR**, s. 139; Gençtürk, **Gecikme**, s. 231-232; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 338; Uslu, **CMR**, s. 121

¹⁶ Ancak, bazı yazarlar, zıya ve hasar halindeki teslimdeki özel menfaat kaydının hem eşyanın kendisine gelen zararları hem de dolaylı zararları kapsadığı fikrindedirler. (Bu yazarlar için bkz. Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 266 ve Aydın, **CMR**, s. 140 dipn. 101'de anılan diğer yazarlar). Bizim kanaatimiz ise, zıya ve hasar halindeki teslimdeki özel menfaat kaydı ile sadece dolaylı malvarlıksal zararların diğer bir ifadeyle eşyanın kendisine gelen zararlar haricinde olan uğranılan kar kaybı gibi zararların tazmininin mümkün olacağı yönündedir. Zira madde metninde de, CMR'nin 23, 24 ve 25. maddelerinde öngörülen tazminattan ayrı olarak diğer zararların, ispatlandıkları ölçüde, sevk mektubunda belirtilen değere kadar tazmin ettirilebileceği düzenlenmiştir. Kaldı ki, Aydın'ın da belirttiği üzere, sadece zıya ve/veya hasar sorumluluğu için uygulanma kabiliyetini haiz olan CMR m. 24 ile eşyanın üst sınırının yükseltilmesi imkânı getirildikten sonra zıya ve/veya hasar hali için aynı konunun bir de CMR m. 26'da düzenlenmiş olması hukuk metni oluşturma tekniğine de uygun değildir. (Bkz. Aydın, **CMR**, s. 140) Ayrıca ifade etmemiz gerekir ki; CMR m. 24 ve m. 26 farklı konuları düzenlediklerinden birbirinin alternatifi hükümler değildir. Zıya ve/veya hasar sorumluluğu sebebiyle bu iki hüküm birlikte uygulama alanı bulabilir. Diğer bir ifadeyle, hem CMR m. 24 gereğince CMR m. 23/III'te öngörülen üst sınır eşyanın değerine kadar artırılabilir hem de CMR m. 26 gereğince eşyanın zarara uğraması sebebiyle dolaylı zararların tazmini istenebilir.

¹⁷ Bkz. yukarıda İkinci Bölüm I. C.

tarafların gecikme halinde özel menfaatin varlığını kararlaştırmaları durumunda, CMR m. 26 uyarınca sevk mektubuna geçirilen bu değer, CMR m. 23/V'teki taşıma ücretinin yerini alır.¹⁸

Son olarak ifade etmemiz gerekir ki; tarafların, CMR m. 26 uyarınca kararlaştırdıkları teslimdeki özel menfaat, gecikme gerçekleştiğinde kendiliğinden ödenir hale gelmez. Tazminat talebinde bulunan kimse, dolaylı zararın varlığını, gecikme ile zarar arasındaki uygun illiyet bağıını ve zararın miktarını da ispatlamak zorundadır.

B. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı

Taşıyıcının, gecikme zararlarından sorumluluğu, teslimde özel menfaatin bildirilmiş olup olmamasına göre değişen belirli bir miktar ile sınırlandırılmış olmakla birlikte, sınırlı sorumluluğun her halde geçerli olması hakkaniyete uygun değildir. Bu nedenle, CMR m. 29'da, "Hasar, taşımacının (taşıyıcının) kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı (taşıyıcı), sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahutta kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz." hükmü getirilmiştir.¹⁹ Anılan hükme göre zarar, taşıyıcının kastından²⁰ veya davaya bakan mahkemenin hukukuna²¹ göre kasta

¹⁸ Aydın, CMR, s. 146

¹⁹ TTK m. 786/III, CMR'nin 29. maddesine benzer bir hüküm içermektedir. Söz konusu hükme göre, "Zarar, taşıyıcının ağır kusuru veya hilesinden doğmuş olduğu takdirde yukarki fıkra da anılan halde veya bu maddenin birinci fıkra veyahut 785 inci maddedeki tazminatlar yerine tam tazminat istenebilir." Ancak, TTK m. 786/III, CMR m. 29'dan farklı olarak her üç sorumluluk hali için değil, sadece eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde uygulanma kabiliyetini haizdir.

TTK Tasarısı'nın 886. maddesine göre ise zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi olasılığının bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya yardımcıları, Tasarı'nın "Eşya Taşıma" kısmında öngörülen sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamazlar. Tasarı ile TTK'da yer alan "ağır kusur veya hile" kavramları yerine "kasten veya pervasızca bir davranış" kavramları kullanılmıştır. Ayrıca, Tasarı'nın bu hükmü, CMR'de olduğu gibi her üç sorumluluk hali için de uygulanma kabiliyetini haizdir.

²⁰ CMR'nin İngilizce metninde, "... by his wilful misconduct ..." denilerek, CMR'nin resmi Türkçe çevirisinden farklı olarak "kötü hareket" ifadesi değil "kasıtlı hareket" ifadesi kullanılmıştır.

²¹ CMR'nin İngilizce metninde, "... in accordance with the law of the court ..." denilerek, CMR'nin resmi Türkçe çevirisinden farklı olarak "davaya bakan mahkemenin kararı ile" ifadesi değil "davaya bakan mahkemenin hukukuna göre" ifadesi kullanılmıştır.

eşdeğer kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, CMR'nin dördüncü bölümünde²² yer alan 17-28 arasındaki maddelerde düzenlenen ve sorumluluğunu kaldıran, sınırlandıran veya ispat külfetini tersine çeviren hükümlerden yararlanamaz.²³ (CMR m. 29/I). Kasıt veya kasta eşdeğer kusur, taşıyıcının görevlileri veya adamları veya taşıyıcının, taşıma işini yerine getirmek için hizmetlerinden yararlandığı diğer şahıslar tarafından görevleri kapsamında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır ve taşıyıcı, yine, Antlaşmanın dördüncü bölümünde yer alan hükümlerden yararlanamaz. Buna ilaveten, zarara kastı veya kasta eşdeğer kusuruyla sebep olan taşıyıcının görevlileri, adamları veya diğer şahıslar da aynen taşıyıcı gibi Antlaşmanın taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran, sınırlandıran veya ispat külfetini tersine çeviren dördüncü bölüm hükümlerinden yararlanamazlar.²⁴ (CMR m. 29/II).

Taşıyıcının yardımcılarının kastının veya kasta eşdeğer kusurlarının, taşıyıcının kendi kastı veya kasta eşdeğer kusuru gibi sayılması ile taşıyıcı açısından riskin ağırlığının arttığı ancak esasen taşıyıcının, yardımcılarını ile ekonomik avantajlar elde etmesinin karşısında bu hükmün adil olduğu ileri sürülmektedir.²⁵

Taşıyıcının sorumluluğunun bu denli genişlemesine yol açan “kasıt” ve “kasta eşdeğer kusur” kavramlarının açıklanması gerekmektedir.

Kusur, kasıt ve ihmal olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Kasıt da doğrudan kasıt (dolus directus) ve dolaylı veya ihtimali kasıt (dolus eventualis) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Doğrudan kasıta fail, hukuka aykırı olduğunu bildiği bir fiili isteyerek işlemektedir. Dolaylı veya ihtimali kasıta ise fail, esasen hukuka aykırı bir

²² CMR'nin İngilizce metninde, “... the provisions of this chapter ...” denilerek, CMR'nin resmi Türkçe çevirisinden farklı olarak “bu maddenin hükümleri” ifadesi değil “bu bölümün hükümleri” ifadesi kullanılmıştır.

²³ “... CMR Konvansiyonu hükümlerine göre ... kural olarak taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluk olmakla birlikte Konvansiyonun 24. maddesi gereğince taşıma senedinde değer gösterilmiş ise taşıyıcı, mal bedeli yönünden sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanamayacağı gibi, 29. madde gereğince hasar, taşıyıcının ağır kusur veya kastından kaynaklanmışsa sorumluluğunu kaldıran, sınırlandıran ve kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerden yararlanamaz. Dolayısıyla, tam tazminat kapsamında bulunan kar mahrumiyetinden de sorumlu olur. ...” Yarg. 11. H.D., 25.05.2007 T., 2007/4154 E., 2007/8051 K. Uslu, **CMR**, s. 125 dipn. 70

²⁴ CMR'nin 29. maddesinin 2. fıkrasının İngilizce metninde, “... agents or servants of the carrier ...” denilerek, CMR'nin resmi Türkçe çevirisinden farklı olarak “taşımacının (taşıyıcının) vekilleri” ifadesi değil “taşıyıcının görevlileri veya adamları” ifadesi kullanılmıştır.

²⁵ Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 33

fiil işlemeyi istemez ancak, işlediği fiilin hukuka aykırı bir sonuç verme ihtimalini görür ve buna razı olur.²⁶

CMR'nin metninde yer verilen “kasıtlı hareket (wilful misconduct)” kavramına göre, taşıyıcının, zararın gerçekleşme ihtimalini bildiği ve bunu istediği hallerde (dolus directus) ya da zararın gerçekleşmesini istemediği ancak zararı bilerek riske ettiği hallerde (dolus eventualis) kastının olduğu kabul edilir.²⁷

Kasıt denilince hem doğrudan hem de dolaylı kastın anlaşılması, “kasta eşdeğer kusur” kavramının dolaylı kasıttan farklı olduğunu diğer bir ifadeyle “kasta eşdeğer kusur” kavramından anlaşılması gerekenin başka bir kusur türü olduğunu göstermektedir.²⁸

CMR'nin metninde, ağır kusur yerine “kasta eşdeğer kusur” kavramının kullanılmasının sebebinin, bazı ülke hukuklarında ağır kusur-hafif kusur ayrımının bulunmaması ve bu nedenle söz konusu ülkelerin CMR'ye taraf olmayı kabul etmemelerinden korkulması olduğu ifade edilmektedir.²⁹

CMR'nin metninde kasta eşdeğer kusurun³⁰ neyi ifade ettiği ise açıklanmamıştır. Ancak, kasta eşdeğer kusurun davaya bakan mahkemenin hukukuna (lex fori) göre tayin edileceği belirtilmiştir.³¹

²⁶ Doğrudan ve dolaylı kasıt kavramları için bkz. Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, **Tekinay Borçlar Hukuku**, s. 493; Oğuzman-Öz, **Borçlar Hukuku**, s. 511

²⁷ Kaya, “Sorumluluk II”, s. 267; Uslu, **CMR**, s. 126; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 40-41; Aydın, **CMR**, s. 141; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 175; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 171; Gençtürk, **Gecikme**, s. 242

²⁸ Aydın, **CMR**, s. 141 dipn. 106; Uslu, **CMR**, s. 126; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 41

²⁹ Aydın, **CMR**, s. 142; Uslu, **CMR**, s. 126; Messent-Glass, **CMR**, s. 210

³⁰ Özdemir, **CMR m. 29'un metninde yer alan kasta eşdeğer kusur ifadesini kasta benzer kusur olarak anlamak gerektiğini ve bu sayede ağır kusurun da kasta benzer bir kusur türü olarak değerlendirilebileceğini ifade etmektedir. (Özdemir, Zıya ve/veya Hasar, s. 175-176)**

³¹ Kasta eşdeğer kusurun davaya bakan mahkemenin hukukuna (lex fori) göre belirlenmesinin eşyaların karayolundan uluslararası taşınmasında yeknesak kurallar getirmek isteyen bir antlaşmanın eksik taraflarından biri olduğu doktrinde ifade edilmektedir. Bkz. Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 99

Doktrinde³² kullanılan “pervasızca davranış” veya “cüretkarane davranış” şeklinde ifade edilen kusur türünün kasta eşdeğer kusur türüne yakın olduğu söylenebilir.³³

Kasta eşdeğer kusurun, hukukumuzda ise ağır kusuru ifade ettiği kabul edilmektedir.^{34 35}

Örneğin, yolcu taşıması yasak olan kamyonun sürücüsünün, eşya üzerine 70-80 yolcu alarak kazaya neden olması halinde Yargıtay, kamyon sürücüsünün ağır kusurlu olduğunu kabul etmiştir.³⁶ Taşımayı yapan taşıyıcının, teslim aldığı malı gönderilene teslim etmeyerek satması halinde de, taşıyıcının ağır kusurlu olduğu kabul edilmektedir.³⁷ Taşıyıcının, taşınan malı sahibine değil de kim olduğu belirsiz

³² Bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 171-172; Zehra Şeker, **Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı**, Yay. No: 1138, İstanbul, Beta, 2001, (Deniz Yoluyla Yük Taşınması) s. 159; Tahir Çağa, “**Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler**”, **Batider**, C: IX, S. 2, 1977, (“Enternasyonal Deniz Hukuku”), s. 301; Gençtürk, **Gecikme**, s. 242

³³ Pervasızca veya cüretkarane davranış, zarara yol açan davranışın düşüncesizce ve zarar meydana geleceği bilinci ile işlendiği hallerde söz konusu olur. Ancak, bu kusur türünü, Kara Avrupası Hukuk Sistemindeki kusur türleriyle açıklamaya imkân bulunmadığı ifade edilmektedir. (Bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 171-173; Şeker, **Deniz Yoluyla Yük Taşınması**, s. 159 ve s. 161; Çağa, “**Enternasyonal Deniz Hukuku**”, s. 301; Gençtürk, **Gecikme**, s. 242-243 ve 247)

³⁴ Aydın, **CMR**, s. 142; Arkan, “**Karşılaştırmalı İnceleme**”, s. 413; aynı yazar, “**Yardımcılar**”, s. 333; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 48; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 176 dipn. 401

³⁵ “... CMR’nin 29. maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinden veya kasdi fena harekete muadil addedilen kusurundan meydana gelen hasar halinde taşıyıcının sorumluluğunu tahdit eden veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulanma kabiliyeti kalmamaktadır. Anılan maddede sözü edilen taşıyıcının kendi fena hareketi veya kasdi fena hareketi kavramlarını Türk Ticaret Kanununun 786. maddesinde sözü edilen ağır kusur en yakın olarak karşılamakta olup, taşıyıcının ağır kusur veya hilesinin bulunduğu durumlarda sınırlı sorumluluğunun bulunmadığının kabulü gerekmektedir.” Yarg. 11. H.D., 12.06.2000 T., 2000/4546 E., 2000/5446 K. Kendigelen/Aydın, **Taşıma Hukuku Mevzuatı**, s. 154

“CMR Konvansiyonu’nun 29’uncu maddesinde taşıyıcının sınırlı sorumluluğunun hangi hallerde uygulanmayacağı gösterilmiş olup, buna göre taşıyıcının kendi fena hareketinin veya kasdi fena harekete denk tutulan kusurundan meydana gelen hasar halinde, taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan veya ispat yükünü karşı tarafa yükleyen hükümlerin uygulama kabiliyeti kalmamaktadır. Bu kusur ve kastını, TTK’nın 786. maddesinde geçen ağır kusur ve hile kavramlarını en yakın olarak karşılamakta olduğunun kabulü ile taşıyıcının bu hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı sonucuna varılmalıdır. ...” Yarg. 11. H.D., 04.04.2005 T., 2004/6554 E., 2005/3212 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 368

³⁶ Yarg. 11. H.D., 7.10.1971 T., 4707 E., 6141 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 191

³⁷ Yarg. 11. H.D., 15.6.1981 T., 3089 E., 3048 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 195

bir kişiye teslim etmesi halinde de ağır kusurlu olduğu kabul edilmiştir.³⁸ Yargıtay başka bir kararında da yine taşınan eşyanın meçhul kişilere tesliminin ağır kusuru oluşturduğu yönünde karar vermiştir.³⁹ Taşıyıcının zarara hiçbir açıklama ve neden getirememiş olması da kasta eşdeğer kusur olarak kabul edilmektedir.⁴⁰

Yukarıda verdiğimiz örneklerden de anlaşılacağı üzere, taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer sayılan kusurunun varlığı, genellikle eşyanın zıya ve hasarına yol açmaktadır. Bununla birlikte, taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer sayılan kusuru, bazen eşyanın geç teslim edilmesine de sebep olabilir. Örneğin, yeterli yakıt olmadan yola çıkılması ve yarı yolda benzinin bitmesi⁴¹, gümrük belgelerinin kaybedilmesi⁴² veya trafik kurallarının ihlali sebebiyle şoförün ehliyetine el konulması⁴³ nedenleri ile eşya geç teslim edildiği takdirde taşıyıcının kasta eşdeğer kusurunun varlığı söz konusu olur.

Kastın veya kasta eşdeğer kusurun varlığını ispat yükü ise bunu iddia edene aittir.⁴⁴ ⁴⁵ Bunun için öncelikle, taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusuru ve

³⁸ Yarg. 11. H.D., 22.9.1994 T., 2538 E., 6645 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 213-214

³⁹ Yarg. 11. H.D., 6.6.1994 T., 778 E., 4782 K. Eriş, **Kara Taşıma**, s. 213

⁴⁰ "... Taşıyıcının zarara hiçbir açıklama ve neden getirememiş olması, kendisinin karine olarak sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmiş sayılmasına yol açacağı ve davacının gerçek zararını karşılaması gerektiği de kabul edilmelidir. ..." Yarg. 11. H.D., 04.04.2005 T., 2004/6554 E., 2005/3212 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 368

⁴¹ Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 167; yazarı takiple Uslu, **CMR**, s. 129

⁴² Akıncı, **CMR**, s. 156; yazarı takiple Uslu, **CMR**, s. 129

⁴³ Uslu, **CMR**, s. 129

⁴⁴ Clarke, **CMR**, s. 285; Aydın, **CMR**, s. 142; Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 44; Kaya, **"Sorumluluk II"**, s. 267; Akıncı, **CMR**, s. 156; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 365; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 176; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 175; Gençtürk, **Gecikme**, s. 234 ve 248

⁴⁵ "Davalı taşıyıcının kasdi fena hareketi ispat edilemediğine göre, sınırlı olarak sorumlu olduğu miktar üzerinden takibin devamına karar verilmesi gerekir." Yarg. 11. H.D., 05.02.2002 T., 2001/8877 E., 2002/890 K. Gençtürk, **Gecikme**, s. 234 dipn. 131

"Görüldüğü üzere, taşıyıcının buradaki sorumluluğu sınırlı olup, aynı maddede düzenlenen sınırlı sorumluluğun istisnalarını oluşturan bir durumun varlığı davacı tarafından iddia edilip kanıtlanmış değildir." Yarg. 11. H.D., 07.06.1999 T., 1999/2669 E., 1999/4997 K. Gençtürk, **Gecikme**, s. 234 dipn. 131

ardından taşıyıcının kastı ve kasta eşdeğer kusuru ile zarar arasındaki illiyet bağının ispat edilmesi gerekir.⁴⁶

Ancak, Alman ve İngiliz Hukukunda, davacının, taşıyıcının sebebiyet verdiği zararın nedenini açıklayamaması halinde, taşıyıcının da olayı aydınlatma yükümlülüğü diğer bir ifadeyle ikincil ispat yükümlülüğünün olduğu ifade edilmekte ve davacının, zararın sebebini açıklayamadığı hallerde taşıyıcı, aydınlatma yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmezse, taşıyıcının zarara kasten ya da kasta eşdeğer kusuruyla sebebiyet verdiği sonucuna ulaşılabilceği ifade edilmektedir.⁴⁷

Belirtmemiz gerekir ki, taraflar, teslimde özel menfaat miktarını kararlaştırmış olsalar bile, kasıt veya kasta eşdeğer kusurun varlığı ispatlandıktan sonra taşıyıcı, sorumluluğunun CMR. 26 uyarınca zaten genişletildiğini ve bununla sınırlı kalması gerektiğini ileri süremez.⁴⁸

CMR m. 29'un metninin açık ifadesine göre, taşıyıcının veya yardımcılarının kastı veya kasta eşdeğer kusurları ispatlandığı takdirde taşıyıcı, CMR'nin dördüncü bölümünde diğer bir ifadeyle Antlaşmanın 17 ila 28. maddeleri arasında yer alan ve sorumluluğunu kaldıran, sınırlandıran veya ispat külfetini tersine çeviren hükümlerden yararlanamaz. Bu nedenle, Antlaşmanın dördüncü bölümü dışındaki hükümler örneğin, Antlaşmanın beşinci bölümünde yer alan 30. maddesi, taşıyıcının veya yardımcılarının kastı veya kasta eşdeğer kusurlarının varlığı halinde de uygulanabilecektir. Dolayısıyla, zarara taşıyıcının veya yardımcılarının kastı veya kasta eşdeğer kusuru neden olsa bile, meydana gelen zararın, CMR m. 30'da belirtilen süreler içerisinde taşıyıcıya ihbar edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, taşıyıcıdan tazminat talep edilemez.⁴⁹

⁴⁶ Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 44; Kaya, **“Sorumluluk II”**, s. 267; Uslu, **CMR**, s. 129

⁴⁷ Bkz. Yetiş Şamlı, **Uluslararası Eşya Taşımaları**, s. 44-45

⁴⁸ “... mahkemece yapılacak iş ... davalının ağır kusurlu olduğu kabul edilip, ağır kusur halinde taşıma senedinde belirtilen değer yerine, tam tazminat istenebileceğinden ve davacının talebi de bu yolda olduğundan tam tazminata hükmetmekten ibarettir.” Yarg. 11. H.D., 28.10.1986 T., 1986/4817 E., 1986/5597 K. Uslu, **CMR**, s. 130 dipn. 105

⁴⁹ Aydın, **CMR**, s. 142; Arkan, **“Yardımcılar”**, s. 334-335 ve dipn. 60; Özdemir, **Ziya ve/veya Hasar**, s. 304. Ancak Gençtürk, taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurunun zarara sebep olması halinde geçerli bir ihbar yapılmasa dahi taşıyıcının tazminat ödemesi gerektiğini ifade

Yine, taşıyıcının veya yardımcılarının kastı veya kasta eşdeğer kusurlarının varlığı halinde, CMR m. 32'ye göre bir yıl olan zamanaşımı süresi aynı maddeye göre üç yıla uzamaktadır.

II. GECİKMEDEN KAYNAKLANAN ZARARLARIN TALEP EDİLMESİ

A. Gecikmenin Süresinde İhbar Edilmesi

Taşıyıcıdan, gecikmeden kaynaklanan zararların talep edilebilmesi için eşyanın gönderilenin kullanımına verildiği tarihi takip eden 21 gün içinde taşıyıcıya yazılı ihbarda bulunulması gerekmektedir.⁵⁰ (CMR m. 30/III). Bu süre içinde taşıyıcıya yazılı ihbarda bulunulmaz ise taşıyıcıdan gecikme nedeniyle uğranılan zararlar dava yoluyla talep edilemez. Bu sebeple, gecikmenin 21 gün içinde ihbar edilmesi dava şartı⁵¹ niteliğindedir.⁵²

etmektedir. (Gençtürk, **Gecikme**, s. 256; aynı görüşte bkz. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 387) Fakat, bu görüşe katılma imkanı yoktur. Zira, CMR m. 29'un metninin ifadesi açıktır ve bu hükme göre zarar, taşıyıcının kastından veya davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, sadece CMR'nin dördüncü bölümünde yer alan ve sorumluluğunu kaldıran, sınırlandıran veya ispat külfetini tersine çeviren hükümlerden yararlanamaz.

⁵⁰ TTK'ya göre, taşıyıcıdan gecikme nedeniyle tazminat talep edebilmek için belirli bir süre içinde taşıyıcıya ihbarda bulunma yükümlülüğü yoktur. Bu nedenle, eşyanın geç teslim edildiğine dair herhangi bir ihbarda bulunulmaması, taşıyıcıya dava açılmasına engel değildir. (Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 203)

TTK Tasarısı m. 889/III'e göre ise, CMR m. 30/III'e paralel olarak, gönderilen, taşıyıcıya, teslim süresinin aşıldığını, eşyanın teslim tarihinden itibaren 21 gün içinde bildirmezse gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer. Tasarı m. 889/IV'e göre ise, yine CMR m. 30/III'te olduğu gibi, bildirimin yazılı olması şarttır ve eşyanın gönderilene teslim edildiği tarihten itibaren 21 gün içinde yapılmış olması yeterlidir.

⁵¹ Dava şartı, davanın esası hakkında yargılama yapılabilmesi için varlığı veya yokluğu gerekli olan hallerdir. Diğer bir ifadeyle, dava şartının bulunmaması davanın açılmasına engel değildir. Ancak mahkeme, dava şartlarından birinin bulunmadığını tespit ettiğinde davayı, dava şartı yokluğundan reddeder. (Bkz. Baki Kuru-Ramazan Arslan-Ejder Yılmaz, **Medeni Usul Hukuku**, 17. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2006, s. 303 vd.; Hakan Pekcanıtez-Oğuz Atalay-Muhammet Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, 4. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005, s. 240 vd.; İsmail Ercan, **Medeni Usul Hukuku**, 3. Baskı, İstanbul, İkinci Sayfa Dizisi, 2006, s. 185 vd.)

⁵² Gençtürk, **Gecikme**, s. 251-252; Uslu, **CMR**, s. 132; Akıncı, **CMR**, s. 165; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 387; Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, s. 189; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 137

Ancak, davanın ihbar süresi içinde açılması halinde ayrıca gecikmenin ihbar edilmesine gerek yoktur.⁵³

CMR'nin 30. maddesinin 3. fıkrasının açık ifadesine göre, taşıyıcıya yapılacak ihbar yazılı olmalıdır. Yazılı ihbarın 21 gün içinde taşıyıcıya ulaşması, ihbarın süresi içinde yapılmış sayılmasının bir koşulu olmayıp ihbarın eşyanın gönderilenin kullanımına verildiği tarihi takip eden 21 gün içinde ve yazılı olarak yapılmış olduğunun ispatlanması maddenin aradığı şartın gerçekleşmesi bakımından yeterlidir.⁵⁴

21 günlük süre hesap edilirken CMR m. 30/III ve m. 30/IV'e göre, eşyanın gönderilenin kullanımına verildiği tarih dikkate alınmayacak ve süre bu günü izleyen günden itibaren başlayacaktır. İhbar süresine pazar ve resmi tatil günlerinin dâhil olup olmadığı ise aynı fıkra da belirtilmemiştir. Ancak, eşyanın ziya ve hasarına ilişkin ihbar sürelerini düzenleyen CMR m. 30/I ve m. 30/II hükümlerinde, pazar günü ve resmi tatillerin sürenin hesabında dikkate alınmayacağının belirtilmesi ve gecikmeden doğan zararların ihbar süresini düzenleyen m. 30/III ile tatil günlerinin hariç tutulmaması, gecikmeden doğan zararların ihbar süresine pazar ve resmi tatil günlerinin de dâhil edilmesi gerektiği sonucuna bizi götürmektedir.⁵⁵

Gecikmenin ihbar edilmesi için belirli bir sürenin düzenlenmiş olması, gecikmenin gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespitinin uzun süren ve zahmetli bir araştırmayı gerekli kılmasıdır.⁵⁶

CMR m. 30/III ile gecikmenin ihbarının yazılı olarak yapılması gerektiği düzenlenmekle birlikte bu ihbarın içeriğinin nasıl olması gerektiği CMR'de düzenlenmemiştir. Fakat, taşıyıcıya yazılı ihbarda bulunulmasının amacı, gecikmeden kaynaklanan zararların taşıyıcıdan talep edilebilmesi olduğuna göre, taşıyıcıya yapılacak yazılı ihbarda, öncelikle, sözleşme ile teslim süresinin kararlaştırıldığı durumlarda bu süre, tarafların bir süre karlaştırmadığı durumlarda

⁵³ Gençtürk, **Gecikme**, s. 252; Uslu, **CMR**, s. 131

⁵⁴ Messent-Glass, **CMR**, s. 222; Uslu, **CMR**, s. 131

⁵⁵ Uslu, **CMR**, s. 131

⁵⁶ Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 172; Gençtürk, **Gecikme**, s. 254; Uslu, **CMR**, s. 133

eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarih ile gönderilene teslim edilmesi gereken tarih belirtilerek teslimde bir gecikmenin olduğu, bu gecikmenin zarara yol açtığı ve bu zararların miktarının belirtilmesi gerekmektedir.⁵⁷

CMR’de taşıma işinin ifasının birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirildiği hallerde, yazılı ihbarın hangi taşıyıcıya yapılması gerektiği yönünde bir hüküm düzenlenmemiştir. Bazı yazarlar bu durumda, ihbarın, hakkında dava açılan her taşıyıcıya yapılması gerektiğini ileri sürmektedirler.⁵⁸ Ancak, hak sahibini 21 gün gibi çok da uzun olmayan bir süre içinde her bir taşıyıcıya ihbarda bulunmakla yükümlü kılmak hakkaniyete uygun bir çözüm olmayacaktır. Kaldı ki hak sahibi, son taşıyıcının taşıma işinin ifasını yerine getirirken taşımayı kaç taşıyıcı ile birlikte ortaklaşa gerçekleştirdiğini de bilemeyebilir. Bu nedenle, ihbarın sadece eşyayı hak sahibine teslim eden son taşıyıcıya yapılmasının yeterli kabul edilmesi hakkaniyete daha uygun bir çözüm olacaktır.

Son olarak ifade etmemiz gerekir ki, tarafların CMR m. 30 /III ile düzenlenen ihbar süresini değiştirmeleri mümkün değildir. Aksine bir durum, CMR m. 41/I uyarınca geçersizlik yaptırımı ile karşılaşır.⁵⁹

B. Dava Hakkının Zamanaşımına Uğramamış Olması

Taşıyıcıdan, gecikmeden kaynaklanan zararların talep edilebilmesi için sadece gecikmenin süresinde ihbar edilmesi yeterli olmayıp, dava hakkının zamanaşımına uğramamış olması da gerekmektedir.

Zamanaşımı, CMR’nin 32. maddesi ile düzenlenmiştir. Buna göre, CMR kapsamında yapılan taşımalarından doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekmektedir. Ancak, kasıt veya davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kusurun varlığı halinde zamanaşımı süresi üç yıldır.⁶⁰

⁵⁷ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 136

⁵⁸ Gençtürk, **Gecikme**, s. 251

⁵⁹ CMR. 41 hükmü ile ilgili açıklamalarımız için bkz. İkinci Bölüm V.

⁶⁰ Türk Ticaret Kanunu’nda zamanaşımı süresi ise m. 767 ile düzenlenmiştir. Söz konusu hükme göre, haksız olarak alınan taşıma ücretinin geri alınması ve taşıma ücreti dâhil olmak üzere taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacaklar bir yılda zamanaşımına uğrar. Bu süre, eşyanın gönderilene teslim edildiği tarihte işlemeye başlar. Eşya tamamen zayı olmuş ise zamanaşımı

CMR m. 32, madde metninde de açıkça belirtildiği üzere, CMR kapsamında yapılan taşımalardan doğan bütün davalara uygulanacaktır. Bu nedenle, ziya, hasar veya gecikmeden doğan zararların tazmini için haksız fiil hükümleri uyarınca taşıyıcı aleyhine açılan davalar da CMR m. 32 ile düzenlenen zamanaşımı sürelerine tabidir.⁶¹ Ayrıca, taşıyıcının verilen talimatlara uymaması ya da eşyanın bedelini tahsil etmemesi gibi sözleşmeye aykırı davranışlarından kaynaklanan talepler ya da taşıyıcının taşıma ücreti veya diğer alacakları için açacağı davalar diğer bir ifadeyle hem taşıyıcıya karşı açılan hem de taşıyıcı tarafından açılan davalarda CMR m. 32 ile düzenlenen zamanaşımı süreleri uygulanacaktır.⁶²

Taşıma ilişkisinin dışında kalan davalara ise taşımalardan doğan davalara uygulanacak CMR m. 32 hükmü uygulanmaz. Örneğin, taşıyıcının taşıma konusu eşyayı yanlışlıkla üçüncü bir kişiye teslim etmesi durumunda söz konusu eşyanın bu kişiden alınması için istirdat davası açılması gerekeceğinden ve bu davanın gönderen ile taşıyıcı arasındaki taşıma sözleşmesinden kaynaklanmaması sebebiyle taşımalardan doğan davalara uygulanan CMR m. 32 hükmü burada

süresi eşyanın teslim edilmesi gereken tarihte işlemeye başlar. Gönderen ve gönderilen taşıyıcıya karşı olan haklarını, yılı içinde taahhütlü mektup veya protesto ile talep etmiş olmak ve dava hakkı da TTK m. 788 gereğince ve eşyanın kayıtsız şartsız kabulü ile düşmemiş bulunmak şartıyla defi olarak her zaman ileri sürebilirler. Eşya, taşıyıcının hile veya ağır kusurundan dolayı zayı olmuş, noksanlaşmış veya bozulmuş ya da geç teslim edilmişse taşıyıcının sorumluluğu bu madde ile düzenlenen bir yıllık zamanaşımına tabi olmaz. Bu halde, taşıyıcının sorumluluğunun, BK'nın 125. maddesine göre on senelik zamanaşımı süresine tabi olacağı kabul edilmektedir. (Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 215; Kaya, **"Gecikme"**, s. 117; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 47; Yarg. 11. H.D., 18.4.1977 T., 1800/1971 Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, s. 160 dipn. 35)

TTK Tasarısı'nın 855. maddesinde ise "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitap hükümlerine tabi taşımalardan doğan tüm alacakların, TTK ve CMR'ye benzer şekilde, bir yıl içinde zamanaşımına uğrayacağı düzenlenmiştir. Ayrıca, Tasarı'nın 855. maddesinin 5. fıkrasına göre, taşıyıcının kastından veya pervasızca davranışından ve böyle bir zararın meydana geleceği olasılığının bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalinden dolayı eşya zıya veya hasara uğramış ya da geç teslim edilmiş ise zamanaşımı süresi, CMR m. 32'ye benzer şekilde, üç yıl olacaktır. İfade etmemiz gerekir ki, TTK Tasarısı m. 855/V'in metninde sadece taşıyıcının kastı veya pervasızca bir davranışından bahsedildiğinden, CMR m. 32'den farklı olarak, taşıyıcının talepte bulunduğu kişinin kastı veya pervasızca davranışı zamanaşımı süresini uzatmayacaktır.

⁶¹ Akıncı, **CMR**, s. 167; Gençtürk, **Gecikme**, s. 269; Uslu, **CMR**, s. 137; Messent-Glass, **CMR**, s. 234; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 423; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 210

⁶² Akıncı, **CMR**, s. 167-169; Gençtürk, **Gecikme**, s. 269; Uslu, **CMR**, s. 138; Messent-Glass, **CMR**, s. 234; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 423; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 209 dipn. 200

uygulanmayacaktır.⁶³ Eşyanın taşıyıcı tarafından taşınmak üzere hiç teslim alınmaması veya geç teslim alınması halinde de zamanaşımı, CMR m. 32'ye göre belirlenmez. Bu halde zamanaşımı, CMR yanında yetkili olan ulusal hukuka göre belirlenecektir.⁶⁴

Madde metninde sadece kastın veya kasta eşdeğer kusurun varlığından bahsedildiğinden, zamanaşımının süresini sadece taşıyıcının veya yardımcılarının kastı veya kasta eşdeğer kusurlarının bulunması uzatmayacak gönderen veya gönderilenin kastı veya kasta eşdeğer kusurunun bulunduğu durumlarda da zamanaşımı süresi uzayacaktır. Sadece taşıyıcının değil, kasıtlı davranışlarda bulunan her kişinin kısa zamanaşımı süresinden yararlanmaması adalete daha uygun bir çözüm olmuştur.⁶⁵

Zamanaşımı, alacak hakkının belirli bir süre kullanılmaması sebebiyle artık “dava edilebilme” niteliğinden yoksun kalabilmesini ifade eder.⁶⁶

Zamanaşımı, Türk Hukukunda BK m. 140 uyarınca bir defî olarak kabul edildiği için dava dilekçesine cevap verilirken ileri sürülmelidir. Aksi halde, davalı "savunmanın genişletilmesi yasağı" ile karşılaşır. Defiler, ilk itiraz olarak ileri sürülmeden hâkim tarafından kendiliğinden dikkate alınmazlar.⁶⁷ Diğer bir ifadeyle, süresinde ileri sürülmeyen zamanaşımı defî herhangi bir sonuç doğurmayacak ve hâkim tarafından davaya bakılacaktır. Oysa, süresinde ileri sürülen zamanaşımı defî ispatlandığı takdirde davaya bakılmayacak ve dava zamanaşımı yönünden reddedilecektir.

⁶³ Akıncı, **CMR**, s. 168; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 423

⁶⁴ Akıncı, **CMR**, s. 169; Gençtürk, **Gecikme**, s. 269; Uslu, **CMR**, s. 137; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 423

⁶⁵ Arkan, **Uluslararası Demiryolu Taşımaları**, s. 209

⁶⁶ Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altıp, **Tekinay Borçlar Hukuku**, s. 1030

⁶⁷ “... Her ne kadar zamanaşımı savunması bir itiraz değil, defî niteliğinde olduğundan cevap süresi geçtikten sonra dahi ileri sürülebilir olsa bile, bu ileri sürme, karşı tarafın savunmanın genişletildiği itirazında bulunmaması halinde dinlenebilir. Oysa, davacı vekili, zamanaşımı define karşı savunmanın genişletildiği itirazında bulunduğundan artık zamanaşımı savunmasının dinlenebilme imkanı kalmamıştır. ...” Yarg. 11. H.D., 25.10.2001 T., 2001/6940 E., 2001/8239 K. Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 428 dipn. 514

Ancak, CMR'ye taraf olan her ülkenin hukukunda zamanaşımının bir defî olarak kabul edildiğini söylemek mümkün değildir. Örneğin, Anglo-Sakson hukuk sisteminde hâkim, davalı tarafından davanın zamanaşımına uğramış olduğu hususu ileri sürülmesine bile bunu kendiliğinden dikkate alır.⁶⁸ CMR'de, zamanaşımı savunmasının bir defî olarak mı yoksa bir itiraz olarak mı kabul edildiğine dair açık bir hüküm yoktur. Bu nedenle, zamanaşımı savunmasının bir defî olarak mı yoksa bir itiraz olarak mı değerlendirilip değerlendirilmeyeceği hususu CMR yanında uygulanacak ulusal hukuka göre belirlenecektir.⁶⁹

Zamanaşımı süresi, CMR m. 32/I a hükmüne göre, eşyanın geç teslim edilmesi halinde eşyanın teslim edildiği tarihten itibaren başlar. Bu nedenle, teslim engellerinin varlığında veya eşyanın gönderilen tarafından kabul edilmemesi halinde zamanaşımı süresi başlamayacaktır.⁷⁰ ⁷¹ Tarafların, taşıma sözleşmesi ile eşyanın kısım kısım taşınacağını kararlaştırmış olmaları hali hariç olmak üzere taşıyıcının eşyayı kısım kısım teslim etmesi durumunda ise, zamanaşımı süresi son kısmın teslim tarihinden itibaren işlemeye başlayacaktır.⁷²

Zamanaşımının işlemeye başladığı gün, CMR m. 32/I'e göre zamanaşımı süresinin hesabına dâhil edilmez. Ancak CMR'de, zamanaşımı süresinin son gününün tatil gününe denk gelmesi halinde, sürenin tatil gününü takip eden ilk iş gününe uzayıp uzamayacağı konusunda bir hüküm yoktur. Bu nedenle, bu konuda CMR yanında yetkili olan ulusal hukuka göre bir sonuca varmak gerekecektir.⁷³

CMR m. 32/II ile zamanaşımının duracağı hal düzenlenmiştir. Bu hükme göre, yazılı bir talep, taşıyıcının bu talebi yazılı olarak reddetmesi ve bu talebe ekli belgeleri iade etme anına kadar zamanaşımını durdurur. Talebin bir kısmı kabul edildiği takdirde zamanaşımı sadece talebin kabul edilmeyen kısmı için işlemeye

⁶⁸ Gençtürk, **Gecikme**, s. 278

⁶⁹ Akıncı, **CMR**, s. 167 ve s. 176; Gençtürk, **Gecikme**, s. 278; Uslu, **CMR**, s. 136

⁷⁰ Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 311

⁷¹ Eşyanın teslim edilmesi ile ilgili açıklamalarımız hakkında bkz. yukarıda İkinci Bölüm I. B. 3.

⁷² Akıncı, **CMR**, s. 172; Gençtürk, **Gecikme**, s. 274; Arkan, **Taşıyıcının Sorumluluğu**, s. 211-212; Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 426

⁷³ Gençtürk, **Gecikme**, s. 274; Uslu, **CMR**, s. 140

devam eder. Talebin alındığını veya cevap verildiğini ve belgelerin iade edildiğini kanıtlamak bu durumlara dayanan tarafa aittir. Aynı konuya ilişkin birden fazla yazılı talebin yapılması halinde, sadece ilk talep zamanaşımı süresini durdurur; sonraki talepler zamanaşımı süresini durdurmaz.

CMR m. 32/II, zamanaşımının durması için talebe ekli belgenin iade edilmesini de gerekli kılmaktadır. Taşıyıcı, kendisine yöneltilen yazılı talebi reddetse bile, bu yazılı talebe ekli belgeleri iade etmediği sürece zamanaşımı durmaya devam edecektir.⁷⁴

CMR m. 32/II'nin metninin açık ifadesinden de anlaşıldığı üzere, zamanaşımının durmasına ilişkin bu düzenleme sadece taşıyıcıya karşı ileri sürülen talepler içindir.

Taşıyıcıya yöneltilen yazılı talebin içeriğinin nasıl olması gerektiğine dair bir hüküm ise CMR'de yer almamaktadır. Ancak, bu talebin, taşıyıcıyı durumdan haberdar edecek kadar açık ve zararın miktarı gibi gerekli detayları içerir nitelikte olması gerekmektedir.⁷⁵

CMR m. 32/III, m. 32/II'nin hükmü saklı kalmak kaydıyla, zamanaşımının durmasının ve kesilmesinin, davaya bakan mahkemenin hukukuna göre belirleneceğini düzenlemiştir.

CMR m. 32/IV'e göre ise, zamanaşımına uğrayan talep hakları, karşı dava veya def'i yoluyla dahi ileri sürülemez. Diğer bir ifadeyle, zamanaşımına uğramış bir talebin aleyhe açılmış olan bir davada karşı dava veya def'i yoluyla ileri sürülmesi halinde de bu def'i aynı şekilde sonuç doğurmayacak ve karşı dava zamanaşımı yönünden reddedilecektir.⁷⁶

⁷⁴ Gençtürk, **Gecikme**, s. 275; Uslu, **CMR**, s. 139

⁷⁵ Akıncı, **CMR**, s. 174; Uslu, **CMR**, s. 139; Messent-Glass, **CMR**, s. 244-246

⁷⁶ Erdil, **CMR Konvansiyonu**, s. 428

C. Davanın Tarafları ve Yetkili Mahkeme

1. Davacı

Gecikme sebebiyle uğranılan zararların tazmini için dava açma hakkı, kural olarak gönderendedir. Bununla birlikte, taşıma sözleşmesinin üçüncü şahıs yararına sözleşme olarak kabul edildiği hallerde, gönderilen de taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir.

Ancak, CMR’de davacının kim olacağı açıkça düzenlenmemiştir.⁷⁷ Fakat CMR m. 12 ve m. 13 ile gönderenin ve gönderilenin ne zaman eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olacağı düzenlenmiştir.

Gönderen, CMR m. 12/I uyarınca eşya üzerinde öncelikle tasarruf hakkına sahip olan kişidir. Gönderenin bu tasarruf hakkını ne zamana kadar kullanabileceği ise CMR m. 12/II ve m. 13/I ile düzenlenmiştir. Buna göre gönderen, sevk mektubunun ikinci nüshasını gönderilene verdiği veya gönderilenin eşyanın teslim için belirtilen yere varmasından sonra taşıyıcıdan makbuz karşılığında sevk mektubunun ikinci nüshasını ve eşyayı teslim etmesini istediği an eşya üzerindeki tasarruf hakkını kaybeder. Bu hallerde ise, eşya üzerindeki tasarruf hakkı artık gönderilendedir. CMR m. 12/III uyarınca ise, gönderen eşya üzerindeki tasarruf hakkından en baştan itibaren gönderilen lehine vazgeçebilir. Bunun için, sevk mektubuna o yönde bir notun yazılmış olması gerekmektedir. İşte bu halde, eşya üzerindeki tasarruf hakkı, sevk mektubunun düzenlenmesinden sonra gönderilene geçer.

Buna göre, eşya üzerindeki tasarruf hakkına gönderenin sahip olduğu durumlarda gönderen, gönderilenin sahip olduğu durumlarda ise gönderilen dava açma hakkına sahiptir.⁷⁸

⁷⁷ Gençtürk, *Gecikme*, s. 257; Uslu, *CMR*, s. 141; Özdemir, *Ziya ve/veya Hasar*, s. 275

⁷⁸ Gençtürk, *Gecikme*, s. 257; Özdemir, *Ziya ve/veya Hasar*, s. 275-276; Ülgen, *Uluslararası Taşımacılık*, s. 48

2. Davalı

Gecikme sebebiyle uğranılan zararların tazmini için açılan davada davalı, taşıma sözleşmesinin tarafı olan taşıyıcıdır. Ancak davalı, her zaman tek bir taşıyıcı olmayabilir. Zira, CMR m. 34 ile müteakip taşıyıcıların hak sahiplerine karşı müteselsilen sorumlu olacakları düzenlenmiştir. Bu hükme göre, tek bir taşıma sözleşmesine konu olan taşımayı ortaklaşa yapan taşıyıcılardan her biri tüm taşımanın yapılmasından sorumludur ve ilk taşıyıcıyı takip eden taşıyıcılar eşya ile birlikte sevk mektubunu da kabul ettiklerinde sevk mektubundaki koşullar altında taşıma sözleşmesine taraf olurlar. Bu nedenle davacı, CMR m. 36'ya göre, aynı taşıma sözleşmesinden doğan bir davada ilk taşıyıcıya, son taşıyıcıya veya gecikmenin meydana geldiği sırada taşıma işini yapmakta olan taşıyıcıya karşı dava açabileceği gibi bu taşıyıcıların birkaçı aleyhine de dava açabilir.⁷⁹ Davanın, birden fazla taşıyıcıya karşı açılması durumunda ise davalılar arasında ihtiyari dava arkadaşlığı⁸⁰ söz konusu olacaktır.

3. Yetkili Mahkeme

CMR kapsamındaki taşımalarından kaynaklanan uyuşmazlıklarla ilgili davaların hangi mahkemelerde açılacağı CMR m. 31 ile hükme bağlanmıştır. Buna göre;

1. Tarafların üzerinde anlaştıkları, CMR'ye taraf bir ülkenin mahkemesinde dava açılabilir. Taraflar, yetkili mahkemeyi belirlerken bu konuda mutlaka bir sözleşme yapmak zorunda değildirler. Sevk mektubuna yetkili mahkemeyi gösteren bir kaydın düşülmesi de yeterlidir. Ayrıca taraflar, sadece, CMR'ye taraf bir ülkenin mahkemesini yetkili kılabilirler. Bu

⁷⁹ “CMR'nin 34. maddesi hükmü uyarınca tek bir mukavele tarafından düzenlenen taşıma, müteselsil taşıyıcılar tarafından yapıldığı takdirde her biri tüm taşımadan sorumlu olacağından, davanın birden çok taşıyıcıya karşı yöneltilmesinde bir yanlışlık bulunmamaktadır.” Yarg. 11. H.D., 05.02.2002 T., 2001/8511 E., 2002/914 K. Gençtürk, **Gecikme**, s. 259

⁸⁰ İhtiyari dava arkadaşlığı ancak, dava konusu hak veya borcun ortak olduğu veya ortak bir işlem ile bir tarafı teşkil edenlerin lehine veya aleyhine bir taahhütte bulunulduğu ya da davanın taraflardan her biri için aynı sebepten doğmuş olması halinde mümkündür. (Bkz. Kuru-Arslan-Yılmaz, **Medeni Usul Hukuku**, s. 578 vd.; Pekcanitez-Atalay-Özekes, **Medeni Usul Hukuku**, s. 178 vd.; Ercan, **Medeni Usul Hukuku**, s. 254 vd.) Müteakip taşıyıcılar ise, tek bir sözleşme ile birlikte borç altına girmektedirler.

husus, yetki sözleşmesinin geçerlilik şartıdır.⁸¹ Taraflar, yetkili mahkemeyi uyuşmazlıktan önce belirlemiş olmak zorunda değildirler. Uyuşmazlık çıktıktan sonra da yetkili mahkeme belirlenebilir.⁸² Tarafların aralarında anlaşarak yetkili bir mahkeme belirlemeleri, CMR m. 31 ile belirlenen diğer mahkemeleri yetkisiz hale getirmez. Diğer bir ifadeyle taraflar, aralarında anlaşarak yetkili kıldıkları mahkemede dava açabilecekleri gibi m. 31’de belirtilen diğer mahkemelerden birinde de dava açabilirler.^{83 84}

2. Taraflar arasında böyle bir yetki sözleşmesinin bulunmaması halinde davalının mutlak ikametgâhının, asıl iş merkezinin veya taşıma sözleşmesinin yapılmasına aracılık eden şubesinin veya acentesinin bulunduğu yer mahkemelerinden birinde dava açılabilir.

3. Taşıyıcının eşyayı teslim aldığı veya eşyanın teslim edilmesi için öngörülen yer mahkemelerinden birinde dava açılabilir.

Ancak, bu mahkemelerin dışında başka bir yer mahkemesinde dava açılmaz.

Davaya hangi ülke mahkemesinde bakılacağı bu şekilde belirlendikten sonra o ülkedeki hangi yer mahkemesinin yetkili olduğu hususunun tespiti ise davaya bakmaya yetkili ülkenin usul hukukuna göre belirlenecektir.⁸⁵

Yetkili bir mahkemede görülmekte olan veya yetkili bir mahkemede karara bağlanmış olan dava yetkili diğer bir mahkemede yeniden açılmaz. Ancak, ilk davanın açıldığı ülkede verilen karar, dava açılmak istenen ülkede icra edilemiyor ise

⁸¹ Uslu, **CMR**, s. 146; Akıncı, **CMR**, s. 182; Gençtürk, **Gecikme**, s. 261; Messent-Glass, **CMR**, s. 224

⁸² Messent-Glass, **CMR**, s. 225; Uslu, **CMR**, s. 147; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 269

⁸³ Gençtürk, **Gecikme**, s. 261; Akıncı, **CMR**, s. 184; Uslu, **CMR**, s. 147

⁸⁴ “... Her ne kadar davacı ile davalı M Ltd. Şti. arasındaki sözleşmede Mersin Mahkemelerinin yetkili olduğu belirtilmiş ise de, sözleşmenin yetkiye ilişkin bu kuralı, HUMK ve Uluslararası Sözleşmelerdeki yetki kuralını mutlak olarak ortadan kaldıracak bir kural değildir. Zaten somut olayda uygulanması gereken CMR 31/1. maddesinin ilk cümlesinde de taraflar arasındaki anlaşma ile belirlenmiş akit taraf mahkemelerinde dava açılabilmesi gibi a ve b fıkralarında belirtilen yerlerde de davanın açılabilmesi alternatifli olarak belirtilmiştir. O halde, mahkemece davalı M Ltd. Şti. vekilinin yetki itirazının reddiyle bu davalı açısından da işin esasına girilmesi gerekirken, yazılı şekilde yetkisizlik kararı verilmiş olması bozmayı gerektirmiştir. ...” Yarg. 11. H.D., 07.10.2004 T., 2003/13029 E., 2004/9437 K. Uslu, **CMR**, s. 147 dipn. 190

⁸⁵ Akıncı, **CMR**, s. 182; Özdemir, **Zıya ve/veya Hasar**, s. 269; Yeşilova, **Yardımcı Şahıslar**, s. 162; Uslu, **CMR**, s. 147

bu hüküm uygulanmaz. Diğer bir ifadeyle bu durumda, aynı dava yetkili diğer bir mahkemede yeniden açılabilir. (CMR m. 31/II).

CMR'ye taraf bir ülkenin mahkemesinin verdiği karar, kararı veren ülkede icra edilebiliyorsa CMR'ye taraf diğer ülkelerde de icra edilebilir. Böyle bir kararın icra edilebilmesi için tamamlanması gereken formaliteler davanın esastan görülmesine sebep olmaz. (CMR m. 31/III).

İfade etmemiz gerekir ki, CMR'ye taraf bir ülkede verilen her karar CMR'ye taraf diğer bir ülkede icra edilebilir nitelikte değildir. Taraf ülke mahkemesinin duruşma sonunda verdiği kararlar, gıyaben verdiği kararlar ve taraf ülke mahkemesi huzurunda yapılan sulhler, CMR'ye taraf diğer ülkelerde de icra edilebilir niteliktedir. Ancak, taraf ülke mahkemesinin verdiği geçici kararlar veya talebi tamamen veya kısmen reddedilen davacının ödemesi gereken dava masraflarına eklenen faiz ve tazminatlara ilişkin kararlar, CMR'ye taraf diğer ülkelerde icra edilebilir nitelikte değildir. (CMR m. 31/IV).

SONUÇ

CMR, eşyaların karayolundan uluslararası taşınmasının koşullarını yeknesaklaştırma amacı ile hazırlanmıştır. Uluslararası eşya taşımacılığının önemli bir kısmını karayolu ile gerçekleştiren ülkemizin CMR'ye taraf olmakta geç kaldığı söylenebilir. Zira Türkiye, Antlaşmanın ilk imzaya açıldığı tarih olan 1956 yılından yaklaşık kırk yıl sonra, 1995 yılında CMR'yi kabul etmiştir.

CMR'nin uygulanabilmesi için Antlaşmanın 1. maddesinin 1. fıkrası gereğince, bir taşıma sözleşmesinin bulunması, sözleşmenin konusunun eşya taşıma olması, taşımanın bir bedel karşılığında üstlenilmesi, taşımanın karayolunda ve belirli tür taşıtlarla yapılması, sözleşmeye göre eşyanın teslim alınacağı yer ile teslim edileceği yerin iki ayrı ülke sınırları içinde bulunması ve bunlardan en az birinin CMR'ye taraf olması gerekmektedir.

CMR anlamında taşıma sözleşmeleri rızai niteliktedir. Ayrıca eşyanın teslimi, belirli bir şekle uyulması veya sevk mektubunun düzenlenmiş olması gibi diğer bir koşul gerekmez. Sevk mektubunun yokluğu, usule aykırı oluşu veya kaybolması, CMR m. 4'e göre, taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. Sevk mektubu, CMR m. 9'a göre, taşıma sözleşmesinin akdine, sözleşmenin koşullarına ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil eder.

CMR kapsamındaki taşıma sözleşmesinin konusunun, eşya taşıma olması gerekmektedir. Karayoluyla yolcu ve bagaj taşınmasında CMR hükümleri uygulanmaz. Uluslararası eşya taşınmasının CMR kapsamında sayılabilmesi için, eşyanın ticari nitelikte olması ya da iktisadi değere sahip olup olmadığı önemli değildir. Bu nedenle, CMR m. 1/IV'te belirtilen istisnalar hariç olmak üzere, çöp ya da eski eşya gibi iktisadi değeri olmayan ya da sınırlı olan veya gayri ticari emtianın taşınmasında da CMR hükümleri uygulama alanı bulur. CMR m. 1/IV uyarınca uluslararası posta antlaşmaları gereğince yapılan taşımalar, cenaze ve ev eşyası taşımaları, Antlaşmanın uygulanma kapsamı dışındadır.

Taşımanın bir bedel karşılığında üstlenilmediği taşımalara CMR uygulanmayacaktır. Bu nedenle, hatır taşımaları CMR kapsamında değildir. Bedelin mutlaka para olması gerekmez. Para ile ölçülebilen başka bir menfaat de olabilir. Taşıyıcının tacir olduğu durumlarda ise, ücret açıkça kararlaştırılmamış olsa bile taşıma, CMR kapsamında kabul edilebilecektir.

Taşımanın CMR kapsamında sayılabilmesi için eşyanın *motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar veya yarı römorklar* ile karayolundan taşınması gerekmektedir. Eşyanın karayolundan taşınması gerektiği kuralına, CMR'nin 2. maddesinde bir istisna getirilmiştir. Buna göre eşya, yüklü bulunduğu taşıt ile birlikte yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla taşındığı hallerde (ro-ro taşımacılık) CMR, taşımanın tümü için uygulanacaktır. Bununla birlikte, eşyanın bu şekilde multimodal taşınması sırasında eşya, yüklü bulunduğu taşıttan boşaltılıp başka bir taşıta yüklenecek taşınırsa, bu taşıma CMR kapsamı dışında kalacaktır. CMR'de sayılan taşıtların tanımında ise 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiği Antlaşması'nın esas alınması gerekmektedir.

Karayolu ile eşya taşınmasına ilişkin bir sözleşmeye CMR'nin uygulanabilmesi için, eşyanın teslim alma ve teslim etme yerinin bulunduğu iki ayrı ülkeden en az birinin CMR'ye taraf olması yeterlidir. Taşımanın başladığı ve sona erdiği yerin iki ayrı ülke sınırları içinde bulunması koşuluyla taşıma sözleşmesinin taraflarının tabiiyetleri veya ikametgâhları önemli değildir. Teslim alma yeri ile teslim etme yerinin belirlenmesinde fiili durum değil, taşıma sözleşmesinin taraflarının iradelerini dikkate almak gerekir. Müteakip taşıyıcılar açısından ise CMR m. 34 gereğince, müteakip taşıyıcı tarafından ulusal düzeyde gerçekleştirilen taşımaya da, asıl taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte olması koşuluyla, CMR hükümleri uygulanacaktır.

CMR'de düzenlenmeyen hususlar, taşımaya uygulanacak ulusal hukuka tabidir. Ancak CMR'de, CMR'nin hüküm getirmedeği hallerde uygulanacak ulusal hukuku belirleyen genel bir kanunlar ihtilafı kuralı getirilmemiştir.

CMR'de taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu, Antlaşmanın dördüncü bölümünde m. 17-29 arasında ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Taşıyıcının

gecikmeden doğan sorumluluğunun başlayabilmesi için öncelikle eşyanın teslim alınması gerekmektedir. Eşyanın taşıyıcı tarafından taşınmak üzere teslim alınmasındaki gecikme veya taşıyıcının eşyayı hiç teslim almaması durumunda, taşıyıcının sorumluluğu CMR'ye göre değil, uygulanacak ulusal hukuka göre değerlendirilecektir. Bu nedenle, eşyanın taşıta yüklenmesinin kimin borcu olduğu hususu, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunun başlayabilmesi açısından önemlidir. CMR'de, yükleme işinin kimin üzerinde olduğu düzenlenmemiştir. Ancak, taşıyıcının asli görevi eşyayı taşımak olduğuna göre, yükleme kural olarak gönderenin üzerindedir. CMR'ye göre gecikmeden doğan sorumluluktan söz edebilmek için eşyanın geç de olsa hak sahibine teslim edilmiş olması gerekmektedir. Eşyanın teslim edilme anını tespit ederken eşyanın boşaltılmasının kimin borcu olduğunu belirlemek önem taşır. Eşyanın boşaltılmasının kimin borcu olduğu ise, yükleme işinde olduğu gibi, CMR'de düzenlenmemiştir. Ancak, taşıyıcının asli görevi eşyayı taşımak olduğuna göre, eşyanın boşaltılması kural olarak gönderilenin üzerindedir.

Taşıyıcının, CMR'ye göre gecikmeden sorumlu olabilmesi için eşyanın ya tarafların kararlaştırdıkları süre ya da CMR m. 19 uyarınca basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre içinde hak sahibine teslim edilmemiş olması gerekmektedir. Taraflarca kararlaştırılmış olan taşıma süresinin sevk mektubunda gösterilmemiş olması, tarafların aslında belli bir taşıma süresi kararlaştırdıklarının ama bu sürenin sevk mektubuna geçirilmediğinin ispatına engel değildir. Ancak, belli bir sürenin kararlaştırılmış olduğunu iddia eden taraf bunu ispatlamalıdır. Taşıma süresi taraflarca kararlaştırılmadığı takdirde taşıma süresinin tespitinde, CMR m. 19'a göre, taşıma konusu eşyaların teslimi için basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınır. Makul sürenin hesaplanmasında ise taşıma sözleşmesinin kurulduğu andaki mevcut şartlar dikkate alınmalıdır.

Eşyanın teslim edilmesi için beklenmesi gereken sürenin belirlenmesindeki yarar göz önünde bulundurularak, CMR m. 20/I hükmü ile bir düzenleme getirilmiştir. Söz konusu hükme göre, kararlaştırılan taşıma süresinin sona ermesini izleyen otuz gün içinde veya kararlaştırılan taşıma süresi yok ise, taşıyıcının eşyayı teslim almasından sonra altmış gün içinde eşyanın hala hak sahibine teslim

edilmemiş olması halinde, bu durum eşyanın kaybolduğuna diğer bir ifadeyle, zayi olduğuna kesin kanıt oluşturacak ve hak sahibi artık eşyayı kaybolmuş (zıyaa uğramış) varsayacaktır.

Eşyanın taşıma sũresi aşıldıktan sonra hak sahibine teslim edilmiş olması, taşıyıcının CMR'ye gũre gecikmeden sorumlu olabilmesi için tek başına yeterli değildir. Ayrıca, hak sahibinin eşyanın geç teslim edilmesinden dolayı zarara uğramış olması ve bu zararın varlığını ispatlaması şarttır. Gecikmeden doğan zararlar kastedilen dolaylı malvarlıksal zararlardır. Taşıyıcının, CMR'ye gũre gecikmeden sorumlu olabilmesi için son şarta gũre ise, taşıma sũresinin aşılması ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir.

Taşıyıcının CMR'ye gũre gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği hafifletilmiş bir kusursuz sorumluluktur. Zira taşıyıcı, sorumluluktan kurtulabilmek için mũcbir sebep kavramından daha geniş olan kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği bir olayı ispatlamalıdır.

Taşıyıcı, gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmak için CMR m. 17/II uyarınca gecikmenin, talep sahibinin hatasından veya ihmalinden; taşıyıcının kusuru nedeniyle verilen talimatlar dışındaki talep sahibinin verdiği talimattan; eşyaya has bir kusurdan veya önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durumdan ileri geldiğini ispatlamalıdır. Talep sahibi, taşıyıcıya karşı dava açabilecek olan gũnderen veya gũnderilendir. Dolayısıyla taşıyıcı, gũnderenin açacağı bir davada gũnderilenin, gũnderilenin açacağı bir davada ise gũnderenin kusuruna veya verdiği talimata dayanabilir. Öte yandan taşıyıcı, CMR'de bu konuda açık bir hũkũm olmasa da, CMR m. 3 ile getirilen yardımcıların kusurundan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hũkmũn kıyasen uygulanması sonucu, gũnderen veya gũnderilenin yardımcılarının da kusuruna dayanabilir. Talep sahibinin kusurlu sayılabilmesi için mutlaka aktif bir davranışta bulunması gerekmez. Pasif bir davranışta bulunması durumunda da talep sahibi kusurlu kabul edilebilir. Talep sahibi tarafından verilen talimat da, taşıyıcının talimatın verilmesine kendi kusuru ile sebep olmaması koşulu ile taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaktadır. Burada, talimatı verirken talep sahibinin kusuru aranmamıştır. Ancak talep sahibinin, talimatı verdiği

esnada buna yetkili olması gerekmektedir. Taşıyıcının ileri sürebileceği diğer bir sorumluluktan kurtulma hali de eşyanın kendisine has olan kusurudur. Eşyaya has kusur, söz konusu eşyanın, dâhil olduğu kategoriye ait olan ortak özellik ve niteliklerden farklı özellikler taşımasını, noksanlık içermesini ifade eder. Taşıyıcının eşyaya has kusura dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın, taşıma ile ilişkilendirilebilen bir durumdan doğmamış olması gerekmektedir. CMR m. 17/II ile düzenlenen son sorumluluktan kurtulma hali ise gecikmenin, taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir durumdan ileri gelmesidir. Taşıyıcının önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan durum, mücbir sebep kavramından daha geniştir ve mücbir sebepte olduğu gibi taşıyıcının işletmesine yabancı mutlak surette öngörülemez bir nitelik göstermesine gerek yoktur. Taşıyıcının, önlemesine ve sonuçlarından kaçınmasına olanak bulunmayan bir duruma dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için en üst düzeyde özen gösterdiği ve gerekli tüm tedbirleri aldığı halde zararın gerçekleşmesine engel olamaması gerekmektedir. Taşıyıcının, TTK m. 20’de düzenlenen ve tacirin, ticaretine ait bütün faaliyetlerinde basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi lazım geldiğini öngören hükme göre göstermesi gereken özen yeterli değildir. Ancak taşıyıcının, kendisini ekonomik yıkıma sürükleyecek nitelikte tedbirleri alması da beklenemez.

Gecikmenin, CMR m. 17/II’de belirtilen nedenlerden birinden ileri geldiğini ispatlamak, CMR m. 18/I uyarınca taşıyıcının üzerindedir. Taşıyıcı, öncelikle, CMR m. 17/II’deki hallerden birinin varlığını ve ardından gecikmeye bağlı zararın bu hallerden kaynaklandığını ispatlamalıdır. Taşıyıcı, CMR m. 17/V uyarınca sorumlu olduğu faktörlerin, eşyanın geç teslim edilmesine yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.

CMR’de, taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğu belirli bir miktar ile sınırlandırılmıştır. Taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran iki hal bulunmaktadır. Bunlardan CMR m. 23/V ile bir sorumluluk limiti öngörülmüştür. Buna göre, gecikme halinde taşıyıcı, hak sahibinin zararın gecikmeden ileri geldiğini kanıtlaması halinde, bu zarar için taşıma ücretini geçmeyecek miktarda tazminat ödemekle sorumludur. Taşıma ücreti, zarar doğduğunda her halükarda ödenmesi gereken

miktar olmayıp, eşyanın geç teslim edilmesi sebebiyle taşıyıcı tarafından ödenmesi gereken tazminat miktarının üst sınırını göstermektedir. CMR'nin 26. maddesinde ise, eşyanın tesliminde özel bir menfaatin bildirilmiş olması halinde, bu sorumluluk limitinin geçerli olmayacağı, sorumluluğun bildirilen özel menfaatin miktarı ile sınırlı olacağı öngörülmüştür.

CMR m. 26'nın uygulanabilmesi için, tarafların taşıma süresini açıkça kararlaştırmış olmaları gerekmektedir. Bu nedenle, taşıma süresi taraflarca kararlaştırılmadığı takdirde, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul süre dikkate alınarak bu madde uygulanamaz. Sevk mektubunda, yalnızca teslimde özel bir menfaatin bulunduğunu ve tüm zararların tazmin edileceğini belirtmek yeterli değildir. Eşyanın teslimindeki özel menfaatin taraflarca belirli bir miktar olarak belirlenmesi ve bu miktarın sevk mektubuna geçirilmesi gereklidir. Ancak, ek bir ücret kararlaştırılması ve bunun sevk mektubuna geçirilmesi geçerlik şartı değildir.

Taşıyıcının gecikme zararlarından sorumluluğu, teslimde özel menfaatin bildirilmiş olup olmamasına göre değişen belirli bir miktar ile sınırlandırılmış olmakla birlikte, sınırlı sorumluluğun her halde geçerli olması hakkaniyete uygun değildir. Bu nedenle, CMR m. 29'a göre, zarar, taşıyıcının veya yardımcılarının kastından veya davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kusurundan ileri gelmiş ise taşıyıcı, Antlaşmanın dördüncü bölümünde yer alan ve sorumluluğunu kaldıran, sınırlandıran veya ispat külfetini tersine çeviren hükümlerden yararlanamaz. Taşıyıcının, zararın gerçekleşme ihtimalini bildiği ve bunu istediği hallerde ya da zararın gerçekleşmesini istemediği ancak zararı bilerek riske ettiği hallerde kastının olduğu kabul edilir. Kasta eşdeğer kusur ise, ağır kusuru ifade etmektedir. Taşıyıcının, kastı veya kasta eşdeğer kusuruna dayanılarak sorumluluk sınırının genişletilebilmesi için, bunu iddia eden öncelikle, taşıyıcının kastı veya kasta eşdeğer kusurunu ve ardından taşıyıcının kastı ve kasta eşdeğer kusuru ile zarar arasındaki illiyet bağıını ispat etmelidir.

Taşıyıcıdan, gecikmeden kaynaklanan zararların talep edilebilmesi için CMR m. 30/III uyarınca eşyanın gönderilenin kullanımına verildiği tarihi takip eden 21 gün içinde taşıyıcıya yazılı ihbarda bulunulması gerekmektedir. Zarara, taşıyıcının veya yardımcılarının kastı veya kasta eşdeğer kusurlarının sebep olması halinde dahi,

taşıyıcıdan tazminat edebilmek için meydana gelen zararın bu süre içinde taşıyıcıya ihbar edilmesi gerekmektedir. Gecikmenin 21 gün içinde ihbar edilmesi dava şartı niteliğindedir. CMR’de bu ihbarın içeriğinin nasıl olması gerektiği düzenlenmemiştir. Bununla birlikte, taşıyıcıya yapılacak yazılı ihbarda, öncelikle, sözleşme ile teslim süresinin kararlaştırıldığı durumlarda bu süre, tarafların bir süre karşılaştırmadığı durumlarda eşyanın taşıyıcıya teslim edildiği tarih ile gönderilene teslim edilmesi gereken tarih belirtilerek teslimde bir gecikmenin olduğu, bu gecikmenin zarara yol açtığı ve bu zararların miktarının belirtilmesi gerekmektedir.

Taşıyıcıdan, gecikmeden kaynaklanan zararların talep edilebilmesi için dava hakkının zamanaşımına uğramamış olması da gerekmektedir. CMR m. 32’ye göre, Antlaşma kapsamında yapılan taşımalarından doğacak davaların bir yıl içinde açılması gerekmektedir. Ancak, kasıt veya davaya bakan mahkemenin hukukuna göre kasta eşdeğer kusurun varlığı halinde zamanaşımı süresi üç yıldır. CMR m. 32, Antlaşma kapsamında yapılan taşımalarından doğan bütün davalara uygulanacaktır. Bu nedenle, ziya, hasar veya gecikmeden doğan zararların tazmini için haksız fiil hükümleri uyarınca taşıyıcı aleyhine açılan davalar da CMR m. 32 ile düzenlenen zamanaşımı sürelerine tabidir. Öte yandan her ne kadar Antlaşmada, zamanaşımını durduran ve taşıyıcıya yöneltilen yazılı talebin içeriğinin nasıl olması gerektiğine dair bir hüküm yer almamakta ise de bu talebin, taşıyıcıyı durumdan haberdar edecek kadar açık ve zararın miktarı gibi gerekli detayları içerir nitelikte olması gerekmektedir.

Gecikme sebebiyle uğranılan zararların tazmini için dava açma hakkına, eşya üzerindeki tasarruf hakkına gönderenin sahip olduğu durumlarda gönderen, gönderilenin sahip olduğu durumlarda ise gönderilen sahiptir. Ancak davalı, her zaman tek bir taşıyıcı olmayabilir. Taşıma işinin birden fazla taşıyıcı ile yapılması halinde hak sahibi, CMR m. 36’ya göre, aynı taşıma sözleşmesinden doğan bir davada ilk taşıyıcıya, son taşıyıcıya veya gecikmenin meydana geldiği sırada taşıma işini yapmakta olan taşıyıcıya karşı dava açabileceği gibi bu taşıyıcıların birkaçı aleyhine de dava açabilir.

CMR kapsamındaki taşımalarından kaynaklanan uyuşmazlıklarla ilgili davalar Antlaşmanın 31. maddesine göre, tarafların üzerinde anlaştıkları, CMR’ye taraf bir

ülkenin mahkemesinde açılabilir. Taraflar arasında böyle bir yetki sözleşmesinin bulunmaması halinde dava, davalının mutat ikametgâhının, asıl iş merkezinin veya taşıma sözleşmesinin yapılmasına aracılık eden şubesinin veya acentesinin ya da eşyanın teslim alındığı veya teslim edilmesi için öngörülen yer mahkemelerinden birinde de açılabilir. Ancak, bu mahkemelerin dışında başka bir yer mahkemesinde dava açılmaz.

Nihayet, CMR m. 41/I uyarınca, Antlaşma hükümlerini doğrudan doğruya veya dolayısıyla ihlal eden her türlü kayıt hükümsüzdür. Ancak, böyle bir kaydın hükümsüzlüğü, taşıma sözleşmesinin CMR'ye aykırı olmayan diğer hükümlerinin hükümsüzlüğünü gerektirmez.

Yukarıda yer vermiş olduğumuz CMR'ye ilişkin açıklamalar, CMR'nin uluslararası taşımayı tüm yönleriyle ve nihai olarak düzenlemediğini göstermektedir. CMR'de tespit etmiş olduğumuz eksiklikleri şu şekilde sıralayabiliriz:

CMR'de, zamanaşımı savunmasının bir defî olarak mı yoksa bir itiraz olarak mı kabul edildiğine dair açık bir hükmün bulunmaması, uluslararası kara taşımacılığının koşullarını yeknesaklaştırma amacı ile hazırlanan Antlaşmanın eksik yönlerinden biridir. Türk Hukukunda bir defî olarak kabul edilen zamanaşımı savunması, süresinde ileri sürülmediği takdirde hâkim tarafından resen dikkate alınmayacaktır. Ancak, Anglo-Sakson hukuk sisteminde hâkim, davalı tarafından davanın zamanaşımına uğramış olduğu hususu ileri sürülmesine bile bunu kendiliğinden dikkate alır. İşte Anglo-Sakson hukuk sistemi ile ülkemizin de dâhil olduğu Kara Avrupası hukuk sistemi arasındaki bu farklılık, CMR'yi, uluslararası kara taşımacılığının koşullarını yeknesaklaştırma amacından uzaklaştırmaktadır. Bu nedenle, CMR'de zamanaşımı savunmasının bir defî olarak mı yoksa bir itiraz olarak mı değerlendirileceğine dair bir düzenleme yer alması yerinde olur.

CMR'de, bazı durumlarda hangi hukukun uygulanacağını belirleyen bazı hükümler hariç hangi ulusal hukukun uygulanacağına ilişkin bir hüküm getirilmemiştir. Antlaşmanın bu eksikliği ise, CMR'nin hüküm getirmedeği hallerde uygulanacak ulusal hukuku belirleyen genel bir kanunlar ihtilafı kuralı getirilerek giderilebilir.

CMR’de, yükleme ve boşaltma işinin kimin üzerinde olduğu hususları düzenlenmemiştir. Bu durum ise, taşıyıcının sorumluluğu belirlenirken doktrinde ve uygulamada tartışmalara sebebiyet vermektedir. Bu tartışmalara son vermek adına eşyanın taşıta yüklenmesinin ve taşıttan boşaltılmasının kimin borcu olduğunun Antlaşma ile belirlenmesi uygun olacaktır.

CMR’de, eşyanın, gecikme sebebiyle zıya veya hasara uğraması halinde, hangi hükümlerin uygulanacağı konusunda bir düzenleme mevcut değildir. Gecikmenin, eşyanın zıya veya hasara uğramasına sebep olduğu hallerde, sorumluluğun, gecikmeden doğan sorumluluk kapsamında mı yoksa zıya ve hasardan doğan sorumluluk kapsamında mı değerlendirileceği hususu tartışmalıdır. Bu nedenle, Antlaşmada, gecikme ile zıya veya hasarın birlikte gerçekleşmesi ihtimali de dikkate alınarak bir düzenleme yapılması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Akıncı, Ziya: **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, 1999
- Akyol, Şener: **Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1976
- Arkan, Sabih: **“CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fillerinden Doğan Sorumluluk”**, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65 inci Yaş Armağanı, 1. Baskı, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988, s. 319-337
- Arkan, Sabih: **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Yay. No: 206, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987
- Arkan, Sabih: **“Eşyanın Karayolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (CMR) Üzerinde Bir İnceleme”**, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 1-21

- Arkan, Sabih: **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Yay. No: 140, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982
- Arkan, Sabih: **“Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları Ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK ile Karşılaştırmalı bir İnceleme)”, Batider, C: X, S. 2, 1979, s. 397-414**
- Arkan, Sabih: **Ticari işletme Hukuku**, Yay. No: 378, 6. Baskı, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2001
- Aydın, Alihan: **CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 2. Baskı, İstanbul, Arıkan, 2006
- Aydın, Alihan: **“TTK Tasarısı’nda, Taşıma İşlerine Dair Hükümlerin Değerlendirilmesi”**, HPD, S. 6, Mayıs 2006, s. 67-73
- Clarke, Malcolm A.: **International Carriage of Goods by Road: CMR**, London, 1997

Clarke, Malcolm A./

Yates, David:

Contracts Of Carriage By Land And Air,
London Singapore, Lloyd's of London Press
Ltd., 2004

Çağa, Tahir:

**Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun
Sözleşmesi,** 7. Bası, İstanbul, Beta, 2004

Çağa, Tahir:

**“Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda
Yeni Bazı Gelişmeler”, Batider, C: IX, S. 2,**
1977, s. 289-324

Demir, Volkan:

**Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet
Hesaplaması,** 1. Basım, Ankara, Nobel Yayın
Dağıtım, 2007

Doğanay, İsmail:

**“Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre
Karada Eşya Taşınması”, Batider, C: V, S. 3,**
1970, s. 432-479

Ekşi, Nuray:

Uluslararası Ticaret Hukuku, 2. Bası,
İstanbul, Arıkan, 2006

Ercan, İsmail:

Medeni Usul Hukuku, 3. Baskı, İstanbul,
İkinci Sayfa Dizisi, 2006

Erdil, Engin:

**Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma
Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi,**
1. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007

- Eriş, Gönen: **Açıklamalı - İctihatlı - Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku: Eşya Taşıma Yolcu Taşıma Taşıma İşleri Komisyonculuğu**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınevi, 1996
- Gençtük, Muharrem **“Ticaret Kanununun 780. Maddesine Göre Eşya Taşıyıcısının Gecikmeden Doğan Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğunun Kapsamı”**, (çevrimiçi), www.e-akademi.org, (Erişim tarihi: 07.02.2010)
- Gençtürk, Muharrem: **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, Yay. No: 67, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006
- Karan, Hakan: **Law On International Carriage of Goods**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2006
- Kaya, Arslan: **“Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1987
- Kaya, Arslan: **“Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları (II)”**, İHFM, C: LVI, S. 1-4, 1998, s. 239-267

Kender, Rayegan:

“Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984, Maçka-İstanbul, Ankara, 1984, s. 243-260

Kendigelen, Abuzer:

Ticaret Hukuku Kürsüsünde Onbeş Yıl (1986-2001) Hukuki Mütalaalar (Mahkeme Kararları İle Birlikte) C: I Taşıma Ve Sigorta Hukuku, 2. Bası, İstanbul, Arıkan, 2006

Kendigelen, Abuzer/
Aydın, Alihan:

Bibliyografyalı Notlu - İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı: Karayolu, Demiryolu, Havayolu, Denizyolu İle Taşımalar, Posta Taşımaları, Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Umumi Mağazacılık, 1. Bası, İstanbul, Beta, 2001

Kuru, Baki/Arslan Ramazan/
Yılmaz Ejder:

Medeni Usul Hukuku, 17. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2006

Messent, Andrew/
Glass, David A.:

Hill&Messent CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, London New York Hamburg Hong Kong, Lloyd's of London Press Ltd., 1995

Oğuzman, M. Kemal/

Öz, M. Turgut:

Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, 3. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2000

Oğuzman, M. Kemal/Seliçi, Özer/

Oktay Özdemir, Saibe:

Eşya Hukuku: Zilyedlik-Tapu Sicili, Taşınmaz ve Taşınır Mülkiyeti, Kat Mülkiyeti, Sınırlı Ayni Haklar, 10. Bası, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004

Özdemir, Turkey:

Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu, Yay. No: 68, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006

Özsunay, Ergun:

“Araç Sahibinin Hatır İçin Ücretsiz Taşıdığı Veya Aracını Hatır İçin Ücretsiz Olarak Kullandırdığı Şahıslara Karşı Sorumluluğu”, İHFM, C: XXXII, S. 1, 1966, s. 161-185

Pekcanıtez Hakan/Atalay Oğuz/

Özekes Muhammet:

Medeni Usul Hukuku, 4. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları, 2005

Şanlı, Cemal:

“Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk”, MHB, S. 1, 1989, s. 47-53

Şeker, Zehra:

Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, Yay. No: 1138, İstanbul, Beta, 2001

- Tekinay, S. Sulhi/Akman, Sermet/
Burcuoğlu, Haluk/Altop, Atilla: **Tekinay Borçlar Hukuku: Genel Hükümler**,
7. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1993
- Teoman, Ömer: **Yaşayan Ticaret Hukuku Cilt I : Hukuki
Mütalaalar Kitap 3 : 1984 - 1985**, İstanbul,
Kazancı Hukuk Yayınları No: 135, 1994
- Uslu, Murat: **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının
Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 1. Baskı,
Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2010
- Ülgen, Hüseyin: **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Yay. No: 201,
Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma
Enstitüsü, 1987
- Ülgen, Hüseyin: **“Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Taşıma
Hukuku ve Sigorta Hukuku Hükümlerine
İlişkin Açıklamalar”**, HPD, S. 4, Ağustos
2005, s. 25-31
- Ülgen, Hüseyin: **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki
Sorunları**, Yay. No: 1988-27, İstanbul, İstanbul
Ticaret Odası, 1988
- Wehmeier, Sally: **Oxford Wordpower Dictionary**, Oxford
University Press, 1994
- Wit, Ralph de: **Multimodal Transport: Carrier Liability and
Documentation**, London New York Hamburg
Hong Kong, Lloyd’s of London Press Ltd., 1995

www.kazanci.com

Yavuz, Cevdet:

Borçlar Hukuku Dersleri: Özel Hükümler, 2.
Baskı, İstanbul, Beta, 2001

Yazıcıoğlu, Emine:

**“Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç
Teslimden İleri Gelen Zararlardan
Sorumluluk”, MHB, S. 2, 2002, s. 1039-1055**

Yazıcıoğlu, Emine:

**Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın
Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile
Karşılaştırmalı Olarak, 1. Bası, İstanbul, Beta,
2000**

Yeşilova, Ecehan:

**Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre
Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip
Taşıyıcıların Eylemlerinden Doğan
Sorumluluğu (CMR madde 3, 34 vd.),
Ankara, Yetkin Yayınları, 2004**

Yetiş Şamlı, Kübra:

**Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla
Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın
Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının
Kaybı, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha
Yayıncılık, 2008**

Yılmaz, Oğuz:

**CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma
CMR m. 34-40, Yay. No: 38, İzmir, Güncel
Yayınevi, 2008**

Zeyneloğlu, Ahmet:

**Taşıma Hukuku: Kara, Deniz, Hava
Taşımacılığı ve Taşıma Sigortası, İlgili
Mevzuat, Uluslararası Anlaşmalar, Yargıtay
Kararları, 2. Baskı, Ankara, Yetkin Yayınları,
1993**