



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Ümran KARAGÜL

CMR KONVANSİYONU KAPSAMINDA TAŞIYICININ İFA ENGELLERİ

Özel Hukuk Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Ümran KARAGÜL

CMR KONVANSİYONU KAPSAMINDA TAŞIYICININ İFA ENGELLERİ

Danışman

Dr.İlknur ULUĞ CİCİM

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Ümran KARAGÜL'ün bu çalışması, jürimiz tarafından Özel Hukuk Anabilim Dalı Tezli Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Dr. Öğretim Üyesi Banu BOZKURT (İmza)

Üye (Danışman) : Dr. Öğretim Üyesi İlknur ULUĞ CİCİM (İmza)

Üye : Dr. Öğretim Üyesi Güven YARAR (İmza)

Tez Başlığı: CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıyıcının İfa Engelleri

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 22/01/2024

Mezuniyet Tarihi :28/03/2024

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıyıcının İfa Engelleri” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

(İmza)

Ümran KARAGÜL





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



21/03 /2024

TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Ümran Karagül
Öğrenci Numarası	202052025016
Anabilim Dalı	Özel Hukuk
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Dr. İlknur ULUĞ CİCİM
Yüksek Lisans Tez Başlığı	CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıyıcının İfa Engelleri
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	2273136139
Rapor Tarihi	21.03.2024
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: % 22 Alıntılar dahil: % 22
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE, Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 130 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. (X) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim. Gerekçe: Tez içerisinde kullanılan CMR Konvansiyonu metni, Türk Ticaret Kanunu ve ilgili diğer bütün mevzuat metinleri online ulaşılabilir olmasından dolayı turnitin programı benzerlik oranını yüksek tutmaktadır. Bu yüzden alıntılar hariç benzerlik oranı yüzde 22 olmuştur. Bu durum tezin orjinalliğini hiçbir şekilde etkilememektedir. Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim. Danışman Öğretim Üyesi Unvanı, Adı-Soyadı DR. İlknur ULUĞ CİCİM İmza	

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ	iv
ÖZET.....	vi
ABSTRACT	vii
TEŞEKKÜR.....	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN GENEL KAVRAMLAR, ULUSLARARASI TAŞIMACILIKTA CMR KONVANSİYONU, CMR KONVANSİYONU VE UYGULANACAK HUKUK

1.1. Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Kavramlar	7
1.1.1. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları.....	7
1.1.1.1. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı	7
1.1.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Unsurları.....	7
1.1.1.2.1. Taşıma Taahhüdü	7
1.1.1.2.2. Ücret.....	9
1.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Konusu.....	10
1.1.3. Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği.....	12
1.1.4. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ve Gönderilen	17
1.1.4.1. Taşıyıcı	17
1.1.4.1.1. Asıl Taşıyıcı	17
1.1.4.1.2. Alt Taşıyıcı.....	18
1.1.4.1.3. Fiili Taşıyıcı	19
1.1.4.1.4. Müteakip Taşıyıcı.....	20
1.1.4.2. Gönderen.....	21
1.1.4.3. Gönderilen	22
1.1.5. Taşıyıcının Yükümlülükleri	23
1.1.5.1. Genel Olarak.....	23
1.1.5.2. Taşımayı Yerine Getirme Yükümlülüğü.....	25
1.1.5.3. Eşyayı Teslim Etme Yükümlülüğü	27
1.1.5.4. Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğü	30
1.1.5.5. Eşyaya Özen Gösterme Yükümlülüğü	31
1.1.5.6. Gerektiğinde Talimat İsteme ve Talimatlara Uyuma Yükümlülüğü.....	34
1.1.5.7. Refakat Bilgi ve Belgelerini Muhafaza Yükümlülüğü.....	36
1.1.5.8. Ödemeli Teslimde Ödemeyi Tahsil ve Tahsil Edileni Transfer Yükümlülüğü	38
1.1.6. Taşıyıcının Sorumluluğu ve Hukuki Niteliği	39
1.1.6.1. Genel Olarak Taşıyıcının Sorumluluğu	39
1.1.6.2. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği.....	43
1.2. Uluslararası Taşımacılıkta CMR Konvansiyonu.....	45
1.2.1. CMR Konvansiyonu'na Genel Bir Bakış	45

1.2.2. CMR Konvansiyonu'nun Uygulanma Şartları	46
1.2.2.1. Ücret Karşılığında Yapılan Taşıma Sözleşmesinin Varlığı	46
1.2.2.2. Taşımanın Konusunun Eşya Olması	47
1.2.2.2.1. CMR Konvansiyonu Kapsamında Eşya Kavramı	47
1.2.2.2.2. CMR Konvansiyonu Kapsamı Dışında Kalan Eşya Taşımaları	48
1.2.2.2.2.1. Uluslararası Posta Taşımaları.....	48
1.2.2.2.2.2. Cenaze Taşımaları.....	48
1.2.2.2.2.3. Ev Eşyası Taşımaları.....	48
1.2.2.3. Taşımanın Karayolunda Yapılması.....	50
1.2.2.4. Taşımanın Belirli Tür Araçlarla Yapılması.....	52
1.2.2.5. Eşyanın Teslim Alındığı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Farklı Ülke Sınırı İçinde Yer Alması ve Bunlardan En Az Birinin CMR Konvansiyonu'na Taraf Olması	53
1.3. CMR Konvansiyonu ve Uygulanacak Hukuk.....	55
1.3.1. CMR Konvansiyonu'nda Özel Kanunlar İhtilafı Kuralı Bulunan Haller	55
1.3.2. CMR Konvansiyonu'nda Özel Kanunlar İhtilafı Kuralı Bulunmayan Haller	57
İKİNCİ BÖLÜM	
TAŞIYICININ İFA ENGELLERİ	
2.1. İfa Engeli Kavramı.....	60
2.1.1. Genel Olarak	60
2.1.2. İmkânsızlık.....	61
2.1.3. Temerrüt.....	63
2.1.4. Gereği Gibi İfa Etmeme	65
2.1.5. Aşırı İfa Güçlüğü	67
2.2. Taşıyıcının İfa Engelleri.....	69
2.2.1. Taşımayı Yerine Getirme Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri	69
2.2.1.1. Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Teslim Alın(a)maması	69
2.2.1.2. Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Geç Teslim Alınması	71
2.2.1.3. Taşımanın Devamının İmkânsızlaşması(Taşıma Engelleri)	72
2.2.2. Eşyayı Teslim Etme Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri	76
2.2.2.1. Eşyayı Teslim Etmeme	76
2.2.2.2. Eşyanın Teslim Edilememesi(Teslim Engelleri)	77
2.2.2.3. Eşyanın Tesliminde Gecikme	80
2.2.3. Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri	85
2.2.3.1. Yükleme ve Boşaltma İşlerinin Hatalı Yapılması.....	85
2.2.4. Eşyaya Özen Gösterme Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri	87
2.2.4.1. Eşyanın Zıyaa Uğraması	87
2.2.4.2. Eşyanın Hasara Uğraması	90
2.2.5. Gerektiğinde Talimat İsteme ve Talimatlara Uyuma Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri	91
2.2.6. Refakat Bilgi ve Belgelerini Muhafaza Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri	93
2.2.7. Ödemeli Teslimde Ödemeyi Tahsil ve Tahsil Edileni Transfer Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri ...	95
2.2.7.1. Ödemeyi Tahsil Etmeme	95
2.2.7.2. Tahsil Edilen Ödemeyi Transfer Etmeme.....	96
SONUÇ.....	97
KAYNAKÇA	105

ÖZGEÇMİŞ.....	117
---------------	-----



KISALTMALAR LİSTESİ

ADR	European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road
bkz.	bakınız
Bs.	Baskı
C.	Cilt
CIM	Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods By Rail
CMR	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
COTIF	The Convention Concerning International Carriage by Rail
dn.	dipnot
E.	Esas
EXW	Ex Works
FCA	Free Carrier
HD	Hukuk Dairesi
HGK	Hukuk Genel Kurulu
ICC	International Chamber of Commerce
IRU	International Road Transport Union
K.	Karar
m.	madde
M.Ö.	Milattan Önce
MÖHUK	Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
RDİN	Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname
RG	Resmi Gazete
S.	Sayı
s.	sayfa
ss.	sayfa sayısı
T.	Tarih
TBK	Türk Borçlar Kanunu

TMK	Türk Medeni Kanunu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UNIDROIT	International Institute for the Unification of Private Law
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
Yarg.	Yargıtay



ÖZET

“CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıyıcının İfa Engelleri” başlıklı bu çalışmamızda taşıma hukukunun temeli olan taşıyıcının sorumluluğu konusu, taşıyıcının ifa engelleri yönünden incelenmektedir. Çalışmada taşıyıcının yükümlülükleri, bu yükümlülüklerin kapsamı ve ifa engeli teşkil eden hallerin ayrıntılı olarak açıklanması amaçlanmıştır. İfa engeli meydana geldiğinde hangi kurallara göre karar verileceği araştırılmıştır.

İlk bölümde taşıyıcının yükümlülükleri, CMR Konvansiyonu’nun uygulama alanı ve uygulanacak hukuk konularına yer verilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde ise taşıyıcının ifa engelleri açıklanmıştır. CMR Konvansiyonu’nda daha çok zıya, hasar ve gecikme hallerine ilişkin hükümler yer almaktadır. Ancak bu çalışmada zıya, hasar ve gecikme durumları dışında kalan taşıyıcının diğer ifa engelleri de incelenmektedir.

Anahtar Kelimeler: İfa, İfa Engeli, Taşıma Sözleşmesi, CMR

ABSTRACT
BARRIERS TO PERFORMANCE OF THE CARRIER UNDER THE CMR
CONVENTION

In this study titled “Barriers to Performance of the Carrier under the CMR Convention”, the liability of the carrier, which is the basis of the law of carriage, is examined in terms of the barriers to performance of the carrier. In this study, it is aimed to explain in detail the obligations of the carrier, the scope of these obligations and circumstances that constitute an barrier to performance. The rules to be applied when a barrier to performance arises have been investigated.

In the first part, the obligations of the carrier, the scope of application of the CMR Convention and the applicable law are explained. In the second part, the carrier’s barriers to performance are analyzed. The CMR Convention mostly contains articles on loss, damage and delay. However, in this study, other barriers to performance of the carrier other than loss, damage and delay are also included.

Keywords: Performance, Barriers to Performance, Contract of Carriage, CMR

TEŞEKKÜR

Tez çalışması sürecim boyunca bana gönülden destek olan annem Sara Karagül'e, babam Zeki Karagül'e, kardeşim Ayşe Karagül'e, kıymetli tez danışmanım Dr. İlknur Uluğ Cicim'e ve çalışmanın son halini almasında yapıcı eleştirileriyle yol gösteren jüri üyeleri Dr. Banu Bozkurt ile Dr. Güven Yazar'a en içten duygularıyla teşekkür ederim.



GİRİŞ

Taşıma, bir şeyin bir yerden alınıp başka bir yere götürülmesi faaliyetidir¹. Taşıma faaliyeti, geçmişten günümüze beşeri ihtiyaçlarımızın karşılanmasında çok önemli bir fonksiyona sahip olmuştur. İnsanların çeşitli gereksinimleri için ticaret yapmaya başlamaları ile taşımacılık da gelişim göstermiştir. Taşıma faaliyeti ve ticaret birbiriyle karşılıklı ve doğrudan etkileşim içindedir. Ticaret dahilinde yapılan alışverişin gerçekleştirilmesi ve alışverişe konu edilen malların taraflara ulaştırılması konusunda taşıma faaliyeti, adeta ticaretin damar yollarını oluşturmaktadır. Özellikle eşya taşıması söz konusu olduğunda taşıma işi, ticaretin gelişip yaygınlaşmasını ve uluslararası hale gelmesini sağlamaktadır. Taşıma, kullanılan yöntemlere göre karayolu, hava yolu, demir yolu ve deniz yolu ile olmak üzere dört farklı şekilde gerçekleştirilebilir. Bazı durumlarda taşımanın tamamlanabilmesi için bu yöntemlerden birkaçının birlikte kullanılması gerekebilir. Böylesi durumlarda yapılan taşımaları ifade etmek için karma taşıma, multimodal taşıma veya kombine taşıma kavramları kullanılmaktadır. Söz konusu taşıma yöntemleri arasından karayolu taşıması, her türden eşyanın taşınmasında elverişli olması ve neredeyse her noktaya erişim imkanı sağlaması dolayısıyla en yaygın kullanılan taşıma yöntemidir². Bu çalışma özelinde esas olarak karayolunda eşya taşımacılığı üzerinde durulacaktır.

Tarihte bilinen ilk kara taşımacılığı³, M.Ö. 2000-1800 yılları arasında deve kervanları vasıtasıyla Mezopotamya ve Nil nehri etrafında gerçekleştirilmiştir⁴. İlk zamanlarda taşımacılık, taşıma yollarının yeterince güvenli olmaması ve taşıma araçlarının günümüze oranla çok gelişmemiş olması nedenleriyle, genellikle taşınan yükün sahibi tarafından şahsen ya da o tarihlerde geçerli olan kölelik kurumu aracılığıyla yapılmıştır⁵. Söz konusu bu durum taşıyıcılığın bir meslek alanı olarak gelişmesini geciktirmiştir. Fakat Roma Devleti'nin kurulup askeri ve idari açıdan güçlenerek topraklarını genişletmesiyle beraber taşımacılık daha da ilerleyen bir hal almıştır. Bu dönemde Roma Devleti'nin sınırları arasında bağlantı sağlamak ve ticaret ağını kurmak için yol açma çalışmalarına ağırlık verilmiş, özellikle deniz

¹ <https://sozluk.gov.tr/> (erişim tarihi: 02.01.2024).

² İlyasov, Muhammetnazar, **TTK ve CMR'ye Göre Karayoluyla Eşya Taşımacılığında Taşıma ve Teslim Engelleri**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019, s. 38, 39.

³ Taşıma faaliyeti yapıldığı ortama göre; kara taşıması, deniz taşıması, hava taşıması ve iç su taşıması olarak dört farklı gruba ayrılmaktadır. Kara taşıması ise demiryolu taşıması ile karayolu taşıması şeklinde ikiye ayrılmaktadır.

⁴ Tüzün, Necat, **Kara ve Hava Taşıma Hukuku**, Balkanoğlu Matbacılık, Ankara, 1968, s. 1.

⁵ Adıgüzel, Burak, **Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021, (Adıgüzel, Taşıma Hukuku), s. 3, 4.

taşıması önem kazanmış, taşıyıcılık bağımsız bir meslek haline gelmeye başlamıştır. Roma döneminden sonra 18. yüzyılda buharlı motorların keşfine kadar taşımacılık alanında kayda değer bir gelişim yaşanmamıştır. Buharlı motorların keşfiyle kara taşımacılığında demiryolları öne çıkmış, özel demiryolu taşıma şirketleri kurulmuştur. 19. yüzyılda fosil yakıt kullanan motorların icadı ile birlikte ise karayolu taşımacılığı daha süratli ve yaygın şekilde kullanılır hale gelmiştir. 20. yüzyıldan bu yana her alanda yaşanan teknolojik gelişmeler, üretilen taşıma araçlarında da etkisini göstermiştir. Örneğin, taşınması mümkün ürün çeşitlerini ve taşıma yapılabilecek mesafeyi arttırmayı sağlayan soğuk hava deposuna sahip araçlar üretilmeye başlanmıştır. Böylece, aynı zamanda daha hızlı ve güvenli ulaşım da sağlayan son model taşıma araçlarıyla birlikte taşımacılık sektörü büyümüş ve uluslararası ticaretin hacmi oldukça genişlemiştir. En nihayetinde ticaret ile etkileşim içinde gelişim gösteren taşımacılık alanı, taşıma işini meslek olarak icra eden taşıyıcı ve taşıyıcıyla sözleşme yapan kişilerin durumu ile ilgili olarak hukuki düzenleme yapmak mecburiyeti hasıl olmuştur. Bu kapsamda ayrı bir disiplin alanı olarak taşıma hukuku ortaya çıkmıştır.

Taşıma hukukunun temelleri Roma döneminde atılmıştır. Roma zamanındaki klasik dönemde, taşıma sözleşmeleri ayrı bir sözleşme olarak değil, eser sözleşmesi olarak kabul görmektedir⁶. Bu kapsamda taşıyıcı gözetim sorumluluğunu yerine getirmekle yükümlü tutulmaktaydı⁷. Daha sonradan deniz taşımacılığının Roma'da yaygınlaşmasıyla birlikte deniz taşımalarına ilişkin özel düzenlemeler yapılmıştır⁸. Ancak kara taşıması hakkında eser sözleşmesine ilişkin düzenlemeler geçerli olmaya devam etmiştir⁹. Bu dönemde taşıyıcı sorumluluktan ancak mücbir sebeplerin varlığını ileri sürerek kurtulabilmekteydi¹⁰. Roma hukukundaki taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin kurallar, 18. yüzyılda Kıta Avrupası'ndaki kanun çalışmalarını da etkilemiştir¹¹. 1794 tarihli Prusya Kanunu ile 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu bu etkilerin görüldüğü düzenlemelere örnek gösterilmektedir¹².

19. yüzyıla gelindiğinde sanayi devrimi sürecinin etkileriyle, ham maddeye olan ihtiyacın artması ve daha hızlı ulaşım sağlayan taşıma araçlarının varlığı nedeniyle taşıma faaliyetleri iyice yoğunlaşmıştır. Bu yoğunlaşmayla birlikte taşıyıcının sorumluluğunda esas alınan objektif sorumluluk sistemi, taşıma işinde taşıyıcının katlandığı külfetleri arttırdığı

⁶ Arkan, Sabih, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982, (Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 32.

⁷ Adıgüzel, Burak, **Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012, (Adıgüzel, Ziya ve Hasar), s. 6.

⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 32.

⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 33.

¹⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 5, 6.

¹¹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 33.

¹² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 33.

gerekçesiyle eleştirilmeye başlanmıştır. 20. yüzyıldaki kanun çalışmalarında söz konusu eleştiriler dikkate alınarak, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerde kusur ilkesi temel alınmıştır¹³. 1900 tarihli Alman Ticaret Kanunu bu yöndeki kanunlara örnek gösterilmektedir¹⁴.

Taşıma hukukunun zaman içindeki gelişiminde devletler, hepsinde birbirinden farklı sorunlar meydana geldiği için, taşımanın yapıldığı ortamın ve taşımada kullanılan araçların özelliğine göre her bir taşıma türüyle ilgili olarak özel düzenlemeler yapma eğiliminde olmuşlardır. Devletlerin kendi iç hukuklarında yaptıkları düzenlemelerde ise, izledikleri hukuk politikalarının değişikliğiyle bağlantılı olarak birbirinden farklılıklar oluşmuştur. Bunun sonucu olarak taşımanın uluslararası nitelikte olduğu durumlarda, herhangi bir uyumsuzluk halinde davanın görüldüğü mahkemeden mahkemeye uygulanacak hukuk değişiklik göstermiş, ve en nihayetinde devletler bir araya gelerek hukuk birliğini sağlamak amacıyla uluslararası antlaşmalar yapma yoluna gitmişlerdir. Eşyaların taşınmasıyla ilgili olarak ilk uluslararası antlaşma, demiryolu taşımalarına ilişkin olarak COTIF kısaltmasıyla anılan 14.10.1890 tarihli antlaşmadır. 25.08.1924 tarihinde ise deniz yolu taşımalarına uygulanmak üzere Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme yürürlüğe girmiştir. Uluslararası hava taşımalarıyla ilgili olarak ise 12.10.1929 tarihli Varşova Sözleşmesi kabul edilmiştir. Karayolunda uluslararası eşya taşımalarıysa, bu çalışmada da esas alınan CMR Konvansiyonu¹⁵ ile düzenleme altına alınmıştır. Taşımacılık alanında uluslararası düzeyde hukuk birliğinin sağlanmasının ardından, devletler iç hukuklarında ilgili uluslararası antlaşmalarla uyum sağlamayı amaçlayan çalışmalar yürütmeye başlamışlardır.

Karayolunda uluslararası eşya taşımacılığıyla ilgili olarak yeknesak hukuk kurallarının oluşturulması amacıyla, İkinci Dünya Savaşı sona erdikten sonra Birleşmiş Milletler'in tesis ettiği güven ortamı sayesinde, Özel Hukukun Yeknesaklaştırılması Enstitüsü (UNIDROIT), Uluslararası Ticaret Odası (ICC) ve Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği (IRU) tarafından çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar neticesinde ortaya konulan taslak, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından tekrar gözden geçirilerek CMR

¹³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 6.

¹⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 6 dn. 17.

¹⁵ CMR şeklindeki kısaltmayla anılan konvansiyonun İngilizce açılımı “Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road” şeklinde olup söz konusu kısaltma, konvansiyonun Fransızca isminden (Convention relative au Contract de transport international de marchandises par route) türetilmiştir (Kaya, Arslan, “Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme’nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları(1)”, Prof. Dr. Oğuz İmregün’e Armağan, 1998, ss. 311-333, (Kaya, Sorumluluk (1)), s. 311).

Konvansiyonu adıyla 19.05.1956 tarihinde imzaya açılmıştır. CMR Konvansiyonu bu tarihten 6 yıl sonra Fransa, İtalya, Yugoslavya, Avusturya ve Hollanda'nın onay belgelerini Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine teslim etmeleriyle 02.07.1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2024 yılında halihazırda CMR Konvansiyonu'na taraf devlet sayısı elli sekizdir¹⁶. Türkiye, CMR Konvansiyonu'na ve CMR Konvansiyonu'nun eki olan 1978 tarihli protokole 07.12.1993 tarihli 3939 sayılı Kanun¹⁷ ile katılmayı uygun bulmuş; CMR Konvansiyonu metni¹⁸, 02.12.1994 tarihli 94/6322 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Resmi Gazete' de yayınlanmış¹⁹ ve nihayet 31.10.1995 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Anayasa'nın 90.maddesi gereğince CMR Konvansiyonu, kanun hükmünde olup aleyhine Anayasa Mahkemesi'ne başvurulamaz. Bununla birlikte 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un²⁰ 1. maddesinin 2. fıkrasında Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu düzenlendiğinden, CMR Konvansiyonu uluslararası nitelikteki karayolu eşya taşımalarında öncelikle uygulanacaktır.

İç hukukumuzdaki taşıma hukukuna dair ilk düzenleme 818 sayılı Borçlar Kanunu'nda yer almaktadır. Söz konusu Kanun'un 431. maddesi ile 448. maddesi arasında “Nakliye Mukaveleleri” başlığı altında taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Aynı dönemde yürürlükte olan 1926 tarihli 865 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 903, 904, 906 ve 907. maddelerinde de taşıyıcının sorumluluğuyla ilgili düzenlemeler yer almıştır. İlerleyen süreçte 1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu kabul edilmiş, bu Kanun'un kıymetli evrak konusuna ihdas edilmiş üçüncü kitabı içerisinde “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” başlığıyla taşıma sözleşmesiyle ilgili bazı esaslar hüküm altına alınmıştır. Bu kapsamda “Taşıma İşleri ve Taşıma Senedi” başlığı altındaki ilk ayrımda genel hükümler, ikinci ayrımda eşya taşıma, üçüncü ayrımda yolcu taşıma ve dördüncü ayrımda taşıma işleri komisyoncusu düzenlenmiştir. Nihayet 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nu ilga eden ve 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girerek günümüzde geçerliliğini sürdüren 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu²¹ ile ilk kez taşıma işleri konusu ayrı bir kitap halinde Kanun'da yerini almıştır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun “Taşıma İşleri” isimli dördüncü kitabı; sırasıyla genel

¹⁶CMR Konvansiyonu'na taraf devletler için bkz: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=en (erişim tarihi:08.01.2024).

¹⁷ RG:14.12.1993/21788.

¹⁸ CMR Konvansiyonu'nun resmi çevirisine yönelik eleştiriler için bkz. Kendigelen, Abuzer/ Aydın, Alihan, “Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma(CMR) Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi”, **Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55.Yaş Günü Armağanı**, 2002, ss. 495-525 (Kendigelen/Aydın, Resmi Çeviri).

¹⁹ RG: 04.01.1995/22161.

²⁰ RG: 12.12.2007/26728.

²¹ RG: 14.02.2011/27846.

hükümler (m. 850-855), eşya taşıma (m. 856-893), taşınma eşyası taşıması (m. 894-901), değişik tür araçlarla taşıma (m. 902-905), yolcu taşıma (m. 906-916), taşıma işleri komisyoncusu (m. 917-930) olmak üzere altı kısma ayrılmıştır. Yürürlükteki Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümleri hazırlanırken büyük ölçüde 1998 tarihli Alman Taşıma Hukuku Reformu Kanunu'ndan yararlanılmıştır²².

6102 sayılı TTK'nin dördüncü kitabı haricinde taşıma hukukuyla ilgili diğer düzenlemeler, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu²³, 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu²⁴, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu²⁵, 1872 tarihli Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname (RDİN) ve çeşitli yönetmeliklerde yer almaktadır. Karayolu taşıması hakkındaki düzenlemelerden olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu, özel hukuk ilişkilerine dair kurallardan ziyade idari nitelikte kurallar içermektedir. Deniz yolu taşımasına ilişkin hükümler ise TTK'nin beşinci kitabında yer almaktadır.

Türk hukuku bakımından karayolunda eşya taşımalarına, içinde MÖHUK kapsamında yabancılık unsuru bulunmadığı sürece TTK'nin taşıma işlerine dair dördüncü kitabı hükümleri tatbik edilecektir. Yabancılık unsuru bulunan karayolunda eşya taşımaları hakkında ise MÖHUK hükümleri esas alınarak uygulanacak hukuk tespit edilecektir. Bununla birlikte uluslararası nitelikteki karayolu ile eşya taşımaları hakkında, ülkemiz CMR Konvansiyonu'na taraf olduğu için CMR Konvansiyonu hükümleri en başta uygulama alanı bulacaktır.

Taşıma faaliyeti niteliği gereği eşyanın teslim alınmasından varma yerinde teslim edilmesine kadar çokça ve çeşitli risklere tabidir. Bu risklerle çoğunlukla karşı karşıya kalan taraf ise taşıyıcıdır. Taşıma sözleşmesinin en önemli aktörü olan taşıyıcının sorumluluğuna dair meseleler, taşıma hukukunun özünü oluşturmaktadır. Taşıma sözleşmesinin arzu edildiği gibi ifa edil(e)memesi başka bir deyişle ifa engellerinin söz konusu olduğu durumlar yargı önüne gelen uyuşmazlıkların büyük çoğunluğunu teşkil etmektedir. Bu noktada uyuşmazlık potansiyeli yüksek bu gibi hususların uluslararası anlaşmalarla yeknesak bir çözüme kavuşturulması büyük öneme sahiptir. CMR Konvansiyonu'nda da bu doğrultuda ağırlıklı olarak taşıyıcının sorumluluğu, taşımada kullanılacak belgeler, talep ve davalara ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Ancak CMR Konvansiyonu karayolunda eşya taşımasına ilişkin her durumu düzenlememektedir. Özellikle taşıyıcının sorumluluğu bahsinde, CMR

²² <https://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri-dorduncu-kitap-tasima-islerimadde-850-930/> (erişim tarihi: 07.01.2024).

²³ RG: 19.07.2003/25173.

²⁴ RG: 18.10.1983/18195.

²⁵ RG: 19.10.1983/18196.

Konvansiyonu'nda zıya, hasar ve gecikme durumları üzerinde daha çok durulurken taşıyıcının diğer sorumluluklarına ilişkin CMR Konvansiyonu hükümlerinde boşluklar yer alabilmektedir. Uyuşmazlıkların çoğunluğunu oluşturan taşıyıcının ifa engelleri ve bundan doğacak sorumluluğun çözümlerine dair belirlilik ihtiyacı ise önem arz etmekte olup konuya ilişkin ayrıntılı bir çalışmayı gerektirmektedir.

CMR Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının ifa engellerini konu ettiğimiz ve toplamda iki bölümden oluşan bu çalışmanın ilk bölümünde taşıma sözleşmesine ilişkin genel kavramlar ve taşıyıcının yükümlülükleri ortaya konulmuş; CMR Konvansiyonu'nun uygulanma şartları ile CMR Konvansiyonu ve uygulanacak hukuk konularına dair açıklamalar yapılmıştır. İkinci bölümde ise ifa engeli kavramına ilişkin temel nitelikteki bilgilerden sonra CMR Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının her bir yükümlülüğüne ilişkin ifa engelleri alt başlıklar halinde incelenmiştir. Çalışmada öncelikle CMR Konvansiyonu esas alındığından Türk Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemelere gerektiği ölçüde yer verilmiştir. Ek olarak belirtmek isteriz ki, taşıma hukukunda yoğun bir kavram karmaşası mevcut olmakla birlikte çalışmamızda kullandığımız terminolojide taşıyıcı, gönderen, gönderilen, eşya, taşıma senedi ve zıya kavramları tercih edilmiştir²⁶.

²⁶ Ayrıntılı bilgi ve karşılaştırma için bkz: Emanet, Hakan, “Taşımacılık Düzenlemelerinde Türkçe Terminoloji Birliği İçin Öneriler”, **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi** , C. 19, S. 2, 2017, (**Emanet**, Terminoloji), ss. 319-340.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE İLİŞKİN GENEL KAVRAMLAR, ULUSLARARASI TAŞIMACILIKTA CMR KONVANSİYONU, CMR KONVANSİYONU VE UYGULANACAK HUKUK

1.1. Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Kavramlar

1.1.1. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları

1.1.1.1. Taşıma Sözleşmesinin Tanımı

Taşıma sözleşmesi TTK ve CMR Konvansiyonu hükümlerinde müstakil olarak tanımlanmış değildir. Ancak TTK'nin 850. maddesinin 1. fıkrasında taşıyıcının kim olduğu tanımlanmakta, ikinci fıkrasında ise taşıma sözleşmesinde tarafların borçları zikredilmektedir. Bu düzenlemeye göre taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu veyahut da her ikisini birden taşımayı üstlenen kimsedir. Taşıyıcı, eşya taşınmasının kararlaştırıldığı taşıma sözleşmelerinde eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi borçlanırken; yolcu taşıma sözleşmelerinde yolcuyu varma yerine ulaştırmayı borçlanmaktadır. Taşıyıcının bu edimi karşılığında eşya taşımalarında gönderen, yolcu taşımalarında ise yolcu taşıyıcıya taşıma ücreti ödemekle yükümlü olmaktadır.

TTK'nin ilgili hükmü baz alınarak taşıma sözleşmesiyle ilgili bir tanım yapmak mümkündür. Buna göre doktrinde yapılan açıklamalar da dikkate alınarak taşıma sözleşmesi, taraflardan birinin taşıma işini taahhüt ettiği diğerinin ise karşılık olarak ücret ödemeyi üstlendiği anlaşma olarak tanımlanabilir²⁷. Bu tanımdan hareketle taşıma sözleşmesinin unsurlarının taşıma taahhüdü ve ücretten ibaret olduğu söylenebilir.

1.1.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Unsurları

1.1.1.2.1. Taşıma Taahhüdü

Taşıma, eşyanın veya yolcunun bir yerden başka bir yere götürülmesi faaliyeti olup esasen yer değiştirme fiilidir²⁸. Taşıyıcı taşıma sözleşmesiyle en temelde taşıma yapma

²⁷ Zeyneloğlu, Ahmet, **Uygulamalı Taşıma Hukuku**, Olgaç Matbaası, Ankara, 1980, (Zeyneloğlu, Uygulamalı), s. 19; Zeyneloğlu, Ahmet, **Taşıma Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 1993, (Zeyneloğlu, Taşıma), s. 29; Franko, Nisim, **Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1992, (Franko, Hatır Nakliyatı) s. 2; Tüzün, s. 12; Can, Mertol, **CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları (Birinci Cilt)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017, s. 19; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28; Karan, Hakan/Kara, Özgenur/Varan, İzel, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, s. 24.

²⁸ Ülgen, Hüseyin, "Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, 1985, ss. 3-31, (Ülgen ,

edimini taahhüt etmektedir. Taşıma taahhüdünün içeriği taşıma sözleşmesinin konusuna (eşya, yolcu, bagaj) göre değişebilir. Örneğin eşya taşımayı taahhüt eden bir taşıyıcının bu taahhüdünü yerine getirebilmesi için öncelikle eşyayı gönderenden teslim alması ve eşya üzerinde hakimiyet kurması gerekmektedir. Bundan sonra taşıyıcı, eşyayı kendi gözetimi altında sözleşmeye uygun biçimde istenilen taşıma mesafesi boyunca taşıyıp varma yerinde gönderilene teslim ettiğinde taahhüdünü yerine getirmiş olacaktır.

Taşıma faaliyeti ücret ile birlikte taşıma sözleşmesinin asli ve ayırt edici unsurudur²⁹. Taşıma taahhüdünün olmadığı hallerde taşıma sözleşmesinden bahsedilemez. Bununla birlikte taşıma sözleşmesinde taşıyıcının taşıma taahhüdü yanında bazı ek yan edimler üstlenmesi mümkün olup bu durum taşıma sözleşmesinin niteliğine etki etmez³⁰. Ancak üstlenilen bu edimlerin taşıma taahhüdünden ağır basarak asli nitelik arz etmemesi lazımdır³¹. Bu noktada taşıma işi ile ilgili olmasına rağmen taşıma taahhüdünün asli nitelik arz etmemesi nedeniyle taşıma sözleşmesi kapsamında değerlendirilemeyecek sözleşmelerin ayırt edilmesi lazımdır. Taşıma aracının gerek sadece araç olarak gerek personeliyle birlikte kiralandığı araç kirası veya charter sözleşmesi³²; eşyanın saklanmasıyla amaçlandığı saklama sözleşmesi³³; yükleme ve boşaltma işlerinin üstlenildiği sözleşme³⁴ ve eşyanın taşınmasının üstlenildiği komisyonculuk³⁵ sözleşmesi³⁶ taşıma sözleşmesi haricindeki sözleşmelerdendir. Bunların haricinde satıcının satım konusu malı alıcıya kendisinin götürmeyi üstlendiği bir sözleşme de taşıma sözleşmesi niteliğinde değildir³⁷.

Yolcu ve Bagaj), s.5; Belbez, Hikmet, “Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.3, S.2, 1946, ss. 387-402, s. 389.

²⁹ Ülgen, Yolcu ve Bagaj, s.8; Zeyneloğlu, Uygulamalı, s.65,81; Ülgen, Hüseyin, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, İstanbul 1987,(Ülgen, Hava Taşıma), s.41; Kıran, Süleyman, **Karayolunda Eşya Taşımada Taşıma Ücreti**, Adalet Yayınevi,Ankara, 2018, (Kıran, Taşıma Ücreti), s.1); Gençtürk, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk)** , Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, (Gençtürk, Eşya Taşıma), s.13; Misili, Sinan, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı”, **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi** , C.5, S.1, 2019, ss. 69-86, (Misili, Taşımanın Üstlenilmesi), s. 71.

³⁰ Ülgen, Yolcu ve Bagaj, s. 8 ; **Karan/Kara/Varan**, s. 25.

³¹ **Karan/Kara/Varan**, s. 25 ; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 14.

³² **Karan/Kara/Varan**, s. 25; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 13; **Can**, s. 11.

³³ **Can**, s. 11; **Karan/Kara/Varan**, s. 25.

³⁴ **Can**, s. 11.

³⁵ **Karan/Kara/Varan**, s.26; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, 14; Arkan, Sabih, “ Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri (TTK İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme)” , **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 10, S. 2, 1979, ss. 397-414, (**Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme), s. 402.

³⁶ Komisyoncunun eşya taşımayı bizzat üstlendiği sözleşmeler bu durumdan müstesnadır. Aydın, Alihan, **CMR’ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu** , Beta Yayıncılık, İstanbul, 2002, s. 7; **Karan/Kara/Varan**, s. 29; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 45; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402.

³⁷ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 14.

1.1.1.2.2. Ücret

Taşıma sözleşmesinin bir diğer olmazsa olmaz unsurunu ücret oluşturmaktadır. Taşıyıcı taşıma edimini yerine getirmesi karşılığında gönderen veya gönderilenden ücret istemeye hak kazanır. TTK (m. 850/2) ve CMR Konvansiyonu (m. 1) açısından taşıma sözleşmesi için ücretin zorunlu bir unsur olduğu hükme bağlanmış vaziyettedir. Bu doğrultuda ücretsiz yapılan ve doktrinde hatır taşıması³⁸ olarak isimlendirilen taşımalar taşıma sözleşmesine vücut vermez³⁹.

Ücret esasen bir miktar parayı ifade etmekle beraber bunun geniş algılanması gerektiği belirtilmektedir⁴⁰. Bu kapsamda parayla kıyaslanabilir başka herhangi bir menfaat de ücret kavramı içinde değerlendirilir⁴¹. Örneğin, taşıyıcıya yaptığı taşıma karşılığında taşınan eşyanın bir kısmı üzerinde malik olma imkanı tanınabilir⁴².

Ücret miktarı, taşıma sözleşmesi taraflarınca serbestçe kararlaştırılır⁴³. Eğer taraflarca ücret miktarı açık bir şekilde kararlaştırılmamışsa, genel işlem şartlarından ve güncel fiyat tarifelerinden yararlanılarak bir meblağ belirlenebilir⁴⁴. Bu şekilde de ücretin miktarı belirlenemezse, mahkeme tarafından taşınan eşyanın türü ve miktarı, taşıma yapılan mesafe, taşımada kullanılan araç gibi hususlar dikkate alınarak bir miktar tayin edilmelidir⁴⁵. Taşıma ücretiyle ilgili olarak taşıma sözleşmesi tarafları arasında bir uyuşmazlık çıkarsa ücretin tespiti için dava açılması mümkündür⁴⁶.

Taraflarca belirlenen ücretin üstlenilen taşıma işiyle denge içinde olması gerektiği belirtilmektedir⁴⁷. CMR Konvansiyonu açısından ücret karşılığında taşıma sözleşmesinin varlığı Konvansiyon'un uygulanma şartlarından olduğundan, taşıma işine oranla çok düşük

³⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz: **Franko**, Hatır Nakliyatı ; Franko, Nisim, "Hatır Nakliyatı Mefhumu", **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** , C. 4, S. 4, ss. 175-216, (**Franko**, Hatır), 1988.

³⁹ Böylesi taşımalar CMR Konvansiyonu'nun uygulama alanı içinde değildir. **Kaya**, Sorumluluk (1), s.315; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403; **Aydın**, s. 9; Kara, Hacı, "Yargıtay Kararlarına Göre CMR Sözleşmesinin Uygulanma Esasları ve Eşyanın Taşınmasında Hasar, Zıya ve Gecikmeden Doğan Sorumluluk", **Regesta Ticaret Hukuku Dergisi** , C. 6, S. 1, 2021, ss. 77-120, (**Kara**, CMR Sözleşmesi) s.84.

⁴⁰ **Zeyneloğlu**, Uygulamalı, s. 65; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 29; **Zeyneloğlu**, Taşıma, s. 78; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 18; Özdemir, Turkey, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 20; Arkan, Sabih, "Taşıyıcının Ücret Hakkı", **Prof. Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan** ,1983, ss. 339-354, (**Arkan**, Ücret Hakkı), s. 339; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403.

⁴¹ **Aydın**, s. 9; **Karan/Kara/Varan**, s. 41; **Arkan**, Ücret Hakkı, s. 339; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 84.

⁴² Aksoy, Sami, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 20.

⁴³ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 15; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 31; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 18;

⁴⁴ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 18; **İlyasov**, s. 25.

⁴⁵ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 18, 19; **İlyasov**, s. 25.

⁴⁶ Yarg. 11. HD, T. 17.06.1996, E. 4002/K. 4432. Bkz: Eriş, Gönen, **Kara Taşıma Hukuku** , Seçkin Yayınevi, Ankara, 1996, s. 538.

⁴⁷ **Aydın**, s. 9, 10 ; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s.18; **Özdemir**, s. 21; **İlyasov**, s. 23; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403.

bir ücretin kararlaştırıldığı durumlarda CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanmayacağı ileri sürülmektedir⁴⁸. Öte yandan üstlenilen taşıma işi ile karşılığında alınacak ücretin miktarı arasında bir dengenin aranmasının gerekli olmadığını, somut duruma göre hile, hata, gabin veya rekabet hükümlerinin devreye girebileceğini savunanlar da vardır⁴⁹. Kanaatimizce, taşıyıcı için CMR Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluğun ağırlığı da düşünülerek, taşıyıcının taşıma işine verdiği emeğin karşılığı olarak kazanacağı ücretin, yaptığı iş ile hakkaniyet çerçevesinde dengeli olması gerektiği sonucuna varılmalıdır.

Taşıyıcının tacir olduğu durumlarda sözleşmede ücretten bahsedilmese bile tacir olan taşıyıcının Türk Ticaret Kanunu'nun 20. maddesi gereği ücret isteme hakkı saklıdır⁵⁰. Tacir olan taşıyıcı ücretsiz bir taşıma gerçekleştirmek istiyorsa bunun açıkça kararlaştırılması gerekmektedir⁵¹.

1.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Konusu

Taşıma sözleşmesinin konusu, eşyanın ya da yolcunun bir yerden başka bir yere taşınmasıdır⁵². Bu çalışmada eşya taşımaları esas alındığından bu konu başlığı altında asıl olarak eşya kavramı üstünde durulacaktır.

Eşya kavramı sözlükteki tanımında, insan tarafından yapılan ve türlü gayelerle kullanılan, taşınabilen cansız nesneler şeklinde tarif edilmektedir⁵³. Eşya hukuku anlamında ise eşya; kişilerin üzerinde hakimiyet kurmasına elverişli, ekonomik değeri haiz⁵⁴, kişi dışındaki cismani varlıklar olarak tanımlanmaktadır⁵⁵. Ancak bu tanım, taşıma hukuku alanında kullanılan eşya kavramıyla tam olarak örtüşmemektedir. Taşıma hukuku alanında eşya kavramı, taşınabilen tüm maddi nesneleri ifade etmektedir⁵⁶. Karayolu Taşıma

⁴⁸ Özdemir, s. 21.

⁴⁹ Karan/Kara/Varan, s. 41.

⁵⁰ Ülgen, Hava Taşıma, s. 44; Aydın, s. 9; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 36; Özdemir, s. 20; Karan/Kara/Varan, s. 42; Arkan, Sabih, **Ticari İşletme Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2016, s. 146; Uslu, Murat, **CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010, s. 40; Arkan, Ücret Hakkı, s. 340.

⁵¹ Aydın, s. 9; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 37; Özdemir, s. 20.

⁵² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 11.

⁵³ <https://sozluk.gov.tr/> (erişim tarihi: 10.01.2024).

⁵⁴ Bir şeyin hukuki anlamda eşya kabul edilebilmesi için ekonomik değere sahip olmasının şart olmadığı yönündeki görüş için bkz: Ünal, Mehmet/ Başpınar, Veysel, **Şekli Eşya Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2008, s. 70.

⁵⁵ Öztan, Bilge, **Medeni Hukukun Temel Kavramları**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2016, s. 658; Esener, Turhan/ Güven, Kudret, **Eşya Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012, s. 37; Oğuzman, M. Kemal/ Seliçi, Özer, **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 6; Sirmen, A. Lale, **Eşya Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013, s. 5; Erman, Hasan, **Eşya Hukuku Dersleri**, Der Yayınları, İstanbul, 2023, s. 3.

⁵⁶ Erdil, Engin, **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020, s.39; Uslu, s. 40, 41; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402, 403; Belbez, s. 390.

Kanunu'nda eşya, insandan başka taşınabilen canlı veya cansız her türlü nesne şeklinde tanımlanmıştır.

Eşya hukuku alanında ilgili nesnenin eşya sayılabilmesi için ekonomik değere sahip olması aranırken, taşıma alanında taşımaya konu eşyanın ticari veya ekonomik değeri haiz olması aranmamaktadır⁵⁷. Bu doğrultuda çöp, hafriyat, eski eşya, sanayi atıkları gibi nesnelerin taşınması da taşıma sözleşmesine konu olabilecektir⁵⁸. Yine eşya hukukunda hem taşınır mallar hem de taşınmaz mallar eşya kapsamında görülürken, taşımaya konu olabilecek mallar ancak taşınır nitelikteki mallar olmaktadır. Bu kapsamda taşımaya konu olabilecek şeylere canlı hayvanlar ve tehlikeli eşyalar⁵⁹ da dahildir⁶⁰. Cesedin eşya sayılıp sayılmaması konusunda eşya hukukunda farklı görüşler mevcut olmakla birlikte⁶¹, taşıma sözleşmesine konu edilmesinin önünde bir engel yoktur.

Haber veya bilgi maddi varlık teşkil etmediği için eşya taşıması olarak nitelendirilmemektedir⁶². Ancak haber ve bilginin maddi bir formda, gazete veya dergi gibi bir kağıda basılı olarak ya da usb bellek içinde taşınması durumunda eşya taşıması mevcuttur⁶³.

Bagaj taşıması, yolcu taşıma sözleşmelerinde yan edim olarak üstlenildiğinden eşya taşıması kapsamında değerlendirilmemektedir⁶⁴.

Eşyanın korunarak taşınabilmesi için kullanılan ambalaj, paket, palet gibi araçlar taşıma alanında eşya olarak kabul edilmekte ve CMR Konvansiyonu'nun 23. maddesindeki

⁵⁷ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 318; **Erdil**, s. 39; **Uslu**, s. 41; **Özdemir**, s. 24; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 47; Erdoğan, Mustafa, **CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 39; Lale, Muktedir, "CMR Konvansiyonu'nun Uygulama Alanı", **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 5, S. 51, 2010, ss. 63-72, (Lale, Uygulama Alanı), s. 70.

⁵⁸ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 318; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 47; **Özdemir**, s. 24.

⁵⁹ Taşınacak eşyanın tehlikeli eşya olması durumunda CMR Konvansiyonu 6. ve 22.maddeleri (TTK m.861, 864) uyarınca gönderenin taşıyıcıya eşyaların bu niteliği ve alınması gereken önlemler hakkında bilgilendirme yapması gerekmektedir. CMR Konvansiyonu'nda ve TTK'de tehlikeli eşyanın tanımı yapılmamıştır. Tehlikeli eşya, potansiyel olarak çevreye zarar verme ihtimalini kendisinde barındıran, taşınmasının da bu nedenle riskli olduğu eşyalardır. ADR şeklinde kısaltılan Tehlikeli Malların Karayolu İle Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Anlaşma' da on üç sınıf şeklinde tehlikeli eşyalar(örneğin yanıcı, patlayıcı, zehirli, radyoaktif maddeler) sıralanmaktadır. Tehlikeli eşyaların sınırlı bir biçimde sayılması doktrinde eleştirilmektedir. Tehlikeli eşya taşıması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Kıran, Süleyman, **Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşıması**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, (Kıran, Tehlikeli Eşya); Küçükçapraz, Serhat, "Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşımadan Doğan Hukuki Sorumluluk", **ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 2, S. 1, 2020, ss. 187-228.

⁶⁰ **Uslu**, s. 40, 41; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402, 403; **Belbez**, s. 390; **Erdil**, s. 39.

⁶¹ Cesedin eşya hukuku anlamında eşya sayılamayacağı yönünde bkz: **Erman**, s. 3; **Oğuzman/Seliçi**, s. 5; **Esener/Güven**, s. 38. Aksi yöndeki görüş için bkz: **Ünal/Başpınar**, s. 67. Ceset ve mirasçıları hakkındaki tespitler için ayrıca bkz: **Sirmen**, s. 12.

⁶² **Belbez**, s. 390; **Zeyneloğlu**, Taşıma, s. 89; **Kıran**, Taşıma Ücreti, s. 18; **Misili**, Taşımanın Üstlenilmesi, s. 74

⁶³ **Kıran**, Taşıma Ücreti, s. 18.

⁶⁴ **Aydın**, s.11; **Özdemir**, s. 24; **Uslu**, s. 41; **Kıran**, Taşıma Ücreti, s. 21.

(TTK m. 880) brüt ağırlık içinde değerlendirilmektedir⁶⁵. Ancak eşyanın taşınmasında kullanılan araçlardan olan konteyner⁶⁶ hakkında farklı görüşler ileri sürülmektedir. Bir görüşe göre, eşyanın muhafazasında kullanılan konteyner eşya kapsamında düşünülmelidir⁶⁷. Buna karşılık diğer bir görüş, konteynerin taşımaya yardımcı bir araç olduğunu belirtmektedir⁶⁸. Bu konuda ileri sürülen üçüncü bir görüşe göre ise, konteynerin kimin tarafından tedarik edildiğine ve konteynerin işlevine göre hareket edilmesi gerekmektedir⁶⁹. Bizce de üstünlük tanınması gereken bu görüşe göre; eğer konteyner taşıyıcı tarafından sağlanmışsa taşıma aracı vasfına, gönderen tarafından sağlanmışsa eşya vasfına sahip kabul edilmelidir. Nitekim konteyner her durumda eşya olarak kabul edildiği takdirde, olası bir zıya veya hasar durumunda taşıyıcıya ait ve taşıyıcının hasara uğramadıkça tekrar kullanabilecek olduğu konteynerin ağırlığının taşıyıcının ödeyeceği tazminatın hesabında eşyanın ağırlığı içinde değerlendirilmesi hakkaniyete aykırılık teşkil edecektir. Belirtmek gerekir ki taşıma sözleşmesiyle boş konteynerlerin taşınması kararlaştırılmış ise bu takdirde konteyner eşyanın kendisi olacaktır⁷⁰.

1.1.3. Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Taşıma sözleşmesi, taşıyıcının taşımayı ücret karşılığı olarak yerine getirmesini öngördüğünden karşılıklı ve iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir⁷¹. Bununla beraber gerek CMR Konvansiyonu'nda gerekse Türk Ticaret Kanunu'nda (850.madde vd.) zikredildiği üzere taşıma sözleşmesi isimli bir sözleşmedir⁷².

TTK m. 856/2'de taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleriyle taşıma sözleşmesinin kurulacağı belirtilmektedir. CMR

⁶⁵ Erdil, s. 39; Karan/Kara/Varan, s. 32; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 20; Uslu, s. 41; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 47; Özdemir, s. 24; Aydın, s. 11; Kaya, Sorumluluk(1), s. 318.

⁶⁶ Konteynerin, sürekli bir şekilde tekrar kullanıma müsait olma ve yükleme, boşaltma, taşıma araçları arasında aktarma işlemlerinde kolaylık sağlayan donanıma sahip olma niteliklerini haiz olduğu yönünde bkz: Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 44 dn. 178; Zeyneloğlu, Taşıma, s. 140, 141.

⁶⁷ Kaya, Sorumluluk(1), s. 317; Akıncı, Ziya, Karayolu İle Miletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR , Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999, s. 40; Erdoğan, s. 41; Özdemir, s. 24; Aydın, s. 17; Erdil, s. 37; Gençtürk, s. 47; Uslu, s. 41; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 404 dn. 26; Lale, Uygulama Alanı, s. 69.

⁶⁸ Adıgüzel, Burak, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının(MTO) Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, (Adıgüzel, Multimodal), s. 13.

⁶⁹ Karan/Kara/Varan, s. 33, 34; Erdem, Ercan, CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku , Bilge Yayınevi, Ankara, 2022, s. 67; Misili, Taşımanın Üstlenilmesi, s. 75, 76; Kıran, Süleyman, "Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK'nın Taşıma İşleri Kitabında İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi", Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi , C. 1, S. 1, 2016, ss. 299-318, (Kıran, Taşıt Kavramı), s. 307.

⁷⁰ Kıran, Taşıt Kavramı, s. 307; Karan/Kara/Varan, s. 34.

⁷¹ Kıran, Taşıma Ücreti, s. 40; Tüzün, s. 19.

⁷² Tüzüner, Özlem, "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", Türkiye Barolar Birliği Dergisi , C. 25, S. 101, 2012, ss. 167-196, s. 171.

Konvansiyonu'nda ise taşıma sözleşmesinin kuruluşuna ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte Konvansiyonun 9. maddesi ile 32. maddesinden hareketle bu konuda bir çıkarıma varmak mümkündür⁷³. CMR' nin 9. maddesine göre taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğuna, bu sözleşmedeki şartlara ve taşıyıcının eşyayı teslim aldığına dair delil teşkil eder. Zamanaşımına ilişkin 32. maddede ise zamanaşımın başlangıcına ilişkin esas alınabilecek anlar; eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarih, eşyanın ilgisine teslim edildiği tarih ve taşıma sözleşmesinin yapıldığı tarih olarak tespit edilmiştir. Bu hükümlerden hareketle CMR Konvansiyonu açısından da taşıma sözleşmesinin tarafların karşılıklı olarak esaslı unsurlar üzerinde anlaşmalarıyla kurulmuş olacağı sonucu çıkarılabilir. Nitekim CMR Konvansiyonu'nda eşyanın teslim alınması ile taşıma sözleşmesinin yapılması olguları ayrı ayrı zikredilmektedir. Yani taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için eşyanın taşıyıcıya teslimi gerekli olmayıp⁷⁴ taraf iradelerinin birbirine uyması yeterlidir. Eşyanın teslimi, CMR Konvansiyonu'nun 17. maddesinde belirtildiği üzere taşıyıcının sorumluluğunun başlaması açısından belirleyicidir⁷⁵. Buna göre taşıma sözleşmesi, TTK ve CMR Konvansiyonu dahilinde, sözleşmenin kuruluşunda tarafların iradelerinin uyuşmasından başka bir şarta gerek duyulmamasından mütevellit rızai sözleşme⁷⁶ niteliğini haizdir⁷⁷.

Taşıma sözleşmesinin iş görme amacıyla yapılan sözleşmelerden olup olmadığı ve iş görme sözleşmeleri içinde hangi sözleşme kapsamında değerlendirileceği hakkında doktrinde tartışmalar yürütülmüştür. Nitekim bu husus taşıma sözleşmesine dair CMR Konvansiyonu'nda veya Türk Ticaret Kanunu'nda düzenleme bulunmayan hallerde hangi hükümlere başvurulacağı konusunda önem arz etmektedir.

⁷³ Aydın, s. 6; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 45, 46.

⁷⁴ Kaya, Sorumluluk(1), s. 314; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402; Karan/Kara/Varan, s. 42; Kara, CMR Sözleşmesi, s. 84.

⁷⁵ Kaya, Sorumluluk(1), s. 315; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 46.

⁷⁶ Kaya, Sorumluluk(1), s. 315; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402; Aydın, s. 7; Karan/Kara/Varan, s. 42; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 45, 46; Özdemir, s. 17; Can, s. 28; Erdil, s. 36; Erdem, s. 50; Yürük Yeniocak, Demet, **CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019, s. 21, 22; Erdoğan, s. 23, 24; Lale, Uygulama Alanı, s. 68.

⁷⁷ Buna karşılık uluslararası demiryolu taşımalarını düzenleyen COTIF şeklinde anılan sözleşmenin eşya taşımalarına ilişkin eki CIM 11. maddesi uyarınca taşıma sözleşmesi demiryolu işletmesinin taşıma belgesiyle birlikte eşyayı teslim aldığı tarihte kurulur. Bu hüküm doğrultusunda uluslararası demiryolu eşya taşıma sözleşmesinin real sözleşme olduğu belirtilmiştir. Bkz: Arkan, Sabih, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, (Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma), s. 63; Arkan, Sabih, "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, Sevinç Matbaası, Ankara, 1985, ss. 47-95, (Arkan, Demiryolu İşletmesi), s. 54.

Eşyanın taşınması işi aslında bir işin görülmesi demektir⁷⁸. Bu doğrultuda taşıma sözleşmesinin iş görme sözleşmelerinden vekalet ve eser sözleşmeleri ile benzerliklerinin incelenmesi lazımdır.

Vekalet sözleşmesi vekilin iş sahibi yararına olacak bir işi görmeyi üstlendiği sözleşmedir⁷⁹. Vekalet sözleşmesinde ücret zorunlu bir nitelik arz etmez⁸⁰. Vekil, üstlendiği işi gereği gibi yapmak konusunda sorumlu olmasına rağmen işin istenmeyen bir şekilde sonuçlanması durumundan sorumlu değildir⁸¹. Vekilin borcunu bizzat yerine getirmesi kural olup istisnai olarak müvekkilin rıza göstermesi, halin gerekleri ve teamül gereğince işi başkasına gördürebilmesi mümkündür⁸². Bu istisnai durumlarda vekilin sorumluluğu, yetkisini kullanmada ve talimat vermede özenli davranmasına ilişkindir.

Eser sözleşmesi yüklenicinin ücret karşılığında bir eser meydana getirmeyi taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır⁸³. Eser sözleşmesinde yüklenici bir sonuç borcu üstlenmektedir⁸⁴. Yani eser sözleşmesinde vekalet sözleşmesinin aksine yapılan işin sonucu esas nitelik taşımaktadır⁸⁵. Yüklenicinin kişisel özellikleri önemsiz ise eser sözleşmesi kapsamındaki işin yapılması bir başka kişiye bırakılabilir⁸⁶. Bu durumda yüklenici işi bıraktığı kişinin eylemlerinden ifa yardımcısının eylemlerinden sorumlu olduğu gibi sorumludur.

Doktrinde ağırlıklı olarak kabul edilen görüş, taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesine benzediği yönündeki görüştür⁸⁷. Taşıma sözleşmelerinde de eser sözleşmelerinde olduğu gibi ücret zorunlu bir unsurdur. Taşıyıcının üstlendiği taşıma faaliyeti, nihayetinde eşyanın

⁷⁸ Can, s. 15.

⁷⁹ Aral, Fahrettin/Ayrancı, Hasan, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s. 434; Akıntürk, Turgut, **Borçlar Hukuku**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2007, s. 287; Eren, Fikret, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2017, (Eren, Borçlar Özel), s. 715.

⁸⁰ Aral/Ayrancı, s.438; Yavuz, Cevdet, **Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 632,633; Eren, Borçlar Özel, s. 727.

⁸¹ Aral/Ayrancı, s.438; Şenyüz, Doğan, **Borçlar Hukuku Genel ve Özel Hükümler**, Ekin Yayınevi, Bursa, 2016, s. 429; Yavuz, s.657; Eren, Borçlar Özel s. 720,729; Aydoğdu, Murat/Nalan, Kahveci, **Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021, s. 811.

⁸² Aral/Ayrancı, s. 450,451; Şenyüz, s.432; Akıntürk, s. 289; Aydoğdu/Kahveci s.818. Örneğin, teamül gereği olarak, bir avukat vekalet konusu işi bir başka avukata devredebilir. Bkz: Eren, Borçlar Özel, s. 738.

⁸³ Aral/Ayrancı, s. 359; Şenyüz, s. 408; Akıntürk, s. 279.

⁸⁴ Aral/Ayrancı, s. 361;Eren, Borçlar Özel, s. 729. Örneğin; bir ürün reklamı hazırlanması, sanatçının konser vermesi, bir mimarın proje çizmesi ,bina yapımı, kıyafet dikimi, kablolu televizyon sistemi kurulması gibi işler eser sözleşmesi kapsamında yüklenicinin taahhüt edebileceği işler kapsamındadır. Bkz: Şenyüz, s. 408, 409; Yavuz, s. 538, 539.

⁸⁵ Aral/Ayrancı, s. 361; Can, s. 16; Aydoğdu/Kahveci, s. 770; Eren, Borçlar Özel, s. 720.

⁸⁶ Bir bestecinin beste yapma sözü vermesinde olduğu gibi kişiye sıkı sıkıya bağlı edimlerde yüklenici işi bizzat yerine getirmek durumundadır. Eren, Borçlar Özel, s. 617; Yavuz, s. 549.

⁸⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 43; Belbez, s. 391; Tüzüner, s. 188; Erdoğan, s. 29; İlyasov, s. 29; Sar, Mustafa Seyfullah, “Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği”, **Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 13, 2021, ss. 149-164, (Sar, Hukuki Nitelik), s. 159.

gönderilene teslim sonucuna yöneliktir. Bunun yanında taşıma işi bizzat taşıyıcı tarafından yapılmak zorunda olmayıp CMR Konvansiyonu'nun 3. maddesi (TTK m.879, 888) uyarınca taşıyıcı başka kimselere de bu işi bırakabilir. Tüm bunlar değerlendirildiğinde taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesine benzediği sonucuna varılması kanaatimizce de yerindedir.

Söz konusu görüşe karşı olarak, Türk Borçlar Kanunu'nun vekaletle ilişkin hükümlerinin, hakkında bir düzenleme bulunmayan iş görme sözleşmelerine niteliklerine uygun düştüğü ölçüde uygulanacağını öngören düzenlemesi bir yana; eser sözleşmesinin eser meydana getirme, yaratma unsuru ele alındığında taşıma sözleşmesinin bu kapsamda değerlendirilemeyeceğini belirtenler de vardır⁸⁸. Bunun haricinde doktrinde taşıma sözleşmesini kendine özgü bir sözleşme olarak nitelendirenler⁸⁹ de mevcut olup bu sözleşmeye tamamlayıcı olarak eser veya vekalet sözleşmesi hükümlerinin uygulanmasının ise başka bir mevzu olduğu belirtilmektedir⁹⁰.

Taşıma sözleşmesinin gönderilenin durumu nazara alındığında, üçüncü kişi lehine sözleşme olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği konusunda doktrinde farklı görüşler ileri sürülmüştür. Üçüncü kişi lehine sözleşme, alacaklı ile borçlu arasında kurulan ve sözleşmede ifanın üçüncü kişiye yapılmasının öngörüldüğü sözleşmedir⁹¹. Üçüncü kişi lehine sözleşmeler eksik üçüncü kişi lehine sözleşme ve tam üçüncü kişi lehine sözleşme olmak üzere iki çeşittir. Eksik üçüncü kişi lehine sözleşmede üçüncü kişi, sadece ifayı kabul edebilirken tam üçüncü kişi lehine sözleşmede ifayı talep yetkisini de haizdir⁹². Üçüncü kişi, söz konusu sözleşme ile borç altına sokulamaz⁹³. Aynı zamanda üçüncü kişinin borç altına sokulduğu böylesi bir sözleşme, sözleşmenin tarafları arasında da hüküm ifade etmez⁹⁴.

⁸⁸ Eşya veya yolcunun yer değiştirmesinin eser kavramına dahil edilemeyeceği ve vekalet sözleşmesine benzer bir görüş için bkz: **Can**, s. 17, 18.

⁸⁹ **Tüzün**, s. 19; **Zeyneloğlu**, Taşıma, s. 31; **Zeyneloğlu**, Uygulamalı, s. 20; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 46; **Ülgen**, Yolcu ve Bagaj, s. 10; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 22.

⁹⁰ Eşya taşımalarında eser sözleşmesi, yolcu taşımalarında ise vekalet sözleşmesi hükümlerine başvurulabileceği hakkında bkz: **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 46; **Ülgen**, Yolcu ve Bagaj, s. 10; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 22.

⁹¹ Eren, Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, (**Eren**, Borçlar Genel), s. 1141; Hatemi, Hüseyin/ Gökyayla, Emre, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2012, s. 281; Reisoğlu, Safa, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yayınları, İstanbul, 2008, s. 357.

⁹² **Eren**, Borçlar Genel, s. 1144, 1146; **Hatemi/Gökyayla**, s. 281, 284, 285; **Reisoğlu**, s. 357.

⁹³ Ancak üçüncü kişi lehine sözleşmede, üçüncü kişinin bir haktan yararlanabilmesi onun bazı karşı edimleri yerine getirmesine bağlanabilir. Böylesi sözleşmeler geçerli olur. Örneğin; A ile B, B'nin Ü'ye bir edimde bulunmasını kararlaştırmış ancak bunu Ü'nün bildirimde bulunması şartına bağlamış olabilirler. Bu durumda Ü, isterse bildirimde bulunarak edimden yararlanma hakkını kullanmakta serbest olup herhangi bir borç yüklenmemektedir. Bkz: **Hatemi/Gökyayla**, s. 283; Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, (**Oğuzman/Öz**, Cilt 2), s. 437, 438.

⁹⁴ **Hatemi/Gökyayla**, s. 283; **Oğuzman/Öz**, Cilt 2, s. 437.

Taşıma sözleşmesi çoğu zaman gönderen ve gönderilen arasında yapılmış bir sözleşmenin (satış veya kira gibi) ifası amacıyla yönelik olarak karşımıza çıkar⁹⁵. Bu sebeple taşıma hukuku gönderen ve gönderilenin farklı kişiler olabileceği göz önünde bulundurularak düzenlenmiştir. Ticari hayatın gerektirdikleriyle şekillenen taşıma hukukunda bu doğrultuda gönderilene bazı hak ve yetkiler tanınmıştır. CMR Konvansiyonu'nun 12. ve 13. maddeleri (TTK m. 868, 871) uyarınca gönderilen, eşya teslim yerine ulaştıktan sonra eşyanın kendisine teslimini isteyebilir. Bu andan itibaren talimat verme yetkisini de haizdir. Bununla beraber gönderilen eşyanın teslimini isterken aksine bir durum yoksa taşıma işi ile ilgili ödemelerin yerine getirilmesinden de sorumludur. Söz konusu düzenlemelere dayanarak taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme olduğu ileri sürülmüştür⁹⁶. Buna karşılık taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşmenin özelliklerini tam karşılamadığını savunanlar da vardır⁹⁷. Gençtürk'e göre; taşıma sözleşmesinde gönderen ile gönderilenin her zaman farklı kişiler olamayacağı ve üçüncü kişi lehine sözleşmelerde üçüncü kişi aleyhine ödeme yapma yükümlülüğü gibi herhangi bir yükümlülük öngörülemeyeceği göz önüne alındığında taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme olduğunu söylemek güçtür⁹⁸. Seven ise gönderilenin hakları ve yükümlülükleri bakımından ayrı değerlendirme yapılması gerektiğini; bu kapsamda gönderilenin haklarının üçüncü kişi lehine sözleşmeye, yükümlülüklerinin ise kanuni borca katılmaya dayanarak açıklanabileceğini belirtmektedir⁹⁹. Kanaatimizce, gönderilene ait hak ve yükümlülüklerin farklı hukuki kurumlar ile açıklanması şeklindeki son görüş, gönderilenin taşıma sözleşmesindeki kendine özgü konumu göz önüne alındığında daha tutarlı ve işlevsel bir bakış açısı sağladığından haklı ve yerinde bir görüştür.

⁹⁵ Seven, Vural, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012, (Seven, Gönderilen), s.95.

⁹⁶ Ülgen, Hava Taşıma, s.46; Arkan, Ücret Hakkı, s.342,343; Seven, Gönderilen, 88; Belbez, s.390; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s.33,90; Yılmaz, Oğuz, **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, Güncel Yayınevi, İzmir, 2008, (Yılmaz, Müteakip Taşıma), s.10; Küçükçapraz, s.200.

⁹⁷ Gençtürk, Eşya Taşıma, s.23; Tüzüner, s.183 (Tüzüner, eşya teslim yerine ulaşmadan önceki aşamada gönderilene ifayı talep yetkisinin tanınmadığını belirtmekte, TTK 861/1'deki taşıyıcıya yöneltilecek zıya, hasar ve gecikmeye ilişkin taleplerde gönderenin gönderilenle birlikte yetkili kalmaya devam edeceği şeklindeki düzenlenmenin de üçüncü kişi lehine sözleşme görüşünü zayıflattığını ifade etmektedir. Gönderilenin bu taleplerde bulunmasıyla birlikte gönderenin talep hakkının kalkacağı yönünde bkz: Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s.83; Karan/Kara/Varan, s.286,287).

⁹⁸ Gençtürk, Eşya Taşıma, s.23,24.

⁹⁹ Seven, Gönderilen, s.85.

1.1.4. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları ve Gönderilen

1.1.4.1. Taşıyıcı

1.1.4.1.1. Asıl Taşıyıcı

Taşıma sözleşmesinde en çok rol üstlenen taraf olan taşıyıcıyı, taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı istenen yere taşımayı ve belirlenen kişiye teslim etmeyi borç edinen kişi olarak tanımlamamız mümkündür. Taşıyıcı ister gerçek kişiliği ister tüzel kişiliği haiz olabilir¹⁰⁰. CMR Konvansiyonu'nda taşıyıcılık vasfının kazanılabilmesi için taşıma işinin meslek olarak yapılması şartı aranmamıştır¹⁰¹. Bununla beraber taşımayı üstlenen taşıyıcının taşıma aracına sahip olup olmaması da bir önem arz etmemektedir¹⁰².

Taşıyıcılık sıfatı için taşımanın taahhüt edilmesi yeterli olup bu işin bizzat yerine getirilmesi mecburi değildir¹⁰³. Bu kapsamda taşıyıcının taahhüt ettiği taşıma işini bir başkasına bırakabilmesi mümkündür. Ancak taşımanın bizzat taşımayı üstlenen taşıyıcı tarafından yapılmasının gönderen için özel önemi haiz olduğu haller (örneğin taşınacak eşya için gerekli özel bir tür taşıta sahip olmak, taşımanın yapılacağı güzergah bakımından yetişmiş, tecrübeli elemana sahip olmak) bu durumdan müstesnadır¹⁰⁴. Uygulamada taşıma işinin kendisine bırakıldığı bu kişiler; alt taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve müteakip taşıyıcı olmak üzere farklı isimlerle anılabilmektedir. Söz konusu kavramların birbirinden farklılıkları olmakla birlikte, taşıma işini gönderenin muhatabı olarak üstlenen taşıyıcı ise , taşıma işinin yerine getirilmesinde rol alan diğer taşıyıcılarla karıştırılmaması için asıl taşıyıcı olarak isimlendirilmektedir¹⁰⁵. Asıl taşıyıcı taşıma sözleşmesi nedeniyle gönderene karşı doğrudan sorumludur. Taşıma hukukunda genel anlamıyla taşıyıcıdan bahsedildiğinde, kast edilen kişi aynı zamanda asıl taşıyıcıdır¹⁰⁶.

¹⁰⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33; Can, s. 22; Erdoğan, s. 30.

¹⁰¹ Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402; Uslu, s. 36; Karan/Kara/Varan, s. 364; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 26. TTK'nin 851.maddesindeki "Eşya ve yolcu taşımayı arizi olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümleri, uygun düştükleri ölçüde, uygulanır." şeklindeki düzenleme göz önüne alındığında TTK bakımından da taşımacılığı meslek olarak yapmayan kişilerin taşıyıcı olarak kabul edileceği sonucuna varılabilir. Bu yönde bkz: Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 34; Aksoy, s. 26; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 24. Buna karşılık Karayolu Taşıma Kanunu'ndaki düzenlemeler uyarınca taşımacılık yapılabilmesi için, ilgili bakanlıktan yetki belgesi almak zorunludur. Söz konusu yetki belgesi mesleki saygınlık, mali yeterlilik ve mesleki yeterliliğe sahip olma şartlarını taşıyan kişilere verilecektir. Bu doğrultuda Karayolu Taşıma Kanunu dolayısıyla taşıyıcılığın meslek olarak yapılması büyük oranda bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yönde bkz: Can, s. 22.

¹⁰² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 35; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 26; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 26; Uslu, s. 37.

¹⁰³ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 26; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 401; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 35; Uslu, s. 37.

¹⁰⁴ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 21.

¹⁰⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33; Can, s.24; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 28.

¹⁰⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33.

Taşıma faaliyeti, özellikle uluslararası nitelikte olduğu hallerde büyük ve kapsamlı bir organizasyon gerektirmektedir. Taşıyıcı çoğu zaman söz konusu taşıma organizasyonu kapsamında; yükleme ve boşaltma işlerinin yapılması, gümrük işlemlerinin takip edilmesi, eşyanın saklanması amacıyla depoda muhafaza edilmesi gibi işlerin görülebilmesi için başka kimselerin veya işletmelerin hizmetlerinden yararlanmaya¹⁰⁷ ihtiyaç duymaktadır. Taşıma hukukunda, taşıyıcının bu gibi kimselerin yürüttüğü faaliyetler dolayısıyla sorumlu tutulması yönünde yerleşmiş kuralları mevcuttur¹⁰⁸. Ek olarak belirtmek gerekir ki taşıma işi, eşyanın taşınmasını ve taşıma faaliyetini organize etmeyi üstlenen taşıma işleri komisyoncusu tarafından da bizzat gerçekleştirilebilir¹⁰⁹.

1.1.4.1.2. Alt Taşıyıcı

Gönderen ile taşıma sözleşmesi yapmış olan asıl taşıyıcı, taahhüt ettiği taşıma işini bir başkasına bıraktığı takdirde, asıl taşıma sözleşmesi ve alt taşıma sözleşmesi olmak üzere, aynı taşıma işi için yapılan iki ayrı sözleşme söz konusu olmaktadır. Alt taşıma sözleşmesi, asıl taşıyıcı ile alt taşıyıcı arasında yapılan bir sözleşme olup gönderen bu sözleşmeye taraf değildir¹¹⁰. Bu noktada alt taşıyıcıyı, asıl taşıyıcıdan taşıma işini devralan taşıyıcı olarak tanımlamak mümkündür¹¹¹.

¹⁰⁷ Taşıma işinde hizmetinden yararlananlara örnek olarak sayılan bu kişiler, taşıyıcının yardımcıları kapsamında kabul edilmektedirler. Bu yönde bkz: **Arkan**, “CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiillerinden Doğan Sorumluluk”, **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65. Yaş Günü Armağani**, 1988, ss.319-337, (**Arkan**, Yardımcı), s.324; İren, Oğuzcan, **CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Yardımcı Kişilerden Doğan Sorumluluğu ve Taşıyıcılar Arası Rücu İlişkileri**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mef Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2021, s. 63; Saygı, Özden, **Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yardımcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Ankara,2020, (**Saygı**, Taşıyıcının Yardımcıları) s. 44, 45; Saygı, Özden, “Karayolu İle Eşya Taşımacılığında TTK m.879 Kapsamında Taşıyıcının Sorumlu Olduğu Kişiler”, **Gaziantep University Journal Of Social Sciences**, C. 18, S. 4, 2019, ss. 1220-1231, (**Saygı**, Sorumlu), s. 1226.

¹⁰⁸CMR Konvansiyonu m. 3: “İşbu antlaşmanın uygulanması bakımından taşıyıcı, müstahdemlerinin ve taşımayı gerçekleştirmek için hizmetinden yararlandığı diğer kişilerin görevlerini ifa sırasındaki fiil ve ihmallerinden, bu fiil ve ihmaller kendisine aitmiş gibi sorumludur.” Çeviri için bkz. **Kendigelen/Aydın**, Resmi Çeviri, s. 500, 501.

TTK m. 879: “Taşıyıcı; a) Kendi adamlarının, b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur.”.

¹⁰⁹ **Kıran**, Taşıma Ücreti, s. 26. Taşıma işleri komisyoncusuyla ilgili olarak ayrıntılı bilgi için bkz: Akdeniz, Umut, “Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları”, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 4, S. 2, 2013, ss. 181-204; Kara,Hacı, “Taşıma İşleri Organizatörünün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi”, **İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 6, S. 10, 2021, ss. 21-47(**Kara**, Taşıma İşleri Organizatörü). Söz konusu durumda gönderenin taşıma işleri komisyoncusuyla yaptığı sözleşme, taşıma sözleşmesi olacağından CMR Konvansiyonu uygulama alanı bulabilir. Bu yönde bkz: **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402; Kahya, Mehmet, “Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları”, **Reasürör**, S. 39, ss.3-22, s. 9.

¹¹⁰ **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 37; **Can**, s.24; **Aksoy**, s. 61; **Yılmaz**, Müteakip Taşıma, s. 9.

¹¹¹ **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 36, 37.

Alt taşıma sözleşmesinde, asıl taşıyıcı bir bakıma gönderen konumunda olup alt taşıyıcıya karşı ücret ödemekle yükümlüdür¹¹². Alt taşıyıcı ise taşımanın yerine getirilmesi kapsamında asıl taşıyıcıya karşı sorumludur. Asıl taşıyıcıdan taşıma işini devralan alt taşıyıcının da bu işi bizzat yerine getirmeyip başka taşıyıcılara devretmesi mümkündür¹¹³. Yine alt taşıyıcı, asıl taşıyıcı tarafından taahhüt edilen taşımanın tamamını üstlenebileceği gibi sadece bir kısmını da üstlenebilir. Tek bir taşıma işinde birden fazla alt taşıyıcı olması mümkündür. Alt taşıyıcı asıl taşıyıcının ifa yardımcısı olduğundan, alt taşıyıcının fiil ve ihmallerinden dolayı asıl taşıyıcının gönderene karşı sorumluluğu söz konusudur (CMR Konvansiyonu m. 3, TTK m. 879)¹¹⁴. Buna karşılık gönderenin alt taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığı için, alt taşıyıcıya karşı sözleşmeye dayalı olarak doğrudan başvurabilmesi mümkün olmayıp bunun için sözleşme dışı sorumluluk hükümlerine dayanması gerekmektedir¹¹⁵.

1.1.4.1.3. Fiili Taşıyıcı

Fiili taşıyıcı kavramı, taşıma hukukunda ilk olarak hava yolu taşımalarıyla ilgili olarak 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu ile ortaya çıkmıştır¹¹⁶. Daha sonra deniz taşımalarıyla ilgili olan 1974 tarihli Atina Konvansiyonu'nda ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nda bu kavrama yer verilmiştir¹¹⁷. Bununla birlikte 6102 Sayılı TTK'nin 888, 1191 ve 1257. maddelerinde de fiili taşıyıcıya ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. Fiili taşıyıcı, asıl taşıyıcının taahhüt ettiği taşıma faaliyetini yolun bir bölümünde veya tamamında fiili olarak gerçekleştiren ve asıl taşıma sözleşmesine taraf olmayan taşıyıcı şeklinde açıklanmaktadır¹¹⁸. Fiili taşıyıcının eşya taşımak üzere yaptığı sözleşmede muhatap aldığı kişi, asıl taşıyıcı veya alt taşıyıcı şeklinde tezahür edebilmektedir. Doktrinde her fiili taşıyıcının aynı zamanda alt taşıyıcı olduğu ancak bunun tersinin her zaman geçerli olmadığı belirtilmektedir¹¹⁹. Zira alt taşıyıcı sayılabilmek için asıl taşıyıcıya karşı taşıma işini taahhüt etmek yeterli olmakta, alt taşıyıcının fiilen taşımayı yerine getirip getirmemesi önemli olmamaktadır¹²⁰.

¹¹² Aksoy, s. 61; Can, s. 25; Yılmaz, Müteakip Taşıma, s. 9.

¹¹³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 36.

¹¹⁴ Yılmaz, Müteakip Taşıma, s. 10; Can, s. 25; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 37, 193.

¹¹⁵ Yılmaz, Müteakip Taşıma, s. 10, 11; Can, s. 25; Aksoy, s. 62, 73. Kanun veya uluslararası sözleşme hükümlerine (CMR Konvansiyonu m. 3, TTK m. 888) dayanarak gönderenin alt taşıyıcıya başvurma hakkı olduğu yönündeki belirlemeler için bkz: Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 37.

¹¹⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 198; Aksoy, s. 81.

¹¹⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 199.

¹¹⁸ Ülgen, Hava Taşıma, s. 63, 64; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 199; Adıgüzel, Burak, "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 71, S. 2, 2013, (Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı), ss. 3-20, s. 6; Aksoy, s. 93; Akdeniz, Umut/ Orbay Ortaç, Nurdan, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Fiili Taşıyıcının Tabi Olduğu Hukuki Esaslar", *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 12, S. 132, 2017, ss. 14-29, s. 15.

¹¹⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 36; Aksoy, s. 110.

¹²⁰ Aksoy, s. 110.

Eşya taşımalarıyla ilgili olarak TTK m. 888 uyarınca fiili taşıyıcı, kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında¹²¹ meydana gelen zararlardan asıl taşıyıcı gibi ve aynı zamanda asıl taşıyıcıyla beraber müteselsilen sorumludur¹²². Gönderen TTK'nin bu hükmüne dayanarak, fiili taşıyıcıyla yapılan taşıma sözleşmesine taraf olmamasına rağmen doğrudan fiili taşıyıcıya başvurmak hakkına sahiptir.

1.1.4.1.4. Müteakip Taşıyıcı

Doktrinde mütevali taşıma¹²³, ardışık taşıma¹²⁴ gibi kavramlarla da ifade edilen müteakip taşımaya ilişkin düzenlemeler CMR Konvansiyonu'nun 34. maddesi ile 40. maddesi arasında yer almaktadır¹²⁵. Buna göre tek bir taşıma sözleşmesinin mevcut olduğu ve ardı sıra taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıların eşyayı ve taşıma senedini devralmakla bu sözleşmenin tarafı haline geldiği¹²⁶ taşımalar müteakip taşıma addedilmektedir¹²⁷. Müteakip taşımada taşıma faaliyetine katılan taşıyıcılar, sadece taşımayı yerine getirdikleri kısımla sorumlu olmamakta tüm taşımadan sorumlu kabul edilmektedir. Gönderen söz konusu şartların varlığı dahilinde, müteakip taşıyıcıya karşı doğrudan başvurabilme imkanına sahiptir.

Taşıma senedinin müteakip taşımada üstlendiği fonksiyon bakımından doktrinde farklı görüşler ileri sürülmektedir. Bir görüşe göre, taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile gönderenin taşımının müteakip taşıyıcılarla gerçekleştirileceğini bilmesi koşuluyla müteakip taşımının varlığından bahsedilebilecektir¹²⁸. Buna karşılık diğer görüşe göre ise, taşıma senedi düzenlenmesi ve bu senedin devredilmesi, müteakip taşımının varlığı açısından kurucu

¹²¹ Maddede geçen “taşıma sırasında” ifadesinin “taşımayı gerçekleştirmesi nedeniyle” şeklinde anlaşılması gerektiği ve fiili taşıyıcının ancak eşya kendi hakimiyeti altındayken zarar doğuran olaya sebep olması halinde sorumlu tutulabileceği yönünde bkz: **Akdeniz/Orbay Ortaç**, s. 22.

¹²² Fiili taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliği, doktrindeki çoğunluk görüşü tarafından eşyayı kabule bağlı kanundan doğan sözleşme benzeri bir sorumluluk olarak ifade edilmektedir. Bu yönde bkz: **Akdeniz/Orbay Ortaç**, s.20; **Aksoy**, s.136. Aynı doğrultuda olmakla birlikte söz konusu sorumluluğun sui generis nitelikte olduğu yönündeki değerlendirmeler için bkz: **Adıgüzel**, Fiili Taşıyıcı, s.9; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 202. Bu konudaki tartışmalar için ayrıca bkz: **Aksoy**, s. 133-136; **Akdeniz/Orbay Ortaç**, s.19,20.

¹²³ **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 65 vd.

¹²⁴ **Karan/Kara/Varan**, s. 1075 vd.; **Aksoy**, s. 111 vd.

¹²⁵ Müteakip taşımayla ilgili düzenlemelere CMR Konvansiyonu haricinde, demiryolu taşımalarına ilişkin olarak CIM m. 26 ve havayolu taşımalarına ilişkin olarak Montreal Sözleşmesi m. 36'da yer verilmiştir. Ancak çalışmamızın asıl konusunu uluslararası karayolu taşımaları oluşturduğundan CMR Konvansiyonu esas alınarak açıklamalar yapılmıştır.

¹²⁶ Bu durumun kanun gereği borca katılma olarak nitelendirilmesi gerektiği yönünde bkz: **Aksoy**, s. 113. Aksi yönde olarak söz konusu durumu sözleşmeye katılma olarak nitelendiren bir başka görüş için bkz: **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 67.

¹²⁷ **Yılmaz**, Müteakip Taşıma, s. 14; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 32, 33.

¹²⁸ **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s.39; **Adıgüzel**, Fiili Taşıyıcı, s. 8; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 67; **Özdemir**, s. 195, 196; **Karan/Kara/Varan**, s. 1078.

niteliktedir¹²⁹. CMR Konvansiyonu'nun lafzi düzenlemesi göz önüne alındığında kanaatimizce bu konuda ikinci görüşe üstünlük tanınması yerinde olacaktır.

Müteakip taşıma kapsamında sadece tek bir taşıma sözleşmesinin yapılması hususu, onu alt taşıma sözleşmelerinden ayıran bir husustur¹³⁰. Bunun haricinde müteakip taşıyıcı fiili taşıyıcıdan farklı olarak, taşımanın sadece kendisi tarafından yapılan kısmından değil tamamından sorumlu olmaktadır¹³¹.

1.1.4.2. Gönderen

Gönderen, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının muhatabı olan ve eşyanın taşınmasında menfaati olan kimsedir. Gönderenin gerçek veya tüzel kişiliği haiz bir kimse olması mümkündür¹³².

Taşıma sözleşmesinde gönderenin taşınacak eşyanın maliki olması gerekli değildir¹³³. Nitekim gönderen taşıma sözleşmesi kapsamında karşımıza komisyoncu şeklinde de çıkabilir¹³⁴. Bu durumda, taşıyıcıyla sözleşme yapan ve gönderen konumundaki komisyoncunun eşyanın maliki olan müvekkiliyle arasındaki sözleşme, taşıma sözleşmesine vücut vermediğinden CMR Konvansiyonu hükümleri uygulama alanı bulamaz¹³⁵.

Taşıma sözleşmesinin tarafı olarak gönderen, bazı hak ve yükümlülöklere sahiptir. CMR Konvansiyonu'nun 7, 10, 11 ve 12. maddelerinde (TTK m. 860, 862, 864, 868) gönderenle ilgili düzenlemelere yer verilmiştir. Bu hükümlere göre gönderen; taşıma senedindeki eksik bilgilerden, eşyanın yetersiz ambalajlanmasından, taşıyıcıya gerekli refakat bilgi ve belgelerinin temin edilmesinden sorumludur. Bunlara ek olarak, ücretin de borçlusu kural olarak taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadıkça gönderendir¹³⁶. Gönderen taşınacak eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olup CMR Konvansiyonu'nun 12. maddesindeki (TTK m. 868) esaslar dahilinde bu hakkını kullanabilir.

¹²⁹ Yeşilova, Ecehan, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2004, (Yeşilova, Yardımcı), s. 148 aktaran Yılmaz, Müteakip Taşıma, s. 12; Erdil, s. 654; Akıncı, s. 203, 204.

¹³⁰ Yılmaz, s.13; Gençtürk, s.33; Aksoy, s.113.

¹³¹ Aksoy, s. 115.

¹³² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40.

¹³³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 24; Erdoğan, s. 33; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 22; Congar, Hikmet Cem, **CMR ve Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Sınırlandırılan Haller**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022, s. 46.

¹³⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 24, 25; Erdoğan, s. 33, 34; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 22; Congar, s. 46.

¹³⁵ Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402; Kahya, s. 9; Kara, CMR Sözleşmesi, s. 84. Ayrıntılı bilgi için bkz: 1.2.2.1. başlığı altında

¹³⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 40.

1.1.4.3. Gönderilen

Gönderilen, taşıma sözleşmesinin tarafı olmamakla birlikte bu sözleşmeye konu eşyanın kendisine teslim edileceği kişidir¹³⁷. Gönderilen gerçek veya tüzel kişi olabilir¹³⁸. Varma yerinde gönderilenin eşyayı teslim alması için bir temsilci görevlendirmesi mümkündür¹³⁹.

Kimi taşımalarda işin niteliği gereği bir gönderilen bulunmamaktadır. Örneğin taşıyıcıdan çöp veya molozların taşınmasının istendiği bir durumda bunların dökülmesi gereken yerin belirtilmesi yeterli olup gönderilen mevzubahis olmamaktadır¹⁴⁰. Kimi taşımalarda ise gönderilen ile gönderenin aynı kişi olması söz konusudur¹⁴¹. Örneğin EXW (Ex Works) veya FCA (Free Carrier) kayıtlı bir satım sözleşmesinin gereği olarak alıcının taşıma sözleşmesi yapma ve taşıma ücretini ödemekle yükümlü olduğu bir durumda¹⁴², taşıma senedinde gönderen ve gönderilen olarak alıcının ismine yer verilmesi mümkündür.

Gönderilen taşıma senedi, taşıma sözleşmesi ya da gönderenin talimatıyla belirlenebilir¹⁴³. Gönderilenin taşıma başladıktan sonra belirlenmesi veya gönderenin talimatıyla değiştirilmesi de söz konusu olabilir¹⁴⁴. Bir gönderilenin belirlenmemiş olduğu durumda gönderenin aynı zamanda gönderilen olarak kabul edileceği belirtilmektedir¹⁴⁵. Ancak gönderilenin taşıma sözleşmesinde esas unsur olmaması, gönderenin eşya teslim yerine varana kadar talimatla gönderileni belirleyebileceği hususları göz önüne alındığında haklı olarak bu kabulün yerinde olmadığını savunanlar da vardır¹⁴⁶. Bizce de yerinde olan bu görüşe göre söz konusu durumda bir teslim engeli mevcut olup¹⁴⁷ taşıyıcının CMR Konvansiyonu'nun 15. maddesi uyarınca gönderenden talimat istemesi gerekecektir.

Gönderilen taşıma sözleşmesindeki konumu gereği birtakım haklara ve yükümlülöklere sahiptir. CMR Konvansiyonu'nun 13. maddesi (TTK m. 871) uyarınca gönderilen eşyanın teslim yerine varmasıyla eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir.

¹³⁷ Seven, Gönderilen, s. 29; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41.

¹³⁸ Seven, Gönderilen, s. 29; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41.

¹³⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41; Congar, s. 48.

¹⁴⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41.

¹⁴¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 28.

¹⁴² Ekşi, Nuray, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 206, 208; Ağaoğlu, Cahit, "Incoterms 2020", *Public and Private International Law Bulletin*, C. 40, S. 2, 2020, ss. 1113-1149, s.1131, 1133.

¹⁴³ Ayrıntılı bilgi için bkz: Seven, Gönderilen, s. 39-72.

¹⁴⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 41; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 34.

¹⁴⁵ Arkan, Ücret Hakkı, s. 343, 344; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 34 dn. 134; Erdoğan, s. 35.

¹⁴⁶ Seven, Gönderilen, s. 34, 35 dn. 42; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 29.

¹⁴⁷ Seven, Gönderilen, s. 34, 35 dn. 42; Kıran, Taşıma Ücreti, s. 29. Teslim engeli ile ilgili olarak bkz: 2.2.2.2. başlığı altında.

Bu isteğin ileri sürülmesi ile birlikte taşıma senedine kaydedilmiş ödemelerden (taşıma ücreti vb.) sorumlu hale gelir. CMR Konvansiyonu’nun 12. maddesindeki şartlar doğrultusunda gönderilen, taşıma senedinin düzenlendiği anda gönderen tarafından düşülen bir not varsa veya eşya teslim yerine varmışsa eşya üzerinde tasarruf hakkını kullanabilir. Bu kapsamda gönderilenin bir başka gönderilen tespit edebilmesi de mümkündür (TTK m. 868/3).

1.1.5. Taşıyıcının Yükümlülükleri

1.1.5.1. Genel Olarak

Taşıyıcının taşıma sözleşmesi kapsamındaki en temel edimi taşıma edimidir. Ancak taşıyıcının bunun dışında taşıma işinin kendine özgü koşullarıyla şekillenen başkaca yükümlülükleri de vardır. Aşağıda ayrı başlıklar altında incelenecek bu yükümlülükler şu şekilde sıralanabilir: taşımayı yerine getirme yükümlülüğü, eşyayı teslim etme yükümlülüğü, tartışmalı olmakla birlikte yükleme ve boşaltma yükümlülüğü, eşyaya özen gösterme yükümlülüğü, gerektiğinde talimat isteme ve talimatlara uyma yükümlülüğü, refakat bilgi ve belgelerini muhafaza yükümlülüğü, ödemeli teslimde ödemeyi tahsil ve tahsil edileni transfer etme yükümlülüğü. Anılan bu yükümlülüklerin incelenmesine geçilmeden önce burada taşıyıcının CMR Konvansiyonu’na özgü bir sorumluluk olan taşıma senedine konulan CMR kaydından sorumluluğu ile eşyayı kontrol mükellefiyetinden bahsetmek yerinde olacaktır.

CMR Konvansiyonu’nun 6. maddesine göre taşıma senedinde taşımanın CMR Konvansiyonu hükümlerine tabi olduğuna dair bir kayda yer verilmesi zorunludur. Esasen CMR Konvansiyonu’nun uygulanma şartlarının mevcut olduğu bir taşımada böyle bir kayıt hatırlatıcı bir fonksiyona sahiptir¹⁴⁸. Çünkü CMR Konvansiyonunun kapsamına giren bir durumda CMR Konvansiyonu hükümleri, davaya bakan mahkemenin iç hukukuna göre öncelikli olarak uygulanır¹⁴⁹. Ancak CMR Konvansiyonu’nun 7. maddesinde taşıma

¹⁴⁸ **Karan/Kara/Varan**, s. 173.

¹⁴⁹ “...Dava, karayolu ile yurt dışından taşınan eşyaya ilişkin olarak ödenen test bedelinin rücuen tahsili istemine ilişkindir. Dava konusu lazer kesim makinesi emtiasının davalı tarafça Almanya’dan Türkiye’ye taşıma işleminin yapıldığı, bu kapsamda taraflarca CMR belgesinin düzenlendiği anlaşılmaktadır. Bu hali ile davaya konu uyuşmazlığa uygulanacak mevzuat CMR Konvansiyonu hükümleri olup, mahkemece bu husus değerlendirilmeksizin uyuşmazlığın, olayda uygulama yeri bulunmayan TTK hükümleri ile çözümlenmeye çalışılması doğru olmamıştır...” Yarg. 11. HD, T. 06.02.2015, E. 2014/16425, K. 2015/1380; “...Dava, nakliyat emtia sigorta poliçesine dayalı rücuen tazminat istemine ilişkindir. Taşımanın yapılacağı güzergah dikkate alındığında dava konusu taşıma, uluslararası niteliktedir. Karayolu ile milletlerarası taşımacılıkta yeknesak bir düzenleme oluşturmak amacıyla düzenlenen “Eşyaların Karayolunda Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesine (CMR) Türkiye, 14.12.1993 gün ve 21788 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 3939 sayılı Kanun ile katılmayı kabul etmiştir. CMR’nin kapsamını belirleyen 1. maddesi uyarınca bu sözleşme, yükleme ve teslim için belirlenen yerin en az birisi akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgah ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleyle uygulanacaktır. Anılan sözleşme, Anayasamızın 90. maddesi uyarınca milli hukukumuzun bir parçası haline gelmiş durumdadır. Mahkeme, CMR hükümlerini kendiliğinden öncelikle uygulamak zorundadır. Bu sözleşmede taşıyıcı sıfatı,

senedinde böyle bir kayda yer verilmemesi halinde taşıyıcının, eşya üzerinde tasarruf hakkı sahibinin maruz kaldığı zararlardan ve yapmış olduğu masraflardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir¹⁵⁰. Bu hükmün düzenlenmesinin ardındaki endişe, CMR Konvansiyonu'na taraf olmayan bir ülke mahkemesinde dava açılması halinde tarafların Konvansiyon'a aykırı hükümler barındıran sözleşmelerini¹⁵¹ geçerli kılarak CMR Konvansiyonu'nu etkisiz bırakma ihtimalleridir¹⁵². Eğer taşıyıcı, taşıma senedine CMR kaydını eklememişse ve hak sahibinin zarara uğraması söz konusuysa her ne sebeple olursa olsun sorumluluğuna gidilir¹⁵³. Taşıyıcı bu sorumluluktan ancak illiyet bağıını koparan sebepler varsa kurtulabilir¹⁵⁴. Bu sebepler, zarar görenin hukuka aykırı fiili, üçüncü kişilerin kusuru veya mücbir sebeplerdir. Hak sahibi kişinin CMR kaydının eksikliği sebebiyle maruz kalacağı zarara örnek olarak CMR Konvansiyonu'na taraf olmayan bir ülkede dava açması ve ilgili mahkemece CMR Konvansiyonu hükümleri doğrultusunda hükmedilecek tazminattan daha düşük bir tazminata karar verilmesi hali gösterilebilir¹⁵⁵. Hak sahibinin sonradan CMR Konvansiyonu'na taraf bir ülkede dava açması halinde ikinci kez yapacağı yargılama giderleri ile CMR Konvansiyonu'na göre hükmedilecek tazminatla halihazırda karar verilmiş tazminat miktarı arasındaki fark, zarar kapsamına dahil olacaktır¹⁵⁶. Uygulamada kullanılan taşıma senetleri matbu formlar örnek alınarak hazırlandığından CMR kaydının eksikliği nedeniyle taşıyıcıya başvurulacak olması düşük bir ihtimaldir. Öte yandan taşıyıcı için bu sorumluluk sebebi yalnızca CMR Konvansiyonu kapsamındaki taşımalara özel bir sorumluluk sebebidir. Taşıyıcının temel taşıma sözleşmesi uyarınca üstleneceği genel yükümlülükler arasında bu durum sayılamaz. Bu nedenlerle taşıyıcının CMR kaydına ilişkin sorumluluğuna taşıyıcının yükümlülükleri başlığı altında yer verilmeyip burada bir paragraf açmakla yetinilmiştir.

tarafların hak ve sorumlulukları farklı hükümlere tabi tutulmuştur. Somut olayda, önceki bozma ilamında da belirtildiği üzere davanın dayanağı CMR hükümlerine tabidir. Mahkemece de davanın dayanağının CMR hükümleri olduğu kabul edilmiş ise de olayda uygulanma kabiliyeti olmayan TTK ve BK hükümlerine dayanılmak suretiyle hüküm kurulmuştur. O halde, uyuşmazlığın CMR Konvansiyonu hükümlerine göre çözümleneceği dikkate alınıp, iddia ve savunma kapsamında aralarında uluslararası taşıma hukukunda uzmanın da bulunduğu bilirkişi kurulundan rapor alınması ve tüm kanıtların birlikte değerlendirilerek sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm kurulması doğru görülmemiş ve kararın davalı yararına bozulması gerekmiştir...” Yarg. 11.HD, T. 26.10.2015, E. 2015/4023, K. 2015/11051. Kararların tam metni için bkz: <https://karararama.yargitay.gov.tr> (erişim tarihi: 27.09.2023).

¹⁵⁰ CMR Konvansiyonu'nun 7.maddesi uyarınca gönderen de CMR Konvansiyonu'nun 6. maddesinin 1. fıkrasındaki b, d, e, f, g, h, ve j bentleri ile 2.fıkrasında belirtilen kayıtların taşıma senedinde yer almasından sorumludur. Gönderen bu kayıtların yanlış veya yetersiz oluşu sebebiyle taşıyıcının katlandığı masrafları ve uğradığı zararı karşılamak durumundadır (TTK m. 864/1-b).

¹⁵¹ CMR Konvansiyonu'nun 41. maddesi gereğince taraflar yaptıkları taşıma sözleşmesinde CMR Konvansiyonu hükümlerini doğrudan ya da dolaylı şekilde ihlal edici hükümlere yer verilerse bu hükümler geçersizdir. Ancak bu geçersiz hükümlerin varlığı sözleşmenin diğer hükümlerinin geçersizliğine yol açmaz.

¹⁵² Akıncı, s. 54.

¹⁵³ Karan/Kara/Varan, s. 193.

¹⁵⁴ Karan/Kara/Varan, s. 193.

¹⁵⁵ Akıncı, s.54, Aydın, s. 30.

¹⁵⁶ Karan/Kara/Varan, s. 193.

CMR Konvansiyonu'nun 8. maddesine (TTK m. 858) göre taşıyıcı, eşyayı teslim aldığı sırada gönderenin taşıma senedinde yer alan eşyanın koli sayısı ve üstündeki işaret ve numaralara ilişkin beyanını fiili durumla karşılaştırmak ve eşya ile ambalajının görünürdeki vaziyetini kontrol etmek durumundadır. Eğer gönderen talep ederse taşıyıcı eşyanın ağırlığı ile kolilerin içeriğini de kontrol etmek durumunda olabilir. Taşıyıcı gönderenin taşıma senediyle beyan ettiği hususların gerçeğe uygun olmadığı kanaatindeyse bu çekincesini gerekçeli bir şekilde senede geçirmelidir. Anılan hususların kontrolü için birtakım araçlar gerekli olup da taşıyıcı bu araçlara sahip değilse buna ilişkin çekincesini de yine taşıma senedine derç etmelidir. CMR Konvansiyonu madde 9/2'de (TTK m. 858/2-3) öngörül­düğü üzere, eğer taşıma senedinde taşıyıcı tarafından konulmuş bir çekince yoksa aksi ispat edilmedikçe taşıyıcının eşyayı teslim aldığı anda ambalajı dahil görünüş açısından iyi durumda olduğu ve eşyanın koli sayısı ile üzerindeki işaret ve numaralara ilişkin taşıma senedindeki beyanların gerçeğe uygun olduğu varsayılır¹⁵⁷. Taşıyıcının eşyayı teslim alırken yapacağı bu kontrol esasen ispat hukuku yönünden önem taşımaktadır¹⁵⁸. Olası bir zıya veya hasar durumunda taşıyıcının yaptığı kontrol neticesinde taşıma senedine usulüne göre koymuş olduğu çekince ispat yükünü tersine çevirecek, davacı zararın taşıyıcının taşıma yaptığı zaman zarfında meydana geldiğini ispatlamak durumunda kalacaktır¹⁵⁹. Taşıyıcıya yüklenen eşyayı kontrol etme işinin esasen ispat alanında işleve sahip olması nedeniyle bir borç şeklinde değil mükellefiyet olarak kabul edilmesi gerektiği belirtilmektedir¹⁶⁰. Biz de bu görüşe katılmakta olduğumuzdan eşyayı kontrol etme mükellefiyetine taşıyıcının yükümlülükleri arasında yer vermemeyi tercih ettik.

1.1.5.2. Taşımayı Yerine Getirme Yükümlülüğü

Taşıma faaliyeti taşıma sözleşmesini diğer sözleşmelerden ayırt edici bir fonksiyona sahip olup taşımayı yerine getirme yükümlülüğü taşıyıcının asli edim niteliğindeki

¹⁵⁷ "...taşıyıcı yükleme göndericiye ait olsa bile istife nezaret ile görevli ve sorumlu olup, şayet ambalajda bir eksiklik gördüyse bunu da sözleşmede çekince olarak belirtmelidir. Davalı böyle bir ihtirazı kayıt koymadığına göre, bitki sağlık sertifikasına bağlanmış taze patates yükünü tam ve sağlam koşullarda teslim aldığıının kabulü gerekir..." Yarg. 11.HD, T. 02.03.2000, E. 1999/8071, K. 2000/1725 (**Karan/Kara/Varan**, s. 216, 217).

¹⁵⁸ **Akıncı**, s. 58.

¹⁵⁹ **Akıncı**, s. 58.

¹⁶⁰ **Karan/Kara/Varan**, s. 200. Aksi yönde olarak eşyanın kontrol edilmesinin taşıyıcı açısından hem bir hak hem de bir yükümlülük olduğu yönündeki görüş için bkz: **Akıncı**, s. 59; **Erdil**, s. 130, **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 111, 113; **Eriş**, s. 250. Yargıtay da taşıyıcının eşyayı kontrol etmesi gerekliliğini yükümlülük olarak belirtmektedir. Bu yöndeki kararlara örnek olarak bkz: Yarg. 11.HD, T. 08.12.2014, E. 2014/11956, K. 2014/19206; Yarg. 11.HD, T. 11.12.2013, E. 2013/9304, K. 2013/22677 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi:29.09.2023).

borcudur¹⁶¹. Taşıyıcı taşıma sözleşmesi gereğince sözleşmeye konu eşyayı gerekli özeni göstererek taşımakla mükelleftir. Bu kapsamda taşıma ediminin kanunla veya sözleşmeyle öngörülen yan edimlerle birlikte yerine getirilmesi lazımdır¹⁶².

Taşıma faaliyetinin yerine getirilebilmesi için öncelikle eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması lazımdır. Eşyanın teslimi, taşıyıcının CMR Konvansiyonu anlamında sorumluluğunun başlaması açısından da önemlidir. Yukarıda¹⁶³ açıklandığı üzere taşıma sözleşmesi rızai bir sözleşme olup kuruluşu için eşyanın teslim edilmesi mecburi değildir. Bununla birlikte CMR Konvansiyonu düzenlemesinde eşyanın teslim edildiği an taşıyıcının sorumluluğunun başladığı anı belirlemekte olup sözleşmenin kuruluşuyla taşıyıcının sorumluluğunun başlangıcı aynı zamana denk gelmeyebilir¹⁶⁴. Eşyanın teslimi demek, eşyanın taşınması amacıyla zilyetliğinin taşıyıcı veya yetkili yardımcıları tarafından devralınması demektir¹⁶⁵. Bunun için gönderenin gerekli hazırlıkları yapmış vaziyette eşyanın zilyetliğini devretmeye hazır olması gereklidir¹⁶⁶. Aşağıda anlatılacağı üzere¹⁶⁷ yüklemeyi yapma yükümlülüğünün gönderene ait olduğu hallerde eşyanın teslimi gönderen tarafından taşıma aracına yükleme işleminin bittiği anda söz konusu olur¹⁶⁸. Eğer eşya birden çok parçadan meydana geliyorsa her bir parçanın taşıyıcıya teslim edildiği an ayrı olarak belirlenecektir¹⁶⁹.

Eşyanın gönderen tarafından saklama amacıyla veya geçici bir sebeple taşıyıcının deposuna bırakılması durumunda taşıma amacıyla eşyanın teslim alındığından bahsedilemez¹⁷⁰. Yine taşıyıcının işyerine onun haberi olmadan eşyanın bırakılması halinde

¹⁶¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 45; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 13; Karan/Kara/Varan, s. 372; Sar, Mustafa Seyfullah, **Kara Eşya Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcıya Teslimin Hukuki Sonuçları**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, 2022, (Sar, Taşıyıcıya Teslim), s. 69.

¹⁶² Ülgen, Hava Taşıma, s. 80; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 47.

¹⁶³ 1.1.3. başlığı altında.

¹⁶⁴ Kaya, Sorumluluk(1), s. 314, 315; Akıncı, s. 88; Erdil, s. 221; Karan/Kara/Varan, s. 374; Congar, s. 76; Yürük Yeniocak, s. 39, 40.

¹⁶⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 46; Adıgüzel, Zıya ve Hasar, s. 50; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52; Ülgen, Hava Taşıma, s. 170; Aydın, s. 35; Kaya, Arslan, "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları(2)", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 56, S. 1-4, 1998, ss. 239-267, (Kaya, Sorumluluk(2)), s. 241; Karan/Kara/Varan, s. 375; Erdil, s. 221; Özdemir, s. 108; Yürük Yeniocak, s. 40; Erdoğan, s. 149; Uslu, s. 60, 61.

¹⁶⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 46; Sar, Taşıyıcıya Teslim, s. 69.

¹⁶⁷ 1.1.5.4. başlığı altında.

¹⁶⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 46; Kaya, Sorumluluk(2), s. 242; Akıncı, s. 89; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 54; Aydın, s. 36; Erdoğan, s. 150; Congar, s. 76, 77; Uslu, s. 61, 62; Yürük Yeniocak, s. 40. Aksi yöndeki görüş için bkz: Özdemir, s. 110 dn. 91.

¹⁶⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 53; Adıgüzel, Zıya ve Hasar, s. 51; Erdoğan, s. 149, Congar, s. 76.

¹⁷⁰ Kaya, Sorumluluk(2), s. 241; Aydın, s. 36; Erdoğan, s. 149.

eşyanın kabul edildiği sonucuna varılması mümkün değildir¹⁷¹. Nitekim eşyanın kabulünden söz edilebilmesi için gönderen ve taşıyıcının karşılıklı olarak iradelerinin uyuşması, bu anlamda gönderenin eşyanın taşınması amacıyla eşyayı taşıyıcının kontrol ve hakimiyet alanına bırakması taşıyıcının da taşıma sözleşmesiyle üstlendiği borçlarını yerine getirmek amacıyla eşyayı devralması lazımdır¹⁷². Belirtmek gerekir ki; taşıyıcının eşyayı taşımak üzere teslim aldığı halde deposunda beklettiği ve taşımaya başlamadığı süre zarfında meydana gelecek zararlardan CMR Konvansiyonu uyarınca sorumluluğu vardır¹⁷³. Ancak taşıyıcı deposunda bulunan eşyayı taşımak amacıyla değil de saklamak amacıyla devralmışsa eşyaya gelecek zararlardan CMR Konvansiyonu hükümlerince sorumlu olduğu söylenemez¹⁷⁴. Bu takdirde taşıyıcının sorumluluğu kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca belirlenen ilgili ulusal hukuk hükümlerine göre belirlenecektir¹⁷⁵.

1.1.5.3. Eşyayı Teslim Etme Yükümlülüğü

Taşıyıcının taşıma borcu ancak taşıdığı eşyayı gönderilene sorunsuz bir şekilde ve istenilen yer ve zamanda teslim etmekle son bulur. Eşyayı teslim etme yükümlülüğü taşıyıcının asli edim niteliğindeki borçlarından¹⁷⁶. Nitekim taşıyıcının CMR Konvansiyonu kapsamındaki sorumluluğu da eşyanın gönderilene teslim edilmesiyle sona erer.

Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasında bahsedildiği gibi eşyanın teslim edilmiş olması hususunda da taşıyıcının eşyayı teslim etme, gönderilenin ise eşyayı kabul ve teslim alma iradesiyle zilyetliğin devrini gerçekleştirmeleri lazımdır¹⁷⁷. Eşya üzerindeki zilyetlik ister doğrudan yoldan ister dolaylı yoldan kazandırılabilir¹⁷⁸. Eşyanın gönderilenin haberi olmaksızın deposuna veya işyerine bırakılması ya da tek başına eşyanın teslim yerine

¹⁷¹ Zeyneloğlu, Taşıma, s. 189; Zeyneloğlu, Uygulamalı, s. 167; Aydın, s. 36; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52; Kaya, Sorumluluk(2), s. 241 dn. 13; Özdemir, s. 109; Yürük Yeniocak, s. 40; Erdoğan, s. 149.

¹⁷² Kaya, Sorumluluk(2), s. 241; Akıncı, s. 88; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 52, 53; Aydın, s. 35; Ülgen, Hava Taşıma, s.170; Özdemir, s.108; Uslu, s. 60; Karan/Kara/Varan, s. 374; Erdoğan, s. 149.

¹⁷³ Kaya, Sorumluluk(2), s. 241; Akıncı, s. 89; Uslu, s. 61; Kara, CMR Sözleşmesi, s. 95; Yetiş Şamlı, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2006, s. 11, 12.

¹⁷⁴ Kaya, Sorumluluk(2), s. 241; Yetiş Şamlı, s. 12; Aydın, s. 36.

¹⁷⁵ Kaya, Sorumluluk(2), s. 241 dn. 14; Aydın, s. 36. Uygulanacak hukukun tespiti ile ilgili olarak bkz: 1.3. başlığı altında.

¹⁷⁶ Ülgen, Hava Taşıma, s. 97.

¹⁷⁷ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 137; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 47; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 55; Aydın, s. 39; Kaya, Sorumluluk(2), s. 242; Karan/Kara/Varan, s. 376; Özdemir, s. 113; Erdil, s. 222; Uslu, s. 64; Erdoğan, s. 152; Yürük Yeniocak, s. 41; Yetiş Şamlı, s. 11; Karaman Coşgun, Özlem, "Kara ve Deniz Yolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", Prof.Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, 2003, ss. 499-521, s. 507.

¹⁷⁸ Gençtürk, Eşya Taşıma, s.137; Ülgen, Hava Taşıma, s. 97; Aydın, s. 39 dn. 27; Kaya, Sorumluluk(2), s. 243; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 47; Erdil, s. 222.

ulaştığına dair gönderilene bildirim yapılması veya gönderilenin eşyayı kabule hazır olduğunu taşıyıcıya bildirmesi, taşıma ücreti vb. ücretleri ödemesi halleri, teslim olarak nitelendirilemez¹⁷⁹. Eşya bizzat gönderilene teslim edilebileceği gibi gönderilenin işyerinde çalışan yetkili bir kişiye de teslim edilebilir¹⁸⁰.

Taşıyıcının eşyayı gönderenden teslim almasında olduğu gibi gönderilene teslim etmesinde de, boşaltma yükümlüğünün kimin üzerinde olduğunun tespiti önem arz eder. Nitekim eğer eşyayı boşaltma yükümlülüğü gönderilenin üzerindeyse taşıyıcının taşıma aracını boşaltma işlemi için hazır hale getirmesiyle teslim gerçekleşmiş olur¹⁸¹. Buna karşılık boşaltma yükümlülüğü taşıyıcıya aitse teslim, eşya taşıyıcı tarafından taşıttan boşaltılıp gönderilenin eşya üzerinde hakimiyet sağlamasına olanak tanındığı anda gerçekleşir¹⁸².

Eşyanın gümrük veya yetkili idari makamlara teslimi konusunda CMR Konvansiyonu'nda herhangi bir düzenleme bulunmamakta¹⁸³ olup bu durumların gönderilene teslim olarak kabul edilip edilmeyeceği, dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun sona erip eremeyeceği hususu doktrinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre Gümrük Kanunu m. 77 uyarınca eşyanın gerekli masraflar karşılanıp teminat gösterilmedikçe gümrükten çıkarılamayacağından hareketle eşyanın gönderilene teslim edilene kadar taşıyıcının sorumluluğunun devam ettiği

¹⁷⁹ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 137; **Özdemir**, s. 113; **Uslu**, s. 64; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 243; **Aydın**, s. 39; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 55; **Karan/Kara/Varan**, s. 376.

¹⁸⁰ **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 243 dn. 30; **Zeyneloğlu**, Uygulamalı, s. 184; **Zeyneloğlu**, Taşıma; s. 218; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 137; **Özdemir**, s. 113; **Karan/Kara/Varan**, s. 377.

¹⁸¹ **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 243; **Akıncı**, s. 81; **Uslu**, s. 65; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 137; **Aydın**, s. 40, 41; **Adıgüzel**, Zıya ve Hasar, s. 65; **Erdoğan**, s. 155; **Erdil**, s. 222; **Yetiş Şamlı**, s. 11. Aksi yöndeki görüş için bkz: **Özdemir**, s. 114, 115.

¹⁸² **Aydın**, s. 40, 41; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 137; **Yürük Yeniocak**, s. 42; **Uslu**, s. 65; **Congar**, s. 80; **Erdil**, s. 222; **Erdoğan**, s. 155.

¹⁸³ Bu konuda Türk Ticaret Kanunu'nda da bir belirleme yoktur. Bununla birlikte TTK m. 878/1-g bendinde 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâllerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmada dayanabileceği özel sebepler arasında sayıldığı görülmektedir. Söz konusu düzenleme doktrinde çeşitli sebeplerle gereksiz bulunmakta ve eleştirilmektedir. Esasen gümrük işlemleri nedeniyle yaşanabilecek zorluklar duruma göre bir taşıma veya teslim engeli olarak nitelendirileceğinden taşıyıcının bu hallerde yapması gerekenler kanunda düzenlenmektedir. Bunun yanında gümrük işlemlerinden kaynaklı olarak gecikme meydana geldiğinde de söz konusu durum taşıyıcının kaçınamayacağı ve önleyemeyeceği bir durum olarak kabul edilir. Ayrıca yurt içi taşımalarda gümrük işlemleri nedeniyle taşıyıcının sorumluluğuna başvurulması pek olanak dahilinde değildir. Hükmün mehaızı olan CMR Konvansiyonu m. 17'de ise bu durum taşıyıcının sorumluluktan kurtulmada dayanabileceği genel sebepler arasında değerlendirilmekte ayrıca kurtuluş sebebi olarak sayılmamaktadır. Bu yöndeki görüşler için bkz: **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 185, 186; Akburak, Sümeyre, **Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na İktibas**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi, İstanbul, 2011, s. 41, 42; Yüce, Aydın Alber, "Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 25, S. 1, 2019, ss. 360-387, s. 382. Ayrıca ilgili düzenlemelerde kamu hukuku kaynaklı düzenlemelere atıf yapmak yerine ne kadar süre yürürlükte kalacağı belli olmayan bir kanuna atıf yapılmasının isabetli olmadığı yönündeki eleştiri için bkz: **Can**, s. 97. Gümrüğün eşyayı ilgisi olmayan kişilere teslim etmesi halinde taşıyıcının bundan sorumlu tutulamayacağı yönündeki Yarg. 11.HD, T. 06.07.1993, E. 6635, K. 5009 sayılı kararı ile eşyaların gümrükte kaybolması nedeniyle zarardan gümrük idaresinin sorumlu olduğu yönündeki Yarg. 11.HD, T. 07.07.1994, E. 1715, K. 5898 sayılı kararı için bkz: **Eriş**, s. 344-347 ve s. 365.

kabul edilmelidir¹⁸⁴. Doktrindeki başka bir görüş ise, gönderilene eşyayı gümrükten çekebilmesi için gerekli belgeler sağlanarak eşya üzerinde tasarruf imkanı sağlanması koşuluyla gümrüğe teslim ile taşıyıcının sorumluluğunun sona ereceğini ileri sürmektedir¹⁸⁵. Bizim de katıldığımız bir diğer görüşe göre, eşyanın gümrüğe bırakılması durumunda bunun teslim sayılıp sayılamayacağı hususunda öncelikle taraflar arasındaki sözleşmeye bakılması gerekmektedir¹⁸⁶. Eğer sözleşmede bununla ilgili bir şarta yer verilmemişse ticari teamül kurallarına başvurulabilir¹⁸⁷. Buna göre sözleşmede eşyanın gümrüğe bırakılacağı öngörülmüşse veya bu yönde bir ticari teamül varsa eşya gümrüğe teslim edildiği anda taşıyıcının sorumluluğu sona erer. Buna karşılık sözleşmede eşyanın gönderilene teslim edilmesi gerektiği kararlaştırılmışsa veya var olan ticari teamül bu doğrultudaysa gümrüğe

¹⁸⁴ **Erdil**, s. 223 dn. 225'te anılan yazarlar. Aynı doğrultuda olmak üzere gümrüğe teslimin gönderilene teslim olarak kabul edilemeyeceği şeklindeki görüş için bkz: **Akıncı**, s. 91. Bu yöndeki Yargıtay kararlarına örnek olarak: "...Davacı vekili, müvekkilinin Alman Hükümeti tarafından açılan inşaat ihalesini kazandığını, şartnameye uygun olarak tedarik edilen malzemelerin inşaatın bulunduğu ...'a taşınması işini davalının üstlendiğini, yükün boşaltma süresi 20 gün olarak belirlenmiş ise de, dava tarihi itibarıyla yükün halen teslim edilmemiş olduğunu ve akibetinin de bilinmediğini ileri sürerek, müvekkilinin davalıya borçlu olmadığını tespiti ile taşıma işi için davalıya verilmiş olan 80.000 TL bedelli çek ve 40.000 TL bedelli bononun iptalini talep ve dava etmiş, bilahare 80.000 TL bedelli çekin icra dosyasına 84.279,25 TL olarak ödendiğini bildirerek, bu bedelin istirdadını istemiştir.

Davalı vekili, taraflar arasındaki sözleşme gereğince 7 tırlık malın önce ...'dan Türkiye'ye getirileceğini, daha sonra Türkiye'den ...'a taşınacağını, davacının Türkiye'ye yapılan taşımının bedelini ve ...'a yapılacak taşımının bedelinin peşin ödenmesi gereken kısmını ödemediğini, bu nedenle müvekkilinin malları teslimden kaçınma hakkına sahip olduğunu savunarak, davanın reddini ve % 40'tan az olmamak üzere kötüniyet tazminatına hükmedilmesini istemiş, 07.12.2012 tarihli dilekçesi ile bu kez taşınan malların tamamının teslim edildiğini belirtmiştir.

Mahkemece, Dairemiz bozma ilamına uyularak, dosya kapsamına göre, davalı tarafından teslim konusunda ibraz edilen belgelerin davaya konu emtianın İSAF'a teslim edildiğini ortaya koyacak nitelikte kabul edilemeyeceği, malların gümrüğe teslim edildiği varsayılabilirse bile gönderilene teslim anlamına gelmeyeceği, davalının sözleşmede belirtilen 20 gün içerisinde malları doğru yerde ve doğru kişiye teslim ettiğini ispat edemediği, CMR hükümleri doğrultusunda davalının navlun ücretine hak kazanmadığı ve davaya konu senetlerin karşılıksız kaldığı gerekçesiyle; davanın kabulüne.....Dosyadaki yazılara, mahkemece uyulan bozma kararı gereğince hüküm verilmiş olmasına ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına göre, davalı vekili ve katılma yoluyla davacı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir." Yarg. 11.HD, T. 26.01.2017, E. 2016/6244, K. 2017/530 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 05.10.2023).

¹⁸⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 56, 57; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 245; **Karaman Coşgun**, s. 510. Aynı yönde olmakla birlikte tarafların sözleşme ile taşıyıcının sorumluluğunun devamı konusunda uzlaşabileceği şeklindeki görüş için bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 376.

¹⁸⁶ **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 174; **Aydın**, s. 42, 43; **Erdil**, s. 223; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 139; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 95.

¹⁸⁷ **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 174. Benzer bir şekilde taraflarca açıkça bu yönde bir anlaşma ya da ticari teamül bulunmadıkça veya gönderilene eşyanın gümrükten alınabilmesi için gerekli evraklar teslim edilmedikçe gümrüğe teslimin taşıyıcının sorumluluğunu sonlandırmadığı yönündeki görüş için bkz: **Özdemir**, s. 118. Yargıtay 11.HD, T. 07.06.2022, E. 2020/7689, K. 2022/4557 sayılı kararında ticari teamül uyarınca gümrüğe teslimin taşıyıcının sorumluluğunu sona erdirebileceği yönünde hüküm kurmuştur: "...CMR hükümleri arasında eşyanın gümrüğe teslimi ile taşıyıcının sorumluluğunun sona erip ermediği konusunda bir düzenleme yer almamakla birlikte Afganistan İslam Cumhuriyetinin uluslararası konumu ver içinde bulunduğu hal ve şartlar göz önüne alındığında ve savaş ortamında uygulanan ticari teamül kıstası ile hareket edildiğinde eşyanın gümrüğe bırakılması mümkün addedildiği, yük ülke genelinde ve gümrük sahasında yaşanan zorluklar nedeni ile araçlardan tahliye edilmekle teslim gerçekleştiği bir durumda..." Kararın tam metni için bkz: <https://karararama.yargitay.gov.tr> (erişim tarihi: 06.10.2023).

yapılan teslim taşıyıcının adına kabul edilir ve eşya gönderilene teslim edilene kadar taşıyıcının sorumluluğu devam eder.

1.1.5.4. Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğü

Yükleme işlemi eşyanın taşıma aracına yerleştirilmesini, istifleme işlemi yüklemenin ardından eşyanın güvenli bir yolculuk için sabitlenmesini, boşaltma işlemi ise eşyanın taşıma aracından indirilmesini ifade etmektedir¹⁸⁸. CMR Konvansiyonu'nda TTK'nin aksine yükleme ve boşaltma yükümlüğünün kime ait olduğu konusunda bir belirlemeye yer verilmemiştir. Sadece Konvansiyon'un 17. maddesinin 4. fıkrasında; gönderen, gönderilen ya da bu kimseler adına hareket etmeye yetkili kişiler tarafından eşyanın yükleme, istifleme veya boşaltma işlemlerinin yapılması durumunda, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiştir. CMR Konvansiyonu açısından bu hükme bakarak söz konusu yükümlülüğün taraflardan birisine ait olduğunun belirlendiğini söylemek güçtür¹⁸⁹.

CMR Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulduğu bir durumda yükleme ve boşaltma yükümlüğünün kime ait olduğunu belirleyebilmek için ilk önce taraflar arasındaki sözleşmeye bakılmalıdır¹⁹⁰. Eğer sözleşmede bu hususa dair bir belirleme yapılmamışsa, kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca belirlenecek ulusal hukuk hükümlerine göre karar verilmelidir¹⁹¹. Türk hukukunda TTK 863. maddede yükleme ve boşaltma işlemlerine ilişkin düzenlemelere yer verilmektedir. Bu hükme göre sözleşmeden, ticari teamülden veya durumun gereğinden aksine yönelik bir çıkarımda bulunmak mümkün değilse eşyanın taşıma güvenliğine¹⁹² uygun olarak taşıma aracına yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması gönderen üzerindedir. Taşıyıcı ise anılan işlemlerin işletme güvenliğine¹⁹³ uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.

¹⁸⁸ Aydın, s. 81.

¹⁸⁹ Kaya, Sorumluluk(2), s. 242.

¹⁹⁰ Kaya, Sorumluluk(2), s. 242; Akıncı, s. 89; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 54; Yetiş Şamlı, s. 10; Erdoğan, s. 93; Uslu, s. 63.

¹⁹¹ Akıncı, s. 89; Adıgüzel, Ziya ve Hasar, s. 60; Erdoğan, s. 93. Yarg. 11.HD, T. 19.11.2009, E. 2008/2141, K. 2009/12092 (Lale, Muktedir, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, (Lale, CMR), s. 382-384).

¹⁹² Taşıma güvenliği, yüklenen eşyaların taşıma aracı ve aracın kullanılması nedeniyle etkilenebilecek olması ile ilgilidir. Buna göre taşıma güvenliğine uygun bir yükleme işlemi yapılabilmesi için; kavisli yollar, ani fren yapma ihtimali gibi normal taşıma koşulları gözetilerek, eşyanın taşıma sırasında araçtan düşmeyecek, konulduğu yerden kaymayacak ve diğer eşyalara zarar vermeyecek şekilde yüklenmesi gerekmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Oyal, Ahmet Batuhan, "Taşıyıcının Yüklemenin İşletme Güvenliğine Uygun Olarak Yapılmasını Sağlama Yükümlülüğü", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 12, S. 2, 2022, ss. 1261-1315, s. 1272 vd.

¹⁹³ İşletme güvenliği, eşya yüklü taşıma aracının trafik açısından tehlike arz etmemesi anlamına gelmektedir. Örneğin bu doğrultuda, taşıma aracının taşıma güzergahında geçerli olan azami ağırlık ve yükseklik sınırına uygun olarak yük taşınması, trafikteki başka araçlar için tehdit arz etmeden her çeşit manevrayı yapabilecek dengeye sahip olması gerekmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz: Oyal, s. 1284 vd.

Buna göre taşıyıcı, sözleşme ile yükleme ve boşaltma yükümlülüğünü üstlenmemişse, ancak bu doğrultuda bir ticari teamülün varlığı ya da durumun gereği uyarınca, söz konusu yükümlülüğün taşıyıcıya ait olduğu söylenebilecektir. Yüklemenin veya boşaltmanın taşıma aracına bağlı teknik aletler vasıtasıyla yapılacak olması, bu yükümlülüğün durumun gereği olarak taşıyıcıya ait sayıldığı hallere örnek gösterilebilir¹⁹⁴. Söz konusu yükümlülüğün ticari teamül uyarınca taşıyıcıya ait sayılabilmesi için yüklemeye konu eşyayla ilgili bu yönde bir uygulamanın uzun zamandır yerleşmiş olması aranacaktır¹⁹⁵.

Doktrinde kimileri tarafından bu yükümlülüğün gönderen veya gönderilene¹⁹⁶, kimileri tarafından ise taşıyıcıya¹⁹⁷ ait olması gerektiği ileri sürülmektedir. Bu yükümlülüğün taşıyıcıya ait olduğunu savunanlar taşıma güzergahı gibi durumlar göz önüne alınarak yüklemenin nasıl yapılması gerektiği konusunda en bilgili tarafın taşıyıcı olacağını belirtmektedirler¹⁹⁸. Buna karşılık aksi görüştekiler ise eşyanın niteliğini ve özelliğini bu eşyanın ticaretini yapan gönderen veya gönderilenin daha iyi bildiğini, çoğu zaman tek sürücüyle taşıma yapan taşıyıcının ek olarak söz konusu işleri yapacak kişileri istihdam etmesinin ondan beklenemeyeceğini belirtmektedirler¹⁹⁹.

Sonuç olarak, gerek taraflar arasındaki sözleşme gereği gerekse de ticari teamül ya da durumun gereği olarak söz konusu yükümlülüğün taşıyıcıya ait olması muhtemeldir. Uygulamada eşyanın niteliği gerektirmedikçe bu yükümlülüğün taşıyıcı tarafından yerine getirildiği ve bunun bir ticari teamül haline geldiği belirtilmektedir²⁰⁰. Bu nedenle biz de bu yükümlülüğe taşıyıcıya ait yükümlülükler başlığı altında yer vermeyi uygun bulduk. Söz konusu yükümlülük taşıyıcı tarafından üstlenildiği vakit yan edim yükümlülüğü niteliğinde olacaktır²⁰¹. Taşıyıcı bu yükümlülüğünü taşıma güzergahı ve eşyanın niteliği gibi hususları göz önünde bulundurarak özenli bir şekilde yerine getirilmelidir.

1.1.5.5. Eşyaya Özen Gösterme Yükümlüğü

Taşıyıcı taşıma sözleşmesiyle sadece eşyayı taşımayı ve teslim etmeyi değil taşıma süresi boyunca eşyaya özen göstermek yükümlülüğünü de üstlenmektedir. Gerçekten taşıma

¹⁹⁴ Adıgüzel, Ziya ve Hasar, s. 55; Oyal, s. 1266.

¹⁹⁵ Adıgüzel, Ziya ve Hasar, s. 55.

¹⁹⁶ Kaya, Sorumluluk(2), s. 242; Aydın, s. 38; Erdil, s. 244; Yetiş Şamlı, s. 10.

¹⁹⁷ Zeyneloğlu, Taşıma, s. 204, 216; Zeyneloğlu, Uygulamalı, s. 178, 182; Uslu, s. 63; Karan/Kara/Varan, s. 412; Özdemir, s. 185; Kendigelen, Abuzer, Hukuki Mütalaalar(Mahkeme Kararları İle Birlikte Cilt 1), Beta Yayıncılık, İstanbul, 2001, s.109. Yarg. 11.HD, T.28.01.2008, E.2006/13808, K.2008/589 (Karan/Kara/Varan, s. 554, 555).

¹⁹⁸ Uslu, s. 63.

¹⁹⁹ Aydın, s. 38; Yetiş Şamlı, s. 10, 11.

²⁰⁰ Karan/Kara/Varan, s. 412 dn. 717.

²⁰¹ Uslu, s. 63.

sözleşmesi, ancak taşınan eşyanın sorunsuz bir şekilde ve vaktinde teslim edilerek son bulması halinde, tarafların umduğu faydayı sağlayacaktır. Bunun için taşıyıcının taşıma süresi boyunca zararın oluşmasına meydan vermeyecek şekilde hareket etmesi lazımdır. Eşyaya özen gösterme yükümlülüğü eşyayı koruma borcu şeklinde de ifade edilmektedir²⁰². Bu yükümlülüğe aykırılık halleri eşyanın ziya veya hasara uğraması olarak karşımıza çıkmaktadır²⁰³. CMR Konvansiyonu m. 17 (TTK m. 875 vd.) uyarınca taşıyıcı, taşıma süresi zarfında eşyanın tümüyle veya kısmen ziya ile hasara uğraması durumlarından sorumludur.

Eşyaya özen gösterme yükümlülüğü, asli edim niteliğindeki taşıma edimiyle tali edim niteliğindeki gözetim sorumluluğunun iç içe geçmiş haline karşılık gelmektedir²⁰⁴. Bu yükümlülüğün taşıyıcının asli yükümlülüklerinden biri olduğunu ileri sürenler de mevcuttur²⁰⁵.

Doktrinde, taşıyıcının taşıma işinde göstermesi gereken özenin, basiretli ve tedbirli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenin üzerinde olarak “en yüksek özen” derecesinde olması gerektiği ileri sürülmektedir²⁰⁶. CMR Konvansiyonu’nda en yüksek özen kavramına yer verilmemektedir²⁰⁷. Ancak CMR Konvansiyonu m. 17/2’de taşıyıcının sorumluluktan kurtulma sebepleri arasında sayılan “kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olay” durumu, uygulamada taşıyıcının bu sebebe dayanabilmek için en yüksek özeni göstermesi gerektiği yönünde yorumlanmış ve gerek Alman hukukunda gerek Türk hukukunda²⁰⁸ bu özen derecesi benimsenmiştir²⁰⁹. CMR Konvansiyonu ve TTK’deki düzenlemeler göz önüne alındığında, taşıyıcının özen ölçüsünde bizce de esas alınması gerekli olan en yüksek özenin, ne tür davranışları gerektirdiği her somut olay özelinde ayrıca değerlendirilmelidir²¹⁰. Örneğin,

²⁰² **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 91; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 48.

²⁰³ **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 48.

²⁰⁴ **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 48.

²⁰⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; **Erdoğan**, s. 91; **Misili**, Taşımanın Üstlenilmesi, s. 71; **Demir, Direnç, Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Ziya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2015, s. 50.

²⁰⁶ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 102; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 255; **Aydın**, s. 70; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 165; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 164; **Adıgüzel**, Ziya ve Hasar, s. 157; **Uslu**, s. 97,98 **Yürük Yeniocak**, s. 82; **Erdil**, s. 236; **Türkel**, Doğuş Taylan, “Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 22, S. 1, 2020, ss. 255-320, s. 279.

²⁰⁷ **Adıgüzel**, Ziya ve Hasar, s. 154.

²⁰⁸ TTK m. 876: “Ziya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınmayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.”

²⁰⁹ En yüksek özen ölçütünün yargı içtihatları ile yorumu ve kanunlaşma süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: **Türkel**, s. 257-260 ve s. 266-272.

²¹⁰ **Aydın**, s. 71; **Erdoğan**, s. 92. Taşımanın konusunu tehlikeli eşyanın oluşturduğu durumlarda taşıyıcının eşyaya göstermesi gereken özenin taşınan diğer eşyalara oranla daha ağır olacağı, bu doğrultuda taşıyıcının tehlikeli eşyaya uygun taşıma araca sağlama ve taşımayı yapacak personele gerekli eğitimi vermekle yükümlü olacağı yönünde bkz: **Küçükçapraz**, s. 213-215.

taşıyan eşyanın değeri göz önüne alındığında alarm sistemi mevcut olan bir taşıma aracıyla taşıma yapma²¹¹; taşıma güzergahında bilinen terör, hırsızlık gibi risklerin varlığında taşıma için en güvenli rotayı seçme, aracı durdurmak için kameralı ve aynı zamanda güvenli park alanlarını tercih etme, gece dinlenmemek için çift sürücüyle yolculuk yapma gibi eylemler²¹² duruma göre taşıyıcının en yüksek özen çerçevesinde alacağı tedbirler kapsamında olabilir. Taşıyıcıdan, en yüksek özen dahilinde, kendisini ekonomik açıdan yıkıma uğratacak²¹³ ya da taşıma sektöründe hiçbir uygulaması bulunmayan²¹⁴ tedbirleri alması beklenemez. Alınacak tedbirlerin belirlenmesinde; zarar meydana gelme ihtimali, taşımacılık alanındaki bilgi birikimi, uygulanabilirlik ve hukuka uygunluk şeklindeki kriterlerin esas alınabileceği belirtilmektedir²¹⁵.

Taşıyıcının göstermesi gereken özen derecesiyle ilgili olarak doktrinde farklı görüşte olanlar mevcut olmakla birlikte Yargıtay uygulaması da en yüksek özen ölçütünden ayrılmaktadır. Aksi görüşte olan yazarlara²¹⁶ göre taşıyıcıdan beklenen özen, TTK m. 18 ve m. 1178 uyarınca tedbirli ve basiretli taşıyıcının göstermesi gereken özenle denk tutulmalıdır. Nitekim Yargıtay'ın içtihatları²¹⁷ da bu yöndedir. Öte yandan Yargıtay bazı kararlarında, bir yandan basiretli taşıyıcının özeninin esas alındığını belirtirken, diğer yandan somut durumda aradığı tedbirlere bakıldığında en yüksek özen derecesine ulaştığı gerekçesiyle doktrinde eleştirilmektedir²¹⁸.

²¹¹ **Türkel**, s. 284.

²¹² **Türkel**, s. 287; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 166.

²¹³ **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 255; **Aydın**, s. 71.

²¹⁴ **Türkel**, s. 288.

²¹⁵ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 166 dn. 212'de anılan yazar.

²¹⁶ **Karan/Kara/Varan**, s. 391; **Akıncı**, s. 102. Bir yandan en yüksek özenin esas alınması gerektiğini belirtirken diğer yandan bu özenin deneyimli ve basiretli taşıyıcının özeniyle eşdeğer tutulmasının doğru olacağı şeklindeki aynı sonuca yönelik bir diğer görüş için bkz: **Özdemir**, s. 203, 204.

²¹⁷ “...Taşıyıcının anılan madde uyarınca sorumluluktan kurtulabilmesi için hasarın önlenmesine imkan bulunmayan bir halden meydana geldiğini kanıtlaması gerekir. Zira, taşıyıcının sorumluluğu ispat külfeti ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğudur. Hasardan kaynaklı zarar nedeniyle sorumlu olmadığını savunan taşıyan, bu hasar sebebiyle kendisine atfı kabil bir kusurun bulunmadığını ispat etmelidir. Deneyimli ve basiretli bir taşımacının göstermesi gereken özen ve tedbire rağmen bu sonuç ortaya çıkacak ise taşıyıcının sorumlu olmadığı kabul edilebilecektir. Doktrinde bir görüşe göre basiretli bir tacirin göstereceği özenin üzerinde, hatta basiretli bir taşımacıdan beklenen dikkat ve özenin ötesinde en üst düzeyde özenin gösterilmesine ihtiyaç duyulur. (Arıkan Sabih, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın No:40, Ankara, 1982, Sh 44). Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, TTK'nın 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.” Yarg. 11.HD, T. 01.10.2020, E. 2019/236, K. 2020/3732 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 14.10.2023). Aynı yöndeki başka kararlar için bkz: Yarg. 11.HD, T. 19.02.2008, E. 2007/201, K. 2008/1874; Yarg. 11.HD, T. 26.02.2008, E. 2006/10571, K. 2008/2204 (**Lale**, CMR, s.335-339).

²¹⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz: **Türkel**, s. 263-266.

1.1.5.6. Gerektiğinde Talimat İsteme ve Talimatlara Uyma Yükümlülüğü

Taşıma faaliyetinin yerine getirilmesi, niteliği gereği belli bir süreç gerektirmekte olup bu süreç içerisinde değişen bazı koşullar taşıyıcıya talimat verme gerekliliğini doğurmaktadır. Bu nedenle taşıma sözleşmelerinde gönderene veya şartları olduğu takdirde gönderilene taşıyıcıya talimat verme hakkı tanınmaktadır. Bunun karşılığı olarak taşıyıcının da taşıma faaliyeti süresince kendisine talimat vermeye yetkili kişi tarafından verilecek talimatlara uyma yükümlülüğü bulunmaktadır. Söz konusu yükümlülük taşıyıcı açısından tali bir borç niteliğindedir²¹⁹. Ayrıca çalışmanın taşıma ve teslim engellerine ilişkin konu başlıklarında detaylı olarak açıklandığı üzere²²⁰ taşıma veya teslim engeli söz konusu olduğunda taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 14/1 ve m. 15 kapsamındaki hallerde ihtiyari olarak, CMR Konvansiyonu m. 14/2 kapsamındaki hallerde ise mecburi olarak talimat istemesi gerekmektedir²²¹.

Taşıyıcıya talimat verilmesine ilişkin düzenlemeler CMR Konvansiyonu'nun 12. maddesinde, TTK'nin ise 868. maddesinde yer almaktadır. Söz konusu maddelerde düzenlendiği üzere, talimat vermeye yetkili kişi²²² kural olarak gönderendir. Gönderen bu yetkisini, vereceği talimatı taşıma senedine geçirmek ve bu senedi taşıyıcıya ibraz etmek şartıyla kullanabilir. Gönderenin talimat hakkı, eşya teslim yerine varıp taşıma senedinin ikinci nüshası gönderilene verildiği anda ya da gönderilen tarafından eşyanın tesliminin istendiği anda gönderilene geçer. Taşıma senedine koyulacak bir kayıtle gönderilenin senedin düzenlendiği andan itibaren talimat vermeye yetkili kişi olarak belirlenmesi mümkündür (CMR Konvansiyonu m. 12/3). Eşya teslim yerine geldikten sonra, gönderilenin eşyayı kabul etmemesi nedeniyle teslim engeli meydana gelirse, gönderen taşıma senedini ibraz etmeksizin talimat vermeye yetkili kabul edilir.

²¹⁹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 70 dn. 92; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 49.

²²⁰ Bkz: 2.2.1.3. ve 2.2.2.2. başlıkları altında.

²²¹ “CMR'nin 14. maddesi uyarınca, yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkansız hale gelirse, taşımacı 12. madde gereğince yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir. Bu durumda taşınan emtiaya yönelik olarak taşıma engelinin somut olayda Bulgaristan'da çıktığı ancak emtianın hangi talimata istinaden İstanbul'a geri getirildiği anlaşılmamaktadır. Bu itibarla mahkemece öncelikle taşıma engelinin çıktığı durumdan sonraki talimatın gönderen tarafından verilip verilmediği hususunun araştırılması, talimatın gönderen tarafından verildiğinin belirlenmesi halinde, davalı taşıyıcının sorumluluğunun sadece kaybolan emtia ile sınırlı olacağı, eğer talimat olmadan emtianın geri getirildiği belirlenirse, bu durumda davalı taşıyıcının sorumluluğunun tüm mal üzerinden değerlendirilmesi gerekeceği, ancak her halükarda sorumluluğunun CMR 23 kapsamında sınırlı sorumluluk kapsamında kalacağı hususları değerlendirilmeden hüküm kurulması doğru olmamıştır.” Yarg. 11.HD, T. 10.11.2014, E. 2014/10128, K. 2014/17209 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi:13.10.2023).

²²² Taşıyıcıya talimat veren kişi, talimatı verdiği sırada bu yetkiyi haiz olmalıdır. Aksi takdirde taşıyıcı bu talimata uyması neticesinde doğan zararlara ilişkin sorumluluktan kurtulamayacaktır. Talimat veren kişinin sonradan bu yetkiyi kazanması halinde de taşıyıcının sorumluluğu bakımından sonuç değişmeyecektir. Bkz: **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 253; **Özdemir**, s. 216). Aksi yöndeki görüş için bkz: **Aydın**, s. 64; **Yürük Yeniocak**, s. 76; **Erdoğan**, s. 208.

CMR Konvansiyonu m. 12/5 ve TTK m. 868/1 uyarınca taşıyıcıya verilen talimatın uygulanabilmesi için bazı şartların sağlanması gereklidir. Buna göre talimat hakkını kullanacak kişi, verilen talimatların üzerine işlenmiş olduğu haliyle taşıma senedini ibraz etmek²²³ ve bu talimatların gerektirdiği masraflarla taşıyıcının uğrayacağı zararları karşılamak durumundadır. Bunun haricinde verilen talimatların, taşıyıcıya ulaştığı anda yerine getirilebilir olması, taşıyıcının işletmesini ve diğer eşyaların hak sahiplerini zarara uğratmayacak nitelikte olması lazımdır (CMR Konvansiyonu m. 12/5-b, TTK m. 868/1). Eğer talimatın uygulanması yükün bölünmesine yol açacaksa böylesi bir talimatın da yerine getirilemeyeceği düzenlenmektedir (CMR Konvansiyonu m. 12/5-c). Taşıyıcı sayılan şartları sağlamayan bir talimat aldığı takdirde bu talimatı yerine getirmek zorunda olmayıp talimata uyamayacağını derhal talimat hakkı sahibine bildirmelidir²²⁴.

Talimat hakkı kapsamında taşıyıcıya; taşımanın durdurulması, eşyanın teslim edileceği yer veya kişinin değiştirilmesi, taşıma güzergahının veya taşıma aracının değiştirilmesi ya da eşyanın geri getirilmesi yönünde talimatlar verilebilir²²⁵. CMR Konvansiyonu m. 12/4 ve TTK m. 868/3'te öngörüldüğü üzere eğer gönderilen eşyanın bir başka kişiye teslim edilmesini isterse, tayin edilen bu üçüncü kişi aynı yetkiyi haiz olmayıp bir başka gönderilen belirleyemeyecektir.

Belirtmek gerekir ki, hak sahibi kişi tarafından verilen talimatlar, CMR Konvansiyonu m. 17 uyarınca taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmek için dayanabileceği genel sebepler arasında sayılmaktadır (TTK m. 875/2). Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmesi için söz konusu talimatın verilmesine kusuruyla yol açmaması gerekmektedir. Taşıyıcıya verilen talimatın CMR Konvansiyonu m. 12/5'te (TTK m. 868/1) aranan şartları taşımamasına rağmen taşıyıcı tarafından uygulanması halinde sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağı hakkında doktrinde farklı görüşler ileri sürülmektedir. Bir görüşe göre verilen talimat CMR Konvansiyonu m. 12/5'teki şartları sağlamasa bile, taşıyıcının zararın bu talimattan ileri geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulması mümkündür²²⁶. Buna karşılık

²²³ Telefon, faks gibi başka yöntemlerle talimat hakkının kullanılamayacağı belirtilmektedir. Bu yönde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 269; **Akıncı**, s. 69; **Erdil**, s. 158. Doktrinde söz konusu şartın katı uygulanması halinde olumsuz sonuçlara yol açılacağı, örneğin taşıma senedinin düzenlenmemiş veya kaybedilmiş olduğu hallerde hiçbir şekilde taşıyıcıya talimat verilemeyeceği gibi bir neticeye varılacağı belirtilmektedir. Bu yönde bkz: **Yürük Yeniocak**, s. 76. Taşıma senedi düzenlenmediği takdirde talimat hakkının gönderene ait olacağı yönünde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 269; **Özdemir**, s. 216.

²²⁴ Talimatın, CMR Konvansiyonu m. 12/5-c'de öngörülen yükün bölünmesine yol açmama şartını sağlamaması nedeniyle yerine getirilmeyeceği ihtimalinde, taşıyıcının bildirimde bulunma zorunluluğu olmadığı yönünde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 270.

²²⁵ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 71, 72; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 79; **Adıgüzel**, Zıya ve Hasar, s. 93; **Karan/Kara/Varan**, s. 266.

²²⁶ **Aydın**, s. 63; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 171.

üstün tutulması gereken diğer görüşe göre ise, taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 12/5 şartlarını taşımayan veya zarara yol açacağı belli olan talimatı uyguladığı halde sorumluluktan kurtulabilmesi, ancak bu konu hakkında talimatı veren kişiyi bilgilendirmesi ve buna rağmen talimatta ısrar edilmesi halinde mümkündür²²⁷.

1.1.5.7. Refakat Bilgi ve Belgelerini Muhafaza Yükümlülüğü

CMR Konvansiyonu'nun 11. maddesine (TTK m. 860/1) göre gönderen, gümrük işlemleri ve başkaca resmi uygulamalar için gerekli refakat bilgi ve belgelerini taşıyıcıya sağlamakla yükümlüdür. Taşıyıcı kendisine teslim edilen belgelerin yeterli veya doğru olup olmadığını araştırmak zorunda değildir²²⁸. Eğer bu belgelerin mevcut olmaması, yetersiz olması veya usule aykırı şekilde düzenlenmesinden ötürü bir zarar meydana gelirse gönderen taşıyıcıya karşı bütün zarardan sorumlu olacaktır²²⁹. Meğer ki taşıyıcı bu eksiklikleri bildiği

²²⁷ Özdemir, s. 215, 216; Uslu, s. 104; Yürük Yeniocak, s. 78; Erdoğan, s. 206.

²²⁸ Ancak Yargıtay CMR Konvansiyonu'nun açık hükmüne rağmen taşıyıcının basiretli bir iş adamı gibi hareket etme yükümlülüğü olduğundan hareketle taşımayla ilgili belgelerin doğruluğu ve tutarlılığını araştırması gerektiği yönünde kararlar vermektedir. "...Dava konusu taşımada, konşimento ile gümrük beyannamesi arasındaki malın cinsine yönelik farklılık bulunduğu, bu nedenle idari para cezasının düzenlendiği anlaşılmaktadır. Bunun yanında, davalı taşıyıcının da tacir olmasının kendisine yüklediği basiretli iş adamı gibi hareket etme yükümlülüğü gereği olarak üstlendiği taşıma işine ilişkin belgelerin doğruluğunu, tutarlılığını araştırması gerekir. Bu nedenle davalı taşıyıcının, kontrol yükümlülüğünü ihmali nedeniyle davacıya göre daha hafif kusurlu olduğu göz önüne alınarak yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken Bölge Adliye Mahkemesince, yeterli olmayan gerekçeyle İlk Derece Mahkemesince verilen kararın kaldırılarak davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir." Yarg. 11.HD, T. 04.11.2019, E. 2018/5539, K. 2019/6776 (Erdil, s.153). Belirtmek gerekir ki, TTK'nin refakat belgelerine ilişkin 860. maddesinde taşıyıcının refakat belgelerini inceleme yükümlülüğü olup olmadığı hakkında herhangi bir belirlemeye yer verilmemektedir. Bununla beraber taşınma eşyalarına dair TTK m. 896/3'te "Gönderen tüketici ise, taşıyıcı göndereni uyulması gerekli gümrük kuralları ve yönetime ilişkin diğer hükümler konusunda bilgilendirir. Ancak, taşıyıcı gönderen tarafından tasarrufuna sunulan bilgi ve belgelerin doğru ve eksiksiz olduğunu denetlemekle yükümlü değildir." şeklinde bir düzenleme mevcuttur. Doktrinde bir görüş, taşınma eşyası dışındaki taşımalarda taşıyıcının refakat belgelerini kendisine teslim edildikten sonra incelemek ve yetersizse gönderene bildirmekle yükümlü olduğunu ileri sürmektedir. Bu yönde bkz: Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s.122. Buna karşılık bizce üstün tutulması gereken diğer görüş ise, taşınma eşyası dışındaki taşımalarda da TTK m. 896/3 hükmünün kıyasen uygulanması gerektiğini ve taşıyıcının refakat belgelerinin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemekle yükümlü olmadığını savunmaktadır. Nitekim taşıyıcının refakat belgelerini incelemekle yükümlü olduğu sonucuna varıldığı takdirde refakat belgeleri dolayısıyla gönderene yüklenen sorumluluğun bir anlamı kalmayacaktır. Bu yönde bkz: Kıran, , Süleyman, "Eşya Taşımalarında Refakat Belgeleri(Bilgileri) ve Bundan Doğan Sorumluluk", Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, C. 4, S. 2, 2018, ss. 175-186, (Kıran, Refakat Belgeleri), s. 182. Ayrıca taşınma eşyası kavramı ile ilgili olarak bkz: 1.2.2.2.2.3. başlığı altında

²²⁹ "...somut uyumsuzlukta uygulanacak olan CMR Konvansiyonu'nun 11.maddesinde, "Malların tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için, gönderici, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna ilâştirecek yahut da taşımacıya verecek ve talep ettiği diğer bilgileri kendisine sağlayacaktır. Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması, yetersiz olması, veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan, taşımacıya karşı sorumludur..." düzenlemesine yer verilmiş olup, mahkemece gönderen davalı ...Sentetik Tekstil San. Ve tic. A.Ş. tarafından farklı bedeller ihtiva eden mükerrer fatura düzenlemek suretiyle taşıyıcı davacının mağduriyetine sebebiyet verildiği kabul edildiğine göre, anılan madde kapsamında ispatlanması halinde bu durum sebebiyle davacının uğradığı zarar ve ziyandan davalı taşıtanın sorumlu tutulması gerekecektir...Buna göre, sunulan belgeler birlikte değerlendirildiğinde, davalıya ait araca Ukrayna Gümrüğü'nde ceza kesildiği, ceza makbuzunun üzerinde davalı şoförünün imzasının bulunduğu, bu cezanın davalı tarafça ödendiğinin savunulmadığı, aracın bir süre gümrükte bekletildiği, bu hususun gümrük beyannameleri, araç şoförünün pasaport kayıtları, tır karnesi vs. belgelerden anlaşıldığı, bu dönemde araç şoförünün harcırahının davacı

halde kusurlu davranarak göndereni uyarmamış olsun. Belirtmek gerekir ki; gönderen için bir sorumluluk hali olarak düzenlenen bu husus, aynı zamanda CMR Konvansiyonu m. 17/2 ve TTK m. 875/2'ye göre taşıyıcı için hak sahibinin kusuru şeklindeki sorumluluktan kurtulma sebebine tekabül etmektedir²³⁰.

Refakat bilgi ve belgeleri, taşıma sürecinde idari makamların mevzuat gereği resmi işlemler için sorgulamak durumunda olduğu bilgi ve belgeler olup²³¹ her taşıma özelinde farklılık arz edebilirler²³². Bu bilgi ve belgeler, taşımaya konu eşyanın niteliği ile taşıma güzergahı üzerinde bulunan ülkeler dikkate alınarak hazırlanmalıdır²³³. Gümrük beyannamesi, fatura, hayvansal ürünler için orijin ve veteriner sağlık sertifikası, çeki listesi, tır karnesi, bitkisel ürünler ile bitkiler için bitki sağlık sertifikası, zorunlu standart gereken ürünler için standart kontrol belgesi, ihracatı izne bağlı ürünler için izin belgesi, ATR dolaşım belgesi gibi belgeler refakat belgelerine örnek gösterilebilir²³⁴. Bunların haricinde TTK'nin 860. maddesinin gerekçesinde belirtildiği üzere güvenliğe, polise ve terminallere ilişkin belge ve raporlar da refakat belgeleri kapsamındadır. Anılan bilgi ve belgelerin taşıyıcıya sağlandığı hususu CMR Konvansiyonu m. 6 ve TTK m. 857 gereğince taşıma senedine derç edilebilir. Belirtmek gerekir ki taşıma senedinin bir nüshası her ne kadar eşyaya refakat etse de bunun refakat belgesi sayılması sonucuna varılması mümkün değildir²³⁵.

CMR Konvansiyonu ve TTK, refakat belge ve bilgilerinin tam ve eksiksiz olarak sağlanmasından göndereni sorumlu tutarken bu belgelerin ziya uğramasından ve hatalı kullanılmasından ise taşıyıcıya sorumluluk yüklemektedir. Taşıyıcı kendisine sağlanan refakat belgelerini taşıma boyunca korumak ve doğru bir şekilde kullanmakla yükümlüdür. CMR Konvansiyonu m. 11/3 uyarınca taşıyıcı bu belgelerin zayi olmasından veya yanlış kullanılmasından doğacak zararlardan komisyoncu gibi sorumludur. Maddede yer alan komisyoncu ibaresinin taşıma işleri komisyoncusu olarak anlaşılması gerekmektedir²³⁶. Söz

tarafça ödendiği, buna ilişkin düzenlenen bordroda araç şoförünün imzasının bulunduğu, aracın davalının talimatı ile emtiayla birlikte Türkiye'ye geri getirildiği anlaşılmakta olup, bu kapsamda davacının talep ettiği gümrük bekleme ücreti, aracın Türkiye'ye geri dönüş ücreti, usulsüzlük cezası, davacı şoförünün konaklama giderlerinin tespiti yönünden taşıma konusunda uzman bilirkişi heyetinden rapor alınarak hasıl olacak sonuca göre karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış, kararın davacı taraf yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir.” Yarg. 11. HD T. 22.10.2013, E. 2239/K. 18403 (Lale, CMR, s.193-196).

²³⁰ Aydın, s. 60.

²³¹ Karan/Kara/Varan, s. 237; Kıran, Refakat Belgeleri, s. 178.

²³² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 122.

²³³ Kıran, Refakat Belgeleri, s. 178; Karan/Kara/Varan, s. 237.

²³⁴ Erdil, s. 151; Karan/Kara/Varan, s. 237, 238; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 52.

²³⁵ Kıran, Refakat Belgeleri, s. 178.

²³⁶ Karan/Kara/Varan, s. 244. TTK m. 928 uyarınca taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın ve refakat belgelerinin ziya uğraması nedeniyle taşıyıcı gibi sorumludur.

konusu hüküm, taşıyıcının bu konuya ilişkin sorumluluğunu özel olarak düzenlemeden, uygulanacak ulusal hukukun taşıma işleri komisyonculuğuyla ilgili hükümlerine atıf yapmasından dolayı doktrinde eleştirilmektedir²³⁷. Nitekim böyle bir belirleme konvansiyonun yeknesaklık amacından uzaklaşılmasına yol açmaktadır. TTK’de ise taşıyıcının refakat belgelerine ilişkin sorumluluğu m. 860/2’de düzenlenmektedir. Bu hükme göre taşıyıcı, söz konusu belgelerin zıya, hasar veya yanlış kullanılmasından doğan zararlardan, kaçınamayacağı ve sonuçlarını engelleyemeyeceği bir durumdan meydana geldiğini ispat etmedikçe sorumlu tutulacaktır.

1.1.5.8. Ödemeli Teslimde Ödemeyi Tahsil ve Tahsil Edileni Transfer Yükümlülüğü

Taşıma sözleşmesi çoğunlukla uluslararası satış sözleşmelerinin yerine getirilmesindeki bir aşamayı ifade eder²³⁸. Bazı hallerde eşyanın taşınmasını üstlenen taşıyıcıdan satış sözleşmesine konu eşyanın satış bedelini de gönderilenden tahsil etmesi istenebilir. CMR Konvansiyonu m. 21 ve TTK m. 872’de bu ihtimal göz önüne alınarak ödemeli teslimle ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Buna göre taşıyıcı taşıma sözleşmesi ile tahsili kararlaştırılan ödemeyi tahsil etmeksizin eşyayı gönderilene teslim ederse, gönderene söz konusu ödeme tutarıyla sınırlı olmak üzere tazminat ödemek durumundadır. Taşıyıcının gönderilene rücu hakkı saklıdır.

Taşıyıcı tarafından tahsil edilecek bu bedel taşıma ücreti, eşyanın satış bedeli, sigorta bedeli ile paketleme masrafları gibi ödeme kalemlerinden oluşabilecektir²³⁹. Bir görüşe göre söz konusu kalemler eşyanın satış bedeli ile birlikte ödemeli teslimle konu olabilirken, eşyanın satış bedelini içermeksizin diğer gider kalemlerinin ödemeli teslimle konu edilmesi mümkün değildir²⁴⁰. Taşıyıcı belirlenen bedeli herhangi bir indirim yapılmaksızın tahsil etmekle yükümlüdür²⁴¹. Eşyanın hasarlı olduğu hallerde dahi bu durum geçerlidir²⁴².

Taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan ödemeli teslim şartına ilişkin bir şekil zorunluluğu yoktur²⁴³. Bu doğrultuda taraflar bir taşıma senedi düzenlenmemiş ya da

²³⁷ Arkan, Yardımcı, s. 326.

²³⁸ Akıncı, s. 131; Karan/Kara/Varan, s. 655; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 89.

²³⁹ Yeşilova Aras, Ecehan, **Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, (Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme), s. 75.

²⁴⁰ Adigüzel, Taşıma Hukuku, s. 53.

²⁴¹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 54; Akıncı, s. 134.

²⁴² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 54; Akıncı, s. 134.

²⁴³ Karan/Kara/Varan, s. 655; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 79; Seven, Vural, “Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Ödeme Karşılığında Teslim Şartından Doğan Sorumluluğu(CMR m.21)”, **Legal Hukuk Dergisi**, S. 47, 2006, (Seven, CMR m.21) (<https://legalbank.net> erişim tarihi:16.10.2023).

düzenlemiş oldukları taşıma senedinde ödemeli teslim kaydına yer vermemiş olsalar bile aralarında kararlaştırmış oldukları ödemeli teslim şartı geçerlidir²⁴⁴. Ancak böyle bir halde ispat zorluklarıyla karşılaşılması doğaldır²⁴⁵. Öte yandan uluslararası karayolu taşımalarında CMR Konvansiyonu m. 13/2'ye göre gönderilen ancak taşıma senedinde yer verilen ödentileri karşılamak zorundadır. Taşıma senedi düzenlenmediği ya da taşıma senedinde ödemeli teslim kaydına yer verilmediği hallerde gönderilen söz konusu ödemeyi yapmaktan kaçınabilir. Bu halde taşıyıcının ya eşyayı teslim ederek gönderene karşı sorumlu olmayı göze almak, ya da teslim engeline dayanarak gönderenden talimat istemek veya eşyayı boşaltmak şeklinde hareket edebileceği belirtilmektedir²⁴⁶.

Ödemeli teslim söz konusu olduğunda taşıyıcının ya nakit ya da nakde eşdeğer²⁴⁷ bir ödeme yöntemiyle tahsilat yapması gerekir (TTK m. 872/1). Taşıma sözleşmesinde taşıyıcının hangi ödeme yöntemiyle tahsilat yapacağı kararlaştırılmış olabilir. Bu durumda taşıyıcı öngörülen ödeme yöntemine uygun olarak tahsilatı gerçekleştirmekle yükümlüdür.

Taşıyıcının ödemeli teslimle ilişkin yükümlülüğü, yan edim niteliğinde bir yükümlülüktür²⁴⁸. Buna karşılık bu yükümlülüğün koruyucu yan yükümlülük olduğunu ileri sürenler de vardır²⁴⁹.

1.1.6. Taşıyıcının Sorumluluğu ve Hukuki Niteliği

1.1.6.1. Genel Olarak Taşıyıcının Sorumluluğu

Karşılıklı sözleşme ilişkisine giren taraflar söz konusu sözleşme ile borçlandıkları edimleri yerine getirmek mecburiyetindedirler. Bu durumun aksine davranan borçlunun sözleşmeye uygun davranması hususunda zorlanmasını sağlayabilmek için hukuk

²⁴⁴ Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 79.

²⁴⁵ Karan/Kara/Varan, s. 655.

²⁴⁶ Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 96.

²⁴⁷ CMR Konvansiyonu kapsamındaki taşımalarda, tarafların taşıma sözleşmesi ile ödeme yöntemini tayin edebileceği, taraflarca belirlenmiş hususi bir ödeme yöntemi yoksa nakde eşdeğer ödeme yöntemlerinin kanunlar ihtilafı kurallarınca belirlenecek ulusal hukuka göre tespit edileceği yönündeki haklı belirlemeler için bkz: Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s.98,99. Buna karşılık doktrinde, taşıma sözleşmesinde ödemenin kambiyo senediyle tahsil edilmesi kararlaştırılmadığı müddetçe taşıyıcının ödemeyi nakden tahsil etmesi gerektiğini, bunun aksine olarak taşıyıcının tahsilatı nakit yerine kambiyo senediyle yapması durumunda sorumluluğunun senet tahsil edilene kadar devam edeceğini ileri sürenler de vardır. Nitekim bu konuda Alman mahkemesi tarafından, çek kabul ederek eşyayı teslim eden taşıyıcının gönderenin alacağını tehlikeye attığı yönünde verilmiş bir karar da mevcuttur. Bu yönde bkz: Karan/Kara/Varan, s. 658; Akıncı, s. 133 dn. 234. Ödemeli teslim durumunda her türden ödeme aracının kullanılabileceği yönündeki bir başka görüş için bkz: Karan/Kara/Varan, s. 658 dn. 808'de anılan yazar.

²⁴⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 53; Karan/Kara/Varan, s. 655; Seven, CMR m. 21, (<https://legalbank.net> erişim tarihi: 16.10.2023).

²⁴⁹ Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 118.

düzenlerinde sorumluluk ilkesi benimsenmiştir²⁵⁰. Buna göre ifa yükümlülüğünü ihlal eden taraf, bu sebeple zarara uğrayan diğer tarafın zararını gidermek durumundadır. Taşıma sözleşmesi ile gönderene karşı borç altına giren taşıyıcı, bu sözleşmenin amacına uygun olarak yerine getirilmesi konusunda sorumluluğa sahiptir. Bu kapsamda taşıyıcının en başta taşımayı gerçekleştirmesi ve taşıdığı eşyayı kendisine teslim edildiği şekilde, herhangi bir zarara maruz kalmadan, eksiksiz olarak ve zamanında gönderilene teslim etmesi gerekmektedir. Nitekim CMR Konvansiyonu'nun 17. maddesi ve TTK'nin 875. maddesinde öngörüldüğü üzere; taşıyıcı eşyayı teslim aldığı andan gönderilene teslim ettiği ana kadarki süre zarfında²⁵¹, eşyanın zıyaından, hasara uğramasından ve geç teslim edilmesinden sorumludur. Taşıyıcının söz konusu hallere ilişkin sorumluluğu sebebiyle ödeyeceği tazminatın nasıl hesaplanacağına ve tazminatın üst miktarına ilişkin hususlar gerek CMR Konvansiyonu'nda (m. 23-27) gerekse TTK'de (m. 880-883) düzenlenme altına alınmıştır. İlgili düzenlemelere göre taşıyıcı için öngörülen sorumluluk kural olarak sınırlı sorumluluktur. Ancak belli şartlar dahilinde tazminatın üst miktarının artırılması ve taşıyıcının sınırlı sorumluluk imkanını kaybetmesi söz konusu olabilir.

Taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyıcının öne çıkan sorumlulukları zıya, hasar ve gecikmeye ilişkin olmakla birlikte taşıyıcının sorumluluğu yalnızca bu hususlardan ibaret değildir. Yukarıda²⁵² detaylandırıldığı üzere taşıyıcının, yükleme ve boşaltma, talimatlara uyma ve ödemeli teslimde ödemeyi tahsil etme gibi başkaca yükümlülükleri de mevcuttur. Taşıyıcının, söz konusu yükümlülüklerle aykırı davrandığı ve dolayısıyla sözleşmeyi gereği gibi ifa etmediği takdirde sorumluluğuna gidilmesi söz konusu olabilecektir. Nitekim taşıyıcıya ait her bir yükümlülüğün ihlali, CMR Konvansiyonu göz önüne alınarak çalışmamızın ikinci bölümünde ayrıntılı olarak incelenmektedir. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının sorumluluğunun gündeme gelebilmesi için talep sahibinin zarara uğramış olması ve zarar ile zarara neden olduğu ileri sürülen olay arasında uygun illiyet bağının bulunması lazımdır.

Taşıma hukukunda taşıyıcı yalnızca kendi yaptığı eylemler nedeniyle sorumlu olmayıp yardımcı şahıslardan dolayı da sorumluluğa sahiptir. CMR Konvansiyonu m. 3 ve TTK m. 887 gereği taşıyıcı, çalıştırdığı kişiler ile hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilerin fiil ve ihmalleri nedeniyle söz konusu fiil ve ihmaller kendisine aitmiş gibi sorumludur.

²⁵⁰ Eren, Borçlar Genel, s. 83.

²⁵¹ Taşıyıcının sorumlu olduğu zaman aralığı bahsinde önemli olan, zarara neden olan olayın bu süre içinde meydana gelmesi olup zararın daha sonradan ortaya çıkması mümkündür. Bu yönde bkz: **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 240 dn. 9.

²⁵² 1.1.5. başlığı altında.

Taşıma sözleşmesi ile taşıma faaliyetini gerçekleştirmeyi vaat eden taşıyıcının sadece sözleşmeye dayalı olarak sorumluluğuna başvurabileceği söylenemez. Taşıyıcının gerçekleştirdiği taşıma faaliyeti nedeniyle sözleşme dışı sorumluluğunun da gündeme gelmesi söz konusu olabilir. Haksız fiil, sebepsiz zenginleşme, yetkisiz temsil ve sözleşme öncesi sorumluluk (culpa in contrahendo) sebeplerine dayanarak taşıyıcıya karşı açılan davalar taşıyıcının sözleşme dışı sorumluluğu kapsamındadır²⁵³. CMR Konvansiyonu'nun 28. maddesinde öngörüldüğü üzere; taşıyıcıya yöneltilen sözleşme dışı istemler karşısında taşıyıcı, karşılayacağı tazminatı belirleyen, sorumluluğunu sınırlandıran veya kaldıran Konvansiyon hükümlerinden yararlanabilecektir. TTK'nin 885. maddesinde de bu hükme paralel bir düzenleme yer almaktadır. Aynı şekilde taşıyıcının yardımcılara karşı sözleşme dışı bir istemde bulunduğu takdirde de taşıyıcının yardımcıları CMR Konvansiyonu ve TTK'nin sorumluluğun sınırına ve sorumluluktan kurtulmaya ilişkin hükümlerinden faydalanabileceklerdir (CMR Konvansiyonu m. 28/2, TTK m. 887). Söz konusu düzenlemelerin amacı, talep sahiplerinin sözleşme dışı bir hukuki sebebe dayanarak CMR Konvansiyonu ve TTK'nin taşıyıcının sorumluluğuna dair getirdiği sınırlamaları dolanmasını önlemektir²⁵⁴.

Taşıma işi dolayısıyla gerek taşıma sözleşmesinden gerek sözleşme dışı istemlerden gerekse de yardımcı şahısların eylemlerinden sorumlu olabilen taşıyıcı, CMR Konvansiyonu (m. 17/2, 4) ve TTK'de (m. 875/2, 876, 878) düzenlenen sorumluluktan kurtulma sebeplerine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Söz konusu düzenlemelere göre zarar, hak sahibi kişinin hatası veya ihmaliinden ya da onun verdiği talimattan, eşyaya has bir kusurdan ya da taşıyıcının kaçınamayacağı ve neticelerine engel olamayacağı olaylardan kaynaklanıyorsa taşıyıcı sorumlu değildir. Söz konusu haller taşıyıcının sorumluluktan kurtulmada dayanabileceği genel sebepler olarak anılmakta olup bunların haricinde bazı özel sebepler de öngörülmüştür. Eğer zarar; eşyanın gönderen tarafından yetersiz veya hatalı ambalajlanması ve etiketlenmesinden, eşyanın doğal niteliğinden²⁵⁵, gönderen veya gönderilen tarafından yapılan yükleme ve boşaltma işlemlerinden, canlı hayvan taşımından²⁵⁶, taşımanın sözleşme

²⁵³ Akıncı, s. 152; Erdil, s. 516.

²⁵⁴ Akıncı, s. 152; Erdil, s. 517; Karan/Kara/Varan, s. 865.

²⁵⁵ Taşınacak eşya sıcaklık, soğukluk, ısı değişiklikleri, nem ve benzeri dış etkilere etkilenebilecek nitelikte olduğu için taşımanın özel donanıma sahip taşıtlarla yapılması gerekip taşıma sözleşmesiyle bu husus kayıt altına alınmış ise; taşıyıcının eşyanın doğal niteliğinin zarara neden olduğu şeklindeki özel sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmesi için, gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanılmasında kendisine düşen sorumluluğu yerine getirmesi ve özel talimatları uygulamış olması şarttır (CMR Konvansiyonu m. 18/4, TTK m. 878/4).

²⁵⁶ Taşıyıcının canlı hayvan taşınması yapılması hususunu sorumluluktan kurtulma sebebi olarak ileri sürebilmesi için duruma göre kendisine düşen tüm önlemleri aldığını ve özel talimatlara uygun davrandığını ortaya koyması lazımdır (CMR Konvansiyonu m. 18/5, TTK m. 878/5).

veya teamül gereği üstü açık taşıtla yapılmasından²⁵⁷ dolayı meydana gelmişse taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir. Özel sebep olarak düzenlenen bu haller, CMR Konvansiyonu'ndaki sorumluluk sisteminde sadece ziya ve hasar durumlarında ileri sürülebilirken TTK'deki sorumluluk sisteminde gecikme durumunda da özel sebeplere başvurulabilmesi mümkündür. Özel sorumluluktan kurtulma sebebinin bulunduğu ve ileri sürüldüğü bir davada, karine olarak zararın bu sebepten kaynaklandığı varsayılır. Özel sorumluluk sebebine dayanan taşıyıcının sadece söz konusu sebebin somut taşıma kapsamında vuku bulduğunu ispatlaması yeterli olup bu sebep ile zarar arasındaki illiyet bağını ispatlamasına gerek yoktur. Genel sorumluluktan kurtulma sebeplerinde ise taşıyıcının zarar ile söz konusu sebepler arasındaki illiyet bağını ispatlaması gerekmektedir.

CMR Konvansiyonu (m. 17/3) ve TTK'de (m. 877) öngörüldüğü üzere taşıyıcı, taşıttaki bozukluğa veya taşıtı kiraladığı kişi ve bu kişinin temsilcileri ile çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz²⁵⁸. Bu düzenleme kanıt gösterilerek denilmektedir ki; taşıyıcının ileri sürebileceği genel sorumluluktan kurtulma sebeplerinden olan kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olay kavramı mücbir sebep kavramından daha geniş bir kavramdır²⁵⁹. Nitekim mücbir sebepten bahsedilebilmesi için olayın haricilik, kaçınılmazlık ve öngörülmezlik unsurlarını sağlaması gerekmektedir. Oysa taşıyıcının kendi işletmesi dahilinde gerçekleşebilecek bir sorun olan taşıt arızası durumu mücbir sebebin haricilik unsuru ile bağdaşmayan bir durumdur. Ve mücbir sebep sayılmayan taşıt arızası durumunun taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaramayacağını açıkça düzenleme altına alınmış olduğuna bakılırsa, mücbir sebep ile kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olay kavramlarının birbiriyle denk olmadığı sonucuna varılması mümkündür²⁶⁰. Zarara neden olan durumun

²⁵⁷ Taşımanın üstü açık taşıtla yapılması durumunda normalin üstünde ziya ve hasar meydana gelmişse, zararın üstü açık taşıtla taşıma yapılması nedeniyle meydana geldiği şeklindeki varsayım geçerli olmaz (CMR Konvansiyonu, m. 18/3, TTK m. 878/2).

²⁵⁸ “Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkin olup, mahkemece, araç sürücüsü olan davalı S.. Ç.. yönünden, olayda bir kusurunun bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Ancak, mahkemece hükme esas alınan bilirkişi raporunda, yükün araçta meydana gelen yangın sonucu zayı olduğu, yangının da rampada kızgınlaşan araç balatasının yanması sonucu çıktığı belirlenmiştir. Aracın bakımındaki eksiklikten kaynaklanan bu yangında, araç sahibinin kusuru olduğu gibi davalı sürücünün de bakımsız araçla yola çıktığı için kusuru bulunmakta olup, diğer davalı araç sahibinin kurumsal olarak araçların bakım ve onarımını kendi bünyesinde gerçekleştirdiği iddia ve ispat olunmamıştır. Bu itibarla davalı S.. Ç.. yönünden davanın reddi doğru görülmemiş, hükmün bu nedenle bozulması gerekmiştir.” Yarg. 11. HD, T. 29.09.2014, E. 2014/7823, K. 2014/14834 (Lale, CMR, s.498, 499).

²⁵⁹ Kaya, Sorumluluk(1), s. 324, 325; Yürük Yeniocak, s. 84, 85; İlyasov, s. 77; Gençtürk, Eşya Taşıma, s.164, 165; Erdil, s.236; Özdemir, s. 202; Aydın, s. 69; Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 101; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu s. 43, 44; Uslu, s. 96.

²⁶⁰ Kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olay kavramı, ilk olarak uluslararası demiryolu taşımalarını düzenleyen CIM'de gecikme sorumluluğundan kurtulma sebebi olan mücbir sebebin yerine geçmesi için kullanılan bir kavram olmuştur. Daha sonra CIM'de 1952 yılında yapılan revizyon ile kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olay kavramı, ziya ve hasar sorumluluğundan kurtulma hususunda da esas alınmıştır. Aynı kavram CMR

kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olay kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğine somut taşımanın özelliklerine ve koşullarına göre karar verilir²⁶¹.

1.1.6.2. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Özel hukuk alanında sorumluluk, borçlunun alacaklı karşısında malvarlığı ile sorumlu olması şeklindeki “... ile sorumluluk” ve zarar veren kişinin çeşitli sebeplerden (örneğin haksız fiilden, sözleşmenin ihlal edilmesinden, özen borcuna aykırılıktan) doğan zararı tazmin etmesi anlamına gelen “... den sorumluluk” olarak ikiye ayrılmaktadır²⁶². Taşıyıcının sorumluluğu konusunun temelinde taşıma sözleşmesi yer aldığından, CMR Konvansiyonu ve TTK’de özel olarak düzenlenen bu sorumluluğun bir sözleşme sorumluluğu olduğu ve “... den sorumluluk” şeklinde nitelendirilebileceği²⁶³ söylenebilir.

Taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeye ilişkin sorumluluğunu düzenleyen CMR Konvansiyonu m. 17 vd. ile TTK m. 875 vd. hükümlerine bakıldığında, bu sorumluluğun hukuki niteliğinin kusurlu ya da kusursuz sorumluluk türlerinden hangisi içinde değerlendirileceği konusunda doktrinde farklı görüşler vardır. Bir görüşe göre taşıyıcının sorumluluğu ispat yükü tersine çevrilmiş kusur sorumluluğudur²⁶⁴. Nitekim Yargıtay’ın da bu

Konvansiyonu sisteminde de sorumluluktan kurtulma sebebi olarak benimsenmiştir. Bkz: **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 99, 100, 101.

²⁶¹ “Mahkemece, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna dayanılarak, CMR Konvansiyonunun 17/2. maddesi uyarınca hasarın taşıyıcının önlenmesine (sonuçlarından kaçınmasına) olanak bulunmayan bir sebepten ileri gelmesi halinde, taşıyıcının hasardan sorumlu tutulamayacağı, dava konusu trafik kazasının davalıya ait aracın kendi şeridinde ilerlerken başka bir aracın dorsesinin savrulması sonucunda meydana geldiği ve davalı sürücüsünün hiçbir kusurunun bulunmadığı, bu durumda meydana gelen hasardan davalı taşıyıcının anılan hüküm uyarınca sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davacı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir.” Yarg. 11. HD T. 07.12.2009, E.2008/8035, K. 2009/12507; “Somut olayda, davalı taraf aracın bir park yerinde gasp eylemine maruz kaldığını ileri sürmüştür. Her ne kadar taşıyıcının kusurunun bulunmadığı durumlarda gasp eyleminin varlığı taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır ise de, taşıyıcının gasp olayının gerçekleşmesinde herhangi bir kusurunun bulunmaması gerekir. Bu itibarla, mahkemece, aracın gasp edildiği ileri sürülen tır parkının güvenli bir park olup olmadığı hususu üzerinde durulup güvenli değil ise, taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı, ancak güvenli bir park olması halinde sorumlu tutulamayacağı nazara alınarak bu şekilde bir araştırma ve inceleme yapıp sonucuna göre hüküm kurmak gerekirken eksik inceleme ile yazılı şekilde hüküm tesisi bozmayı gerektirmiştir.” Yarg. 11. HD T. 04.03.2013, E.2012/3690, K. 2013/3901; “Mahkemece, iddia, savunmalar, toplanan kanıtlar ve benimsenen bilirkişi raporuna göre, rizikonun gümrük işlemlerinin yapılması için taşımayı yapan aracın tır sahasında beklediği sırada sel sularına maruz kalması sonucu meydana geldiği, 6 aylık yağışın bir günde yağdığı, davalı taşıyanın alabileceği bir önlemin bulunmadığı, CMR’nin 17/2. maddesi uyarınca taşıyan davalının sorumlu olmadığı, onun CMR sigortacısı olan ve aynı zamanda işyeri sigortacısı bulunan diğer davalının da sorumluluğunun bulunmadığı, rizikonun işyeri sigorta poliçesi kapsamında yer almadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davacı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir.” Yarg. 11. HD T. 01.10.2013, E. 2012/292, K. 2013/17237 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 16.03.2024)

²⁶² **Eren**, Borçlar Genel, s. 84.

²⁶³ **Karan/Kara/Varan**, s. 362; **İlyasov**, s. 73.

²⁶⁴ **Akıncı**, s. 87.

yönde kararları mevcuttur²⁶⁵. Bu görüşe göre, söz konusu düzenlemeler ile taşıyıcının esas olarak kusurlu olduğu kabul edilmekle birlikte ispat yüküne ilişkin genel kurallara aykırı olarak talep sahiplerinin taşıyıcının kusurunu ortaya koymalarına gerek yoktur. Aksine olarak taşıyıcının somut taşımada sorumluluktan kurtulma sebeplerinin varlığını ileri sürerek sorumsuzluğunu ispatlaması gerekmektedir.

Bir diğer görüş taşıyıcının sorumluluğunun özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğunu ileri sürmektedir²⁶⁶. Nitekim yukarıda²⁶⁷ açıklandığı üzere taşıyıcının kaçınılamaz ve sonuçları önlenemez olay şeklindeki sorumluluktan kurtulma sebebine dayanabilmesi için somut taşımada en üst düzeyde özeni göstermesi gerekmektedir. Bu görüşü savunanlara göre, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmek için en üst düzeyde özeni gösterdiğini ispat etmek mecburiyetinde olması, sorumluluğun kusursuz sorumluluk olarak nitelendirilmesini imkansız kılmaktadır²⁶⁸.

Bu konuda doktrinde ağırlıklı olarak savunulan ve bizim de katıldığımız üçüncü görüşe göre ise taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur²⁶⁹. Nitekim ilgili düzenlemeler uyarınca, taşıyıcının eşya üzerinde hakimiyet sahibi olduğu süre zarfında meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu varsayılmaktadır. Taşıyıcı, söz konusu sorumluluktan kusursuzluğunu ispat ederek değil; zararın CMR Konvansiyonu'nda ve TTK'de sınırlı olarak düzenlenen sorumluluktan kurtulma hallerinden kaynaklandığını ispat ederek kurtulabilmektedir. Üstelik taşıyıcıya tanınan sorumluluktan kurtulma imkanları sadece mücbir sebep gibi uygun illiyet bağıını kesen sebeplerden ibaret olmayıp daha geniştir.

Belirtmek gerekir ki taşıyıcının CMR Konvansiyonu uyarınca zıya, hasar ve gecikme sorumluluğu dışında kalan bazı sorumlulukları; sınırlanmış veya sınırlanmamış olmaları, sorumluluk sınırlarının ne olduğu ve taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran sebepler bakımından bazı farklılıklar göstermektedir. Bu hususa ilişkin açıklamalar ikinci bölümde ilgili konu başlıkları altında yapılmakla birlikte burada da kısaca değinmekte fayda vardır. Söz konusu sorumluluklardan biri olan talimatlara uyma yükümlülüğüne aykırılık durumunda taşıyıcı,

²⁶⁵ Yarg. 11. HD T. 18.01.2016, E. 2015/15068, K. 2016/408; Yarg. 11. HD T. 30.06.2014, E. 2014/6491, K. 2014/12550; Yarg. 11. HD T. 18.02.2015, E. 2015/817, K. 2015/2126 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 17.03.2024).

²⁶⁶ Aydın, s. 33, 34; Özdemir, s. 127.

²⁶⁷ 1.1.5.5. başlığı altında.

²⁶⁸ Aydın, s. 33.

²⁶⁹ Kaya, Sorumluluk (1), s. 325; Kaya, Sorumluluk (2), s. 239, 240; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44; Gençtürk, Eşya Taşıma, s.111; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s.162; Yürük Yeniocak, s. 38; Erdoğan, s. 83. Taşıyıcının sorumluluğunun kurtuluş kanıtı getirilebilen sebep sorumluluğu (kusursuz sorumluluk) olduğunu belirtmekle beraber bu sorumluluğun yumuşatılmış olup olmadığı şeklinde bir ayrıma gidilmesinin yersiz olduğu yönündeki görüş için bkz: Karan/Kara/Varan, s. 396.

sınırsız olarak sorumlu olmakla birlikte bu sorumluluktan ancak uygun illiyet bağıını kesen sebepler varsa kurtulabilmektedir. Ödemeli teslimin söz konusu olduğu taşımalarda ise taşıyıcı, teslimde ödeme kaydında yer verilen tutarla sınırlı olarak sorumlu olup bu sorumluluktan kurtulabilmek için uygun illiyet bağıını kesen sebeplerin varlığını ispatlamalıdır. Taşıyıcının söz konusu sorumlulukları kusursuz sorumluluk niteliğinde olmakla birlikte bu sorumlulukların zıya, hasar ve gecikme sorumluluğunda olduğu gibi yumuşatılmış olduğunu söylemek mümkün değildir.

1.2. Uluslararası Taşımacılıkta CMR Konvansiyonu

1.2.1. CMR Konvansiyonu'na Genel Bir Bakış

Ticaret ile yoğun ve doğrudan etkileşim içinde olan taşımacılık alanını düzenleyen taşıma hukuku konusunda, ülkeler arasında hukuk birliğinin sağlanması birçok açıdan öneme sahiptir. Özellikle uluslararası nitelikte yapılan taşımalarda ülkeler arası uygulanacak ortak bir düzenleme mevcut olmadığı takdirde, herhangi bir uyuşmazlık durumunda uygulanacak hukuk her seferinde farklılaşacak (özellikle taşıyıcının sorumluluğu açısından) ve benzer sorunlara farklı çözümler tatbik edilecektir. Bu durum da, gerek doğrudan taşımacılık alanında gerekse taşımacılık alanının etkileşim içinde olduğu diğer alanlarda faaliyet gösterenler için risklerin öngörülememesine yol açacaktır. Taşımacılığın getirdiği riskler hesaplanamadığında ise, taşıyıcılar ile ticari satım sözleşmesi tarafları menfaatlerini sigortalatamayacak ve bunun sonucunda taraflar taşımacılık yapmaktan ve ticari ilişkiler kurmaktan imtina edeceklerdir²⁷⁰. Tüm bu durumlar göz önüne alındığında, uluslararası ticaret ile taşımacılığın gelişmesini sağlamak için, devletlerin bir araya gelerek hukuk alanında ortak ve bağlayıcı metinler oluşturmaları bir gereklilik halini almaktadır.

Bu noktada uluslararası karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak hazırlanan CMR Konvansiyonu; metnin giriş kısmında da ortaya konduğu üzere karayolunda uluslararası eşya taşıma sözleşmelerini standart hale getirme, taşımaya ilişkin belgeler ve taşıyıcının sorumluluğu konularında yeknesaklığı sağlaması bakımından çok önemli bir düzenlemedir. CMR Konvansiyonu; uygulama alanı, taşıyıcının sorumlu olduğu kişiler, taşıma sözleşmesinin akdedilmesi ve uygulanması, taşıyıcının sorumluluğu, talep ve davalar, müteakip taşıyıcılar tarafından yapılan taşımalar, CMR Konvansiyonu'na aykırı şartların hükümsüzlüğü ve nihai hükümler olmak üzere sekiz bölümden oluşmaktadır. Ancak söz konusu Konvansiyon karayolunda uluslararası eşya taşımacılığını her açıdan düzenleme altına

²⁷⁰ Karan/Kara/Varan, s. 3.

alabilmiş değildir. Konvansiyon kapsamında çoğunlukla taşıyıcının sorumluluğu ve taşımacılıkla ilgili belgeler üzerinde durulmakla beraber taşıma işiyle ilgili bazı konularda ulusal hukuka atıf yapılmış, bazı konulara ise hiç değinilmemiştir²⁷¹. Bu durum Konvansiyon'un uluslararası karayolu eşya taşımacılığı alanında yeknesaklığı sağlamak şeklindeki iddiasını zayıflatır da, halihazırda taşıyıcının sorumluluğu ve hesaplanacak tazminata ilişkin getirdiği standartlar sayesinde taşımacılık alanında önemli bir yol kat edilmiştir.

Türkiye, CMR Konvansiyonu'na taraf olan devletler arasındadır. Türk hukuku bakımından CMR Konvansiyonu Anayasa m. 90/5 uyarınca kanun hükmünde olup MÖHUK m. 1/2 uyarınca uluslararası nitelikli karayolu eşya taşımalarında öncelikli olarak uygulanmak durumundadır. Öte yandan belirtmek gerekir ki CMR Konvansiyonu hükümleri 41. maddesinde öngörüldüğü üzere emredici niteliktedir. CMR Konvansiyonu'nu doğrudan ya da dolaylı şekilde ihlal eden her şart (CMR Konvansiyonu'nun 40. maddesi saklı kalmak kaydıyla) hükümsüzdür. Hükümsüz olan bu şartın varlığı, sözleşmenin geriye kalan hükümlerinin geçersizliğine yol açmaz.

1.2.2. CMR Konvansiyonu'nun Uygulanma Şartları

1.2.2.1. Ücret Karşılığında Yapılan Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

CMR Konvansiyonu'nun uygulanma şartları Konvansiyonun ilk bölümünün birinci ve ikinci maddelerinde yer almaktadır. Söz konusu maddelere göre taraflar arasında eşyanın karayolundan belli bazı taşıtlar kullanılarak taşınmasına ilişkin bir taşıma sözleşmesi mevcut olmalıdır. Taşıma sözleşmesine konu eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edileceği yerin iki farklı ülke sınırı içinde yer alması gerekmekte olup bu ülkelerden en az birinin ise CMR Konvansiyonu'na taraf ülkelerden olması lazımdır²⁷². CMR Konvansiyonu'nun ikinci maddesi ile eşyaların karayolu üzerinden taşınması şartına bir istisna getirilmiştir. Buna göre eğer eşya yüklü taşıt, yolculuğun herhangi bir kısmında eşya taşıttan boşaltılmaksızın deniz yolu, demir yolu, hava yolu veya iç su yolu yöntemleri ile taşınırsa bu durum CMR Konvansiyonu'nun uygulanmasına hakele getirmez.

Bir uyuşmazlığın CMR Konvansiyonu kapsamında olup olmadığı hakkında karar verilirken sayılan bu hususların somut uyuşmazlıkta var olduğunun tespit edilmesi

²⁷¹ Ayrıntılı bilgi için bkz: 1.3. başlığı altında.

²⁷² Demir yolu, deniz yolu ve hava yolu ile uluslararası taşımayı düzenleyen ilgili konvansiyonların uygulanma şartları ile karşılaştırmak için bkz: Emanet, Hakan, "Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırmalı Analizi", C. 9, S. 1, 2016, (Emanet, Konvansiyon) ss. 162-172.

gerekecektir. Bu kapsamda ilk önce değerlendirilmesi gereken husus taraflar arasında ücret karşılığında bir taşıma sözleşmesinin mevcut olup olmadığıdır²⁷³. Taşıma sözleşmesine ilişkin yukarıda²⁷⁴ yapılan açıklamalar burada da aynen geçerli olup bu başlık altında tekrara düşmekten kaçınılmıştır. Ücret, CMR Konvansiyonu’nun kapsamındaki taşımalar için zorunlu bir şart olduğundan ücretsiz yapılan ve hatır taşıması olarak isimlendirilen taşımalar CMR Konvansiyonu’nun uygulama alanına girmez²⁷⁵.

CMR Konvansiyonu, taşıma sözleşmesine ilişkin bir şekil zorunluluğu öngörmemiştir²⁷⁶. Konvansiyonun 4. maddesi uyarınca taşıma senedinin olmaması, usule aykırı düzenlenmesi veya ziyaa uğraması taşıma sözleşmesinin ne varlığını ne de geçerliliğini etkiler²⁷⁷. Taşıma senedinin önemi, taşıma sözleşmesinin kurulduğuna, sözleşmenin içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından kabulüne dair ispat fonksiyonu taşımasındadır²⁷⁸.

1.2.2.2. Taşımanın Konusunun Eşya Olması

1.2.2.2.1. CMR Konvansiyonu Kapsamında Eşya Kavramı

CMR Konvansiyonu’nda eşya kavramına dair bir açıklama yapılmamıştır. Ancak taşıma sözleşmesinin konusu kapsamında eşya kavramına dair yaptığımız açıklamalar²⁷⁹ burada da geçerlidir. Bu doğrultuda ekonomik değeri olsun ya da olmasın, maddi varlığa sahip taşınabilir tüm nesneler CMR Konvansiyonu kapsamında eşya sayılır. Konvansiyon’da eşyaya ilişkin açık bir tanım yer almasa da hangi taşımaların Konvansiyon kapsamı dışında tutulduğu düzenlenmiş haldedir²⁸⁰. Bu durum Konvansiyon’un uygulama alanı dışında tutulan taşımaların eşya taşıması olmadığı anlamına gelmemektedir.

²⁷³ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 401; **Kaya**, Sorumluluk(1) s. 314; **Lale**, Uygulama Alanı, s. 65; **Aydın**, s.5.

²⁷⁴ 1.1.2. başlığı altında

²⁷⁵ **Kaya**, Sorumluluk (1), s. 315; **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403; **Aydın**, s. 9; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 84.

²⁷⁶ **Aydın**, s. 8; **Erdoğan**, s. 25; Çiftçi, Tuğba, “CMR Taşıma Senedi”, **Legal Hukuk Dergisi** , C. 11, 2013(<https://legalbank.net> erişim tarihi:07.04.2023).

²⁷⁷ **Akıncı**, s. 43; **Aydın**, s. 8; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 315; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 84.

²⁷⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz: Yeşilova, Ecehan, “CMR Taşıma Senedinin İspat Kuvveti”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** , C. 7, S. 1,2005, ss. 237-274 (**Yeşilova**, Taşıma Senedi).

²⁷⁹ 1.1.2. başlığı altında.

²⁸⁰ CMR Konvansiyonu’nun kapsamı dışında tutulan eşya taşımalarının devletler arası ikili ya da çok taraflı anlaşmalarla genişletilebileceği; bu doğrultuda ticari değeri olmayan, gönderen ve gönderilen sıfatlarının aynı kişide toplandığı, gönderenin ülkesine geri getirilmek üzere başka ülkeye taşınan eşyaların kapsam dışında tutulabileceği; söz konusu eşyalara örnek olarak, tamir edilmesi için gönderilen arızalı araç parçaları, spor etkinlikleri için kullanılacak ekipmanlar ile sergi ve fuarlarda sergilenecek eşyalar gibi şeylerin gösterebileceği yönünde bkz: **İlyasov**, s. 51, 52.

1.2.2.2.2. CMR Konvansiyonu Kapsamı Dışında Kalan Eşya Taşımaları

1.2.2.2.2.1. Uluslararası Posta Taşımaları

Uluslararası posta taşımaları uluslararası alanda düzenleme altına alınmış olduğundan bu taşımlar CMR Konvansiyonu kapsamı dışında tutulmuştur. Uluslararası posta taşımalarına uygulanacak antlaşmalara Türkiye için de geçerli olan²⁸¹ Dünya Posta Birliği Kuruluş Yasası ile Son Protokolü ve bunlara bağlı Birleşmiş Milletler Teşkilatı ile Dünya Posta Birliği arasındaki antlaşmalar örnek şeklinde sayılabilir²⁸².

1.2.2.2.2.2. Cenaze Taşımaları

CMR Konvansiyonu'nun 1. maddesinde kapsam dışında tutulan bir diğer taşıma cenaze taşımalarıdır. Cenaze taşımaları kapsamında insan ve hayvan²⁸³ cesetleri ile bunlarla birlikte taşınan çiçek ve tabut gibi eşyalar yer almaktadır²⁸⁴. Cesetten bağımsız olarak tabut veya çiçek taşınması durumunda cenaze taşımasından söz edilemeyeceği belirtilmektedir²⁸⁵. Bunun dışında kadavra vasfında insan cesedinin taşınması veya kültür varlığı olarak mumya taşınması durumları da cenaze taşıması kapsamında olmayıp CMR Konvansiyonu'nun uygulama alanındadır²⁸⁶.

1.2.2.2.2.3. Ev Eşyası Taşımaları

Ev eşyası taşımalarının²⁸⁷ CMR Konvansiyonu kapsamı dışında tutulmasının nedeni olarak bu taşımaya özgü düzenlemelerin ayrı bir antlaşma ile yapılacağı konusundaki beklenti gösterilmektedir²⁸⁸. Ancak CMR Konvansiyonu'ndan sonra böyle bir antlaşma yapılamamış,

²⁸¹ 13.03.1969 tarihli 1131 sayılı Kanun ve yayımlandığı RG:25.03.1969/13157.

²⁸² İlgili antlaşmalar ve değişiklikler için bkz: Kendigelen, Abuzer/ Aydın, Alihan, **Bibliyografyalı Notlu İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, Beta Yayınevi, İstanbul, 2001, (Kendigelen/Aydın, Mevzuat), s. 953-955.

²⁸³ Hayvan ölüsünün cenaze kavramı içinde değerlendirilemeyeceği yönünde bkz: **Erdem**, s. 70.

²⁸⁴ **Aydın**, s. 12; **Erdil**, s. 39, 40; **Karan/Kara/Varan**, s. 45; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 48; **Özdemir**, s. 25; **Uslu**, s. 42; **Misili**, Taşımanın Üstlenilmesi, s. 78; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 90.

²⁸⁵ **Aydın**, s. 12; **Karan/Kara/Varan**, s. 45; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 48 dn. 20 ; **Özdemir**, s. 25; **Uslu**, s. 42; **Erdem**, s. 71; **Misili**, Taşımanın Üstlenilmesi, s. 78.

²⁸⁶ **Aydın**, s. 12; **Akıncı**, s. 34; **Karan/Kara/Varan**, s. 45; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 48 dn. 20; **Özdemir**, s. 25; **Uslu**, s. 42; **Erdem**, s. 71; **Misili**, Taşımanın Üstlenilmesi, s. 78; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 90.

²⁸⁷ Ev eşyası taşımaları kavramı için CMR Konvansiyonu'nun İngilizce metninde "furniture removal", Fransızca metninde ise "transport de déménagement" ifadeleri kullanılmakta olup bu ifadelerin birbiriyle tam bir denklik içinde olmadığı ileri sürülmektedir. "Furniture removal" ifadesinden kullanılmış veya kullanılmamış olsun ev ya da büro eşyası taşımasının anlaşıldığı; "transport de déménagement" ifadesinden ise daha çok taşıyıcının paketlenme, monte etme gibi borçları da üstlendiği evden eve taşımanın anlaşıldığı belirtilmektedir. Bu yönde bkz: **Uslu**, s. 43; **Aydın**, s. 13. Ayrıca İngilizce "furniture removal" ifadesinin "household removal" şeklinde anlaşılması gerektiği ve böylece büro eşyası taşımalarının CMR Konvansiyonu'nda ilgili istisna kapsamında değerlendirilemeyeceği yönündeki görüş için bkz: **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 402 dn. 20.

²⁸⁸ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403; **Uslu**, s.4 2, 43; **Akıncı**, s. 34; **Karan/Kara/Varan**, s. 46.

bununla birlikte 1962 yılında UNECE tarafından ev eşyası taşımaları için genel şartlar yayınlanmıştır²⁸⁹.

CMR Konvansiyonu'nda ev eşyası kavramının içeriğine dair bir açıklık yoktur. Bu sebeple doktrinde farklı görüşler ileri sürülmektedir. Söz konusu taşıma Türk hukukunda TTK 894 vd. maddelerinde taşınma eşyası taşıması olarak ifade edilmektedir.

Bir görüşe göre CMR Konvansiyonu'ndaki bu istisnanın kapsamı, taşınması kararlaştırılan eşyanın niteliğine bakılarak belirlenmelidir²⁹⁰. Bu doğrultuda taşınacak eşyanın kullanılmış veya kullanılıyor olması ve taşındığı yerde aynı şekilde kullanılmaya devam edilecek olması gerekmektedir. Her ne kadar ev eşyası şeklinde ifade edilmiş olsa da büro eşyalarının da bu kapsamda olduğu belirtilmektedir. Eğer ki taşınacak eşya ilk kez satın alınmış ve ilk kez kullanılmak üzere taşınıyorsa bu takdirde ev eşyası taşımasından söz edilemeyecektir²⁹¹. Yeni eşyalar ile kullanılan eşyaların bir arada taşınması durumunda ise taşımada ağırlığı teşkil eden eşyaya göre karar verilmesi önerilmektedir²⁹².

Doktrinde ağırlıkla savunulan ve bizim de katıldığımız diğer görüşe göre ise ev eşyası taşımaları ifadesi, taşıyıcının eşyayı taşımaya ek olarak eşyanın sökülmesi, paketlenmesi, montajının yapılması gibi başkaca yükümlülükleri de üstlendiği taşımaları ifade etmektedir²⁹³. Ev eşyası taşımalarına özelliğini veren, taşıyıcının ek olarak yüklendiği ve uzmanlık isteyen yükümlülüklerdir. Bu doğrultuda taşıyıcının taşıyacağı eşyalar ilk kez kullanılacak yeni eşyalar olsa bile, taşıyıcı eşyaların taşındığı yerde montajını yapmayı, yerleştirmeyi üstlendiği takdirde CMR Konvansiyonu kapsamı dışında bir taşımadan söz edilecektir²⁹⁴. Nitekim Türk hukukunda taşınma eşyası taşıması olarak anılan bu taşımaya TTK' de ayrı olarak yer

²⁸⁹ Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 403; Karan/Kara/Varan, s. 46; Aydın, s. 12; Uslu, s. 43.

²⁹⁰ Aydın, s. 13; Kara, CMR Sözleşmesi, s. 90. Benzer bir görüş için bkz: Misili, Taşımanın Üstlenilmesi, s. 78-81. Belirtmek gerekir ki Misili, taşınma eşyası taşıması deyimini tercih etmekle beraber bu sözleşmeye niteliğini veren şeyin sözleşmenin konusu olan "taşınma eşyası" olduğunu, bu eşyanın bir ev veya ofis benzeri bir yerde kullanılmakta olup yine benzeri bir yere taşındığını, taşındığı yerde de aynı işleviyle kullanılmaya devam edildiğini belirtmektedir. Yine yazara göre taşınma eşyası taşımasını diğer taşımalarından ayıran unsurlardan biri de taşıyıcının eşyanın sökülmesini, hazırlanmasını, yerleştirilmesini de üstlenmiş olmasıdır. Nitekim TTK 895. madde düzenlemesi de bu yöndedir. Misili'ye göre ilk kez kullanılacak yeni satın alınmış eşyaların taşınması, taşıyıcı monte etmek gibi yükümlülükler üstlense bile taşınma eşyası taşıması kapsamında değerlendirilmemelidir.

²⁹¹ Ev eşyası kavramını, ev ve büro gibi yerlerde kullanılan ve aynı amaçla kullanılmak üzere başka yere taşınan eşyalar olarak açıklamakla birlikte yeni alınan ev eşyalarının da CMR Konvansiyonu'nun kapsamı dışında kalacağı yönündeki görüş için bkz: Kara, CMR Sözleşmesi, s. 90, 91.

²⁹² Aydın, s. 14, 15.

²⁹³ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 49 dn. 26; Özdemir, s. 25, 26; Uslu, s. 43, 44.; Erdil, s. 40; Akburak, s. 24; Dağ, Elif, CMR'ye Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010, s. 15, 16.

²⁹⁴ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 49; Özdemir, s. 26.

verilmesinin nedeni de kanunun gerekçesinde söz konusu taşımanın ayrı bir uzmanlığı ve özeni, paketleme ve yeniden kurmayı gerektirmesi şeklinde açıklanmıştır.

Bu konuda ileri sürülen bir başka görüş ise, taşıyıcının üstlendiği yükümlülüklerin bir önemini olmadığını, önemli olan şeyin taşıyıcının eşyayı bir ev veya ofisten yine başka bir ev veya ofise ticari amaç olmadan taşımayı üstlenmesi olduğunu belirtmektedir²⁹⁵. Yine bu görüşe göre taşıyıcının taşıdığı eşyaların bir kısmı mağazadan alınmış yeni eşyalar ise bu kısım CMR Konvansiyonu kapsamında sayılmalıdır. Buradan hareketle söz konusu görüşün eşyanın belli mekanlar arasında taşınması hususunu temel aldığı ancak taşınan eşyanın niteliğine de önem verdiğini belirtmek mümkündür.

1.2.2.3. Taşımanın Karayolunda Yapılması

CMR Konvansiyonu'nun 1. maddesinde Konvansiyon'un karayolunda yapılan taşımalara uygulanacağı düzenlenmiştir. Ancak CMR Konvansiyonu'nda karayoluna ilişkin bir tanımlama yapılmamıştır. Bu nedenle kendi iç hukuk düzenlememiz olan Karayolları Trafik Kanunu 3. maddesinden yararlanılabileceği belirtilmektedir²⁹⁶. Buna göre karayolu, kamunun yararlanmasına müsait olan köprüler, arazi şeritleri ve alanlardır. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde²⁹⁷ ise karayolu; trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanlar şeklinde tanımlanmıştır.

Konvansiyon'un uygulanma şartlarından karayolunda taşıma yapılması hususunda, CMR Konvansiyonu'nun 2. maddesinde bir istisna öngörülmüştür. Buna göre eşya karayolu taşıtımdan indirilmediği halde taşımanın bir bölümünün hava, deniz, nehir veya demiryolu ile yapılması mümkündür²⁹⁸. Söz konusu halde eşya yüklü karayolu taşıtı diğer taşıma yöntemine ait araç üzerinde taşınmaktadır. Bu taşıma Ro-Ro (roll on/roll of) taşımacılığı, Piggyback (İngiliz hukukunda), Huckepackverkehr (Alman hukukunda) şeklinde isimlendirilmektedir²⁹⁹. Konvansiyon'da böyle bir düzenlemeye yer verilmesinde İngiltere'nin coğrafi durumu etkili olmuştur³⁰⁰.

²⁹⁵ **Karan/Kara/Varan**, s. 46.

²⁹⁶ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 316; **Erdil**, s. 36; **Aydın**, s. 17; **Özdemir**, s. 21; **Yürük Yeniocak**, s. 25.

²⁹⁷ RG:08.01.2018/30295.

²⁹⁸ Söz konusu taşımanın karayolunda başlayıp diğer taşıma yöntemleri ile devam etmesi gerektiği yönünde bkz: **Erdil**, s. 70; **Misili**, "Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon(CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m.2 Uygulaması", **Terazi Hukuk Dergisi** , C. 14, S. 151, 2019, ss. 545-555, (**Misili**, CMR m.2 Uygulaması), s. 550 .

²⁹⁹ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 404; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s. 548.

³⁰⁰ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 404; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 316; **Aydın**, s. 17, 18; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 52.

Karayolu dışında bir taşıma yöntemiyle taşıma yapılmasına rağmen CMR Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulabilmesi, eşyanın karayolu taşıtından boşaltılmadan bu taşıtla birlikte taşınması şartına bağlıdır³⁰¹. Bu kapsamda konteynerin taşıma aracı veya eşya niteliğinde kabul edilmesi durumuna göre, bunun bir başka tür taşıma aracına aktarılmasında CMR Konvansiyonu'nun 2. maddesinin uygulama şartlarının mevcut olup olmadığı ayrıca değerlendirilecektir³⁰². Konteyner, yukarıda³⁰³ açıkladığımız görüşümüz doğrultusunda taşıyıcıya ait olup da taşıma aracı niteliğinde olursa, bunun gemi, uçak gibi bir başka taşıma aracına aktarılması halinde tüm taşımaya CMR Konvansiyonu uygulanmalıdır³⁰⁴.

CMR Konvansiyonu'nun 2. maddesinde 14. maddede düzenlenen hallerin hariç tutulacağı öngörülmüştür. Buna göre taşıyıcının taşıma engeli meydana geldiği takdirde somut durumda en uygun önlem olarak eşyayı karayolu aracından indirip başka türde bir taşıma aracına aktarabilmesi mümkündür³⁰⁵. Bu durum CMR Konvansiyonu'nun uygulanmasına hanel getirmeyecektir. Yine belirtmek gerekir ki; eşyanın taşıttan boşaltılmaması gerekliliği, CMR Konvansiyonu'nun 2. maddesi uyarınca başka taşıma yöntemleri kullanılması durumuna ilişkin olup eşyanın araçtan hiç boşaltılmayacağı sonucuna varılmamalıdır³⁰⁶. Taşıyıcı eşyayı kontrol veya istifleme amacıyla taşıttan indirebileceği gibi alt taşıma sözleşmesi gereği bir başka karayolu taşıtına da aktarabilir³⁰⁷.

Eşyanın CMR Konvansiyonu 2. maddesi şartlarına uygun olarak taşındığı bir taşıma neticesinde ziya, hasar veya gecikme meydana geldiği takdirde talep sahibi doğrudan taşımanın tamamını üstlenen ilk taşıyıcıya başvurabilir³⁰⁸. Talep sahibinin bunun için zararın hangi taşıma bölümünde veya hangi taşıyıcı idaresinde meydana geldiğini araştırmasına gerek yoktur³⁰⁹. Böyle bir durumda taşıyıcının sorumluluğu kural olarak CMR Konvansiyonu

³⁰¹ **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 88, 89. Almanya ile Türkiye arasında yapılan bir taşımada yolun bir kısmının, eşyanın yüklü olduğu tırların gemiye bindirilerek kat edilmesi durumunda CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulama alanı bulacağı yönündeki karar için bkz: Yarg. 11. HD, T. 08.03.2011, E. 2009/9580, K. 2011/2458 (**Lale**, CMR, s. 59, 60)

³⁰² **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 16.

³⁰³ Bkz: 1.1.2. başlığı altında.

³⁰⁴ **Karan/Kara/Varan**, s. 114. Aksi yönde olarak konteynerin eşya niteliğinde olduğu ve bir başka tür taşıma aracına aktarılması halinde CMR Konvansiyonu 2. maddesinin uygulanamayacağı görüşü için bkz: **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 53; **Uslu**, s. 46; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 317; **Akıncı**, s. 40; **Erdil**, s. 70; **Yürük Yeniocak**, s. 26; **Yılmaz, Oğuz**, "Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu(CMR m.2)", S. 72, 2008, (**Yılmaz**, CMR m.2), (<https://legalbank.net> erişim tarihi: 06.05.2023).

³⁰⁵ **Aydın**, s. 19; **Akıncı**, s. 40; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 53; **Uslu**, s. 47; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s. 549.

³⁰⁶ **Akıncı**, s. 40; **Erdil**, s. 69.

³⁰⁷ **Aydın**, s. 19; **Akıncı**, s. 40; **Yürük Yeniocak**, s. 27; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s. 549.

³⁰⁸ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 404; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 316, 317; **Uslu**, s. 46, 47; **Aydın**, s. 18; **Akıncı**, s. 39; **Yürük Yeniocak**, s. 25; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 52.

³⁰⁹ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 404; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 316, 317; **Uslu**, s. 46, 47; **Aydın**, s. 18; **Akıncı**, s. 39; **Yürük Yeniocak**, s. 25; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 52.

hükümlerine göre tespit olunacaktır. Ancak zararın karayolu taşıyıcısı veya yardımcılarının³¹⁰ fiil veya ihmallerinden doğmayıp diğer türde taşıma yapılması nedeniyle ve bu türde taşıma yapıldığı sırada meydana geldiği ortaya konursa, CMR Konvansiyonu hükümleri uygulama alanı bulamayacaktır³¹¹. Bu takdirde karayolu taşıyıcısının sorumluluğu diğer türdeki taşıma yöntemine ilişkin emredici hükümlere³¹² göre belirlenecektir. Eğer bu doğrultuda uygulanacak emredici hükümler bulunmuyorsa yine CMR Konvansiyonu metni esas alınacaktır.

Diğer taşıma yöntemi ile taşıma karayolu taşıyıcısı tarafından gerçekleştirilebilir. Bu takdirde iki farklı taşıyıcı mevcutmuş gibi kabul edilir ve taşıyıcının sorumluluğu yine CMR Konvansiyonu 2. maddesindeki esaslar dairesinde belirlenir.

Taşımayı karayolu üzerinde yapmayı taahhüt eden taşıyıcının, gönderenin rızası veya talimatı olmadan, taşıma sözleşmesinde başka tür taşıma yöntemi kullanılması yasaklanmış olması rağmen eşyayı diğer türdeki taşıma aracına aktararak taşıması durumunda yine CMR Konvansiyonu hükümlerine göre sorumlu olacağı belirtilmektedir³¹³. Nitekim belirtilen haller taşıyıcıya ağır kusur olarak isnat edilebilecek ve sözleşmenin ihlal edildiği söylenebilecektir³¹⁴.

1.2.2.4. Taşımanın Belirli Tür Araçlarla Yapılması

CMR Konvansiyonu'na tabi bir taşımanın belirli tür araçlarla yapılması gerekmektedir. CMR Konvansiyonu'nun 1. maddesinde taşımanın taşıtlar³¹⁵ aracılığıyla gerçekleştirileceği, taşıt kavramından da 1949 tarihli Karayolu Trafikine İlişkin

³¹⁰ Taşıyıcının yardımcılardan sorumluluğu konusunda CMR Konvansiyonu 2. maddesi kapsamında dar yorum yapılması gerektiği, karayolu taşıyıcısının örneğin deniz yolu taşıyıcısının fiillerinden CMR Konvansiyonu m. 3 uyarınca sorumlu olmadığı yönünde bkz: **Aydın**, s. 20 dn. 50' de anılan yazarlar; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s.552. Buna karşılık aksi yöndeki görüş için bkz: **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 54; **Yılmaz**, CMR m.2 (<https://legalbank.net> erişim tarihi:07.05.2023).

³¹¹ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 404, 405; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 317; **Uslu**, s. 47; **Erdil**, s. 69; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 52.

³¹² Örneğin anılan taşıma kısmı sadece bir ülke sınırları içinde yapılmışsa bu ülkenin milli hukukuna; birden çok ülke sınırları içinde yapılmışsa şartlar sağlandığı takdirde ilgili uluslararası konvansiyon hükümlerine bakılacaktır. Bkz: **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 405 dn. 29; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 317.

³¹³ **Aydın**, s. 20, 21; **Erdil**, s. 70; **Akıncı**, s. 40; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s. 550; **Yürük Yeniocak**, s. 27.

³¹⁴ **Aydın**, s. 20, 21; **Erdil**, s. 70; **Akıncı**, s. 40; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s. 550; **Yürük Yeniocak**, s. 27. Yarg. 11. HD, T. 14.10.2002, E. 2002/4580, K. 2002/9036 (**Karan/Kara/Varan**, s. 71, 72).

³¹⁵ Karayolu Trafik Kanunu'na göre taşıt; karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere "motorlu taşıt" insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere "motorsuz taşıt" denir.

Konvansiyon'da³¹⁶ tanımlandığı üzere motorlu taşıtların, bağlı taşıtların, römorkların ve yarı römorkların anlaşılması gerektiği düzenlenmiştir.

Motorlu taşıt³¹⁷, karayolunda normal olarak insan ve eşya taşınmasında kullanılan kendi kendine hareket edebilen herhangi bir taşıma vasıtasıdır. Demiryolunda hareket edenlerle elektrik hatlarına bağlı olarak çalışan vasıtalar bu tanımdan müstesnadır³¹⁸.

Bağlı taşıt, römorkun bir kısmı motorlu taşıta bindirilmiş ve bu römork ile taşıdığı yükün ağırlıklarının hissedilir bir kısmı motorlu taşıta dayanacak şekilde birbirine bağlı motorlu taşıt ile ön dingili olmayan bir römorku ifade eder. Bu şekildeki bir römork, yarı römork³¹⁹ olarak da nitelendirilebilir. Römork³²⁰ ise motorlu bir taşıt tarafından çekilmek üzere kullanılan herhangi bir taşıttır.

Yapılan açıklamalar doğrultusunda özel otomobil, motosiklet, kamyon, tır gibi araçlarla yapılan taşımaların CMR Konvansiyonu'na tabi olacağı söylenebilir³²¹. Traktörlerin insan ve eşya taşımada kullanılma şartını sağlamadığından bahisle CMR Konvansiyonu anlamında taşıt sayılamayacağı ileri sürülmektedir³²².

1.2.2.5. Eşyanın Teslim Alındığı Yer ile Teslim Edileceği Yerin İki Farklı Ülke Sınırı İçinde Yer Alması ve Bunlardan En Az Birinin CMR Konvansiyonu'na Taraf Olması

CMR Konvansiyonu'nun kapsamının çizildiği ilk maddesinde Konvansiyon'un uygulama alanını olabildiğince geniş tanımlamak amacıyla eşyanın teslim alındığı yer ile

³¹⁶ Söz konusu konvansiyon 1968 tarihli Karayolu Trafiki Konvansiyonu ile yenilenmiştir. Ancak 1949 tarihli konvansiyonda taşıt kavramının gelecekteki teknolojileri kapsayacak genişlikte tanımlandığı ve CMR Konvansiyonu'nda doğrudan 1949 tarihli Konvansiyona atıf yapıldığı gerekçesiyle 1949 tarihli Konvansiyona üstünlük tanınması gerekmektedir. Bu yönde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 43. Aksi yöndeki görüş için bkz: **Özdemir**, s. 22 dn. 42; **Erdoğan**, s. 47. Bu konudaki tartışmalar için ayrıca bkz: **Aydın**, s. 15 dn. 37.

³¹⁷ Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre motorlu taşıt; karayolunda insan, hayvan veya eşya taşımaya yarayan ve makine gücüyle yürütülen araç veya taşıttır.

³¹⁸ Elektrik hattına bağlı olan vasıtalar 1968 tarihli konvansiyon kapsamında motorlu taşıt sayılmaktadır. Bkz: **Erdoğan**, s. 47 dn. 128.

³¹⁹ Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde yarı römork; bir kısmı motorlu taşıt üzerine oturan, taşıdığı eşyanın ve kendi ağırlığının bir kısmı motorlu taşıt tarafından taşınan römork şeklinde tanımlanmıştır.

³²⁰ Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ne göre römork, motorlu taşıtla çekilen insan, hayvan veya eşya taşımak için imal edilmiş motorsuz taşıttır.

³²¹ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 404; **Kahya**, s. 10; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 51 dn. 33; **Özdemir**, s. 23; **Aydın**, s. 17; **Karan/Kara/Varan**, s. 43, 44; **Erdil**, s. 37; **Uslu**, s. 45; **İlyasov**, s. 53.

³²² **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s.404; **Aydın**, s.17; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 51 dn. 33; **Erdil**, s. 37; **İlyasov**, s. 52; **Kahya**, s. 10. Aksi yöndeki görüş için bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 43, 44. Traktörün CMR Konvansiyonu anlamında taşıt sayılamayacağını kabul etmekle beraber bunun sebebinin traktörün insan ve eşya taşımada kullanılma şartını sağlamadığı gerekçesi olmadığı, doğrudan 1949 tarihli Konvansiyonun 1.maddesi p bendi gereği traktörlerin motorlu taşıt sayılamayacağı yönündeki görüş için bkz: **Özdemir**, s. 23 dn. 44, 45.

teslim edileceği yerin iki farklı ülke içinde yer almasının³²³ ve bunlardan sadece birinin Konvansiyon'a taraf olmasının CMR Konvansiyonu'nun uygulanması için yeterli olacağı öngörülmüştür³²⁴. Taşıma sözleşmesi taraflarının hangi ülke vatandaşı olduklarının ya da nerede ikamet ettiklerinin bir önemi yoktur³²⁵. Bu husus ancak kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca uygulanacak hukukun belirlenmesinde kriter olarak dikkate alınabilir³²⁶. Örneğin aynı ülke vatandaşı iki kişinin kendi ülkelerinden Türkiye'ye eşya taşınması konusunda yaptıkları anlaşmaya, kendi ülkeleri CMR Konvansiyonu'na taraf olmasa bile Türkiye'nin taraf olması sebebiyle CMR Konvansiyonu uygulanacaktır³²⁷.

Sözleşme tarafları, ülke içinde yapılacak ve esasen ulusal hukuka tabi olacak bir taşımada kendi iradeleriyle de taşımayı CMR Konvansiyonu'na tabi kılabilirler³²⁸. Bu halde CMR Konvansiyonu, kanun hükmünde olmasa da sözleşme hükmünde olarak emredici düzenlemelere aykırı olmamak şartıyla uygulanabilecektir³²⁹.

Eşyanın teslim alınacağı ve teslim edileceği yerler, taraflar arasındaki sözleşmeye göre belirlenir³³⁰. Eşyanın fiilen nereden teslim alındığı ve nerede teslim edildiği önemli değildir³³¹. Buna göre ilk başta CMR Konvansiyonu'na tabi olacak şekilde iki ülke arasında yapılması planlanan taşımanın taşıma engeli gibi sebeplerle ülke içinde sonlanması durumunda yine CMR Konvansiyonu uygulanacaktır³³². Doktrinde taşıma sözleşmesinde belirlenen teslim yerinin taşıma faaliyeti başladıktan sonra talimatla değiştirilmesi durumunda sözleşmenin değişikliğe uğradığı ve yenilenmiş sayılacağı belirtilmektedir³³³. Bu doğrultuda ilk başta ülke içinde yapılacak olan bir taşımada daha sonradan teslim yeri bir başka ülke

³²³ Eşyanın teslim alındığı yer ile teslim edileceği yerin aynı ülkenin egemenliği altında olması durumunda, yapılacak taşıma için farklı ülkeler üzerinden transit geçiş yapılmak zorunluluğu olsa bile CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulama alanı bulamayacağı yönünde bkz: **İlyasov**, s. 48.

³²⁴ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 405, 407; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 319; **Erdil**, s. 37; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 54; **Özdemir**, s. 26, 27; **Akıncı**, s. 26; **Aydın**, s. 21; **Uslu**, s. 47.

³²⁵ **Arkan**, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 405; **Akıncı**, s. 26, 27; **Aydın**, s. 21; **Erdil**, s. 37; **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 319; **Uslu**, s. 49; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 54.

³²⁶ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 319.

³²⁷ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 319.

³²⁸ CMR Konvansiyonu'nun 6. maddesinde düzenlendiği üzere, taraflar taşıma senedine taşımanın CMR Konvansiyonu hükümlerine tabi olacağına dair kayıt düşebilirler.

³²⁹ Yarg. 11. HD, T. 26.12.2003, E. 13744, K. 12152. Karar için bkz: **Erdem**, s. 5.

³³⁰ **Aydın**, s. 21; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 55; **Özdemir**, s. 27; **Erdil**, s. 37; **Karan/Kara/Varan**, s. 38; **Uslu**, s. 48; **İlyasov**, s. 55; **Yürük Yeniocak**, s. 28; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s. 553; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 85.

³³¹ **Aydın**, s. 21; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 55; **Özdemir**, s. 27; **Erdil**, s. 37; **Karan/Kara/Varan**, s. 38; **Uslu**, s. 48; **Yürük Yeniocak**, s. 28; **Misili**, CMR m.2 Uygulaması, s. 553; **Lale**, Uygulama Alanı, s. 70; **Kara**, CMR Sözleşmesi, s. 85.

³³² **Özdemir**, s. 27; **Aydın**, s. 21; **Karan/Kara/Varan**, s. 39; **Uslu**, s. 48; **Akıncı**, s. 27; **Lale**, Uygulama Alanı, s. 70; **Yetiş Şamlı**, s. 7.

³³³ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 55; **Özdemir**, s. 28; **Uslu**, s. 48; **Yürük Yeniocak**, s. 29.

olarak belirlenirse CMR Konvansiyonu³³⁴; tam tersi olarak ülkeler arası yapılacak olan bir taşımanın ülke içinde teslimi kararlaştırılırsa ulusal hukuk³³⁵ geçerli olacaktır.

Teslim yerlerinin sonradan değiştirilmesi hususunda doktrinde ileri sürülen ve bizim de katıldığımız bir başka görüşe göre ise talimat anına göre ayrıma gidilmesi gereklidir³³⁶. Bu görüş uyarınca sonradan uluslararası hale gelen taşımalarda talimatın alındığı andan sonrası için CMR Konvansiyonu uygulanacakken; uluslararası olması kararlaştırılan taşımanın sonradan ulusal sınırlar içinde sonlandırılmasına karar verildiğinde ise bu talimatın verildiği andan sonrasına ulusal hukuk uygulanacaktır.

Bu başlık altında taşımanın bir bölümünde müteakip taşıyıcı ya da alt taşıyıcının görev alması durumunda bu bölüme hangi hükümlerin uygulanacağı hususuna değinmekte fayda vardır. Nitekim müteakip taşıyıcı veya alt taşıyıcının taşıma yaptığı bölüm tek bir ülke içinde kalabileceği gibi birden fazla ülkeyi de kapsayabilir. Müteakip taşıyıcı, taşıma senedini ve eşyayı devralmakla sözleşmenin tarafı haline geldiğinden taşımanın tamamından CMR Konvansiyonu hükümlerine göre sorumludur³³⁷. Müteakip taşıyıcının taşıma yaptığı bölüm sadece bir ülke sınırı içinde kalsa bile sonuç değişmeyecektir³³⁸. Buna karşılık taşımanın bir bölümünü üstlenen alt taşıyıcı asıl taşıyıcıyla yeni bir taşıma sözleşmesi yapmış olduğundan bu taşıma tek bir ülke sınırı içinde kalıyorsa ilgili ulusal hukuk, birden fazla ülke arasında yapılıyorsa CMR Konvansiyonu uygulanacaktır³³⁹.

Belirtmek gerekir ki; taşıma, ister bir devlet ya da kamu kurum veya kuruluşları tarafından yapılsın ister özel hukuk kişileri tarafından yapılsın, CMR Konvansiyonu'nun uygulanması bakımından bir farklılık oluşmayacaktır.

1.3. CMR Konvansiyonu ve Uygulanacak Hukuk

1.3.1. CMR Konvansiyonu'nda Özel Kanunlar İhtilafı Kuralı Bulunan Haller

CMR Konvansiyonu, uluslararası eşya taşıma sözleşmelerini her açıdan düzenleme altına alabilmiş bir konvansiyon değildir. CMR Konvansiyonu'nda esas olarak taşıma senedi, taşıyıcının zıya, hasar ve gecikme sorumlulukları ile talep ve davaların ileri sürülmesine

³³⁴ Aydın, s. 22 dn. 56'da anılan yazarlar.

³³⁵ Aksi yönde olarak CMR Konvansiyonu'nun uygulanması gerektiğini savunan görüş için bkz: Aydın, s. 21; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 55; Erdil, s. 38; Misili, CMR m.2 Uygulaması, s. 553.

³³⁶ Karan/Kara/Varan, s. 39.

³³⁷ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 55; Özdemir, s. 30; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 405; Uslu, s. 48.

³³⁸ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 55; Özdemir, s. 30; Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme, s. 405; Uslu, s. 48.

³³⁹ Uslu, s. 48, 49.

ilişkin hususlar üzerinde durulmaktadır³⁴⁰. Bu konular dışında olmak üzere örneğin taşıma ücreti, taşıyıcının rehin ve hapis hakkı, yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün kime ait olduğu gibi konular CMR Konvansiyonu'nda düzenlenmemektedir³⁴¹. Yine CMR Konvansiyonu'nda taraflara bir sorumluluk atfedilmekle beraber bu sorumluluğa aykırılığın nasıl giderileceğine ilişkin bir hüküm öngörülmediği haller de mevcuttur³⁴². Örneğin CMR Konvansiyonu'nun 10. ve 11. maddelerinde, gönderenin yaptığı ambalajın yetersiz olmasından ve taşıyıcıya sağladığı refakat bilgi ve belgelerin usule aykırı olmasından dolayı meydana gelebilecek zararı nasıl tazmin edeceği açıklanmamaktadır³⁴³. Bunların haricinde taşıyıcının CMR Konvansiyonu'ndan kaynaklanmayan sorumlulukları da söz konusu olabilmektedir³⁴⁴. Eşyanın taşıyıcı tarafından hiç teslim alınmaması veya geç teslim alınması ya da sözleşmenin müspet ihlali gibi durumlarda hal böyledir³⁴⁵. Anılan bu boşluk hallerinde uygulanacak ulusal hukuk tespit edilerek bu hukuka göre karar verilmesi gerekmektedir³⁴⁶.

CMR Konvansiyonu'ndaki boşluk hallerinde, uygulanacak ulusal hukukun nasıl belirleneceğine ilişkin CMR Konvansiyonu'nda genel bir kanunlar ihtilafı kuralı yer almamaktadır. Bu durum doktrinde bir eksiklik olarak değerlendirilmektedir³⁴⁷. Bununla beraber CMR Konvansiyonu'nda bazı konulara ilişkin olarak özel kanunlar ihtilafı kuralları öngörülmüştür.

Bu kurallardan ilki CMR Konvansiyonu'nun 5. maddesinde yer almaktadır. Buna göre taşıma senedinin matbu şeklinde veya mühür basmak suretiyle düzenlenip düzenlenemeyeceği senedin hazırlandığı yer hukukuna göre belirlenecektir. Bir diğer kural, taşıma veya teslim engeli sebebiyle eşyanın satılmasının gerektiği durumlarda, satış usulü için takip edilmesi gereken hukuku gösteren CMR Konvansiyonu m. 16/5 hükmüdür. Bu hükme göre söz konusu hallerde satış için, eşyanın bulunduğu yerdeki hukuk veya teamüle göre hareket edilecektir. Ayrıca kasta eşdeğer kusurun belirlenmesi ile zamanaşımının durması ve kesilmesi sebeplerinin belirlenmesi konularında davaya bakan hakim hukukuna işaret eden CMR Konvansiyonu'nun 29. ve 32. maddeleri de bu kurallara örnek gösterilebilir. Bunların haricinde CMR Konvansiyonu m. 20/5 uyarınca; eşyanın zıya uğradığı varsayılan hallerde

³⁴⁰ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 312; **Aydın**, s. 24; **Özdemir**, s. 30.

³⁴¹ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 322; **Aydın**, s. 24; **Özdemir**, s. 30; **Erdoğan**, s. 17; **Akıncı**, s. 30; Mesci, Barış, "CMR'nin Türk Hukukundaki Yeri ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun İle İlişkisi", **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 15, S. 1, 2016, ss. 867-892, s. 868.

³⁴² **Aydın**, s. 24; **Mesci**, s. 868.

³⁴³ **Aydın**, s. 24.

³⁴⁴ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 323.

³⁴⁵ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 323, 330; **Uslu**, s. 30; **Dağ**, s. 20.

³⁴⁶ **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 312; **Aydın**, s. 24; **Uslu**, s. 29; **Özdemir**, s. 32.

³⁴⁷ Şanlı, Cemal, "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 9, S. 1, 1989, ss. 47-53, s. 51.

daha sonradan bulunması durumunda, hak sahibi kişi bu eşyanın kendisine teslim edilmesini istememiş ya da eşya öngörülen bir yıllık süre geçtikten sonra bulunmuşsa, taşıyıcı eşyanın bulunduğu yer hukukuna göre eşya üzerinde tasarruf etme imkanına sahiptir. Belirtmek gerekir ki; CMR Konvansiyonu'nda yer alan bu kanunlar ihtilafı kurallarının işaret ettiği hukuk, doğrudan maddi hukuka ilişkin hükümleriyle uygulama alanı bulacaktır³⁴⁸.

1.3.2. CMR Konvansiyonu'nda Özel Kanunlar İhtilafı Kuralı Bulunmayan Haller

CMR Konvansiyonu'nda boşluk olup da herhangi bir özel kanunlar ihtilafı kuralı öngörülme hallerde davaya bakan hakimin hukukundaki kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca hareket edilecektir³⁴⁹. Bu noktada Türk hukukunda temel alınacak kanun 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'dur. MÖHUK'un 29. maddesinde içerisinde yabancılık unsuru³⁵⁰ barındıran eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukun nasıl tespit edileceği düzenlenmektedir³⁵¹. Maddenin ilk fıkrasına göre öncelikle tarafların hukuk seçimi³⁵² yapıp yapmadığına bakılacak ve tarafların tayin ettiği bir hukuk varsa bu hukuk geçerli olacaktır. MÖHUK m. 29'da taraflarca yapılacak hukuk seçiminin şekli, zamanı gibi hususlara ilişkin bir düzenleme yer almadığından, bu konularda MÖHUK m. 24'teki genel düzenlemeler esas alınacaktır³⁵³. Buna göre taraflar, hukuk

³⁴⁸ Aydın, s. 26; Özdemir, s. 31; Erdoğan, s. 19; ; Mesci, s. 872. Aksi yöndeki görüş için bkz: Uslu, s. 28 dn.41.

³⁴⁹ Uslu, s. 30; Özdemir, s. 33; Şanlı, s. 52. Kanunlar ihtilafı kurallarına başvurulmadan önce CMR Konvansiyonu'nun amacı ve mevcut hükümleri doğrultusunda yorum yöntemine başvurulması gerektiği ve yorum yapılırken Konvansiyon için yapılan hazırlık sürecindeki çalışmalardan ve CMR Konvansiyonu'nun tatbik edildiği ülkelerin mahkeme kararlarından yararlanılabileceği yönünde bkz: Akıncı, s. 32; Erdoğan, s. 18.

³⁵⁰ Yabancılık unsuru, bir hukuki olay ya da ilişkiyi hakimın bağlı olduğu devlete ait hukuk düzeni haricinde, bir veya daha fazla hukuk düzeni ile bağlantılı hale getiren unsur olarak tanımlanmaktadır. Örneğin; sözleşme taraflarından birinin yabancı ülke vatandaşı olması, tarafların ikametgahlarının veya işyerlerinin farklı ülkelerde yer alması, sözleşmenin ifa yerinin veya konusunun yabancı ülkede olması hallerinde yabancılık unsurunun varlığından söz edilecektir. Hakim somut olayda yabancılık unsuru bulunup bulunmadığını kendiliğinden araştırmakla yükümlüdür. Bu yöndeki tespitler ve yabancılık unsuruna ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz: Aygün, Mesut, "Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 16, 2015, ss. 1025-1066.

³⁵¹ Mülga 2675 sayılı MÖHUK döneminde taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk öncelikle tarafların hukuk seçimine göre, taraflar hukuk seçimi yapmadığı takdirde ise borcun ifa yerine, birden fazla ifa yeri mevcutsa borç ilişkisinde ağırlığı teşkil eden edimin ifa yerine göre belirlenmekteydi. Doktrinde taşıma sözleşmesinde karakteristik edimin taşıma edimi olduğu, bu sebeple tarafların hukuk seçimi yapmadığı hallerde varma yeri hukukunun geçerli olacağı belirtilmekte ve bu durum taşıyıcıyla ilgisiz, tesadüfi hukukların uygulama alanı bulabileceğinden hareketle eleştirilmekteydi. Bkz: Akıncı, s. 24; Aydın, s. 28; Şanlı, s. 53.

³⁵² CMR Konvansiyonu'nun 41. maddesine göre (40. madde hükümleri saklı kalmak koşuluyla) tarafların CMR Konvansiyonu hükümlerini doğrudan veya dolaylı olarak ihlal eden şartlar üzerinde anlaşmaları halinde söz konusu şartlar hükümsüz sayılır. Hükümsüz sayılan bu şartlar sözleşmenin diğer şartlarının geçersizliği sonucunu doğurmaz. Buna göre taşıma sözleşmesi tarafları CMR Konvansiyonu'nda uygulanacak hukuka ilişkin öngörülen kurallara aykırı bir anlaşma yapamazlar. Taraflarca seçilen hukuka, ancak CMR Konvansiyonu'nda yer verilmeyen hususlarda ya da CMR Konvansiyonu'nun 40. maddesinde olduğu gibi taraflara irade serbestisi tanınan durumlarda başvurulabilecektir. Bkz: Şanlı, s. 52; Uslu, s. 31, 32; Dağ, s. 22, 23.

³⁵³ Özgenç, Zeynep, "Türk Hukuku'nda Navlun Sözleşmesi'ne İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C. 34, S. 4, 2018, ss. 243-307, s. 255.

seçimini açık veya zımni şekilde yapabilirler³⁵⁴. Bunun haricinde taraflarca yapılacak hukuk seçiminin zamanına ilişkin de bir sınırlama yoktur³⁵⁵. Ancak, sözleşmenin kurulmasından sonra yapılan hukuk seçimi, üçüncü kişilerin haklarına hâlel gelmemek suretiyle geriye etkili olarak geçerli olacaktır.

Eğer taraflar uygulanacak hukuk konusunda bir seçim yapmamışlarsa MÖHUK m. 29/2 uyarınca sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk tayin edilecektir. Buna göre taşıma sözleşmesinin kurulduğu sırada, taşıyıcının esas iş yerinin bulunduğu ülke aynı anda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke ile veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ile aynı ise, bu ülke hukuku sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk kabul edilir. Söz konusu maddenin üçüncü fıkrasına göre, halin şartları dikkate alındığında sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukuk³⁵⁶ var ise bu takdirde sözleşmeye bu hukuk uygulanır.

MÖHUK m. 29/2'deki şartların gerçekleşmemesi halinde uygulanacak hukukun tespiti konusunda nasıl hareket edileceği doktrinde tartışmalıdır. Bir görüşe göre, böylesi bir durumda aynı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca halin şartlarına göre daha sıkı ilişkili hukukun uygulanması yoluna gidilmelidir³⁵⁷. Buna karşılık bizim de katıldığımız diğer görüş ise, daha sıkı ilişkili hukukun var olabilmesi için öncelikle MÖHUK m. 29/2 uyarınca uygulanabilecek bir hukukun olması gerektiğini belirtmekte bu sebeple sözleşmelere ilişkin genel kural olan MÖHUK m. 24/4 hükmüne³⁵⁸ başvurulması gerektiğini ileri sürmektedir³⁵⁹. Nitekim MÖHUK m. 29 hükmünün gerekçesinde de bu yönde belirlemelere yer verilmiştir.

³⁵⁴ Ahlat, Özlem Burdurlu, “Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Düzenlemelerinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk”, **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 12, S. 2, 2022, ss. 1795-1843, s. 1818, 1819; Partalcı, Rumeysa, “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C. 37, S. 2, 2017, ss. 945-986, s. 962; Kırılı Aydemir, Deniz Defne, “Milletlerarası Nitelikli Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Olan Hukuk (MÖHUK Kapsamında)”, **Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongresi Kongre Bildiriler Kitabı**, Atatürk Üniversitesi, Erzurum, 20-22 Ekim 2016, ss. 627-634, s. 632; **Özgenç**, s. 259.

³⁵⁵ **Özgenç**, s.259; **Burdurlu Ahlat**, s. 1819; **Kırılı Aydemir**, s. 632.

³⁵⁶ Daha sıkı ilişkili hukuk, sözleşmenin tarafları ve hukuki ilişki bakımından birden çok noktada aynı hukuk düzenini işaret eden hukuk olarak tarif edilmektedir. Bu yönde bkz: **Kırılı Aydemir**, s. 632; **Partalcı**, s.963. Örneğin; taşıyıcı ile gönderenin esas iş yerlerinin İskenderiye’de olduğu bir taşıma sözleşmesinde Mısır hukuku sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk olarak kabul edilir. Ancak söz konusu durumda aynı zamanda, sözleşmenin Türkçe olarak kaleme alınması, taraflarının Türkiye’de ikamet eden Türk vatandaşı olması ve sözleşmenin bütün hazırlık sürecinin Türkiye’de yapılması gibi şartlar mevcutsa artık bu noktada Türk hukuku daha sıkı ilişkili hukuk olarak kabul edilebilecektir. Örnek için bkz: Pürselim, H. Selin, “Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md. 29/2’deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk”, **VII. Multidisciplinary Congress of Eurasia- IMCOFE 19**, 2019, ss. 300-307, s.303.

³⁵⁷ **Ekşi**, s. 103, 104; **Partalcı**, s. 967.

³⁵⁸ MÖHUK m. 24/4: “Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır. Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak

Taraflarca seçilen ya da MÖHUK m. 29/2,3 hükmündeki şartlara göre tespit edilen hukuk; sözleşme taraflarının ehliyeti ve sözleşmenin şekli hariç olmak üzere, taşıma sözleşmesinin ifası, sözleşmenin ihlali, yorumlanması, sona ermesi gibi genel olarak taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tüm uyuşmazlıklara uygulanacaktır³⁶⁰. Ek olarak belirtmemiz gerekir ki; MÖHUK m. 29'daki şartlar dahilinde tespit edilen hukukun uygulanabilmesi, ancak Türk kamu düzenine açıkça aykırı olmaması şartına bağlıdır (MÖHUK m. 5).

MÖHUK'un 29. maddesi uyarınca somut olayda uygulanacak hukuk olarak Türk hukuku belirlenirse³⁶¹ hakim öncelikle Türk hukukundaki emredici hükümlere başvuracaktır³⁶². TTK'nin "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabında yer alan taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümler emredici niteliktedir³⁶³. Bu noktada öncelikle TTK 850. madde ve devamındaki hükümlere bakılmalıdır. Emredici hükümlerde olaya ilişkin bir düzenleme bulunmaması halinde sırayla olmak üzere taraflar arasındaki eşya taşıma sözleşmesine, ticari tamamlayıcı hükümlere, ticari örf ve adet kurallarına ve Türk Medeni Kanunu 1.maddesinde belirtilen tamamlayıcı hükümlere başvurulmalıdır³⁶⁴. TMK 1.maddesince başvurulacak tamamlayıcı hükümler eşya taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğine göre belirlenecektir³⁶⁵. Buna göre öncelikle TBK'nin eser sözleşmesine ilişkin hükümlerinden, burada bir çözüm bulunamadığında ise vekalet sözleşmesine ilişkin hükümlerinden yararlanılacaktır³⁶⁶. Anılan hükümlerde de uygulanacak bir kural yoksa TBK ve TMK'nin genel hükümlerine, adi örf ve adet kurallarına ve son olarak hakimin yarattığı hukuka göre hareket edilmelidir³⁶⁷.

kabul edilir. Ancak hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur.”.

³⁵⁹ **Pürselim**, s. 303; **Özgenç**, s. 282; **Burdurlu Ahlat**, s. 1829; **Partalcı**, s. 963.

³⁶⁰ **Ekşi**, s.104; **Kırlı Aydemir**, s. 633; **Partalcı**, s.967, 968; **Özgenç**, s. 287, 288, 289.

³⁶¹ Doktrinde Yargıtay tarafından verilen bazı kararlarda MÖHUK'a başvurulmadan doğrudan Türk hukukunun maddi kurallarının uygulandığı belirtilmekte olup bu durum eleştirilmektedir. Bkz: **Mesci**, s. 893, 895

³⁶² **Karan/Kara/Varan**, s. 21.

³⁶³ **Karan/Kara/Varan**, s. 21.

³⁶⁴ **Karan/Kara/Varan**, s. 21, 22.

³⁶⁵ **Karan/Kara/Varan**, s. 22.

³⁶⁶ **Karan/Kara/Varan**, s. 23.

³⁶⁷ **Karan/Kara/Varan**, s. 23.

İKİNCİ BÖLÜM TAŞIYICININ İFA ENGELLERİ

2.1. İfa Engeli Kavramı

2.1.1. Genel Olarak

Karşılıklı sözleşme ilişkisi içine giren taraflar yaptıkları sözleşmenin ifayla sonuçlanmasını ve sözleşme yapmakla bekledikleri yarara ulaşmayı isterler. Ancak sözleşme ilişkisi her zaman ifayla sonuçlanmaz³⁶⁸. Bazen borcun yerine getirilmesi çeşitli sebeplerle mümkün değildir. Bazen yerine getirilmesi mümkün olan borç zamanında ifa edilmez. Bazen ise yerine getirilen borç kendisinden beklenen nitelik ve faydayı sağlamaktan uzaktır. Bu durumlar kimi zaman borçludan kaynaklı sebeplerle kimi zamansa alacaklıdan kaynaklı sebeplerle meydana gelebilir³⁶⁹. Bunların haricinde tarafların dahil olmadığı sebeplerle de borç ilişkisinin ifa edilememesi mümkündür³⁷⁰. İfayla ilgili olarak yaşanan bu aksaklıklar ifa engeli kavramıyla ifade edilmektedir³⁷¹.

İfa engelleri konusu, ayrıntılı düzenlemeyi gerektiren önemli bir başlıktır. Nitekim sözleşmeler alanında ifa engeli gibi aksaklıkların meydana gelme ihtimali yüksektir. Uyuşmazlık potansiyeli yüksek bir konuda hukuk tarafından öngörülebilirliğin sağlanması ise bir gerekliliktir. Türk Borçlar Kanunu'nda ifa engelleri konusu ayrı ve tek bir başlık altında işlenmemekte; imkansızlık, temerrüt, gereği gibi ifa etmeme ve aşırı ifa güçlüğü gibi ifa engellerine farklı bölümlerde yer verilmektedir. Esasen yeni oluşturulan hukuk metinlerinde ve kaynak olarak yararlanılan Alman Hukukunda ifa engelleri türlerine göre ayrılarak incelenmemektedir. Bunun yerine ifa engelleri yükümlülük ihlali şeklinde tek bir kavram altında toplanmakta, somut olayda sözleşmede herhangi bir aykırılığın söz konusu olup olmadığı ve bu aykırılığın hangi yaptırımlarla en iyi şekilde giderilebileceğinin tespitine yönelik bir yaklaşım benimsenmektedir³⁷². Ancak biz Türk hukukunu konu edindiğimiz için yürürlükteki Türk Borçlar Kanunu sistematüğını göz önüne alarak açıklamalarda bulunacağız.

³⁶⁸ Serozan, Rona, **Borçlar Hukuku Genel Bölüm(İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme)**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022, (Serozan, İfa Engelleri), s. 177.

³⁶⁹ Sert Sütçü, Selin, **Viyana Satım Sözleşmesinde İfa Engelleri ve Sonuçları**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, s. 14.

³⁷⁰ Sert Sütçü, s. 14.

³⁷¹ Serozan, İfa Engelleri, s. 177.

³⁷² Serozan, İfa Engelleri, s. 193, 194; Serozan, Rona, “Yeni Alman İfa Engelleri Hukuku(Türk Hukukunda Bilimsel Kaynak Olarak Yararlanılabilecek Yenilikler”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. 58, S. 1-2, 2000, ss. 231-248, (Serozan, Bilimsel Kaynak), s. 233, 234; (Serozan, Rona, “Yürürlükteki İfa Engelleri Haksız Fiiller Hukukunun Yetersizlikleri ve Bu Yetersizliklerin Aşılmasında Giderek Artan

2.1.2. İmkânsızlık

İmkânsızlık, borçlunun üstlendiği edimi yerine getirmesinin kat'i bir şekilde ve sürekli olarak mümkün olmamasıdır³⁷³. Üstlenilen borcun çeşit borcu olması halinde kural olarak ifa imkansızlığı meydana gelmez³⁷⁴. Nitekim borçlunun aynı türden malı, elindeki yok olsa bile bu mal tümüyle tüketilip üretimine son verilmediği sürece, her zaman temin edebilme imkanı vardır³⁷⁵. Para borçları da çeşit borcu kapsamında olduğundan ifa imkansızlığına konu olamaz³⁷⁶. İmkânsızlık farklı yönlerden çeşitli ayrımlara tabi tutulmaktadır. Bu ayrımlardan öne çıkanlar; başlangıçtaki imkânsızlık-sonraki imkânsızlık ve objektif imkânsızlık-sübjektif imkansızlık, kusurlu imkansızlık-kusursuz imkansızlık ve tam imkansızlık-kısmi imkansızlık ayrımlarıdır.

Başlangıçtaki imkânsızlık sözleşmenin kurulduğu anda söz konusu olan imkânsızlıktır³⁷⁷. Başlangıçtaki imkânsızlık TBK m. 27 gereğince butlan sebebidir. Buna göre sözleşmenin kurulduğu anda tarafların sözleşmeye konu ettikleri edim, kesin olarak borçlu dâhil hiç kimse tarafından gerçekleştirilemeyecek bir edimse, bu sözleşme kesin olarak hükümsüzdür³⁷⁸. Buna karşılık sözleşmenin yapıldığı anda yerine getirilmesi mümkün olan edim daha sonradan ifa sürecinde imkansız hale gelirse bu takdirde sonraki imkansızlıktan bahsedilir³⁷⁹. Türk Borçlar Kanunu'nda sonraki imkansızlığa borçlunun sorumlu tutulup tutulmamasına göre farklı sonuçlar bağlanmıştır. Borçlunun sorumlu tutulup tutulamayacağını belirlenmesi konusunda, ayırt edici kıstasın kusur olup olmadığı hususunda

Kavramlar: "Sözleşmenin Müspet İhlali" ve "Culpa In Contrahendo", **İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 15, S. 18, 1990, ss. 27-42, (Serozan, Yürürlük), s. 33; Atamer, Yeşim, "İfa Engelleri Hukukunu Yeniden Sistemize Etmeyi Düşünmek: Borca Aykırılık Türleri Yerine Yapıtrımları Esas Alan Bir Sistematiği", **Prof.Dr. Rona Serozan'a Armağan**, 2010, ss. 317-360, s. 333, 334.

³⁷³ Aral, Fahrettin, **Türk Borçlar Hukukunda Kötü İfa**, Yetkin Basımevi, Ankara, 2011, s. 69.

³⁷⁴ Şenyüz, s. 168; Eren, Borçlar Genel, s. 1042; Reisoğlu, s. 311 dn. 5.

³⁷⁵ Eren, Borçlar Genel, s. 1042.

³⁷⁶ Şenyüz, s. 168; Eren, Borçlar Genel, s. 1042.

³⁷⁷ Altunkaya, Mehmet, **Edimin Başlangıçtaki İmkansızlığı**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005, s. 102, 103; Aral, s. 69; Kılıçoğlu, Ahmet M., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013, s. 665.

³⁷⁸ Altunkaya, s.103, 104; Kılıçoğlu, s. 665. Eğer taraflardan biri sözleşmenin kesin hükümsüz olacağını bildiği halde bu bilgiden yoksun olan diğer tarafı sözleşme yapmaya teşvik ederse sözleşme görüşmelerindeki kusurlu davranışı (culpa in contrahendo) nedeniyle sorumlu olacağı belirtilmektedir. Bu yönde bkz: Eren, Borçlar Genel, s. 1134, 1135; Serozan, İfa Engelleri, s. 240. "...Taraflar arasındaki finansal kiralama sözleşmesine konu araçların kiralama sözleşme tarihinden önce savcılıkca el konulması nedeniyle fiilen ve hukuken teslim imkanı olmayan araçların kiralama sözleşmesi halinde ifa imkansızlığı ortada olduğundan geçerli bir finansal kiralama sözleşmesinin olmadığı mahkemece ve daha önce taraflar arasında görülen ve kesinleşen İstanbul 31. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2013/10 E. 2013/72 K. sayılı ilamı ile sabit olup, bu durumda davacının sözleşme başında ödediği ve tarafların kabulündeki peşinat tutarı olan 12.560 Euro'nun iadesi istemi davalı ... şirketinin sebepsiz zenginleşmesine neden olduğu..." Yarg. 11. HD T.29.03.2022, E. 2021/8251, K. 2022/2555 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 19.03.2024).

³⁷⁹ Altunkaya, s. 105; Aral, s. 69; Kılıçoğlu, s. 665.

doktrinde görüş birliğinin olmadığı belirtilmektedir³⁸⁰. Ancak bu konuda genel olarak kusurun esas alındığı görülmektedir. Eğer meydana gelen imkansızlıkta borçluya isnat edilebilen bir kusur mevcutsa kusurlu imkansızlıktan³⁸¹; aksine olarak imkansızlığın ortaya çıkmasında borçluya yüklenebilecek bir kusur yoksa (örneğin umulmayan hal, mücbir sebep hallerinde) kusursuz imkansızlıktan³⁸² söz edilir. TBK 136 uyarınca edim borçlunun sorumlu olamayacağı şekilde imkansız hale gelirse borç sona erer³⁸³. Borçlu bu durumda kendisine herhangi bir kusur isnat edilemeyeceğini ispat etmelidir³⁸⁴. Eğer karşılıklı borç içeren bir sözleşme söz konusuysa kendi edimi imkansızlaşan borçlu karşı edimini alacaklıdan isteyemez. Karşı edimini almış bulunuyorsa bunu sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre alacaklıya geri vermekle yükümlü hale gelir³⁸⁵. Sonraki imkansızlık borçlunun sorumlu tutulabileceği bir şekilde meydana gelirse borçlu borcundan kurtulamaz³⁸⁶. Borçlu üstlendiği edimi bile isteye yerine getirmez veya gereken dikkati göstermediği için edim imkansız hale gelirse TBK m. 112 gereğince alacaklının zararını tazmin etmekle mükelleftir³⁸⁷.

İmkansızlık konusunda bir diğer önemli ayrım olan objektif imkansızlık-sübjektif imkansızlık ayrımında esas alınan nokta, edimin sadece borçlu tarafından mı yoksa borçlu dışındaki herkes tarafından mı yapıp yapılamadığıdır. Eğer edim, borçlu dahil herkes

³⁸⁰ Bazı hallerde borçlunun kusursuz olsa bile imkansızlıktan sorumlu olacağı, örneğin çeşit borçlarında objektif imkansızlık söz konusu olmadıkça borçlunun kusursuz olsa sorumluluğunun devam edeceği ve bu nedenle her somut olay özelinde inceleme yapılması gerektiği yönündeki görüş için bkz: **Altunkaya**, s. 140.

³⁸¹ **Kılıçoğlu**, s. 667; **Akıntürk**, s. 116; **Eren**, Borçlar Genel, s. 1036.

³⁸² **Kılıçoğlu**, s. 665; **Akıntürk**, s. 116; **Eren**, Borçlar Genel, s. 1299.

³⁸³ **Eren**, Borçlar Genel, s. 1303; Nomer, Haluk N., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yayınları, İstanbul, 2013, s. 265; **Serozan**, İfa Engelleri, s. 254.

³⁸⁴ **Eren**, Borçlar Genel, s. 1303.

³⁸⁵ “Davacı; davalının babası adına tapuda kayıtlı Antalya ili, ... Mahallesi,parselden kendisine intikal etmiş ya da edecek taşınmazlardan 500 m2 yeri Antalya Noterliği'nin 23/02/1984 tarihli ... yevmiye numaralı taşınmaz satış vaadi sözleşmesiyle satın aldığı ve bedelini peşin ödediğini, davalının edimini yerine getirmediğini, sözleşmenin geçerliliğini koruduğunun ek sözleşmeyle teyit edildiğini, imar uygulamaları neticesinde bu parselin 5-6 farklı parsel gittiğini, bu nedenle artık ekonomik bir değer sağlamayacağını, davalıya noterden ihtarname çekerek edimini yerine getirmesini istediğini, ihtarnameye cevap verilmediğini belirterek fazlaya ilişkin hakları saklı kalmak üzere taşınmazın rayiç değerinin belirlenmesini ve faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesini istemiştir. ... Taraflar arasında 23.02.1984 tarihli taşınmaz satış vaadi sözleşmesi imzalanmıştır. Bu sözleşme ile davalı babası muristen 1198 parsel sayılı taşınmazın kendisine intikal edecek kısmın 500 m2'lik bölümünü davacıya satmayı vaad etmiş ve davacı tarafından satış bedelinin nakden davalıya ödendiği sözleşmede belirtilmiştir. Davacı ile davalılar arasında geçerli bir taşınmaz satış vaadi sözleşmesi bulunmakta olup, ifa imkansızlığı nedeniyle taşınmazları devir ve temlik yükümünü yerine getiremeyen vaad borçlularının, ifa edemediği bu edim yerine karşı tarafa yani vaad alacaklısına tazminat ödeme yükümlülüğü söz konusu olacaktır. Davacı, bu durumda şahsi hakkının ifasının imkansız hale getirildiği tarihteki taşınmazın rayiç değerini davalılardan isteyebilir. Bu durumda mahkemece; davacının, satış vaadi sözleşmesi uyarınca ifa yükümlülüğünü yerine getiremeyen davalıdan, sözleşmeye konu taşınmazın ifanın imkansız hale geldiği tarihteki değerini talep etme hakkı olduğu gözetilerek ifasının imkansız hale geldiği tarihteki taşınmazın rayiç değeri belirlenip, sonucuna uygun bir karar verilmesi gerekirken taşınmazın dava tarihindeki değeri üzerinden hüküm kurulması doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir.” Yarg. 3. HD T. 17.05.2021, E. 2020/5235, K. 2021/4942 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 19.03.2024).

³⁸⁶ **Serozan**, İfa Engelleri, s. 270.

³⁸⁷ **Serozan**, İfa Engelleri, s. 272; **Eren**, Borçlar Genel, s.1036, 1037.

tarafından gerçekleştirilemez bir edimse objektif imkansızlık söz konusudur³⁸⁸. Buna karşılık sadece borçlu özelinde bir imkansızlık mevcutsa subjektif imkansızlıktan bahsedilir³⁸⁹. Doktrinde ileri sürülen bir görüşe göre subjektif imkansızlık yerine “borçlunun güçsüzlüğü” deyimi tercih edilmelidir³⁹⁰. Buna göre borçlunun güçsüzlüğü ekonomik veya kişisel durumundan kaynaklanabilir. Borçlunun yerine getirilmesi kendi şahsına sıkı sıkıya bağlı edimlerde ifayı sağlayamayacak duruma düşmesi durumunda, bu güçsüzlük objektif imkansızlıkla eşdeğer kabul edilmelidir³⁹¹. Ekonomik güçsüzlük bakımından ise eğer sözleşmenin yapılmasından sonraki aşamada borçlunun sorumlu tutulamayacağı olağanüstü bir durum meydana gelmişse aşağıda inceleyeceğimiz aşırı ifa güçlüğü düzenleyen TBK m. 138 hükmüne gitmek gerekecektir³⁹².

Sözleşmeye konu edimin yalnızca bir kısmı gerçekleştirilemiyorsa kısmi imkansızlık³⁹³, tamamı gerçekleştirilemiyorsa tam imkansızlıktan³⁹⁴ bahsedilir. Söz konusu ayırım ancak bölünebilen edimlerin konu olduğu sözleşmelerde yapılabilir. TBK m. 137’ye göre borçluya sorumluluk yüklenmesi mümkün olmaksızın kısmi imkansızlık meydana gelirse, borçlu borcun imkansızlaşan kısmından kurtulur. Alacaklı isterse kısmi ifayı kabul edebilir. Bu takdirde karşı edim de borcun imkansızlaşan kısmıyla orantılı olarak indirilir.

TBK’de borcun alacaklı sebebiyle imkansızlaşması durumuna ilişkin bir hüküm öngörülmemektedir. Doktrinde bu durumda borçlunun borcundan kurtulacağı ve karşı edimini alacaklıdan talep edebileceği ileri sürülmekte, Alman hukukundaki düzenlemelerinde bu yönde olduğu belirtilmektedir³⁹⁵.

2.1.3. Temerrüt

Temerrüt, yerine getirilmesi mümkün olan ifanın zamanında gerçekleştirilmemesidir³⁹⁶. Temerrüt durumunda ifada gecikme söz konusu olup esasen ifanın yerine getirilebilmesi halen imkan dahilindedir³⁹⁷. Temerrüdü imkansızlıktan ayıran husus da

³⁸⁸ Aral, s. 70; Altunkaya, s. 114; Eren, Borçlar Genel, s. 1039.

³⁸⁹ Aral, s. 71; Altunkaya, s. 115; Eren, Borçlar Genel, s. 1039.

³⁹⁰ Aral, s. 71; Eren, Borçlar Genel, s. 1039.

³⁹¹ Eren, Borçlar Genel, s. 1039. Aksi yöndeki görüş için bkz: Serozan, İfa Engelleri, s. 233.

³⁹² Eren, Borçlar Genel, s. 1039, 1040.

³⁹³ Altunkaya, s. 127; Reisoglu, s. 312.

³⁹⁴ Altunkaya, s. 127; Eren, Borçlar Genel, s. 1041.

³⁹⁵ Eren, Borçlar Genel, s. 1302; Serozan, İfa Engelleri, s. 213; Oğuzman, M.Kemal/Öz, M.Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, (Oğuzman/Öz, Cilt 1), s. 377.

³⁹⁶ Aral, s. 72; Altunkaya, s. 150; Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 470; Serozan, İfa Engelleri, s. 294; Nomer, s. 276; Akkanat, Halil, “İfada Gecikme ve Borçlu Temerrüdü”, Prof. Dr. M.Kemal Oğuzman’ın Anısına Armağan, 2000, ss. 1-49, s. 6.

³⁹⁷ Nomer, s. 276; Serozan, İfa Engelleri, s. 294; Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 471; Aral, s. 73; Akkanat, s. 6.

budur. Borçlu borcunu zamanında yerine getirmeyerek temerrüde düşebileceği gibi alacaklı da borçlunun sunduğu ifayı kabul etmeyerek temerrüde düşebilir. TBK’de alacaklı temerrüdü (m. 106 vd.) ve borçlu temerrüdü (m.117 vd.) ayrı başlıklar altında düzenlenmektedir.

Türk Borçlar Kanunu’na göre borçlunun temerrüde düşmüş sayılabilmesi için borcun muaccel olması ve alacaklı tarafından borçluya ihtarda bulunulması gerekmektedir. Bazı hallerde borçluya ihtarda bulunulmasına gerek yoktur. Örneğin ifa zamanı sözleşmede taraflarca önceden belirlenmişse ya da taraflardan biri kendisine tanınan yetki dahilinde sonradan muacceliyet bildiriyle bir vade tayin etmişse, borçlu belirlenen tarihte veya bildirilen vade sonunda borcunu ifa etmeyerek temerrüde düşer³⁹⁸. Yine borçlunun ifa zamanından önce borcunu yerine getirmeyeceğini açıkladığı halde de dürüstlük kuralı uyarınca ihtara gerek yoktur³⁹⁹.

Doktrinde borçlu temerrüdü için kanunun aradığı şartlara ek olarak alacaklının da borçlunun yapacağı ifayı kabul için hazır olması gerektiği belirtilmektedir⁴⁰⁰. Buna göre eğer somut olayda alacaklı temerrüdü söz konusuysa borçlu temerrüde düşmüş sayılmaz. Yine borçlunun ödemezlik defî gibi sürekli veya geciktirici bir defî hakkına sahip olduğu hallerde borçlu temerrüdü yoktur⁴⁰¹.

Temerrüt için kusur bir şart değildir⁴⁰². Ancak temerrüdün bazı sonuçları için kusur aranmaktadır⁴⁰³. Karşılıklı borç içeren sözleşmelerde temerrüt halinde, alacaklı her zaman borcun aynen ifa edilmesini ve gecikme tazminatı ödenmesini isteme hakkına sahiptir. Alacaklı dilerse söz konusu hakları kullanmaktan vazgeçtiğini borçluya bildirerek borcun ifa edilmemesi neticesinde doğan müspet zararın tazmin edilmesini isteyebilir. Bir başka imkan olarak alacaklının, sözleşmeden dönmeye karar vermesi ve sözleşmenin hükümsüz kalması nedeniyle meydana gelen menfî zararın tazminini isteyebilmesi de mümkündür. Temerrüt nedeniyle gecikme tazminatı, müspet zarar tazminatı ve menfî zarar tazminatı⁴⁰⁴ taleplerinde

³⁹⁸ Nomer, s. 277; Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 476, 477; Serozan, İfa Engelleri, s. 298; Akkanat, s. 32, 33, 35.

³⁹⁹ Oğuzman /Öz, Cilt 1, s. 478; Serozan, İfa Engelleri, s. 299; Nomer, s. 279; Akkanat, s. 37, 39.

⁴⁰⁰ Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 480; Nomer, s. 281; Serozan, İfa Engelleri, s. 296; Akkanat, s. 1,8.

⁴⁰¹ Ödemezlik definin temerrüde düşmemek amacıyla borçlu tarafından ileri sürülmesine gerek yoktur. Bkz:Serozan, İfa Engelleri, s. 296, 297. Aksi yönde olarak defî hakkının ancak borçlu tarafından kullanılması halinde temerrüde engel olacağı hakkında bkz: Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 472; Akkanat, s. 44.

⁴⁰² Serozan, İfa Engelleri, s. 297; Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 481; Nomer, s. 281; Aral, s. 73.

⁴⁰³ Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 481; Nomer, s. 281; Aral, s. 73; Akkanat, s. 44.

⁴⁰⁴ “Müspet zarar, borçlu edayı gereği gibi ve vaktinde yerine getirseydi alacaklının mameleki ne durumda olacak idiyse bu durumla eylemli durum arasındaki farktır. Diğer bir anlatımla müspet zarar, sözleşmenin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan zarardır. Kuşkusuz kâr mahrumiyetini de içine alır. Borcun yerine getirilmesinin kusurla olanaksız hale gelmesinde, temerrüde düşen borçludan, gecikmiş ifa ile birlikte gecikme dolayısıyla tazminat istenmesinde, yahut borçlunun temerrüdü halinde ifadan vazgeçilip, ifa yerine tazminat istenmesinde ve sözleşmenin olumlu biçimde ihlalinde, müspet zararın giderimi söz konusu olur (Tandoğan, Haluk, Türk Mesuliyet Hukuku 1961 s. 426 vd.) Müspet zarar, alacaklının ifadan vazgeçerek

bulunabilmesi için borçlunun temerrüde düşmekte kusuru olması gerekir⁴⁰⁵. Ancak alacaklının temerrüt faizi isteyebilmesi ya da sözleşmeden dönebilmesi için borçlunun kusurlu olması gerekmez⁴⁰⁶.

2.1.4. Gereği Gibi İfa Etmeme

Borçlunun borcunu gereği gibi yerine getirmiş sayılabilmesi için ifanın uygun yer ve zamanda yapılması, buna ek olarak karşılaştırılan miktar ve beklenen nitelikte olması lazımdır⁴⁰⁷. Borçlu bu kriterlerin herhangi birini taşımayan bir ifade bulunduğunda borcunu gereği gibi ifa etmemiş olur. Söz konusu ifa engelini temerrüt ve imkansızlıktan ayıran husus, borçlunun esasen borcunu ifa etmeye yönelik bir eylemde bulunuyor olmasıdır. Ancak borçlunun yaptığı bu ifa alacaklının ondan beklediği faydaları sağlamaktan uzaktır. Alacaklı

zararının tazminini istemesi halinde söz konusu olur; sözleşme ortadan kalkmamaktadır, yalnız alacaklının ifaya ilişkin talep hakkının yerini müspet zararının tazminine dair talep hakkı alır. Burada sözleşmenin feshedilmesinden değil, borcun ifa edilmemesinden doğan zararın söz konusu olduğu gözardı edilmemelidir. Menfi zarar ise uyulacağı ve yerine getirileceğine inanılan bir sözleşmenin hüküm ifade etmemesi ve yerine getirilmemesi yüzünden güvenin boşa çıkması dolayısıyla uğranılan zarardır. Başka bir anlatımla, sözleşme yapılmıyaydı uğranılmayacak olan zarardır. Menfi zarar, borçlunun sözleşmeye aykırı hareket etmesi yüzünden sözleşmenin hüküm ifade etmemesi dolayısıyla ortaya çıkar (Tandoğan, Haluk; age. s. 427). Bu husus, Borçlar Kanununun 108.maddesindeki düzenlemeden kaynaklanmıştır. Burada, alacaklının sözleşmenin hükümsüzlüğünden kaynaklanan zararının tazmini söz konusudur. Çünkü, sözleşme fesih edilerek hükümsüz olduktan sonra tekrar sözleşmeye dayanarak borcun ifa edilmemesinden doğan zarardan söz edilemez; istenilecek zarar menfi zarardır. Diğer bir söyleyişle, genel olarak menfi zarar, sözleşmenin kurulmamasından veya geçerli olmamasından; müspet zarar ise ifa edilmemesinden doğan zararı ifade eder. (Eren Fikret, age. s. 482) Kâr kaybı ise kardan mahrum kalma karşılığı meydana gelen zarardır. Genelde sözleşmeyi kusuruyla fesheden taraftan istenir. Aslında kâr kaybı 2014/33222-2014/36127 açısından kardan yoksun kalan tarafın malvarlığında kusurlu fesihten önce ve sonra bir değişiklik yoktur. Burada kardan yoksun kalan, kusurlu fesih yüzünden mal varlığında ileride meydana gelecek çoğalmadan mahrum kalır. Kâr kaybı zararının müspet zarar kapsamında bulunduğu şüphesizdir. (Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 12.05.2010 gün ve 2010/14-244-260 sayılı ilamı)Kısaca özetlersek mahrum kalınan gelir kaybı talebi müspet zarar olup sözleşmenin ayakta tutulduğu durumlarda dile getirilebilir ve sözleşmenin feshi halinde mahrum kalınan gelir kaybına ilişkin talepte bulunulması mümkün değildir.” Yarg. 13. HD T. 18.11.2014, E. 2013/33222, K. 2014/36127; “Zarar bir kimsenin malvarlığında iradesi dışında meydana gelen eksilmedir. Buna maddi zarar da denilir. Zarar çeşitli ayrımlara tabi tutulmaktadır. Bunlardan biri de menfi-müspet zarar ayrımıdır. Müspet zarar o sözleşme nedeniyle cebe girmesi gereken paranın girememesinden kaynaklanan zarardır. Bu niteliği gereği müspet (olumlu) zarar daima ileriye dönük olup bir beklenti kaybıdır. Doktrinde, müspet zarar; alacaklının gereği gibi ve vaktinde olan ifaya taalluk eden menfaatine tekabül eder. Yani, borçlu edayı gereği gibi ve vaktinde yerine getirseydi alacaklının mameleki ne vaziyette bulunacak idi ise bu vaziyetle mamelekin halihazır vaziyeti arasındaki fark olarak kabul edilmektedir. Diğer bir ifadeyle müspet zarar, akdin hiç veya gereği gibi ifa edilememesinden doğan zarardır.Kar kaybı ise kardan mahrum kalma karşılığı meydana gelen zarardır. Bir tanımlama yapmak gerekirse kar kaybı; borçlunun edimini tam olarak ifa etmesi halinde alacaklının mamelekinin olması gereken durumu ile eylemli durumu arasındaki maddi değer farkıdır. Fesih hadisesi bu tür bir çoğalmaya mani olmuştur. Kar kaybı belirtilen niteliği gereği müspet zarar kapsamındadır. Müspet zarar, kusursuz olan tarafın temerrüde düşen taraftan sözleşme yürürlükte kaldığı sürece isteyebileceği bir tazminat türü olduğu gibi sözleşmeden kusurlu olarak dönen taraftan da istenebilir. Görülüyor ki, müspet zarar talebinde bulunan kimsenin sözleşmeden dönmemiş olması sözleşmeden dönme varsa dönen tarafın kendisi olmaması gerekir.” Yarg. 14. HD T. 19.04.2012, E. 2012/4621, K. 2012/5773 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 19.03.2024).

⁴⁰⁵ Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 481; Kılıçoğlu s. 730, 732; Reisoğlu, s. 332.

⁴⁰⁶ Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 481; Kılıçoğlu, s. 688; Reisoğlu, s. 332.

⁴⁰⁷ Eren, Borçlar Genel, s. 1045; Kılıçoğlu, s. 668.

kendisine böyle bir ifa sunulduğunda kabul etmeye mecbur değildir⁴⁰⁸. Bununla birlikte alacaklının böylesi bir ifayı kabul ettiği takdirde uğradığı zararları borçludan isteme hakkı saklıdır⁴⁰⁹.

Gereği gibi ifa etmeme, kötü ifa durumu ile yan edim yükümlülüklerine ve koruma yükümlülüklerine aykırılık durumlarını kapsar⁴¹⁰. Kötü ifa, ifa edilen edimin sözleşmeyle kararlaştırılan özellik ve nitelikleri taşınamaması durumudur⁴¹¹. Böyle bir halde borçlunun ortaya koyduğu edim ya eksiktir ya da ayıplıdır. Kötü ifayla aliud ifasını karıştırmamak lazımdır. Aliud ifasında borçlu sözleşmede kararlaştırılardan farklı bir mal teslim etmektedir⁴¹². Kötü ifada edimin nitelik yönünden gereği gibi olmaması söz konusu iken aliud ifada yanlış edim sunulması söz konusudur. Kötü ifaya örnek olarak en başta ayıplı mal teslim edilmesi halleri gösterilmektedir. Mesela alıcıya devredilen arabanın bozuk çıkması veya müşteriye yırtık elbise satılması hallerinde kötü ifa mevcuttur. Bunun dışında borçlunun aydınlatma veya ambalajlama yükümlülüğü gibi yan edim yükümlülükleri⁴¹³ ile alacaklının bütünlük menfaatine yönelik koruma yükümlülüklerine⁴¹⁴ aykırı davranması da söz konusu olabilir. Örneğin gönderdiği ürünü sağlam bir şekilde ambalajlamayan satıcı bu sebeple meydana gelen zararı karşılamak durumundadır⁴¹⁵. Yine eve musluk tamiri için gelen tamircinin bir başka ev eşyasına zarar vermesi durumunda bu zararı tazmin etmesi gerekir⁴¹⁶.

TBK’de gereği gibi ifa etmeme ifa engeline ilişkin olarak ayıplı ifa konusunda satım (m. 219 vd.), kira (m. 301) ve eser sözleşmelerinde (m. 474 vd.) özel düzenlemeler öngörülmüştür⁴¹⁷. Bunun yanında 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’da⁴¹⁸

⁴⁰⁸ Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 483; Nomer, s. 272.

⁴⁰⁹ Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 484; Nomer, s. 272; Kılıçoğlu, s. 669; Reisoğlu, s. 312..

⁴¹⁰ Eren, Borçlar Genel, s. 1046; Serozan, İfa Engelleri, s. 341; Nomer, s. 271.

⁴¹¹ Eren, Borçlar Genel, s. 1047; Kılıçoğlu, s. 667; Şenyüz, s. 189.

⁴¹² Eren, Borçlar Genel, s. 1048; Altunkaya, s. 149.

⁴¹³ Eren, Borçlar Genel, s. 1049, 1050; Şenyüz, s. 189; Serozan, İfa Engelleri, s. 341. “...*tarafklar arasındaki sözleşmenin yan yükümlülüğü olarak davalının teknenin yedek anahtarını da davacıya vermesi veya en azından davacıyı yedek anahtarın kendisinde olmadığı hususunda uyarması gerekmektedir. Davalının bu yükümlülüklerini ihlâl etmesi sözleşmenin gereği gibi ifa edilmediğini göstermektedir. Zira dava konusu tekne Alanya limanında iken 16.11.2007 tarihinde ... isimli şahıs tarafından yedek anahtarı kullanılarak götürülmüş; davacı teknesini ancak 24.02.2011 tarihinde bulabilmiştir. Ayrıca davalı tarafından yedek anahtarın davacıya teslim edilmemesi veya bu konuda uyarı yapılmaması hususunda kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceği de ispat edilememiştir.*

24. Bu itibarla mahkemece davalının satış sözleşmesinin yan yükümlülüklerini yerine getirmediği ve borcunu gereği gibi ifa etmediği, bu nedenle davacının zararına yol açtığı, ayrıca kusursuzluğunu da ispat edemediği gözetilerek işin esasına girilip davacının talep ettiği zarar kalemlerine ilişkin bir değerlendirme yapılması ve gerektiği takdirde bilirkişi raporu alınarak sonucuna göre bir karar verilmesi gerekmektedir. ...” Yarg. HGK T. 04.11.2021, E. 2018/88, K. 2021/1351 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 18.03.2024).

⁴¹⁴ Eren, Borçlar Genel, s. 1050; Şenyüz, s. 189; Serozan, İfa Engelleri, s. 341.

⁴¹⁵ Eren, Borçlar Genel, s. 1050.

⁴¹⁶ Serozan, İfa Engelleri, s. 340.

⁴¹⁷ Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 486; Kılıçoğlu, s. 668; Nomer, s. 273.

da (m. 8 vd.) özel hükümler mevcuttur. Söz konusu ifa engelinde özel hükümlerin mevcut olmadığı hallerde TBK'nin 112. maddesine başvurmak ve bu hüküm uyarınca müspet zararın tazmini isteminde bulunmak mümkündür⁴¹⁹. Borçlu bu takdirde kendisine hiçbir kusur isnat edilemeyeceğini ispatlamak mecburiyetinde olacaktır.

2.1.5. Aşırı İfa Güçlüğü

Bazen taraflar arasında geçerli bir şekilde kurulan sözleşmede ifa günü geldiğinde bazı koşullar öylesine değişmiştir ki taraflardan edimini kararlaştırıldığı biçimde yapmasını beklemek hakkaniyete aykırı hale gelir. Taraflarca hesap edilmesi beklenemeyecek ve edim dengesinin alt üst olmasına yol açan bu tür durumlar için TBK'de aşırı ifa güçlüğü başlığı altında 138. maddede bir düzenleme öngörülmüştür. Buna göre sözleşmenin kurulduğu anda tarafların öngörmediği veya öngöremeyeceği olağanüstü bir durum meydana gelir ve sözleşmenin yapıldığı andaki şartları borçlunun aleyhine olarak değiştirirse hakimden sözleşmenin uyarlanmasına karar verilmesi istenebilir⁴²⁰. Aşırı ifa güçlüğünden bahsedebilmek için sözleşme koşullarındaki değişim edimler arasındaki dengeyi öylesine bozmalıdır ki borçludan borcunu yerine getirmesi dürüstlük kuralı uyarınca istenememelidir⁴²¹. Aşırı ifa güçlüğünde imkansızlıktan farklı olarak edimin

⁴¹⁸ RG: 28.11.2013/28835.

⁴¹⁹ **Oğuzman/Öz**, Cilt 1, s. 487; **Kılıçoğlu**, s. 669; **Nomer**, s. 272. "...Nitekim bu husus 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda (TBK) 112. maddeyle "Borç hiç veya gereği gibi ifa edilmese borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür." şeklinde düzenlenmiştir.

21. Alacaklının bu kapsamda borçludan isteyeceği tazminat, müspet zarar, yani onun borcun sözleşmeye uygun şekilde ifasından beklediği menfaattir. Borçlu, ifanın kendi kusuru olmaksızın imkansızlaşmış olduğunu ispat etmedikçe, alacaklının bu yüzden uğradığı zararını tazmin etmekle yükümlüdür. Somut olayda taraflar arasındaki satım sözleşmesine aykırı şekilde farklı etaptan daire teslim edildiği ve kura ile belirlenen bodrum kattaki bu dairenin tavanından binaya ait doğalgaz borularının geçmesi nedeniyle aynı koşullarda kuraya katılan diğer dairelere göre değerinin çok daha az olduğu belirtilerek bundan doğan zararın tazmini istenmiştir. 23. Taraflar arasındaki sözleşmede kuraya bodrum katların dâhil olmayacağı yönünde bir kararlaştırma bulunmamaktadır. Ne var ki bu durum, davalının taraflar arasındaki satım ilişkisine uygun teslim borcu bulunduğu gerçeğini ortadan kaldırmaz. Kentsel dönüşüm gibi kamu yararı da gözetilerek gerçekleştirilen çalışmalar çerçevesinde taşınmazını davalı belediyeye devreden davacının, kendisi ile aynı şartları taşıyan diğer kişilerle aynı haklara sahip olacağı beklentisiyle hareket ettiği, bu beklentinin haklı ve yerinde olduğu açıktır. Oysa mahallinde yapılan keşifle de tespit edildiği üzere kura sonucu davacıya isabet eden bodrum kat daire içerisinden tüm apartmanın doğalgaz borularının geçiyor olması sebebiyle dairenin standart şartlara sahip bir görünüm taşımadığı anlaşılmaktadır.

24. Yukarıda yapılan açıklamalar gözetildiğinde; bu durumda davalının sözleşmeye uygun daire teslim etme borcunu, gereği gibi, ifa ettiğinden bahsedilemez. Hâl böyle olunca, sırf sözleşmede böyle bir kararlaştırma olmadığı gerekçesiyle davalının sorumsuzluğunun kabul edilemeyeceği, doğan zarardan davalının sorumlu tutulması gerektiği yönündeki mahkeme gerekçesi haklı ve yerindedir. ...” Yarg. HGK T. 21.10.2011, E.2018/425, K. 2021/1289 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 18.03.2024).

⁴²⁰ Maddenin sadece borçlunun aşırı ifa güçlüğüne düşmesi ihtimali göz önüne alınarak düzenleniyor olması, karşılıklı sözleşmelerde edim dengesinin sonradan bozulması ve alacaklının sözleşme yapmaktaki amacının boşa çıkması hallerinin düşünülmemiş olmasından hareketle doktrinde eleştirilmektedir. Ancak yine de bu hallerin de bu madde kapsamında değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir. **Serozan**, İfa Engelleri, s. 380.

⁴²¹ "Somut olayda; taraflar arasında düzenlenen 16/08/2010 başlangıç tarihli, on yıl süreli kira sözleşmesine ilişkin, taraflar arasında bir uyuşmazlık bulunmamaktadır. Davacı, dava tarihi olan 19/03/2015 tarihinden

gerçekleştirilmesi mümkündür ancak borçludan bunu istemek adalet ve hakkaniyet ilkelerini zedeler⁴²². Kanunun gerekçesinde bu düzenlemenin ahde vefa ilkesinin bir istisnası olan işlem temelini çökmesi kuramına ilişkin olduğu ve uyarlama imkanının temelinde dürüstlük kuralının olduğu belirtilmektedir⁴²³.

TBK 138. maddede aşırı ifa güclüğü şartlarına ek olarak olağanüstü durumun borçludan kaynaklanmaması gerektiği ve borçlunun henüz borcunu yerine getirmemiş veya yerine getirmiş ise çekincesini koymuş olması gerektiği düzenlenmiştir. Eğer sözleşmenin uyarlanması mümkün değilse⁴²⁴ borçlu sözleşmeden dönebilir. Sürekli borç ilişkisi söz konusu ise sözleşme feshedilebilir.

Sözleşmenin uyarlanabilmesine ilişkin TBK m. 138 genel hükmünün yanında bazı özel hükümlerde de bu imkan düzenlenmiştir. Örneğin ürün kirasını düzenleyen TBK m. 363 uyarınca kiracı, olağanüstü felaket veya tabiat olayları nedeniyle elde ettiği verim büyük miktarda azalırsa kira bedelinden indirim yapılmasını talep edebilir. Yine TBK 480. maddesine göre eser sözleşmelerinde, sonradan meydana gelen ve götürü bedel kararlaştırılırken öngörülemeyen bazı sebepler nedeniyle eseri kararlaştırılan bedelle tamamlayabilmek olanaksızlaşmışsa yüklenici bedelin artırılmasını isteyebilir⁴²⁵.

itibaren geçerli olmak üzere değişen hal ve şartlara göre kira bedelinin uyarlanmasını istemiştir. Uzun süreli kira sözleşmelerinde edimler arasındaki dengenin aşırı bozulması ve sözleşmenin taraflar açısından çekilmez hale gelmesi durumunda kira parasının günün ekonomik koşullarına uyarlanması için her zaman “ uyarlama “ davası açılabilir. Bozmaya uyularak yapılan yargılamada, mahkemece; uyarlama koşullarının oluşup oluşmadığı yeteri kadar irdelenmediği gibi, yukarıda belirtilen ilkeler dikkate alınmadan, kira bedelinin tespiti davasındaki usul ve esaslara göre hazırlanan bilirkişi raporuna göre hüküm kurulduğu görülmektedir. O halde mahkemece yapılacak iş; az yukarıda açıklanan uyarlama davalarında uygulanması gereken kurallar belirtildiği şekilde tek tek ortaya koymak ve konularında uzman üç kişilik bilirkişi kurulundan, tüm bu veriler, kiralananın niteliği, kullanma alanı, konumu, bölgedeki kira parasını da etkileyecek normalin üstündeki imar ve ticaret değişiklikleri, emsal kira paraları, vergi ve amortisman giderlerindeki artışlar, döviz kurlarındaki ani ve aşırı iniş ve çıkışlar ile ülkeyi sarsan ciddi ekonomik kriz veya doğal afetlere bağlı ödeme esaslarının yeniden düzenlenmesini gerektirecek olayların varlığı araştırılıp değerlendirilmek suretiyle bir rapor almak ve hasıl olacak sonucuna göre karar vermek olmalıdır.” Yarg. 3. HD T.07.09.2021 E. 2021/5067, K. 2021/7930 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 18.03.2024).

⁴²² Altunkaya, s. 148.

⁴²³ Kılıçoğlu, s. 257.

⁴²⁴ Örneğin uyarlamanın gereği olarak bedel artırımı söz konusuysa ve bunu yerine getirecek tarafın mali gücü bunun için yeterli değilse bu noktada uyarlamanın mümkün olmadığı söylenebilir. Örnek için bkz: Oğuzman/Öz, Cilt 1, s. 208.

⁴²⁵ “...TBK’nın 480/II. maddesindeki uyarlamaya ilişkin düzenleme ve hükmün götürü bedelli işlerde uygulanması mümkün olup, taraflar arasındaki sözleşmenin 6. maddesindeki düzenlemeden sözleşmenin birim fiyatlı sözleşme olduğu anlaşıldığından TBK’nın 480/II. maddesine göre bu sözleşmede uyarlama yapılması mümkün değildir. Birim fiyatlı eser sözleşmelerinde koşulları mevcut olduğu takdirde TBK’nın 138. maddesindeki düzenlemeye göre uyarlama talep edilmesi ve mahkemece uyarlama kararı verilmesi mümkün olabilir. Uyarlama talebinin dayanağı olarak gösterilen ve davalının süre uzatımı verdiği, ruhsat alımındaki gecikme, numunelerin incelenme süresi, hakediş ödemelerindeki gecikme, anıtlar kurulunca projenin onaylanmasındaki gecikme, iş artışı ile mevsim nedeniyle çalışılmayan günler, iş artışı ve özellikle Anıtlar Yüksek Kurulu’nun denetimine tabi eser sözleşmelerindeki gecikme ve süre uzatımları sözleşmenin yapıldığı

2.2. Taşıyıcının İfa Engelleri

2.2.1. Taşımayı Yerine Getirme Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri

2.2.1.1. Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Teslim Alın(a)maması

CMR Konvansiyonu kapsamındaki taşıma sözleşmesiyle eşyanın taşınmasını üstlenen taşıyıcının, taşımayı yerine getirebilmek için öncelikle eşyayı gönderenden teslim alması gereklidir. Bu doğrultuda taşıyıcının eşyaya ilişkin zilyetliğin nakli için üzerine düşen hazırlık fiillerini yapması lazımdır. Örneğin yükleme yükümlülüğünün gönderene ait olduğu bir durumda taşıyıcının taşıma aracını teslim yerinde yüklemeye hazır bir şekilde bulundurması lazımdır. Aynı doğrultuda söz konusu yükümlülüğün taşıyıcı üzerinde olduğu bir durumda ise taşıyıcının yüklemenin yapılabilmesi için gerekli organizasyonu (insan gücü, teknik ekipman ve benzeri gibi hususlar) sağlamış vaziyette olması gerekir. Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmaması, asli edim niteliğindeki taşımayı yerine getirme yükümlülüğünün yerine getirilmeyerek sözleşmenin ihlal edilmesi anlamına gelir. Eşyayı teslim almayarak taşımaya hiç başlamayan taşıyıcının hangi hükümlere göre sorumlu tutulacağı konusunda doktrinde farklı görüşler ileri sürülmektedir.

Bir görüşe göre; söz konusu durumda CMR Konvansiyonu kapsamında bir taşıma sözleşmesi bulunduğundan taşıyıcı bu davranışı neticesinde CMR Konvansiyonu hükümlerine göre sorumlu tutulmalı, hatta somut duruma göre taşıyıcının taşımaya başlamayarak asli edimini yerine getirmemesi hali CMR Konvansiyonu m. 29⁴²⁶ uyarınca kast ve kasta eşdeğer kusur⁴²⁷ olarak görülmeli ve bunun sonucunda taşıyıcı sorumluluğu sınırlayıcı hükümlerden

sırada işinin ehli olup basiretli bir tacir gibi hareket etmesi gereken yüklenici tarafından öngörülmeyen ve öngörülmesi de beklenmeyen olağanüstü bir durum niteliğinde değildir. Davacıya bu haller için süre uzatımları verilerek aleyhine sözleşmenin gecikmeye ilişkin hükümleri uygulanmamıştır. İş artışı ile ilgili davacının bedel talebi de bulunmamaktadır. Bu durumda mahkemece, genel kural niteliğindeki TBK'nın 138. maddesindeki uyarılama koşullarının bulunmaması sebebiyle davanın reddi gerekirken kabulü doğru olmamış, kararın bozulması uygun bulunmuştur.” Yarg. 15. HD T.02.06.2020, E. 2019/3771, K. 2020/1216 (<https://karararama.yargitay.gov.tr/> erişim tarihi: 18.03.2024).

⁴²⁶ “Zarara kasten ya da davaya bakan hakimin hukukuna göre kasta eşdeğer sayılan bir kusur ile sebebiyet veren taşıyıcı, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan ya da ispat yükünü yer değiştiren bu bölüm hükümlerine dayanamaz.

Taşıyıcının müstahdemlerine veya taşımanın icrası sırasında hizmetlerinden yararlandığı diğer kişilere, görevlerini ifa sırasında kasıt veya kasta eşdeğer sayılan bir kusur izafe edilebildiği takdirde de aynı hüküm uygulanır. Böyle bir durumda müstahdemler ve diğer kişiler de kişisel sorumlulukları yüzünden birinci fıkrada belirtilen bölüm hükümlerine dayanamazlar.” Çeviri için bkz: **Kendigelen/Aydın**, Resmi Çeviri, s.515.

Söz konusu hükmün TTK m. 886'daki karşılığı ise: “Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.” şeklindedir.

⁴²⁷ CMR Konvansiyonu'ndaki kasta eşdeğer kusur kavramı, TTK m. 886'daki pervasızca davranış kusuru kavramına tekabül etmektedir. CMR Konvansiyonu'nun uygulama alanı bulduğu uyuşmazlıklarda kasta eşdeğer kusurun tespitinde, davaya bakan hakimin hukuku olarak TTK m. 886, yani pervasızca davranış kusuru baz alınacaktır. Pervasızca davranış kusuru kavramının ne şekilde nitelendirileceği konusu doktrinde oldukça tartışmalıdır. Bir görüşe göre pervasızca davranış kusurundan bahsedebilmek için; pervasızca addedilebilecek bir

ve sorumluluktan kurtarıcı hükümlerden yararlanamamalıdır⁴²⁸. Buna karşılık bizim de katıldığımız baskın olan diğer görüş ise; taşıyıcının CMR Konvansiyonu hükümlerine göre sorumlu olacağı zaman aralığının eşyanın gönderenden teslim alındığı an ile gönderilene teslim edildiği an arasında kalan süreye tekabül ettiğini, eşya taşıyıcı tarafından teslim alınmadığı takdirde taşıyıcının CMR Konvansiyonu anlamında sorumluluğunun başlamayacağını, bu nedenle taşıyıcının kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca belirlenecek ulusal hukuka göre sorumlu tutulması gerektiğini savunmaktadır⁴²⁹. Yargıtay da konuya ilişkin somut uyuşmazlıklarda bu yönde kararlar vermiştir⁴³⁰. Buna göre eğer somut olaya uygulanacak hukuk Türk hukuku olarak belirlenirse taşıyıcı TBK m. 112 hükmüne göre talep sahibinin zararlarını karşılamakla sorumlu tutulabilir⁴³¹. Bununla birlikte taşıyıcı kendisinin

davranış, zararın meydana gelmesi açısından yüksek ihtimal ve bu yüksek ihtimal hakkında taşıyıcının bilince sahip olması şeklinde üç adet unsurun bir arada olması lazımdır. Bu görüşe göre, pervasızca davranış kusurunu hukukumuzdaki mevcut kusur türleriyle örtüştürmek yerine kanunda sayılan bu şartların somut olayda mevcut olup olmadığına bakılması daha yerinde olacaktır. Bu yönde bkz: Gençtürk, Muharrem, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 16, S. 4, 2012, ss. 117-148, (Gençtürk, Sınırsız), s. 141,142. Bir diğer görüş, sigorta ettirenin veya sigortalının kastı halinde sigortacının tazminat ödemekten kaçınmasını sağlayan TTK m. 1429 hükmü göz önüne alınarak, söz konusu kusurun dolaylı kast olarak kabul edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Bu yönde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 878-881. Bir başka görüş ise pervasızca davranış kusurunun hukukumuzda yeni bir kusur türü olduğunu ileri sürmektedir. Bu yönde bkz: **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 241; **Adıgüzel**, Zıya ve Hasar, s.234. Pervasızca davranış kusurunun yeni bir bilinçli ağır ihmâl türü olduğu yönündeki görüş ve konu hakkında yürütülen tartışma ile ilgili detaylı bilgiler için bkz: Kaşak, Esra, “Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının TTK m. 886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Muhtemelen Meydana Geleceği Bilinciyle Davranışı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 27, S. 2, 2021, ss. 1487-1515.

⁴²⁸ **Yetiş Şamlı**, s.11 dn.51’de anılan yazarlar.

⁴²⁹ **Aydın**, s. 99, **Kaya**, Sorumluluk(1), s. 330; **Akıncı**, s. 88; **Uslu**, s. 59; **Karan/Kara/Varan**, s. 373; **Erdem**, s. 164, 165; **Dağ**, s. 20; **Karaduman**, Ece, **Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2013 , s. 33; **Topaloğlu**, Mustafa, “Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Sorumluluk”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara, 2009, ss. 393-407, s. 401, 402.

⁴³⁰ “...Taşıyıcının CMR uyarınca sorumluluğu, mallar teslim alındıktan sonra söz konusu olacağı için ,malların teslim alınmaması durumunda sözleşmeye aykırılık dolayısıyla söz konusu olacak sorumluluk CMR hükümlerine göre değil, kanunlar ihtilafı kuralları gereği yetkili olan milli hukuka göre çözülecektir.(Doç.Dr.Ziya Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası Eşya taşımacılığı ve CMR, sayfa 88) Somut olayda taraflar arasında sözlü taşıma akti yapıldığı ve 150 Euro navlun peşin olarak ödendiği halde davalının malları hiç teslim almadığı ve taşımayı gerçekleştirmediği için davacı taşımayı başka bir firmaya zaman kalmadığından havayolu ile yaptırmak zorunda kaldığını ileri sürerek bu firmaya ödediği 650 Euronun davalıdan tahsilini istemiştir. Taşımanın hiç yapılmamış olması nedeniyle davalı taşıyıcının sorumluluğunun genel hükümler çerçevesinde belirlenmesi gerekirken, somut olaya uygulanması mümkün olmayan gecikme halinde zararın tazminine ilişkin CMR’nin 23/5.maddesi gereğince taşıma ücretiyle sınırlı sorumluluğa dair hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bu nedenle davacı yararına bozulması gerekmiştir.” Yarg. 11. HD, T. 17.10.2005, E. 2004/11854, K. 2005/9810; “...Bu durumda, taşımanın hiç yapılmamış olması nedeniyle davalı-karşı davacının taşımayı başka bir firmaya daha yüksek bir navlun bedeli ile yaptırmak zorunda kaldığı göz önüne alınarak, oluşan zararın genel hükümler çerçevesinde değerlendirilerek oluşacak sonuca göre bir karar vermek gerekirken, somut olaya uygulanması mümkün olmayan gecikme halinde zararın tazminine ilişkin CMR’nin 23/5. maddesi gereğince taşıma ücretiyle sınırlı sorumluluğa dair hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bu nedenle bozulması gerekmiştir.”Yarg. 11. HD, T. 25.09.2007, E. 2006/8977, K. 2007/11784. Kararların tam metni için bkz: <https://karararama.yargitay.gov.tr> (erişim tarihi: 01.10.2023).

⁴³¹ **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 46; **Sar**, Taşıyıcıya Teslim, s. 69.

sorumlu tutulamayacağı bir neden yüzünden eşyayı teslim alamadığını ispat ederse TBK m. 136 uyarınca borcundan kurtulur⁴³².

2.2.1.2. Eşyanın Taşıyıcı Tarafından Geç Teslim Alınması

Taşıma sözleşmesinde taraflar eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması için bir tarih kararlaştırmış olabilirler. Ya da eşyanın taşıma aracına yüklenmesi için taşıyıcıya belli bir miktar süre tanınmış olabilir. Taşıyıcının kararlaştırılan tarihten daha sonra eşyayı teslim alması veya öngörülen yükleme süresini aşması halinde meydana gelen gecikme nedeniyle gönderen bazı zararlara maruz kalabilir. Örneğin böylesi bir gecikmeden ötürü gönderenin fazladan ödediği depo ücreti veya yüklemeyi yapması için görevlendirdiği kişilere ödediği ücret söz konusu zararlar kapsamındadır⁴³³. Taşıyıcının eşyanın teslim alınması sürecindeki bu gecikme sebebiyle sorumluluğu CMR Konvansiyonu hükümlerine tabi değildir⁴³⁴. Aşağıda⁴³⁵ anlatılacağı üzere taşıyıcının CMR Konvansiyonu kapsamındaki gecikme sorumluluğu eşyanın teslim alınmasından sonraki gecikmeler için söz konusudur⁴³⁶. CMR Konvansiyonu m. 19'a göre taşıyıcı eşyayı teslim aldıktan sonra taraflarca kararlaştırılan tarihte veya kararlaştırılmış sürenin sonunda ya da herhangi bir süre kararlaştırılmamışsa makul süre içinde gönderilene teslim etmediği takdirde CMR Konvansiyonu anlamında gecikme söz konusu olacaktır. Taşıyıcı eşyayı gönderenden geç teslim aldığı için taşımayı öngörülen süre içinde tamamlayamamış ve bu sebeple CMR Konvansiyonu anlamındaki gecikmeye sebebiyet vermiş olabilir. Buna karşılık taşıyıcının eşyayı geç teslim almasına rağmen taşımayı süresi içinde sonlandırarak CMR Konvansiyonu anlamında bir gecikmeye mahal vermemesi de ihtimal dahilindedir. Sonuç olarak denilebilir ki; eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması sürecinde yaşanan gecikmeler her zaman taşıyıcının CMR Konvansiyonu anlamında gecikme sorumluluğunu gündeme getirmez. Taşıyıcı eşyayı gönderenden geç teslim alması sebebiyle meydana gelen zararlardan kanunlar ihtilafı kurallarına göre belirlenecek ulusal hukuk hükümlerince sorumlu olacaktır⁴³⁷. Buna göre eğer böylesi bir uyuşmazlıkta uygulanacak hukuk Türk hukuku olarak belirlenirse taşıyıcıya karşı borçlunun temerrüdüne ilişkin TBK m. 117 ve devamındaki hükümlere göre

⁴³² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 46; Sar, Taşıyıcıya Teslim, s. 69.

⁴³³ Kaya, Sorumluluk(2), s. 249; Aydın, s. 98; Topaloğlu, s. 402.

⁴³⁴ Aydın, s. 98; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 6; Kaya, Sorumluluk(2), s. 249; Uslu, s. 59; Dağ, s. 20; Karan/Kara/Varan, s. 373; Karaman Coşgun, s. 506; Topaloğlu, s. 402.

⁴³⁵ 2.2.2.3. başlığı altında.

⁴³⁶ Aydın, s. 97, 98.

⁴³⁷ Kaya, Sorumluluk(2), s. 249; Aydın, s. 98; Karan/Kara/Varan, s. 373; Yetiş Şamlı, s. 12; Dağ, s. 20; Uslu, s. 59, 77; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 6; Topaloğlu, s. 402; Karaman Coşgun, s. 506.

başvurulabileceği gibi talep hakkı sahibinin TBK m. 473 hükmüne uygun olarak sözleşmeden dönme hakkını kullanması da mümkündür⁴³⁸.

2.2.1.3. Taşımanın Devamının İmkansızlaşması (Taşıma Engelleri)

Taşıma faaliyeti niteliği gereği riskli bir faaliyet olup özellikle taşıma mesafesinin fazla olduğu uluslararası taşımalarda taşıma esnasında çeşitli olumsuzluklarla karşılaşılması muhtemeldir. Bu ihtimal düşünülerek kaleme alınan CMR Konvansiyonu'nun 14. maddesinde taşıma sırasında taşımanın devamını imkansız hale getiren veya imkansızlaşmasına yol açan herhangi bir durum meydana geldiğinde taşıyıcının nasıl hareket etmesi gerektiği düzenlenmektedir. Taşıma engeli olarak adlandırılan bu durumlar, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı ancak henüz gönderilene teslim edilmediği süre zarfında meydana gelen ve taşımayı taşıma senedinde⁴³⁹ belirtilen şartlara göre tamamlamanın mümkün olmadığı ya da mümkün olmamasına yol açacak durumları ifade eder⁴⁴⁰.

Taşıma engellerine örnek olarak; çığ, sel gibi doğal afetler⁴⁴¹, işyerinde grev⁴⁴² savaş, darbe, isyan gibi beşeri hadiseler⁴⁴³, terör saldırıları sonucu geçiş yolunun kapanması⁴⁴⁴, ülkeler arası bir kriz neticesinde sınır kapılarının kapatılması⁴⁴⁵, karantina önlemleri⁴⁴⁶, veya gümrük makamları tarafından taşıtın geçişine izin verilmemesi⁴⁴⁷, ticaretin yasaklanması⁴⁴⁸ gibi durumlar gösterilmektedir. CMR Konvansiyonu'nun 14. maddesinde anılan imkansızlık kavramıyla ilgili olarak doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Bizim de katıldığımız görüş uyarınca buradaki imkansızlık, objektif imkansızlık olarak anlaşılmalı ve tüm taşıyıcılar için geçerli olan durumlar esas alınmalıdır⁴⁴⁹. Buna karşılık taşıyıcının iflas etmesi gibi subjektif

⁴³⁸ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 65 dn. 80; **Uslu**, s. 59, 60; **Erdem**, s. 167; **Karaman Coşgun**, s. 506, 507.

⁴³⁹ Tarafların taşıma senedi düzenleyip düzenlememesi fark etmeksizin taşıma sözleşmesindeki şartların esas alınması gerektiği yönündeki görüş için bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 300.

⁴⁴⁰ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 145; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 140; **Özdemir**, s. 122; **Gençtürk**, s. 142; **Karan/Kara/Varan**, s. 300; **Uslu**, s. 67; **Can**, s. 56; **Erdil**, s. 185; **Aydın**, s. 46, 47; **İlyasov**, s. 117; Aşlar Üçyıldız, Yasemin, "Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Konvansiyon(CMR) Hükümleri Çerçevesinde Taşıma ve Teslim Engelleri(TTK İle Karşılaştırmalı Olarak)", **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 26, S. 2, 2022, ss. 315-348, s. 319.

⁴⁴¹ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 145; **Can**, s. 56; **Karan/Kara/Varan**, s. 300; **Erdil**, s. 185; **İlyasov**, s. 121.

⁴⁴² Örneğin boşaltma yükümlülüğünün taşıyıcıya ait olduğu bir durumda taşıyıcının işçilerinin grev başlatması. **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 145; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 140; **Karan/Kara/Varan**, s. 300; **Erdil**, s. 185.

⁴⁴³ **Karan/Kara/Varan**, s. 300; **İlyasov**, s. 121.

⁴⁴⁴ **Can**, s. 56; **Erdil**, s. 185.

⁴⁴⁵ **Can**, s. 56; **Erdil**, s. 185; **Karan/Kara/Varan**, s. 300.

⁴⁴⁶ **Karan/Kara/Varan**, s. 300; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 141.

⁴⁴⁷ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 145; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 141.

⁴⁴⁸ **Karan/Kara/Varan**, s. 300; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 140.

⁴⁴⁹ **Erdil**, s. 187; **Akinci**, s. 74; **Erdem**, s. 183; **İlyasov**, s. 120; **Aşlar Üçyıldız**, s. 321.

imkansızlık teşkil eden durumların da CMR Konvansiyonu m. 14 kapsamında olduğunu ileri sürenler vardır⁴⁵⁰. Belirtmek gerekir ki taşımanın yalnızca taşıyıcı için zorlaşması, umulandan daha masraflı ya da külfetli hale gelmesi şeklindeki ifa güçlükleri taşıma engeline vücut vermez⁴⁵¹. Bununla birlikte taşıyıcının taşımayı yerine getirebilmek için kendisini yıkıma uğratabilecek şekilde olağanüstü çaba sarf etme zorunluluğu olmadığından, somut durumda önemli bir ifa güçlüğü mevcutsa bu güçlüğü belli şartlar dahilinde imkansızlık olarak kabul edilmesi gerekmektedir⁴⁵². Yine taşıma sırasında meydana gelen aksaklık geçici bir nitelikteyse ve taşımanın süresi içinde sonlandırılmasını ciddi biçimde tehlikeye atmıyorsa taşıma engelinden bahsedilemez⁴⁵³. Taşıma faaliyeti sırasında taşıma engeli meydana geldiğini iddia eden taşıyıcının bu hususu ispat etmesi gerekmektedir⁴⁵⁴.

CMR Konvansiyonu'nun taşıma engeline ilişkin 14. maddesinin 1. ve 2. fıkraları arasında taşıma engeli sayılan durumlar ile bu durumlarda taşıyıcının nasıl hareket etmesi gerektiği hususlarına ilişkin birtakım farklılıklar söz konusudur. İlk fıkrada taşımanın taşıma senedinde belirtilen şartlara uygun olarak tamamlanmasının imkansızlaşması konu edilmektedir. Örneğin taşıma senedinde eşyanın başka bir araca aktarılması yasaklanmış ancak taşıma esnasında böyle bir zorunluluk doğmuşsa ya da taşımanın belli bir süre içinde bitirilmesi kararlaştırılmasına rağmen meydana gelen durum neticesinde artık süresinde yetişebilmek mümkün değilse⁴⁵⁵ bu fıkra kapsamında bir taşıma engelinden bahsedilecektir. CMR Konvansiyonu m. 14/1'de böylesi bir taşıma engeliyle karşılaşan taşıyıcının CMR Konvansiyonu 12. maddesine göre belirlenecek kişiden talimat istemesi gerektiği düzenlenmekte ancak talimat gelmemesi ihtimaline ilişkin bir belirlemeye yer verilmemektedir. Bu noktada doktrinde farklı görüşler ileri sürülmektedir. Bir görüşe göre burada CMR Konvansiyonu'nda boşluk bulunduğu kabul edilmeli ve ilgili ulusal hukuk hükümlerine göre hareket edilmelidir⁴⁵⁶. Buna karşılık bizim de katıldığımız diğer görüşe göre ise CMR Konvansiyonu m. 14/1 kapsamındaki bir taşıma engelinde taşıyıcının talimat isteme⁴⁵⁷ ya da eşyayı CMR Konvansiyonu m. 16/2⁴⁵⁸ uyarınca boşaltma şeklinde iki türlü

⁴⁵⁰ **Karan/Kara/Varan**, s. 300, 301; Yılmaz, Oğuz, "CMR Hükümleri Uyarınca Taşıma Engelleri ve Sonuçları(CMR m.14,15,16)", **İzmir Barosu Dergisi**, S. 5, 2009, ss. 137-162, (Yılmaz, Engel), s. 140.

⁴⁵¹ **Karan/Kara/Varan**, s. 300; **İlyasov**, s. 122; Yılmaz, Engel, s. 140; **Aşlar Üçyıldız**, s. 329.

⁴⁵² **Aşlar Üçyıldız**, s. 330.

⁴⁵³ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 145; **Aşlar Üçyıldız**, s. 327, 328.

⁴⁵⁴ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 146; **Özdemir**, s. 122; **İlyasov**, s. 119.

⁴⁵⁵ **Aydın**, s. 47.

⁴⁵⁶ **Yılmaz**, Engel, s. 142.

⁴⁵⁷ "Davacı vekili, müvekkili şirket ile davalı arasında, dava dışı ihracatçı şirketin mallarını .../... 'nden...'a kara yolu ile taşıması konusunda 09/11/2010 tarihli taşıma Sözleşmesi imzalandığını, davalı şirkete ait 3 adet araca yükleme yapıldığını, sonrasında da bu araçlara ait "... Geçiş Belgesi- ..." olmamasından dolayı malların ... Gümrük Kapısı'nda beklemekte olduklarının öğrenildiğini, bu bekleme sebebiyle dava dışı ihracatçı şirketin

davranma hakkı vardır⁴⁵⁹. Bu görüş uyarınca taşıyıcı biri diğerinin öncelik şartı olmaksızın bu iki tür davranış şekline istediğine uyabilir. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcı hak sahibinden talimat beklediği zaman zarfında⁴⁶⁰ ya da boşaltma hakkını kullanması durumunda boşaltma işlemi bitene kadar⁴⁶¹ eşyaya gelebilecek zararlardan sorumlu olmaya devam eder. Yine CMR Konvansiyonu m. 16/3⁴⁶² uyarınca eşya bozulabilecek nitelikte ise veya eşyanın durumu için bu tedbir yerinde olaksa ya da eşyayı muhafaza etmek eşyanın değerine göre çok fazla masrafa yol açıyorsa, taşıyıcının talimata gerek kalmaksızın eşyayı satabilmesi mümkündür⁴⁶³.

CMR Konvansiyonu m. 14/2 kapsamındaki taşıma engelleri, taşımanın taşıma senedinde yer alan şartlardan farklı koşullarda yerine getirilmesinin mümkün olduğu taşıma engelleridir. Bu fıkra kapsamındaki taşıma engellerinde taşıyıcının öncelikle talimat istemesi zorunludur⁴⁶⁴. Talimat⁴⁶⁵ istemeden hareket eden taşıyıcı bundan dolayı sorumlu olacaktır.

taşıma konusu malların kendisine iadesini talep ettiğini, bunun üzerine malların dava dışı şirkete geri gönderildiğini.... Mahkemece iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre; CMR m.14 anlamında taşımanın imkansız hale geldiği, yine CMR 14/1 hükmü icabına göre taşıyıcı davalının yük üzerinde tasarruf etme hakkı bulunan davacıdan 22/11/2010 tarihli yazışma örneği içerisinde "malzemelerin en kısa zamanda ... Gümrüğü'ne gelmesi" yönünde talimat aldığı ve talimat icabının yerine getirildiği, bu suretle taşıyıcı davalının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluktan kurtulduğu gerekçesiyle; davanın reddine karar verilmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre... hükmün ONANMASINA..." Yarg. 11. HD, T. 14.01.2014, E. 2013/9814, K. 2014/748 (Lale, CMR, s.237).

⁴⁵⁸ CMR Konvansiyonu m. 16/2: "14'üncü maddenin 1'inci fıkrasında ve 15'inci maddede belirtilen durumlarda taşıyıcı eşyayı, tasarruf hakkı sahibi hesabına derhal boşaltabilir ve bunun üzerine taşıma sona ermiş sayılır. Taşıyıcı bundan sonra eşyayı, tasarruf hakkı sahibi adına muhafaza eder. Bununla birlikte eşyayı üçüncü bir kişiye tevdi edebilir ve bu son durumda üçüncü kişiyi seçmede özen gösterme dışında herhangi bir sorumluluğu bulunmaz. Eşya, taşıma senedinde yer alan ödemelerle ve diğer bütün masraflarla yüklü olarak kalır." Çeviri için bkz: **Kendigelen/Aydın**, Resmi Çeviri, s.507.

⁴⁵⁹ **Aydın**, s. 47, 48; **Erdil**, s. 187; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 143; **Özdemir**, s. 122; **Akıncı**, s. 74, 75; **Uslu**, s. 68. Aksi yönde olarak taşıyıcının öncelikle talimat istemesi ve talimatı makul bir süre beklemesi gerektiği şeklindeki görüş için bkz: **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 244; **Karan/Kara/Varan**, s. 302, 303.

⁴⁶⁰ **Akıncı**, s. 74; **Yılmaz**, Engel, s. 141.

⁴⁶¹ Buna karşılık boşaltma bittikten sonra taşıma sona erip eşya teslim edilmiş sayılacağından taşıyıcının CMR Konvansiyonu'na göre sorumlu tutulması mümkün değildir. Eşya boşaltıldıktan sonra taşıyıcının sorumluluğu ancak ilgili ulusal hukuk hükümlerine göre söz konusu olacaktır. Buna göre eşyayı boşalttıktan sonra kendi yedinde muhafaza eden taşıyıcı ile eşya üzerinde hak sahibi kişi arasında saklama sözleşmesi olduğu kabul edilecektir. Eşyanın üçüncü kişiye tevdi edilmesi durumunda ise üçüncü kişi yararına saklama sözleşmesi yapılmış sayılacak ve taşıyıcı sadece üçüncü kişinin seçilmesinde özenli davranmaktan sorumlu olacaktır. **Yılmaz**, Engel, s. 152; **Aydın**, s. 46; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 141; **Özdemir**, s. 121.

⁴⁶² Esasen CMR Konvansiyonu m. 16/3'te eşyanın satılabilmesi için iki ihtimal öngörülmüştür. Birinci ihtimal yukarıda anıldığı üzere eşyanın bozulabilecek nitelikte olması, muhafaza masraflarının eşyanın değerine göre fazla olması veya eşyanın durumunun satış tedbirini haklı gösterecek bir vaziyette olması hallerine ilişkindir. Bu ihtimalde taşıyıcının talimat istemesine gerek yoktur. Satış hususunda ikinci ihtimal ise taşıyıcının makul süre içinde herhangi bir talimat alamamış olması ihtimalidir. Bu ihtimalde de taşıyıcı eşyayı satmak konusunda yetkili kılınmıştır.

⁴⁶³ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 143; **Akıncı**, s. 75; **Erdil**, s. 187, 188.

⁴⁶⁴ **Aydın**, s. 48; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 143; **Yılmaz**, Engel, s. 143.

⁴⁶⁵ CMR Konvansiyonu m. 12/5 gereğince taşıyıcıya verilecek talimatların taşıyıcıya ulaştığı anda yerine getirilmesi mümkün ve taşıyıcının işletmesi ile diğer eşya sahiplerini zarara uğratmayacak nitelikte olması gerekmekte olup aynı zamanda yükün bölünmesine de yol açmamalıdır. Bu şartlara aykırı bir talimat alan taşıyıcının söz konusu talimatı yerine getirmeyeceğini talimat veren kişiye derhal bildirmesi gerekmektedir.

Söz konusu hükme göre eğer taşıyıcıya bekleyebileceği makul süre içerisinde herhangi bir talimat ulaşmamışsa taşıyıcı, tasarruf hakkı sahibi kişinin en çok yararına olacak şekilde hareket etmelidir⁴⁶⁶. Buna göre taşıyıcı somut durumun şartlarında en uygun önlem olacak şekilde; eşyayı boşaltma ya da CMR Konvansiyonu m. 16/3'teki şartlar dahilinde satma yoluna gidebileceği gibi⁴⁶⁷ gerekli hallerde taşımanın devamına yönelik olarak alt taşıma sözleşmesi yapma⁴⁶⁸ ya da eşyayı başka taşıma aracına aktarma yollarını tercih edebilir⁴⁶⁹.

Taşıyıcı CMR Konvansiyonu m. 16 uyarınca taşıma engeli durumlarında, kendi kusuru yüzünden yapılmamış olması şartıyla, talimat isterken yaptığı masraflar ile aldığı talimatı yerine getirmek için yapması gereken masrafları isteme hakkını haizdir. Söz konusu

⁴⁶⁶ “Dava, yurt dışı taşıma sözleşmesine dayalı navlun ve bekleme ücretlerinin tahsili istemine ilişkindir. Davacı tarafından taşınan emtiaların evrak eksikliği nedeniyle bu ülkeye girişine izin verilmediği dosya kapsamından sabittir. Konvansiyonunun 11. maddesine göre malların tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için gönderici lüzumlu belgeleri sevk mektubuna ilâştirecek yahut da taşımacıya verecek ve talep ettiği diğer bilgileri kendisine sağlayacaktır. Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir, gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması, yetersiz olması veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan, taşımacıya karşı sorumludur, ancak, taşımacının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hükmün dışındadır. Somut olayda, evrak eksikliğinin davacı taşımacının hatası ve ihmaliinden kaynaklandığı iddia ve ispat edilmemiştir. Aynı Konvansiyonun 14. maddesinde de yükün teslim yerine varmadan önce mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkansız hale gelirse, taşımacının, yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyeceği, koşulların yükün sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlaması halinde ve taşımacının yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamaması halinde, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararlarına en uygun görülen önlemleri almakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Konvansiyonun 14. ve 16. maddeleri nazara alındığında bir taşıma engeli çıktığında taşımacının mutlaka emtiayı satma yükümü bulunmamakta olup, taşımacının yükümlülüğü malda tasarruf hakkı sahibinin yararlarına en uygun önlemleri almasıdır. Dava konusu taşıma ilişkisinde davacıya ait iki adet tır'ın, evrak noksanına bağlı olarak girişine izin verilmemesi sebebiyle 23.04.2013 tarihinden 29.06.2013 tarihine kadar bekletildiği, davalının bu duruma muttali olduğu halde, emtianın satılması ya da imhası yönünde bir talimat vermediği, İcra Dairesine sunulan kıymet takdir raporunda tırların içinde bulunan emtianın ihracat beyannamelerine göre 7.348,62 Euro, 191.692,80 Euro, 49.401,74 Usd, 61.888,62 TL, 113.458,57 Euro, 172.614,23 Euro, 130.064,60 Euro değerinde olduğunun belirtildiği dosya kapsamından anlaşılmıştır. Tırların bekleme süresi, emtianın değeri ve çabuk bozulan cinsten olmaması gözetildiğinde malların Türkiye'ye geri getirilmesinin davalının yararına en uygun önlem olduğunun kabulü gerekir. Bu durumda davacının malları Türkiye'ye geri getirmesi sebebiyle dönüş navlun ücretini de isteyebileceği nazara alınmaksızın kendisine yüklenen görevi yerine getirmediği gerekçesiyle dönüş navlunu ücreti talebinin reddine karar verilmesi yerinde olmamış, bozmayı gerektirmiştir.” Yarg. 11. HD, T. 19.02.2018, E. 2016/13156, K. 2018/1166; “...Mahkemece, Dairemizin bozma ilamına uyularak yapılan yargılamaya göre, varma yerinde teslim engeli ile karşılaşan davacının davalının talimatlarına göre hareket etmesi gerektiği, davacının davalıdan malın iadesine ilişkin talimat aldığını ispatlayamadığı, davacının taşıma sürecinde ortaya çıkan taşıma engeli karşısında en yüksek özenli taşıyıcı özenini göstermediği, depoya tevdi, sattırma, hapis hakkı kullanımı gibi olasılıklar varken geri getirme seçeneğinin davalının menfaatine uygun olmadığı, imha seçeneğinin dahi geri getirerek navlun üretmekten daha tercih edilebilir bir seçenek olduğu, davacının iade taşıması nedeni ile fatura içeriğindeki bedellere hak kazanmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir....Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve ... Sözleşmesi gereğince talimat almak için gerekli çabayı gösterdiğini ispat yükü kendisinde olan davacı taşıyıcının davalıdan talimat aldığını veya talimat almak için gerekli çabayı gösterse de davalıya ulaşamadığını ispat edememiş olmasına göre, davacı vekilinin tüm temyiz itirazları yerinde değildir.”Yarg. 11. HD, T. 20.12.2017, E. 2016/3032, K. 2017/7466. (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 07.10.2023).

⁴⁶⁷ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 143; Akıncı, s. 75.

⁴⁶⁸ Yılmaz, Engel, s. 143.

⁴⁶⁹ Eşyanın aktarıldığı taşıma aracının CMR Konvansiyonu kapsamında bir taşıma aracı olması gerekmez. Karan/Kara/Varan, s. 302; Akıncı, s. 75.

maddede taşıyıcının isteyebileceği masraflar arasında, talimat alınamayan hallerde hak sahibi yararına almış olduğu tedbirlerin gerektirdiği masraflar zikredilmemektedir. Ancak bu masrafların da taşıyıcı tarafından talep edilebileceği kabul edilmektedir⁴⁷⁰.

2.2.2. Eşyayı Teslim Etme Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri

2.2.2.1. Eşyayı Teslim Etmeme

Eşyanın teslim edilmemesi, asli edim borcunun yerine getirilmemesi sebebiyle taşıma sözleşmesinin ihlaline vücut verir. Bu başlık altında incelenen ifa engeli, taşıyıcının eşyayı teslim yerine ulaştırmasına rağmen eşyanın zilyetliğini devretmekten imtina etmesi şeklindeki fiili durumları ifade etmekte olup eşyanın zıya ya da teslimini engelleyen durumlar bu kapsam içinde değerlendirilmemektedir.

Bu başlık altında taşıyıcının eşyayı teslim etmemesi şeklindeki ifa engeli konusuyla ilgili olması bakımından taşıyıcının eşyayı teslimden kaçınma hakkı üzerinde durmak yerinde olacaktır. CMR Konvansiyonu m. 13/2 uyarınca taşıyıcının taşıma senedinde yer alan ödentiler kendisine ödenmedikçe eşyayı teslim etmekten kaçınma hakkı vardır. Taşıma senedinde yer alacak bu ödentiler taşıma ücreti, bekleme ücreti, gümrük resimleri, eşyanın teslimine kadar olan süreçte yapılan masraflar şeklinde tezahür edebilir⁴⁷¹. Gönderilen ancak taşıma senedinde belirtilen bu ödentileri ödemek suretiyle⁴⁷² eşyanın teslimini talep edebilir. Gönderilenin söz konusu ödemeleri yapmaması durumunda esasen bir sonraki başlıkta anlatılacağı üzere bir teslim engeli mevcuttur⁴⁷³. Taşıyıcı böyle bir durumda eşyayı teslim etmeyeceği gibi eşya üzerinde hapis hakkına da sahiptir⁴⁷⁴. CMR Konvansiyonu'nda taşıyıcının hapis hakkına ilişkin bir düzenleme olmaması nedeniyle bu konuda, uygulanacak ulusal hukukun hapis hakkına ilişkin kuralları geçerli olacaktır⁴⁷⁵. TTK'de taşıyıcının hapis hakkı madde 891 vd. hükümlerinde düzenlenmekte olup söz konusu hak ancak mevcut taşıma için kullanabilecek daha önceki taşımalarından doğan alacaklar için kullanılamayacaktır⁴⁷⁶. Taşıyıcının daha önceki taşımalarından kalan alacakları sebebiyle eşyayı teslim etmeme ve eşya üzerinde hapis hakkı kullanabilme imkanı yoktur. Söz konusu savunmayı ileri sürerek eşyayı teslim etmeyen taşıyıcı taşıma sözleşmesini ihlal etmiş sayılır.

⁴⁷⁰ Akıncı, s. 77.

⁴⁷¹ Akıncı, s. 81; Erdil, s. 167; Karan/Kara/Varan, s. 284.

⁴⁷² Bu mecburiyet gönderilenin eşyanın hasarlı olarak teslim edilmesi ya da kaybolması halinde taşıyıcıya karşı dava hakkını kullanacak olması halinde dahi söz konusudur. Bkz: Akıncı, s.81; Yarg. 11. HD, T. 04.04.2005, E. 2004/6554, K. 2005/3212 (Lale, CMR, s. 214-217).

⁴⁷³ Karan/Kara/Varan, s. 286; Yılmaz, Engel, s. 147; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 140; Erdil, s. 200.

⁴⁷⁴ Karan/Kara/Varan, s. 286; Yılmaz, Engel, s. 153.

⁴⁷⁵ Yılmaz, Engel, s. 153; Erdil, s. 168.

⁴⁷⁶ Erdil, s. 169; Karan/Kara/Varan, s. 285.

Yargıtay bir kararında⁴⁷⁷, taşıyıcının daha önceki taşımalarından kalan taşıma ücretini tahsil edememesi sebebiyle eşyayı gönderilene teslim etmediği bir durumda, bu hareketin kasten yapılmış bir hareket olduğunu ve taşıyıcının genel hükümler uyarınca zararı tazmin etmekle yükümlü olduğunu karar altına almıştır. Kanaatimizce söz konusu olayda taşıyıcının kusurlu hareketinin kast derecesinde olduğunun tespit edilmesi yerinde olmakla birlikte sorumluluğunun genel hükümler uyarınca belirlenmesi gerektiği şeklinde hüküm kurulması yanlış olmuştur. Nitekim taşıyıcının CMR Konvansiyonu kapsamındaki sorumluluğu eşyanın teslim alınmasıyla başlamakta ve ancak gönderilene teslim edilmesiyle sona ermektedir. Somut olayda eşya taşıyıcı tarafından, eşyayı teslimden kaçınma ve eşya üzerinde hapis hakkı mevcut olmadığı halde kasten teslim edilmemiş olup bu anlamda CMR Konvansiyonu kapsamındaki sorumluluğunun sona erdiği söylenemez. Söz konusu hükümde taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 29 uyarınca sınırsız olarak sorumlu olacağının belirtilmesi gerekirken genel hükümlere atıf yapılması doğru olmamıştır.

2.2.2.2. Eşyanın Teslim Edilememesi (Teslim Engelleri)

Eşya sorunsuz bir şekilde teslim yerine ulaşmasına rağmen taşıma sözleşmesinin sona ermesi aşamasında bir takım olumsuzluklarla karşılaşılabilir. Eşya varış noktasına ulaştıktan

⁴⁷⁷ “...Mahkemece, Dairemizin bozma ilamına uyularak, iddia, savunma ve benimsenen bilirkişi raporuna göre, davacı...Şirketinin ticari defterlerinde davaya konu ihracat ile ilgili olarak düzenlenen faturanın ...AŞ hesabına borç kaydedildiği, müşterinin mal bedelini ödememesi üzerine... AŞ'nin ihracattan doğan KDV bedelini ...'ten tahsil ettiği, ancak mal bedelini tahsil edemediğinden 31/12/2008 tarihinde dekont ile bu hesabın bakiyesi olan 68.064,60 TL'yi ...hesabına temlik ile alacak verecek hesabını kapatmış olduğu, anılan davacının davalı ile ticari münasebeti nedeniyle dava konusu nakliye ile ilişkin olarak davacılar tarafından 31.794 EURO'luk malın yurt dışına ihraç edildiği, nakliye bedelinin davacı tarafından davalıya peşin olarak ödendiği, ancak mal bedelinin yurt dışındaki müşteri tarafından davacıya ödenmediği, davalı dava konusu mali teslim etme yerine ulaştırdığında gönderileni bulamadığını dolayısıyla bir teslim engeli ile karşılaştığı için emtiayı boşaltma adresine yakın bir yerdeki depoya davacıların bilgisi dahilinde boşalttığını ileri sürmüştü de bu iddiasını kanıtlayamadığı, daha önce yaptığı taşımalar nedeniyle kendisine ödenmeyen taşıma ücretini tahsil edemediği için emtiayı bilerek ve isteyerek gönderilene teslimden kaçındığı, dava konusu zararın taşıyıcının kastından ileri geldiği, bu nedenle taşıyıcının ... hükümlerine göre değil genel hükümler çerçevesinde zararı tazmin ile yükümlü olduğu, .. Konvansiyonu'nun 32. maddesi uyarınca bu sözleşme gereğince yapılan taşımalarından doğacak davalının 1 yıl içerisinde açılması gerektiği, ancak bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlarda bu sürenin 3 yıl olduğu, somut olayda, davanın fazlaya ilişkin haklar saklı tutularak 5.000 Euro üzerinden kısmi dava olarak açılmasının ardından davanın 06/12/2011 tarihinde ıslah edildiği, ancak dava konusu malların davalı şirketin antreposuna teslim tarihi olan 09.09.2008 tarihi ile bu tarih arasında zamanaşımı süresinin dolmuş olduğu gerekçeleriyle davacı ... Tic. A.Ş. tarafından açılan davanın reddine ilişkin kısım kesinleşmiş olduğundan bu kısım ile ilgili yeniden hüküm kurulmasına yer olmadığına, davacı ... Ticaret ve Tekstil San Ltd. Şti. tarafından açılan davanın kısmen kabulüne, 5.000 Euro'nun 25.10.2008 tarihinden itibaren %5 faiziyle birlikte davalıdan alınarak davacıya verilmesine, davacının ıslah dilekçesi ile talep ettiği diğer alacağın zaman aşımı nedeniyle reddine karar verilmiştir. Kararı taraf vekilleri temyiz etmiştir..... SONUÇ: Yukarıda (1) numaralı bentte açıklanan nedenlerle davacılar vekilinin tüm, davalı vekilinin diğer temyiz itirazlarının reddine, (2) numaralı bentte gösterilen sebeple davalı vekilinin temyiz itirazının kabulü ile hüküm fıkrasının 2. bendindeki “%5 faiziyle” ifadesinin hükümden çıkartılarak yerine “... Konvansiyonu'nun 27. maddesi uyarınca yıllık %5 oranını geçmemek kaydıyla 3095 sayılı Kanun'un 4/a maddesi uyarınca temerrüt faiziyle” ibaresinin eklenmesine kararın düzeltilmiş bu şekli ile DÜZELTİLEREK ONANMASINA, ...” Yarg. 11. HD, T. 09.02.2016, E. 2015/3257, K. 2016/1189 sayılı karar (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 08.10.2023).

sonra eşyanın hak sahibi kişiye teslimini engelleyen her durum teslim engeli olarak isimlendirilmekte⁴⁷⁸ olup CMR Konvansiyonu'nun 15. maddesinde bu duruma ilişkin düzenlemeler öngörülmektedir.

Gönderilenin bulunamaması⁴⁷⁹, gerekli olan belgelerin eksik olması nedeniyle gümrük makamlarının eşyanın teslimine izin vermemesi⁴⁸⁰, boşaltma yükümlülüğü üzerinde olan gönderilenin işyerinde grev yapılması veya boşaltma için gerekli teknik ekipmanın mevcut olmaması gibi nedenlerle bu yükümlüğünü yerine getirememesi⁴⁸¹, gönderilenin eşyayı kabul etmemesi⁴⁸² veya kabulde gecikmesi⁴⁸³, gönderilenin taşıma senedinde yer alan ödentileri ödemekten kaçınması⁴⁸⁴ halleri teslim engeline birer örnek teşkil eder. Gönderilenin iflas etmesi hali teslim engeli olarak kabul edilmediği⁴⁸⁵ gibi taşıyıcının iflası durumunda da teslim

⁴⁷⁸ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 150; **Can**, s. 62; **Uslu**, s. 69; **Aydın**, s. 43; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 140; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 141; **Özdemir**, s. 119; **Erdil**, s. 199; **Aşlar Üçyıldız**, s. 331.

⁴⁷⁹ **Arkan**, Demiryolu İşletmesi, s. 63 dn. 69; **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 150; **Aydın**, s. 43; **İlyasov**, s. 136; **Uslu**, s. 69. Gönderilen, adresinin değişmiş olması ya da ölmüş olması gibi bir sebeple bulunamamış olabilir. Gönderilenin adresinin değişmiş olduğu durumda taşıyıcının yeni adresi bulabilmek için kendisinden beklenemeyecek şekilde uzun ve zahmetli araştırmalar yapması gerekmez (**Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 85 dn. 144). Bununla birlikte gönderilenin adresinin taşıma senedine yanlış veya eksik yazıldığı durumda taşıyıcının bu problemi basit bir araştırmayla giderebilmesi mümkünse gereken çabayı göstermesi gereklidir (**Karan/Kara/Varan**, s. 314).

⁴⁸⁰ **Arkan**, Demiryolu İşletmesi, s. 63 dn. 69; **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 150; **Erdil**, s. 200; **Yılmaz**, Engel, s. 144; **İlyasov**, s. 136.

⁴⁸¹ **Aydın**, s. 43; **Akıncı**, s. 77; **Özdemir**, s. 119; **Uslu**, s. 69, 70; **Yılmaz**, Engel, s. 144.

⁴⁸² Gönderilenin eşyayı kısmen kabul etmek istemesi durumunda bu beyanı kabul etmeme olarak değerlendirilmelidir. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 86 dn. 145.

⁴⁸³ **Arkan**, Demiryolu İşletmesi, s. 63 dn. 69; **Erdil**, s. 200; **Yılmaz**, Engel, s. 147; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 141.

⁴⁸⁴ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 140; **Yılmaz**, Engel, s. 147; **Erdil**, s. 200; **İlyasov**, s. 136. Teslimde ödeme şartlı taşımalar ile vesaik mukabili ödeme kayıtlı sözleşmelerde, gönderilenin ödemede bulunmaması ya da vesaikleri sunmaması durumlarında teslim engelinden bahsedileceği yönündeki tespitler için bkz: **Karan/Kara/Varan**, s.313; **Aşlar Üçyıldız**, s. 337.

⁴⁸⁵ Bu durumda eşyanın iflas idaresine teslim edileceği belirtilmektedir. **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s.150 dn. 224; **Karan/Kara/Varan**, s. 313; **İlyasov**, s. 137. Yargıtay'ın bu konuda vermiş olduğu farklı kararlar mevcuttur. Gönderilenin iflasını teslim engeli olarak kabul ettiği kararlara örnek olarak bkz: "...Yukarıda anlatılan hususlar karşısında somut olayın değerlendirilmesine gelince, dava konusu olay incelendiğinde; davalı taşıyanın 16.08.2012 tarihinde teslim aldığı emtiayı, gönderilenin iflası, bakiye vesaikin ödenmemesi nedeniyle alıcıya teslim etmediği ve acentesinin deposuna teslim ettiği ve bu durumu davacıya bildirdiği anlaşılmaktadır. Davalı tarafından taşınan emtianın, davalının yurtdışı acentesinin deposunda olduğu, bu durumun davacıya bildirildiği gerçeği karşısında, vesaik ödemedem emtianın alıcıya teslim edildiğinden bahsedilmesi mümkün değildir. Ayrıca, eşyanın niteliği, depolama giderleri karşısında, taşıyıcının eşyayı satması gerektiği de söylenemez. Davalının eşyayı, teslim engeli üzerine, CMR. m. 16/II uyarınca acentesinin deposuna boşaltılması ile taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu sona ereceğinden, davanın reddi yerine kısmen kabulüne karar verilmesi doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir." Yarg. 11. HD, T. 07.07.2017, E. 2016/611, K. 2017/4087. Yargıtay yeni tarihli bir kararında, öncelikle alıcının iflasının, CMR Konvansiyonuna göre teslim engeli sayılıp sayılmayacağı hususunda bir inceleme yapılması ve bunun sonucuna göre karar verilmesi gerektiğini vurgulamıştır: "...somut olayda vesaik mukabili taşıma söz konusu olup davalı taşıyıcı İspanya'daki alıcının iflas ettiğini, bunun bir teslim engeli olduğunu ve üzerine düşen sorumluluğu yerine getirdiğini savunmuş ise de, CMR 15. madde taşımacının eşyayı teslim etmek üzere varma yerine getirmesine rağmen her hangi bir sebeple eşyanın tesliminin imkansızlaştığı halleri düzenler. Buna göre yükün teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hallerde taşımacı ya CMR 15/I maddesi uyarınca göndericiden talimat istemelidir ya da 16/II maddesinde belirtilen şekilde yükü boşaltma hakkına sahiptir. Davacı gönderici, taraflar arasındaki mail yazışmalarına dayanmış ve davalı taşıyıcının sorumluluğunu yerine getirmediğini iddia etmiştir. Buna

engeli mevcut değildir⁴⁸⁶. Yine eşyanın yetkili makamlar tarafından el konulması veya imha edilmesi hallerini teslim engeli olarak değerlendirenler⁴⁸⁷ olduğu gibi haklı olarak bu durumlarda eşyanın zıya uğradığını savunanlar⁴⁸⁸ da mevcuttur. Somut taşımada teslim engeli meydana geldiğini iddia eden taraf bu durumu ispat etmekle yükümlüdür⁴⁸⁹.

Teslim engeliyle karşılaşan taşıyıcının nasıl hareket edeceği CMR Konvansiyonu m. 15 ve m. 16 hükümlerinde düzenlenmektedir⁴⁹⁰. Buna göre taşıyıcı ister talimat hakkı sahibinden talimat isteme yoluna isterse de CMR Konvansiyonu m. 16/2’de yer alan eşyayı boşaltma yoluna başvurabilecektir⁴⁹¹. Somut durumda CMR Konvansiyonu m. 16/3’teki şartlar varsa taşıyıcının eşyayı satabilmesi de mümkündür⁴⁹². Taşıyıcı teslim engeli nedeniyle yapmış olduğu masrafları CMR Konvansiyonu m. 16/1 hükmüne uygun olarak talep etme hakkını haizdir.

Taşıyıcının teslim engeli nedeniyle talimat isteme yoluna gitmesi durumunda, karşılaştığı teslim engelinin hangi nedenden kaynaklandığı önem taşımaktadır. Eğer eşyanın kabul edilmemesi, taşıma senedindeki ödentilerin karşılanmaması gibi gönderilenin iradesine bağlı olarak bir teslim engeli meydana gelmişse, gönderen taşıma senedini ibraz etmek zorunda olmadan talimat hakkına sahip olacaktır (CMR Konvansiyonu m. 15/1). Teslim engeli bunun dışındaki hallerden kaynaklanıyorsa, gönderen ancak taşıma senedini ibraz ederek talimat hakkını kullanabilecektir (CMR Konvansiyonu m. 12/5). CMR Konvansiyonu

göre, mahkemece taşıyıcının CMR 17. maddesine göre sorumluluğunun bulunup bulunmadığına karar vermeden önce Konvansiyona uygun bir teslim engelinin olup olmadığı, teslim engeli var ise davalı taşıyıcının CMR md 15 ve md 16 da belirtilen usullere uygun hareket edip etmediği araştırılarak sonucuna göre bir karar vermek gerekirken eksik inceleme ile hüküm tesisi doğru olmamış kararın davacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir.” Yarg. 11. HD, T. 08.02.2022, E. 2021/5811, K. 2022/893 (Kararların tam metni için bkz: <https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 08.10.2023)

⁴⁸⁶ **İlyasov**, s. 137. Aksi yöndeki görüş için bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 313.

⁴⁸⁷ **Karan/Kara/Varan**, s. 313.

⁴⁸⁸ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 151; **Erdil**, s. 200.

⁴⁸⁹ **Karan/Kara/Varan**, s. 312; **İlyasov**, s. 135.

⁴⁹⁰ “Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan hasar bedelinin tazmini istemine ilişkindir. Taşıyıcı teslim yerine ulaşmakla birlikte alıcının bulunmaması, alıcının eşyayı teslim almaktan kaçınması veya kabulde gecikmesi, eşyayı teslim almak istemekle birlikte taşıma ücretini ödemek istememesi gibi bir teslim engeli ile karşılaşması halinde ... m. 15/1 gereğince ya teslim engellerini gönderene bildirip ondan talimat almak ve talimata uygun davranmak, ya da m. 16/2 uyarınca doğrudan doğruya yükü boşaltmak, yük için tevdi mahalli tayin etmek ve ... m. 16/3 uyarınca yükü satma hakkını haizdir. Taşıyıcı bu tercihlerden dilediğini kullanabilir. Taşıyıcının kullanabileceği tercihlerinden talimat alma veya malı boşaltma birbirlerinin ön şartı niteliğinde olmadığından taşıyıcı sınırlama olmadan dilediği imkanlardan faydalanabilir. Kısaca taşıyıcı boşaltma yetkisini talimat beklemeksizin kullanabilir. Taşıyıcı bu tercihlere uygun hareket ederse m.17 vd. hükümlerine tabi sorumluluğu son bulur.” Yarg. 11. HD, T. 28.02.2018, E. 2018/151, K. 2018/1542 (**Erdil**, s.203,204).

⁴⁹¹ **Aydın**, s. 45, 46; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 141; **Özdemir**, s. 120; **Erdil**, s. 200, 201; **Uslu**, s. 70.

⁴⁹² **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 142; **Erdil**, s. 200, 201; **Uslu**, s. 71; **Özdemir**, s. 121; **Aydın**, s. 46. CMR Konvansiyonu m. 16/4,5 uyarınca eşyanın satılması söz konusu olmuşsa, satıştan elde edilen para, eşya ile ilgili masraflar düşüldükten sonra eşya üzerinde hak sahibi kişi hesabına ayrılır. Eğer masraflar eşyanın satışıyla elde edilen paradan daha fazlaysa taşıyıcının aradaki farkı isteme hakkı saklıdır. Satış usulü eşyanın bulunduğu yer hukukuna göre belirlenir.

m. 15/2’de öngörüldüğü üzere ilk başta eşyayı kabul etmeyen gönderilen, taşıyıcıya gönderenin aksi yöndeki talimatı ulaşmadan⁴⁹³ önce bu fikrinden vazgeçerse, taşıyıcı eşyayı gönderilene teslim etmek durumunda kalacaktır.

2.2.2.3. Eşyanın Tesliminde Gecikme

Taşıma sözleşmesine konu eşyanın gönderilene uygun zamanda⁴⁹⁴ teslim edilmesi, taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmesi açısından önemlidir. Aynı zamanda çoğunlukla uluslararası ticari satım sözleşmesinin ifası için akdedilen taşıma sözleşmesinde, taşımanın hızlı ve güvenli bir şekilde süresinde tamamlanması, uluslararası ticaret açısından da bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim taşıyıcının gecikmeden nedeniyle sorumluluğu eşyanın zıya ve hasarına ilişkin sorumluluk yanında CMR Konvansiyonu’nda en çok üzerinde durulan sorumluluktur.

CMR Konvansiyonu m. 19 uyarınca taşıyıcı, taraflarca kararlaştırılmış olan süre bittikten sonra ya da taraflar herhangi bir süre kararlaştırmamışlarsa taşımanın tamamlanabileceği makul süreden sonra eşyayı teslim ederse, teslimde gecikmenin varlığından söz edilir⁴⁹⁵. CMR Konvansiyonu m. 17/1 gereğince taşıyıcı eşyanın geç teslim edilmesinden sorumludur.

Gecikme, taşıma süresinin aşılması halidir⁴⁹⁶. Taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumluluğunu belirleyebilmek için öncelikle taşıma süresinin ortaya konulması gerekmektedir⁴⁹⁷. Taşıma süresi⁴⁹⁸, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonra

⁴⁹³ İlgili maddenin lafzı dikkate alınarak gönderenin aksine bir talimat vermiş ancak bu talimatın taşıyıcıya henüz ulaşmamış olduğu süre zarfında gönderilenin kabul etmeme yönündeki iradesinden dönebileceği kabul edilmektedir. **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 141; **Aydın**, s. 45 dn. 45; **Uslu**, s. 70.

⁴⁹⁴ Eşyanın gönderilene geç teslim edilmemesi önemli olduğu gibi erken teslim edilip edilemeyeceği konusuna da açıklık kazandırmak gerekmektedir. Bu konuda doktrinde, uygulanacak hukuk Türk hukuku olarak belirlendiği takdirde, esasen sözleşmeden veya durumun gereğinden aksi sonuç çıkarılmadıkça borçlunun borcunu vadesinden önce yerine getirebileceği, ancak taşıma sözleşmesinde açıkça bir taşıma süresi öngörülmüşse gönderilenin erken teslimi kabul etmek zorunda olmadığı belirtilmektedir. **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63; **Karan/Kara/Varan**, s. 383; **Uslu**, s. 75; Çetin Eskici, Tülay, **6102 Sayılı TTK ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019, s. 30.

⁴⁹⁵ **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 249; **Karaman Coşgun**, s. 506; **Erdil**, s. 343; **Dağ**, s. 24; Erdal, Tarkan, **CMR Hükümlerine Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Dolayı Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009, s. 39.

⁴⁹⁶ **Uslu**, s. 72; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 182; **Karan/Kara/Varan**, s. 381; **Yetiş Şamlı**, s. 12; Çim, Halit, **Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine(CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK ve TTK Tasarısıyla Mukayeseli Olarak)**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2006, s. 18.

⁴⁹⁷ **Karaman Coşgun**, s. 502; **Uslu**, s. 73.

⁴⁹⁸ Doktrinde Yeşilova Aras tarafından “teslim süresi” kavramı tercih edilmekle beraber (**Yeşilova Aras**, Teslimde Ödeme, s. 5); Gençtürk ise taşıma için kararlaştırılan ya da makul olarak belirlenen süre için “taşıma süresi”, taşımanın gerçekleştirildiği süre için “ifa süresi” kavramlarını kullanmaktadır (**Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 125).

başlayan ve eşyanın gönderilene teslim edilmesiyle son bulan süredir⁴⁹⁹. Bu süre taraflarca belirlenebileceği gibi tarafların bir süre belirlemediği durumlarda taşımanın yapılabileceği makul süre hesaplanır.

Tarafların taşıma süresini kararlaştırması ihtimalinde, ya eşyanın gönderilene teslim edileceği tarih belirlenir ya da eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından⁵⁰⁰ veya taşıma sözleşmesinin kurulmasından başlayarak belirli bir süre⁵⁰¹ tayin edilir⁵⁰². Taraflarca taşıma süresinin belirlendiği hallerde bu sürenin CMR Konvansiyonu m. 6/2-f uyarınca taşıma senedine yazılması gerekir. Ancak taraflar taşıma senedinde kararlaştırdıkları bu süreyi belirtmemişlerse bu durumda söz konusu sürenin bağlayıcı olmayacağı ileri sürülemez⁵⁰³. Taşıma süresi kararlaştırılmış olduğunu iddia eden gönderen veya gönderilen, ispat hukukunun imkanları dahilinde başkaca delillerle bu hususu ispatlamak durumundadır⁵⁰⁴.

Eğer tarafların kararlaştırmış olduğu bir taşıma süresi yoksa özenli bir taşıyıcının taşımayı tamamlayabilmesi için gerekli makul sürenin tespit edilmesi gerekmektedir. Makul taşıma süresi; taşımanın yapıldığı güzergah, kullanılan taşıma aracı, taşınan eşyanın niteliği ve ağırlığı, gümrükte geçirilecek olağan bekleme süresi, sürüş için kanunen izin verilen saatler, taşıyıcıya verilen talimatlar gibi kriterler esas alınarak belirlenir⁵⁰⁵. Makul taşıma süresi

⁴⁹⁹ Aydın, s. 99; Congar, s. 189.

⁵⁰⁰ Doktrinde Akıncı tarafından, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınacağı tarihin belirlenmiş ancak gönderilene teslim edileceği tarihin belirlenmemiş olması halinde de taraflarca kararlaştırılmış bir taşıma süresinin olduğu, nitekim belirlenen bu teslim alma tarihine taşımanın yapılması gereken makul süre eklenince CMR Konvansiyonu m. 19 uyarınca gecikme için dikkate alınacak sürenin ortaya çıkmış olacağı ileri sürülmektedir (Akıncı, s. 127). Ancak bu görüş haklı olarak, söz konusu durumda aslında CMR Konvansiyonu m. 19'daki ikinci halin mevcut olduğu(taraflarca süre kararlaştırılmaması) ve tarafların belirlediği süreden bahsedilebilmesi için bu belirlemenin eşyanın teslim edileceği tarihe yönelik olması gerektiği gerekçeleriyle eleştirilmektedir. Bu yöndeki eleştiriler bkz: Aydın, s. 101; Uslu, s. 75; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 15.

⁵⁰¹ Taraflarca kararlaştırılan taşıma süresinin, öngörülen sürede taşımanın bitirilmesini imkansız kılacak kadar kısa olması halinde, bu belirlemenin uygulanacak hukuk Türk hukuku olduğu takdirde başlangıçtaki imkansızlık hükümleri gereğince geçersiz olacağı kabul edilmektedir. Bu yönde bkz: Aydın, s. 102; Akıncı, s. 128; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 13. Bu konuda aynı sonuca varmakla birlikte söz konusu belirlemenin imkansızlık hükümlerince değil CMR Konvansiyonu m. 41 gereğince geçersiz sayılması gerektiği yönündeki görüş için bkz: Uslu, s. 76, 77. Aynı doğrultuda taşıma süresinin taşıyıcının gecikmeden dolayı sorumluluğuna mahal vermeyecek kadar uzun kararlaştırılması halinde de bu kaydın geçersiz olacağı belirtilmektedir. Bu yönde Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 126, 127; Uslu, s. 76. Bu konudaki aksi görüş için bkz: Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 14.

⁵⁰² Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 9; Karan/Kara/Varan, s. 622.

⁵⁰³ Aydın, s. 100; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62; Uslu, s. 74; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 127; Kaya, Sorumluluk(2), s. 249 dn. 56; Karan/Kara/Varan, s. 622; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 10; Dağ, s.27; Çim, s. 24.

⁵⁰⁴ Aydın, s. 100; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 127; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62; Çim, s. 24; Karan/Kara/Varan, s. 623; Karaman Coşgun, s. 502.

⁵⁰⁵ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 129; Akıncı, s. 128, 129; Aydın, s. 102; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 63; Karan/Kara/Varan, s. 624; Uslu, s. 78; Erdil, s. 345; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 156; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 17; Karaman Coşgun, s. 503. Bu konuda ilgili meslek kuruluşu ve odalardan görüş istenebileceği belirtilmektedir (Kaya, Sorumluluk(2), s. 249 dn. 57; Karan/Kara/Varan, s. 624).

belirlenirken taşımanın yapıldığı sırada meydana gelen durumlar değil sözleşmenin yapıldığı sırada mevcut olup hesaba katılabilecek şartlar dikkate alınır⁵⁰⁶.

CMR Konvansiyonu hükümleri uyarınca taşıyıcının gecikmeden sorumlu olabilmesi için hak sahibi kişinin bir zarara uğramış olması şarttır⁵⁰⁷. Aynı zamanda gecikme ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağı bulunmalıdır⁵⁰⁸. Hak sahibi zarara uğramış olduğunu ve bu zararın gecikmeden kaynaklandığını ispat etmek durumundadır⁵⁰⁹. Gecikme dolayısıyla tazmini gündeme gelecek zararlar, taşınan eşyanın uğradığı zararlar dışında olmak üzere dolaylı malvarlıksal zararlardır⁵¹⁰. Örneğin eşyanın piyasa değerinin düşmesi, gönderilenin gecikme nedeniyle üçüncü kişilere karşı olan taahhütlerini yerine getiremeyerek

⁵⁰⁶ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 129; **Aydın**, s. 104; **Yeşilova Aras**, Teslimde Ödeme, s. 18; **Uslu**, s. 79; **Karan/Kara/Varan**, s. 624; **Çim**, s. 26; **Dağ**, s. 29; **Erdil**, s. 345; **Yetiş Şamlı**, s. 12. Aksi görüş için bkz: **Aydın**, s. 104 dn. 249'da anılan yazarlar.

⁵⁰⁷ **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 250; **Akıncı**, s. 143; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 157; **Yeşilova Aras**, Teslimde Ödeme, s. 23; **Yetiş Şamlı**, s. 13; **Erdil**, s. 346; **Uslu**, s. 86; **Dağ**, s. 45; **Demir**, s. 81; **Karaman Coşgun**, s. 510, 511. Teslimde gecikmenin olduğu her durumda zararın meydana gelmeyeceği belirtilmekte ve eşyanın piyasaya sürülmesinin imkansız olduğu haller buna örnek gösterilmektedir. Bu yönde: **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 157; **Uslu**, s. 87; **Karan/Kara/Varan**, s. 385; **Karaman Coşgun**, s. 511. “Dava, taşıma ücretinin tahsili istemine ilişkindir. Taşıma konusu eşyanın taraflarca kararlaştırılan sürede, böyle bir süre tespit edilmemişse hal ve şartlar dikkate alınarak, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen makul sürede gönderilen emtianın teslim edilmemesi gecikmedir. Gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesinin şartı gönderilene teslim edilmesidir. Ayrıca taşıma süresinin aşılması, geç teslimden dolayı hak sahibinin zarara uğraması ve taşıma süresinin aşılması ile zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. Yine CMR 23/5. maddesi uyarınca “gecikme halinde taşıyıcının ödeyeceği tazminat miktarının taşıma ücretini geçmemek üzere belirleyeceğini” hüküm altına almıştır. Bunun yanında bu şekilde belirlenen zararın taşıma ücretinden mahsup edilemeyeceğine dair bir düzenleme de bulunmamaktadır. Bu nedenle öncelikle yukarıdaki ilkeler doğrultusunda gönderen davalının gecikmeden bir zararının olup olmadığı belirlenerek, buna göre karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçeyle davanın kabulüne karar verilmesi doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir.” Yarg. 11. HD T. 13.09.2017, E. 2016/1459, K. 2017/4281; “Davacı vekili, müvekkili nezdinde Blok Taşıyıcı Sorumluluk Poliçesi ile sigortalı dava dışı ... Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. sorumluluğunda Türkiye'den İsveç'e taşınacak otomobil yedek parçası emtianının nakliyesinin davalı tarafından üstlenildiğini, nakliye aracının 19.02.2011 tarihinde Romanya'da arızalanması üzerine 22.02.2011'de teslim edilmesi gereken emtianın süresinde teslim edilemediğini, acil olarak alıcıya ulaşması gereken emtianın charter uçak ile gönderilmek zorunda kaldığını, söz konusu sefer için ekstra harcama yapıldığını ileri sürerek, 4.000 Euro'nun ödeme tarihinden işleyecek faiziyle davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, gecikmenin söz konusu olmadığını, davacı tarafın zararın varlığını da ispatlayamadığını savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma, benimsenen bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, davacının talep ettiği zararın salt gecikmeden doğan bir zarar olmadığı, charter seferinin üretimin durmaması için yapıldığı yönünde ispata elverişli delil sunulmadığı, gerçek bir zarar doğmamış ise gecikme olgusunun ...'ye tabi taşımada tek başına sigortacıya tazminat hakkı vermeyeceği gerekçesiyle, davanın reddine karar verilmiştir. Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir....Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davacı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA...” Yarg. 11. HD, T. 27.02.2014, E. 2013/14211, K. 2014/3647 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 12.10.2023).

⁵⁰⁸ **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 250; **Yeşilova Aras**, Teslimde Ödeme, s. 23; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 161; **Uslu**, s.88; **Erdil**, s. 347; **Akıncı**, s. 143; **Karaman Coşgun**, s. 513.

⁵⁰⁹ **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 157; **Uslu**, s. 87; **Akıncı**, s. 143; **Erdil**, s. 347; **Yeşilova Aras**, Teslimde Ödeme, s.23.

⁵¹⁰ **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 250; **Aydın**, s. 105; **Yeşilova Aras**, Teslimde Ödeme, s. 24; **Akıncı**, s. 137; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 185; **Gençtürk**, Eşya Taşıma, s. 158; **Erdil**, s. 346; **Uslu**, s. 87; **Çim**, s. 37. Eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle manevi tazminat da istenebileceği doktrinde ifade edilmektedir. Bu yönde bkz: **Erdil**, s. 350. Buna karşılık Yargıtay aksi yönde olarak manevi tazminat talep edilemeyeceği şeklinde kararlar vermektedir. Bu yöndeki kararlara örnek olarak bkz: Yarg. 11. HD, T. 02.07.2014, E. 2013/13419, K. 2014/12738 (**Erdil**, s. 262-264); Yarg. TD., T. 11.02.1970, E. 435/K. 587 (**Eriş**, s. 288).

tazminat ödemesi, gümrük vergilerinin artması, depo ve boşaltma işçileri için ödenen fazladan ücret, eşyanın daha pahalıya mal olacak şekilde temin edilmek zorunda kalınması gibi zararlar bu kapsamdaki zararlardandır⁵¹¹.

Bazı durumlarda taşıma hem gecikmeli olarak sonlandırılmış hem de eşya kısmen zıya ya da hasara⁵¹² uğramış vaziyette teslim edilmiş olabilir. Bu neticeler farklı nedenlerden dolayı meydana gelebileceği gibi aynı neden dolayısıyla meydana gelebilmesi de mümkündür. Bu noktada, gecikme nedeniyle eşyanın zıya veya hasara uğraması durumunda taşıyıcının hangi hükümlere göre sorumlu tutulacağı konusunda doktrinde birçok farklı görüş ileri sürülmektedir. Bir görüşe göre, burada taşıyıcının sorumluluğu zıya ve hasar hükümlerine göre belirlenmeli, aynı sebepten ötürü iki ayrı tazminata karar verilmemelidir⁵¹³. Bir başka görüşe göre ise, bu durumda hak sahibi kişinin ister gecikmeden kaynaklı sorumluluk hükümlerine isterse de zıya ve hasara ilişkin sorumluluk hükümlerine başvurabileceği belirtilmektedir⁵¹⁴. Bu konudaki bir diğer görüş, gecikme nedeniyle oluşan zararların hak sahibinin dolaylı ve doğrudan zararlarını kapsadığını, bu nedenle gecikme sorumluluğu hükümlerine göre tazminata hükmedilmesi gerektiğini savunmaktadır⁵¹⁵. Ancak bizim de katıldığımız son görüş, CMR Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk sisteminde zıya ve hasara neden olay esas alınarak herhangi bir ayrıma gidilmediğini, bu nedenle zararı doğuran sebep yerine zararın neye ilişkin olduğuna bakılması gerektiğini ileri sürmektedir⁵¹⁶. Buna göre, örneğin gecikme nedeniyle taşınan eşya çürümek suretiyle hasara uğramış ve gönderilen kiraladığı depo için fazladan ücret ödemişse; bu halde taşıyıcı, eşyanın hasarından CMR Konvansiyonu'nun hasara ilişkin hükümlerine göre, gecikme nedeniyle ödediği fazladan depo ücreti için CMR Konvansiyonu'nun gecikme hükümlerine göre sorumlu olacaktır⁵¹⁷.

⁵¹¹ Aydın, s. 105; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 159; Uslu, s. 87; Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 128; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 66; Zeyneloğlu, Uygulamalı, s. 198; Zeyneloğlu, Taşıma, s. 236; Ülgen, Hava Taşıma, s. 185; Karaman Coşgun, s. 516; Erdil, s. 346; Dağ, s. 47; Çim, s. 36, 37; Demir, s. 81.

⁵¹² Zıya ve hasar kavramlarına ilişkin açıklamalar için aşağıda bkz: 2.2.4.1. ve 2.2.4.2. başlığı altında.

⁵¹³ Aydın, s. 108, 109; Kendigelen, s. 283; Aydın, s. 107 dn. 58'de anılan yazarlar; Dağ, s. 48. Farklı bir gerekçeyle ancak aynı sonuca yönelik olarak; gecikmenin zıya veya hasara sebep olduğu hallerde, CMR Konvansiyonu m. 20'deki hükmen zıya düzenlemesi göz önüne alındığında, taşıyıcının ayrıyeten gecikme sebebiyle sorumlu olmamak için eşyayı teslim etmeme yoluna gidebileceği, bu sebeple taşıyıcının yalnızca zıya ve hasar hükümlerine göre sorumlu tutulmasının sonuç olarak yerinde olacağı yönündeki görüş için bkz: Uslu, s.91.

⁵¹⁴ Özdemir, s. 103 dn. 57'de anılan yazar.

⁵¹⁵ Özdemir, s. 103 dn. 58'de anılan yazarlar.

⁵¹⁶ Karan/Kara/Varan, s. 384; Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 160, 161; Özdemir, s. 104, 105; Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme, s. 25, 26; Karaman Coşgun, s. 516; Kaya, Sorumluluk(2), s. 250; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 67, 68; Akıncı, s. 144; Erdil, s. 350.

⁵¹⁷ Gençtürk, Eşya Taşıma, s. 160; Karan/Kara/Varan, s. 384. "CMR taşıması sırasında, ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk sebeplerinin bir arada gerçekleşmesine engel bir durum söz konusu değildir. Zira süresi içerisinde teslim edilmeyen eşyanın, aynı zamanda ziyan veya hasara uğramış olması her zaman ihtimal dahilindedir. Gecikme, ziya veya hasarın oluşmasına sebep olabileceği gibi, tam tersine ziya veya hasarda

Taşıyıcının gecikmeden kaynaklı ödeyeceği tazminat CMR Konvansiyonu m. 23/5'te sınırlanmıştır. Buna göre taşıyıcıya taşıma ücretinden daha fazla tazminat yüklenemeyecektir. Ancak söz konusu sınırlı sorumluluğun, CMR Konvansiyonu m. 26 ve m. 29'daki şartlar dahilinde genişletilmesi mümkündür. CMR Konvansiyonu m. 26 uyarınca, taşıma için belirlenen bir taşıma süresinin bulunduğu hallerde, taraflar taşıma senedinde teslimde özel menfaat değeri kararlaştırabilirler. Böylece gecikme nedeniyle zarara uğradığını iddia eden hak sahibi, varlığını ispatladığı zararlarını CMR Konvansiyonu m. 23/5'teki sınıra takılmadan, taşıma senedine koydukları miktara kadar tazmin edebilme imkanını elde eder. Taşıma senedinde teslimde özel menfaat değeri kaydı konulabilmesi için, taşıyıcıya ödenecek taşıma ücretinde belli bir miktar artış yapılması da gereklidir⁵¹⁸. Bu durumun haricinde taşıyıcı CMR Konvansiyonu m. 29 gereğince, zarara kast veya kasta eşdeğer görülen kusuruyla sebebiyet vermişse sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanamayacaktır.

Hak sahibi kişi, gecikmeye dayalı taleplerini, CMR Konvansiyonu m. 30/3 uyarınca eşyanın teslimini izleyen 21 gün içinde yazılı olarak taşıyıcıya iletmelidir⁵¹⁹. Taşıyıcı CMR Konvansiyonu m. 17/2 uyarınca gecikmenin; hak sahibinin kusuru ve vermiş olduğu

gecikmeye sebep olabilecek veya bu iki sorumluluk sebebi birbirinden tamamen bağımsız olarak gerçekleşebilecektir. İşte bu gibi durumlarda, hangi hükümlere göre taşıyıcının sorumluluğuna gidileceğinin belirlenmesi gerekmektedir. Gecikme ile ziya veya hasar, birbirinden değil de, farklı nedenlerden meydana geldikleri takdirde; taşıyıcının hem gecikmeden, hem de ziya veya hasardan dolayı sorumluluğunun söz konusu olacağı tartışmasıdır. Gecikme ile ziya veya hasarın, birbirinden kaynaklanarak meydana gelmesi halinde ise taşıyıcının, hem gecikmeden, hem de ziya veya hasardan ayrı ayrı sorumlu olması gerekir. Zira hak sahibinin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan, eşyaya ve teslim süresine ilişkin olmak üzere iki menfaati bulunmaktadır. Taşıyıcı açısından da eşyanın korunması ve zamanında teslim edilmesi iki ayrı borç niteliğindedir. Bu nedenle gecikme ile ziya ve hasarın birlikte gerçekleşmesi halinde taşıyıcı aynı nedenden değil, iki farklı yükümlülüğü ihlal etmesinden dolayı sorumlu olacaktır. Gecikmeden doğan zararlar kastedilen, dolaylı malvarlıksal zarar olup, bunlar, gecikme nedeniyle eşyanın piyasa değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, gönderilenin üçüncü kişilere taahhütlerini yerine getirememesi ve bu nedenle cezai şart ödemesi, böyle bir tazmin sorumluluğuyla karşı karşıya kalmamak için taşıma konusu eşyanın muadilini bir şekilde temin etmek zorunda kalması, üretim veya pazar kaybına uğraması, boşaltmada görev alacak işçilere veya eşyanın saklanacağı depoya fazla ücret ödemesi gibi, eşyanın maddi varlığını etkilemeyen, tazmini meselesi CMR m. 23/f.5'de düzenlenen ve taşıma ücretini aşmayacak olan zararlardır. Bunun yanında gecikme nedeniyle taşınmakta olan malın ziyaa veya hasara uğraması durumunda taşıyanın sorumlu olduğu maddi zarar ise, ziya veya hasar hali için öngörülmüş olan CMR m. 23/f. 1-3, 24-26 maddelerindeki yöntemle göre hesaplanan zarardır. Bu açıklamalar karşısında somut olaya gelince; yukarıda belirlenen ilkeler doğrultusunda ayrı ayrı gecikme ve malın bozulması nedeniyle taşıyıcı davalının sorumluluğunun belirlenmesi gerekirken, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, birleşen dosyada davacı vekilinin bu yöndeki temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün birleşen dosya davacısı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir.” Yarg. 11. HD., T. 25.11.2013, E. 2013/4697, K. 2013/21306 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 12.10.2023)

⁵¹⁸ Doktrinde bunun bir geçerlilik şartı olduğu belirtilmektedir. Bu yönde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s.802. Aksi yöndeki görüşler için bkz: **Aydın**, s. 138; **Erdil**, s. 493; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 266; **Yetiş Şamlı**, s. 28.

⁵¹⁹ “...Taraflar arasındaki taşıma ilişkisine uygulanacak olan CMR'nin 30/3. maddesine göre eşyanın teslimindeki gecikmenin yazılı olarak ihbarı şarttır. Ancak, taşıyıcı gecikmeyi bir tutanak ile teyit etmiş ise veya ihbar süresinde dava açılmış veya teslimdeki gecikmenin taşıyıcı tarafından ikrar edildiğinde ihbara gerek yoktur. Bu durumda, somut olayda ikrarın varlığı gözetilerek mahkemece uygun bir tazminata hükmedilmek gerekirken, yazılı şekilde davanın reddi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir.” Yarg. 11. HD, T. 09.06.2014, E. 2014/3701, K. 2014/10908 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi:12.10.2023).

talimatlardan, eşyada var olan kusurdan veya kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği olaylardan kaynaklandığını ispat ederse sorumluluktan kurtulabilir.

Taşıyıcının gecikme nedeniyle sorumlu tutulabilmesi için somut durumda geç de olsa bir teslimin mevcut olması lazımdır. Oysa gerek belirli bir taşıma süresinin olduğu hallerde gerekse makul taşıma süresinin esas alınacağı hallerde, bu sürelerin sonunda taşıyıcı tarafından eşya teslim edilmediği vakit, hak sahibinin dava hakkını kullanabilmek için sonsuza kadar eşyanın teslimini beklemesi gerekeceği kabul edilemez⁵²⁰. CMR Konvansiyonu'nda böylesi durumlar için hükmen zıya adı verilen bir karine geliştirilmiştir⁵²¹. Buna göre CMR Konvansiyonu m. 20 gereğince eğer eşya; kararlaştırılmış taşıma süresi mevcutsa bu sürenin bitiminden itibaren 30 gün, kararlaştırılmış bir taşıma süresi mevcut değilse eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarihten itibaren 60 gün içinde gönderilene teslim edilmemişse, eşyanın zıya uğradığı kabul edilir. Hak sahibi kişi bu hükme dayanarak eşyanın kendisine teslimini beklemeksizin taşıyıcıya karşı dava hakkını kullanabilir. Zıya hükümlerine göre belirlenen tazminatını alan hak sahibi, tazminatın ödendiği tarihten itibaren bir yıl içinde eşya bulunacak olursa kendisine haber vermesini taşıyıcıdan isteyebilir. Eşya belirtilen süre zarfında bulunursa bu hususun kendisine bildirildiği hak sahibi, bildirimden itibaren 30 gün içinde taşıma senedindeki ücretler ile aldığı tazminatı geri ödemesi karşılığında eşyanın kendisine teslimini isteyebilir. Bu takdirde gecikme hükümlerine dayalı olarak sahip olduğu hakları saklı kalır⁵²². Eğer hak sahibi eşyanın bulunması ihtimalinde kendisine bildirim yapılmasını istemezse veya eşyanın bulunduğu yolundaki ihbara 30 gün içinde cevap vermezse ya da eşya bir yıllık süreden sonra bulunursa taşıyıcı eşyanın bulunduğu yerin hukukuna göre eşya hakkında tasarrufta bulunabilir.

2.2.3. Yükleme ve Boşaltma Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri

2.2.3.1. Yükleme ve Boşaltma İşlerinin Hatalı Yapılması

Taşıyıcının yükleme ve boşaltma yükümlülüğüne ilişkin ifa engelleri yüklemeyi veya boşaltmayı yapmama ya da bu işlemleri hatalı olarak yapma şeklinde meydana gelebilir. Esasen taşıyıcının yüklemeyi yerine getirmemesi aynı zamanda eşyayı teslim almama; boşaltmayı yerine getirmemesi ise aynı zamanda eşyayı teslim etmeme anlamına geleceğinden söz konusu ifa engelleri için ilgili başlıklar altındaki incelemelerimiz geçerli

⁵²⁰ Uslu, s. 80.

⁵²¹ Talep hakkı sahibinin bu karineye dayanıp dayanmamakta serbest olduğu belirtilmektedir. Bu yönde: **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s.48; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 247; **Karan/Kara/Varan**, s. 643; **Uslu**, s. 82. Hükmen zıya halinin karine değil seçimlik hak niteliğinde olduğu yönündeki görüş için bkz: **Aydın**, s. 50, 51.

⁵²² **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 247; **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 49; **Karan/Kara/Varan**, s.646; **Uslu**, s. 83.

olacaktır. Bu sebeple burada yalnızca yükleme ve boşaltma işlemlerinin hatalı yapılması ihtimali üzerinde durulmuştur.

Taşıyıcının yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerindeki hatalı hareketleri etkisini doğrudan taşınan eşya üzerinde gösterebilir. Bu doğrultuda taşıyıcı, eşyanın zıya veya hasara uğramasına yol açacak şekilde bir yükleme veya boşaltma faaliyeti yürütmüşse bu hareketinden dolayı CMR Konvansiyonu m. 17 vd. hükümlerine göre sorumlu olacaktır⁵²³. Buna karşılık taşıyıcının söz konusu faaliyetleri nedeniyle eşyaya ilişkin zıya ve hasar dışında, gönderen veya gönderilenin işletmesine zarar vermesi gibi hallerde sorumluluğu ilgili ulusal hukuk hükümlerine göre belirlenecektir.

Yerleşik uygulamaya göre Yargıtay, yükleme ve boşaltma yükümlülüğü gönderen veya gönderilenin üzerinde olsa dahi taşıyıcının özenli ve tedbirli bir taşıyıcı gibi hareket etmesi gerektiğini, bu doğrultuda taşıyıcının yükleme ve boşaltma işlemlerine nezaret etme yükümlülüğü olduğunu karara bağlamaktadır⁵²⁴. Buna göre taşıyıcı yüklemenin hatalı yapıldığını görüyorsa bu konuda göndereni uyarmalı, eşyanın sağlıklı bir şekilde taşınabilmesi için gerekli tüm tedbirleri almalıdır⁵²⁵. Taşıyıcının bu özene aykırı bir hareketi onun aleyhine müterafik kusur olarak kabul edilecek ve sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır⁵²⁶. Bununla birlikte, eşyanın niteliğine(kimyasal madde, ilaç vb.) bağlı olarak

⁵²³ “Hükme dayanak bilirkişi raporunda, hasarın büyük hacimli paletlerin birbirine çarpması suretiyle oluştuğu, yani yükleme hatasından ileri geldiği belirtilmiştir. Bu durumda taşıyıcının sorumlu olup olmadığının ve sorumluluk derecesinin tespitinde yüklemenin kime ait olduğunun saptanması gerekir. Yükleme taşıyana ait değilse, taşıyıcının sorumluluğu nezaret yükümlülüğünün yerine getirilmemesine dayalı olacaktır. Şayet, yükleme taşıyana ait ise hasarın tamamından taşıyıcı sorumlu olacaktır.” Yarg. 11. HD, T. 18.02.2010, E. 2008/10802, K. 2010/1868 (Lale, CMR, s. 396).

⁵²⁴ Erdil, s. 245.

⁵²⁵ Erdil, s. 245; Basiretli bir taşıyıcının taşıma aracına yüklenecek azami yük miktarını bilmesi bu miktarı aşan yüklemeye itiraz etmesi gerektiği yönünde: Kendigelen, s. 97.

⁵²⁶ Yarg. 11. HD, T. 22.01.2001, E. 2000/9445, K. 2001/252 (Karan/Kara/Varan, s. 452, 453). “...Şu hale göre; yüklemenin sorumluluğu gönderene ait olsa bile tüm malların sevkiyat sırasında yol,güzergah ve iklim koşullarını düşünerek taşıyıcının da ambalajlama ve istifleme aşamasında gözetim görevi bulunduğu, taşıyıcının, malın emniyetle taşınmasını sağlamak üzere gereken her türlü tedbiri alması, varsa hatalı ambalaja, istiflemeye, yüklemeye ve boşaltmaya karşı çıkması, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen davranışta bulunması ve durumu gönderene veya alıcıya bildirerek gereken uyarıda bulunması gerekmekte olup, bu uyarının yapılmadığı hallerde zararın ambalaj, istif, yükleme ve boşaltmadan sorumlu bulunan kimseler ile taşıyıcı arasında 818 Sayılı Borçlar Kanunu'nun 44. maddesi uyarınca paylaştırılması gerekir...” Yarg. HGK T.28.03.2012, E.2012/68, K.2012/244; “Dosyadaki yazılara, mahkemece uyulan bozma kararı gereğince hüküm verilmiş olmasına ve delillerin takdirinde bir isabetsizlik bulunmamasına ve her ne kadar davalı ... şirketinin nezaret yükümlülüğünden kaynaklanan müterafik kusurunun bilirkişilerce tespiti gerekirken mahkemece tesbiti cihetine gidilmesi doğru değil ise de bilirkişi raporunda da belirtildiği üzere ve somut olayın özelliklerine göre taşıyıcının müterafik kusurunun daha az oranda olması gerekirken %50 oranında kusurlu bulunmasının aleyhe bozma nedeni yapılamayacak olmasına göre davacı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir.” Yarg. 11. HD, T. 13.05.2013, E. 2012/11341, K. 2013/9756 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 15.10.2023).

nasıl yüklenmesi gerektiğinin taşıyıcı tarafından bilinmesinin beklenemeyeceği durumlarda, istife nezaret yükümlülüğünün olmadığı kabul edilmektedir⁵²⁷.

2.2.4. Eşyaya Özen Gösterme Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri

2.2.4.1. Eşyanın Zıyaa Uğraması

CMR Konvansiyonu metninde zıya kavramının tanımına yer verilmemektedir. Doktrinde zıya, eşyanın hak sahibine tesliminin mümkün olmadığı durumları ifade etmek için kullanılmaktadır⁵²⁸. Eşya fiili ya da hukuki bir imkansızlık neticesinde zıyaa uğramış olabilir⁵²⁹. Örneğin eşyanın yanması, çalınması, kaybolması, geri alma imkanı olmaksızın yanlış kişiye teslim edilmesi veya eşyaya yetkili makamlar tarafından el konulması durumlarında eşyanın zıyaa uğraması söz konusudur⁵³⁰.

Eşyanın geçici bir süre için hak sahibine teslim edilememesi, zıya haline vücut vermez⁵³¹. Ancak geçici olarak teslim edilememe halinde, yukarıda değinmiş olduğumuz CMR Konvansiyonu m. 20'deki sürelerin de dikkate alınması gerekir. Nitekim hak sahibi, kararlaştırılmış bir taşıma süresi varsa bu sürenin bitiminden itibaren 30 gün; kararlaştırılmamış bir süre yoksa eşyanın teslim alındığı tarihi izleyen 60 gün içinde eşya kendisine teslim edilmediği vakit eşyanın zıyaa uğradığını kabul edebilir.

Zıya hali, tam veya kısmi olmak üzere iki şekilde gerçekleşebilir⁵³². Bu ayrımın özelliği kendisini, zamanaşımının başlangıç tarihinin belirlenmesinde gösterir⁵³³. Söz konusu ayrımın yapılabilmesi için taşımaya konu eşyanın ekonomik olarak bütünlüğü bozulmadan parçalara bölünebilmesi lazımdır⁵³⁴. Tam zıya, eşyanın ambalajı da dahil olarak tesliminin yapılamadığı durumları ifade eder⁵³⁵. Kısmi zıya ise eşyanın hacim, parça sayısı ya da ağırlık olarak eksik teslim edilmesi halleridir⁵³⁶. Örneğin 20 adet koliden 5 tanesinin kaybolması

⁵²⁷ Yürük Yeniocak, s. 103; Yarg. 11. HD, T. 16.11.2014, E. 10286/17518 (Lale, CMR, s. 485, 486).

⁵²⁸ Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 91; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47; Ülgen, Hava Taşıma, s.179; Akıncı, s. 93.

⁵²⁹ Ülgen, Hava Taşıma, s. 179; Kaya, Sorumluluk(2), s. 246; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47, 48.

⁵³⁰ Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 91; Ülgen, Hava Taşıma, s. 179; Kaya, Sorumluluk(2), s. 246; Özdemir, s. 96, Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 148; Adıgüzel, Zıya ve Hasar, s. 72; Zeyneloğlu, Taşıma, s. 248; Zeyneloğlu, Uygulamalı, s. 201; Aydın, s. 49; Akıncı, s. 93.

⁵³¹ Özdemir, s. 96; Ülgen, Hava Taşıma, s. 179; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48; Aydın, s. 49; Kaya, Sorumluluk(2), s. 247; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 149.

⁵³² Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 91; Ülgen, Hava Taşıma, s. 179.

⁵³³ Aydın, s. 51.

⁵³⁴ Karan/Kara/Varan, s. 379; Özdemir, s. 100.

⁵³⁵ Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 91; Kaya, Sorumluluk(2), s. 246; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 149; Küçükçapraz, s. 211.

⁵³⁶ Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 91; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 149; Kaya, Sorumluluk(2), s. 246.

halinde kısmi ziya söz konusudur⁵³⁷. Bir koleksiyon ya da yemek takımı gibi eşya birliğinin mevcut olduğu hallerde, bir parçanın eksilmesi halinde artık geriye kalan parçaların önemini yitirmesi nedeniyle, tam zıyadan bahsedilmesi gerektiği belirtilmektedir⁵³⁸.

Doktrinde eşyanın, bütün değerini yitirecek veya özgülendiği amaca uygun olarak kullanılması imkansız olacak şekilde hasara uğraması halinde (örneğin cam eşyanın kırılması neticesinde elde kalan cam kırıkları), tümünden zıya uğradığı kabul edilmektedir⁵³⁹. Buna karşılık aksi yöndeki görüş ise, tam zıya halinin ancak taşınan eşyaya ilişkin hiçbir parçanın teslim edilemediği hallere özgülmesi gerektiğini, söz konusu durumda yine de hak sahibine teslim edilebilecek eşya parçalarının olduğunu, bu sebeple eşyanın tümünden hasara uğramış sayılacağını ileri sürmektedir⁵⁴⁰. Biz de hak sahibine teslim edilen eşyanın ekonomik bakımdan hiçbir değeri kalmadığı halde, tam zıya ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği şeklindeki ilk görüşe katılmaktayız. Ancak söz konusu halde teslim edilen eşya hurda değeri de olsa ekonomik açıdan bir değeri haiz ise, bu takdirde hasardan bahsedilmesi gerektiği fikrindeyiz⁵⁴¹.

Eşyanın zıyaa uğraması halinde hak sahibi CMR Konvansiyonu’nun 23. maddesi uyarınca tazminat hakkına sahip olacaktır. Söz konusu tazminat, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı tarih ve yerdeki⁵⁴² borsa fiyatına, borsa fiyatı mevcut değilse piyasa fiyatına, her iki türden de bir fiyat mevcut değilse taşımaya konu eşya ile aynı tür ve özellikteki eşyanın objektif değerine göre hesaplanır. Kısmi zıya halinde eşyanın zayi olan kısmının oranına göre bir belirleme yapılır. Hesaplanan tazminat, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8.33 hesap birimini geçemez. Hak sahibinin öngörülen tazminat sınırından daha fazla tazminat elde edebilmesi, somut olayda CMR Konvansiyonu m. 24, m. 26 ve m. 29’daki şartların mevcudiyetine bağlıdır.

⁵³⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 150.

⁵³⁸ Özdemir, s.99; Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 150; Kaya, Sorumluluk(2), s. 247; Uyaroğlu, Osman, “CMR’ye Göre Taşıyıcının Eşyanın Kaybı ve Hasarından Doğan Zararlardan Sorumluluğu”, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, S. 51, 2022, ss. 535-564, s. 542. Aksi yönde olarak, bu durumda eşyanın tümünün hasara uğramış olduğunun kabul edilmesi gerektiği şeklindeki görüş için bkz: Aydın, s. 53.

⁵³⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 148; Özdemir, s. 100; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 50; Karan/Kara/Varan, s. 378; Uyaroğlu, s.541; Varol, Gözde, *Karayolunda Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp veya Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, 2019, s. 33.

⁵⁴⁰ Aydın, s. 53; Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 49 dn. 14’te anılan yazarlar.

⁵⁴¹ Karan/Kara/Varan, s. 379.

⁵⁴² Eşyanın teslim alındığı yer ve tarihteki değeri, talep sahibi tarafından ispatlanır. Kaya, Sorumluluk(2), s. 263; Aydın, s. 118; Yetiş Şamlı, s. 25.

CMR Konvansiyonu m. 24 uyarınca taraflar birbirleriyle anlaşarak, taşıyıcıya ek ücret ödenmesi karşılığında⁵⁴³ taşıma senedinde⁵⁴⁴ eşyaya ilişkin olarak CMR Konvansiyonu m. 23/3'teki üst sınırın yerine geçecek bir değer beyan edebilirler. Taşıma senedinde belirlenen bu değer, eşyanın gerçek değeriyle aynı olmayabilir ancak CMR Konvansiyonu m. 23/3'teki sınırın altında olması halinde CMR Konvansiyonu m. 41 gereğince geçersiz sayılır⁵⁴⁵. Eşyanın geç tesliminde bahsedildiği gibi burada da CMR Konvansiyonu m. 26'ya uygun olarak tazminat sınırının artırılması mümkündür. Eğer taşıyıcının kast veya kasta eşdeğer kusurla hareket ettiği değerlendiriliyorsa, taşıyıcı zarardan sınırsız şekilde sorumlu olacak ve ispat yükünü tersine çeviren hükümlerden yararlanamayacaktır.

CMR Konvansiyonu m. 23/4'te öngörüldüğü üzere taşıma ücreti, gümrük vergileri ve taşımaya ilişkin diğer masraflar tam zıya halinde tamamen, kısmi zıya halinde ise eşyanın zayi olan kısmına oranla iade edilir. Yine hak sahibi CMR Konvansiyonu m. 27'ye göre, taşıyıcıya yazılı olarak başvurduğu ya da dava açtığı tarihten itibaren işleyecek şekilde yıllık yüzde beş oranında faiz isteminde bulunabilir.

Eşyanın zıyaa uğradığını ileri süren hak sahibi buna ilişkin çekincesini, görünüş itibarıyla belli olan durumlarda teslim anında; görünüş itibarıyla belli olmayan durumlarda teslim tarihinden itibaren yedi gün içinde bildirmekle mükelleftir. Dış görünüşünden eşyanın zıyaa uğradığı anlaşılamayan hallerde bu çekincenin yazılı olarak yapılması lazımdır. Söz konusu yedi günlük sürenin hesabında Pazar ve resmi tatil günleri hariç tutulur. Hak sahibi kişi zıya ilişkin taleplerini bir yıllık zamanaşımı süresi içinde ileri sürmelidir. Taşıyıcının kast veya kast eşdeğer kusurlu kabul edildiği hallerde zamanaşımı süresi üç yıldır. Kısmi zıya halinde zamanaşımı, eşyanın hak sahibine teslim edildiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Tam zıya halinde ise, kararlaştırılmış bir taşıma süresi bulunduğu hallerde söz konusu sürenin bitiminden 30 gün sonra; kararlaştırılmış bir taşıma süresi bulunmadığı hallerde taşıyıcının eşyayı teslim aldığı tarihten itibaren 60 gün sonra işlemeye başlar.

Taşıyıcı, eşyanın zıyana ilişkin sorumluluktan CMR Konvansiyonu m. 17/2 ve m. 17/4'te sayılan sebeplere dayanarak kurtulabilir⁵⁴⁶. CMR Konvansiyonu'nda belirtildiği üzere

⁵⁴³ Bunun bir geçerlilik şartı olduğu yönünde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s. 772, 773. Aksi yöndeki görüş için bkz: **Erdil**, s. 472; **Aydın**, s. 135; **Özdemir**, s. 164; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 265 dn. 134.

⁵⁴⁴ Taşıma senedinin şekil zorunluluğu teşkil ettiği yönünde bkz: **Karan/Kara/Varan**, s.771; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 265 dn. 134; **Yetiş Şamlı**, s. 27. Şekle aykırılığın dürüstlük kuralına aykırı olarak ileri sürülemeyeceği hakkında ayrıca bkz: **Erdil**, s. 471; **Aydın**, s. 135.

⁵⁴⁵ **Aydın**, s. 134, 135; **Erdil**, s. 472; **Özdemir**, s. 163.

⁵⁴⁶ “Davacı vekili, müvekkilinin Gürcistan'dan defne yaprağı satın aldığını, emtianın İzmir'e taşınması işini davalının üstlendiğini, yapraklar davacıya ulaştığında küflendiğinin ve yandığının tespit edildiğini, zarardan davalının sorumlu olduğunu ileri sürerek, 10.303 USD'nin davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, gönderenin taşıma öncesi defne yapraklarını kurutmadığını, CMR kaydına göre yükleme ve

taşıyıcının taşıma aracındaki arızaya ve kendisine bu aracı tedarik eden kişilerin kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulma imkanı yoktur.

2.2.4.2. Eşyanın Hasara Uğraması

Hasar, eşyada oluşan ve eşyanın değerini kaybetmesine sebebiyet veren her türlü maddi kötüleşmedir⁵⁴⁷. Örneğin eşyanın çürümesi, paslanması, ıslanması, kırılması, üzerine koku sinmesi veya satış süresinde azalmaya yol açacak şekilde erkenden olgunlaşması halleri hasar kapsamında değerlendirilebilir⁵⁴⁸. Eşyadaki geçici kötüleşme sürekli bir biçimde eşyanın değerinin azalmasına yol açmıyorsa hasardan söz edilemez⁵⁴⁹. Mesela ıslanmış eşyanın herhangi bir masraf yapılmadan ve değeri azalmadan kurutularak eski haline dönmesi mümkünse hasara uğradığı söylenemez⁵⁵⁰. Eşyanın herhangi bir kötüleşmeye maruz kalmaksızın piyasa fiyatının düşmesi gibi zararlar hasar kapsamında değildir⁵⁵¹.

Hasar, eşyanın tamamında oluşabileceği gibi sadece bir kısmında da oluşabilir⁵⁵². Örneğin, 20 tonluk meyve emtiasının 5 tonluk kısmının beklenenden fazla olgunlaşmış bir halde teslim edilmesi durumunda kısmi hasar söz konusu olacaktır⁵⁵³. Eşyanın bir bütünlük taşıdığı durumlarda bir kısmının hasara uğraması geri kalan kısmın da değerini de düşürüyorsa tam hasarın mevcut olacağı belirtilmektedir⁵⁵⁴. Somut durumda hasar ile kısmi ziya halinin bir arada bulunabilmesi mümkündür⁵⁵⁵. Bu son hale misli eşya ile birden çok

boşaltmadaki hasarlardan sorumlu olmadıklarını savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, emtianın doğal niteliği gereği küflendiği, kızıyarak yandığı, hasarın taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarına engel olamayacağı nedenden kaynaklandığı, taşıyıcının sorumluluğu ve kusuru bulunmadığı gerekçesiyle, davanın reddine karar verilmiştir....bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA..." Yarg. 11. HD, T. 03.02.2015, E. 2014/2906, K. 2015/1199 (Lale, CMR, s. 508,509).

⁵⁴⁷ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 93; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 181; **Aydın**, s. 54; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 151; **Zeyneloğlu**, Taşıma, s. 248; **Zeyneloğlu**, Uygulamalı, s. 202; **Özdemir**, s. 101; **Varol**, s. 37.

⁵⁴⁸ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 93; **Karan/Kara/Varan**, s. 380; **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 151. "Mahkemece, tüm dosya kapsamına göre; 16/04/2013 tarihinde sevk edilen 33 palet dondurma ürününün 17/04/2013 tarihinde alıcısına ulaştığında "soğuk zincirin kırılması" neticesinde eriyerek hasarlandığı tespit edilmesi nedeniyle zararın davacının düzenlediği sigorta poliçesiyle teminat kapsamına alındığını, davacının teminat kapsamında tazminat ödemesinin doğru olduğu gerekçesiyle davacı ... şirketinin ödediği tazminatı halefiyet ilkesi gereği zarara neden olan davalı taşıyıcıdan isteyebileceği gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir.... Yukarıda açıklanan nedenlerle, davalı vekilinin temyiz isteminin reddi ile Bölge Adliye Mahkemesince verilen kararın HMK'nın 370/1. maddesi uyarınca ONANMASINA..." Yarg. 11. HD, T. 27.06.2022, E. 2021/1056, K. 2022/5301 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 15.10.2023).

⁵⁴⁹ **Karan/Kara/Varan**, s. 380; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 181; **Özdemir**, s. 101; **Erdoğan**, s. 131.

⁵⁵⁰ **Karan/Kara/Varan**, s. 380; **Aydın**, s. 54 dn. 77; **Küçükcapraz**, s. 212.

⁵⁵¹ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; **Aydın**, s. 55; **Kaya**, Sorumluluk(2), s. 247.

⁵⁵² **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 152; **Özdemir**, s.102; **Uyaroğlu**, s. 543.

⁵⁵³ **Adıgüzel**, Taşıma Hukuku, s. 152.

⁵⁵⁴ **Arkan**, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51; **Adıgüzel**, Ziya ve Hasar, s. 79; **Ülgen**, Hava Taşıma, s. 181; **Aydın**, s.56; **Özdemir**, s. 102; **Erdoğan**, s. 131; **Varol**, s. 39; **Uyaroğlu**, s. 543.

⁵⁵⁵ **Özdemir**, s. 103.

parça eşyanın taşınmasının üstlenildiği taşıma sözleşmelerinde rastlanabilir⁵⁵⁶. Örneğin, 100 koliden oluşan eşyanın 30 kolisi çalınmış, 20 kolisi istifteki hatadan ötürü ezilmiş ve içindeki parçalar kötüleşmiş, geriye kalanı ise sorunsuz bir şekilde teslim edilmiş olabilir⁵⁵⁷.

Hasar halinde istenecek tazminatın belirlenmesinde CMR Konvansiyonu m. 23/1, 2, 4 fıkralarında öngörülen esaslar geçerlidir. Hasar nedeniyle meydana gelen değer kaybı, eşyanın teslim alındığı yerdeki hasarsız değeriyle, hasarlı değeri arasındaki fark esas alınarak belirlenecektir⁵⁵⁸. CMR Konvansiyonu m. 25 uyarınca eşyanın tamamında hasar mevcutsa tam zıya halinde ödenmesi gereken miktar, eşyanın yalnızca bir kısmında hasar mevcutsa kısmi zıya halinde ödenmesi gereken miktardan daha fazla tazminata hükmedilemez. Taşıma ücreti, gümrük vergileri ve taşımaya ilişkin masraflar eşyanın hasara uğrayan kısmıyla orantılı olarak iade edilir⁵⁵⁹. Eşyanın zıya bahsinde değinilen tazminatın üst sınırının artması, çekince konulması ve sorumluluktan kurtulmaya ilişkin hususlar burada da aynen geçerli olup tekrarına gerek duyulmamıştır. Hasar halinde zamanaşımı süresi eşyanın hak sahibine tesliminden itibaren başlayacaktır.

2.2.5. Gerekliğinde Talimat İsteme ve Talimatlara Uyma Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri

CMR Konvansiyonu m. 12/7’de taşıyıcının, taşıma senedinin ibrazını istemeden verilen talimatları uygulaması veya CMR Konvansiyonu m. 12’de sayılan şartları sağlayan bir talimat verilmesine rağmen bu talimatları yerine getirmemesi durumunda, bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir. CMR Konvansiyonu uyarınca talimat hakkı ancak yetkili kişi tarafından kullanılabilecek olup, taşıyıcının taşıma senedinin ibrazını istemeden verilen talimatları uygulaması durumunda sorumluluğuna gidilmesi, bu denetimin sağlanmasına yöneliktir. CMR Konvansiyonu m. 12/7’ye göre, taşıyıcının yerine getirmese sorumlu olacağı talimatlar, CMR Konvansiyonu m. 12/5’teki şartları taşıyan talimatlardır. Aynı maddede belirtildiği üzere bu koşulları taşımayan talimatlar, taşıyıcı tarafından yerine getirilmek zorunda değildir. Bununla birlikte yukarıda bahsedildiği üzere, taşıyıcı zarara yol

⁵⁵⁶ Özdemir, s. 103.

⁵⁵⁷ Özdemir, s. 103.

⁵⁵⁸ Aydın, s. 129.

⁵⁵⁹ “Mahkemece bozma ilamına uyularak yapılan yargılama sonunda, taraflar arasında Türkiye-Manisa’dan Almanya’ya uluslararası eşya taşıma sözleşmesi bulunduğu ve bu taşımanın CMR sözleşmesi hükümlerine göre değerlendirilmesi gerektiği, CMR m.1/1 gereğince taşıyıcının taşımayı ücret-navlun karşılığında yaptığı, malın hasarlı olmasının somut olayda davacının davalıdan navlun talebi bakımından etkili olacağı zira hasar oranında mahsup yapılacağı, somut olayda mandalina emtiası bakımında açık taşıyla taşımaya devam edilmesi durumunun emtiaya zarar verdiği ve bu hasardan CMR 17. ve 23. Maddeler gereğince davacının sorumlu olacağı...” Yarg. 11. HD, T. 07.02.2020, E. 2020/7656, K. 2022/876 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 15.10.2023).

açacağı belli olan talimatları da uygulamakla yükümlü değildir. Bu anlamda verilen talimat CMR Konvansiyonu m. 12/5'teki şartları sağlasa bile talimata uyulması halinde zarar meydana gelecekse, taşıyıcı bu konu hakkında talimat veren kişiyi bilgilendirmelidir⁵⁶⁰. Aksi takdirde meydana gelen zarardan sorumlu tutulacaktır⁵⁶¹. Bu doğrultuda denilebilir ki; taşıyıcının uymakla yükümlü olduğu talimatlar, CMR Konvansiyonu m. 12/5 şartlarına uygun ve aynı zamanda zarara yol açmayacak nitelikteki talimatlardır.

Taşıyıcının talimatlar konusunda anılan hususlara aykırı davranışı sebebiyle, taşınan eşyanın zıya veya hasar uğraması ya da teslimde gecikme yaşanması söz konusu olabileceği gibi bunlardan başka zararlar da meydana gelebilir⁵⁶². Örneğin; gönderen taşımanın bir süre durdurulmasını ve eşyanın belirlediği depoya bırakılmasını emretmesine rağmen taşıyıcının daha yakın olan başka bir depoya eşyaları bırakması ve bunun sonucunda gönderenin ticari sırlarının rakip firmaların eline geçmesi halinde⁵⁶³ zıya, hasar ve gecikme dışında kalan bir zarar mevcuttur. Şüphesiz taşıyıcı bu zarar dolayısıyla CMR Konvansiyonu m. 12/7 uyarınca sorumlu olacaktır. Taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 12/7'de düzenlenen sorumluluğu herhangi bir miktarla sınırlanmamıştır⁵⁶⁴. Taşıyıcı söz konusu sorumluluktan ancak uygun illiyet bağıını kesen sebeplerin varlığı halinde kurtulur⁵⁶⁵.

Talimat yükümlülüklerine aykırı davranış, aynı zamanda eşyanın zıya veya hasara uğramasına ya da geç teslim edilmesine neden olursa taşıyıcının hangi hükümlere göre sorumlu tutulacağı konusunda doktrinde farklı görüşler mevcuttur. Bir görüşe göre, taşıyıcı bu durumda CMR Konvansiyonu m. 17 vd. hükümlerine göre sorumlu tutulmalı, CMR Konvansiyonu m. 23 ve m. 25'teki tazminat sınırlamaları da uygulanmalıdır⁵⁶⁶. Buna karşılık bir diğer görüş ise, taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 23 ve m.25'teki sorumluluk sınırları uygulanmaksızın CMR Konvansiyonu m. 17 vd. hükümlerine göre sorumlu tutulması gerektiğini savunmaktadır⁵⁶⁷. Bu konudaki üçüncü görüş ise, zıya, hasar ve gecikme halinde CMR Konvansiyonu m. 17 hükmüne gidilmesine gerek olmadığını, daha özel konumda bulunan CMR Konvansiyonu m. 12/7 hükmünün olaya tatbik edilmesinin uygun olacağını

⁵⁶⁰ Özdemir, s. 215, 216.

⁵⁶¹ Özdemir, s. 215, 216.

⁵⁶² Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 143, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 93; Ülgen, Hava Taşıma, s.99.

⁵⁶³ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 93.

⁵⁶⁴ Karan/Kara/Varan, s. 273.

⁵⁶⁵ Karan/Kara/Varan, s. 273.

⁵⁶⁶ Adıgüzel, Zıya ve Hasar, s. 96, 97 dn. 25'te anılan yazar. Talimata uygun hareket edilmemesi halinde zıya, hasar ve gecikme meydana geldiği ölçüde taşıyıcının ilgili özel hükümlere göre sorumlu tutulacağı yönünde ayrıca bkz: Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 143 dn. 200; Ülgen, Hava Taşıma, s. 99.

⁵⁶⁷ Adıgüzel, Zıya ve Hasar, s. 96.

belirtmektedir⁵⁶⁸. CMR Konvansiyonu'nda zıya, hasar ve gecikme sorumluluklarına ilişkin özel hükümler mevcut olmakla birlikte CMR Konvansiyonu m. 12/7'de talimat yükümlülüklerine aykırılık halinde taşıyıcının sorumlu olduğu zararlar açısından herhangi bir ayrıma gidilmemiştir. Bu nedenle biz de üçüncü görüş doğrultusunda hareket edilmesi gerektiğini düşünmekteyiz.

Eklemek gerekir ki; taşıyıcının taşıma ve teslim engelleri gibi talimat almasını gerektiren bir durumla karşılaşması halinde, talimat almama yönündeki hareketi onun için kusurlu bir davranış teşkil edecek ve sorumluluğu bu doğrultuda belirlenecektir⁵⁶⁹.

2.2.6. Refakat Bilgi ve Belgelerini Muhafaza Yükümlüğüne İlişkin İfa Engelleri

Taşıyıcı, refakat belge ve bilgilerini muhafaza yükümlüğüne aykırı olarak söz konusu belgeleri yanlış kullanır ya da zıya uğrattırsa bu sebeple meydana gelen zararlardan sorumludur⁵⁷⁰. Refakat belgesinin yetkili makama sunulamayacak halde olduğu veya maddi varlığını kaybettiği hallerde zıya uğradığından söz edilebilir⁵⁷¹. Bu durum ilgili belgenin kaybolması, çalınması, yanması ya da bir başka kişide veya yerde bırakılması gibi sebeplerle meydana gelebilir⁵⁷². Refakat belgeleri, anılan sebeplerden biri dolayısıyla zıya uğramış, ancak söz konusu durumdan ötürü zarar meydana gelmeden önce, refakat belgelerinin yenilenebilmesi imkanı varsa, bu belgeler varlığını kaybetmemiş sayılır⁵⁷³.

⁵⁶⁸ **Karan/Kara/Varan**, s. 271.

⁵⁶⁹ “Dava, nakliye ücreti alacağının tahsili için başlatılan icra takibine yapılan itirazın iptali istemine ilişkindir. ... Konvansiyonu .../1 maddesi uyarınca taşıyanın, alıcısı tarafından teslim alınmayan emtia için gönderenden talimat alarak buna hareket etmesi gerekir. Dosya içeriğinden davacının bu yönde bir talimat almadan emtiayı Türkiye Gümrüğüne geri getirdiği ve buna ilişkin taşıma ücretini davalıdan talep ettiği anlaşılmaktadır. Buna göre emtianın dönüşü için istenen navlun ücretinden davalının sorumlu olmamasına rağmen yazılı gerekçeyle davanın tümüyle kabulüne karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.” Yarg. 11. HD, T. 25.03.2013, E. 2012/6061, K. 2013/5767 (**Karan/Kara/Varan**, s. 330, 331); “Dava konusu olayda davalı tarafından konteyner içinde gönderilen malı taşıyan araç 24.09.2002 tarihinde kaza yapmıştır. Yükün alıcı tarafından teslimine engel bir halin ortaya çıkmasından sonra davacı taşıyıcı, gönderenden bir talimat almadan yükü depoya indirmiş, bilahare 24.10.2002 tarihli yazı ile masraflardan davalının sorumlu olacağını bildirmiştir. Davacı taraf, 24.10.2002 tarihinden önce yük hakkında davalı gönderenden talimat istendiğine dair geçerli bir kanıt sunmamıştır. Davalı yük göndericisi de 11.04.2003 tarihli yazı ile kaza nedeniyle oluşan tüm masrafların karşılanması için malı davacıya terk ettiğini bildirmiştir...Mahkemece, (1) numaralı bentte belirtilen araştırmaların yapılmasından sonra davalıdan tazminat istenebilmesinin mümkün görülmesi halinde, davacının CMR Konvansiyonu'nun 14 ve 12.maddesine uygun davranıp davranmadığı, davacının davalı gönderene olayı geç ihbarı nedeniyle artan bir zarar olup olmadığı, buna göre ne kadar tazminat istenebileceğinin değerlendirilmesi gerekirken, eksik inceleme ile davanın kabulüne karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın bu nedenlerle davalı yararına bozulması gerekmiştir...” Yarg. 11. HD, T. 02.12.2010, E. 2009/1365, K. 2010/12347 (**Erdil**, s. 191-194).

⁵⁷⁰ Taşıyıcının söz konusu belgeler mevcut olmasına rağmen bunları kullanmaması halinde de sorumlu tutulması gerektiği yönünde bkz: **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 132; **Kıran**, Refakat Belgeleri, s. 183.

⁵⁷¹ **Karan/Kara/Varan**, s. 246; **Kıran**, Refakat Belgeleri, s. 183.

⁵⁷² **Kıran**, Refakat Belgeleri, s. 183.

⁵⁷³ **Karan/Kara/Varan**, s. 246.

Refakat belgelerinin zıya ya da hatalı kullanılması nedeniyle oluşabilecek zararlara, cezalı olarak ödenen gümrük vergisi ile yenisi düzenlenen belge için yapılan masraflar örnek gösterilebilir⁵⁷⁴. CMR Konvansiyonu m. 11/3 uyarınca taşıyıcı bu zararlardan, eşyanın zıya uğraması halinde karşılayacağı tazminat miktarı ile sınırlı olmak üzere sorumludur. Taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulması, ancak söz konusu belgelerin zıya veya hatalı kullanımının kaçınamayacağı ya da önleyemeyeceği sebeplerden kaynaklandığını ya da uygun illiyet bağıını kesen sebeplerin varlığını ispatlaması suretiyle mümkün olur⁵⁷⁵.

Doktrinde taşıyıcı tarafından refakat belgelerinin zıya uğraması ve hatalı kullanılması neticesinde, aynı zamanda belgelerin refakat ettiği eşyanın da zıya veya hasara uğramasına ya da geç teslim edilmesine yol açılmışsa, taşıyıcının yine CMR Konvansiyonu m. 11/3 uyarınca sorumlu tutulması gerektiği ileri sürülmektedir⁵⁷⁶. Bu görüşe göre böylesi bir durumda CMR Konvansiyonu m. 11/3, zıya, hasar ve gecikme sorumluluğuna ilişkin CMR Konvansiyonu m. 17'ye göre daha özel bir düzenleme teşkil etmektedir⁵⁷⁷. Aynı görüş uyarınca, taşıyıcının söz konusu yükümlülüğe aykırı davranması nedeniyle, refakat belgelerinin eşlik ettiği eşya dışındaki şeyler zıya, hasar veya gecikmeye uğrarsa, bu takdirde CMR Konvansiyonu m. 17 ve devamındaki hükümlerin esas alınması gerekecektir⁵⁷⁸.

Biz, refakat belgelerinin zıya uğraması veya hatalı kullanımı sebebiyle, belgelerin refakat ettiği eşyanın da zıya, hasar ya da gecikme zararına maruz kalması halinde, taşıyıcının sorumluluğunun CMR Konvansiyonu m. 11/3 hükmüne göre belirlenmesi gerektiği yönündeki görüşe katılmamaktayız. Taşıyıcının söz konusu hükümdeki sorumluluğu sınırlı sorumluluk olup, ödenecek tazminat eşyanın zıya uğraması halinde ödenecek miktarı geçemeyecektir. Bununla birlikte yukarıda⁵⁷⁹ açıklandığı üzere aynı taşıma neticesinde hem zıya veya hasar hem de gecikme dolayısıyla zarar meydana gelmesi mümkündür. Söz konusu halde taşıyıcı, sorumlu tutulduğu ölçüde her iki türden meydana gelen zararı da karşılamak durumunda olacaktır. O halde taşıyıcının refakat belgelerini zıya uğratması neticesinde, belgelerin refakat ettiği eşyayı hasarlı bir şekilde ve gecikmeli olarak teslim ettiği bir halde, CMR Konvansiyonu m. 11/3 uyarınca zıya halinde ödenecek tazminatla sınırlı olarak sorumluluğuna gitmek, tazminat hakkı sahiplerinin zararlarını tam olarak

⁵⁷⁴ **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 132.

⁵⁷⁵ **Adigüzel**, Taşıma Hukuku, s. 52; **Karan/Kara/Varan**, s. 247.

⁵⁷⁶ **Karan/Kara/Varan**, s. 244. Demiryolu taşımaları bakımından böylesi bir durumda taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeye ilişkin özel hükümler uyarınca sorumlu tutulacağı yönünde bkz: **Arkan**, Demiryoluyla Eşya Taşıma, s. 132, 133.

⁵⁷⁷ **Karan/Kara/Varan**, s. 244.

⁵⁷⁸ **Karan/Kara/Varan**, s. 246

⁵⁷⁹ 2.2.2.3. başlığı altında.

karşılayamamalarına yol açacaktır. Bu sebeple taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 11/3 kapsamındaki sınırlı sorumluluğu, zıya, hasar ve gecikme zararları dışındaki zararların tazminine yönelik olarak kabul edilmelidir.

2.2.7. Ödemeli Teslimde Ödemeyi Tahsil ve Tahsil Edileni Transfer Yükümlülüğüne İlişkin İfa Engelleri

2.2.7.1. Ödemeyi Tahsil Etmeme

CMR Konvansiyonu'nun 21. maddesi uyarınca ödemeli teslim kaydı olan taşıma sözleşmelerinde taşıyıcı, ödemeyi tahsil etmeden eşyayı gönderilene teslim ederse bundan dolayı sorumlu olacaktır. Taşıyıcının bu sebepten kaynaklanan sorumluluğu sınırlanmıştır. Buna göre taşıyıcı ancak teslimde ödeme kaydında belirtilen tutar kadar sorumlu olacaktır. Bununla birlikte taşıyıcının bu sorumluluğu bir kusursuz sorumluluk hali olup taşıyıcı bu sorumluluktan ancak uygun illiyet bağıını kesen sebepler mevcutsa kurtulabilir⁵⁸⁰. Taşıyıcının ödemeli teslim kararlaştırıldığı hallerde söz konusu bedeli tahsil etmeden eşyayı teslim etmesi kasti bir hareket olarak değerlendirilmekte ve taşıyıcıya 3 yıllık zamanaşımı süresince başvurulabileceği belirtilmektedir⁵⁸¹.

Taşıyıcının gönderene ödediği tazminat sebebiyle gönderilene rücu hakkı saklıdır. Gönderilen, rücu davasında gönderene karşı sahip olduğu kişisel defileri taşıyıcıya karşı ileri sürebilir⁵⁸². Söz konusu rücu davasının sonunda taşıyıcının gönderene fazladan ödeme yapmış olduğu anlaşılırsa taşıyıcı bu fazla miktar için gönderene başvurma hakkına sahiptir⁵⁸³.

Doktrinde ödemeli teslim ilişkine ilişkin CMR Konvansiyonu'nun 21. maddesinin vesaik mukabili teslim kayıtlı sözleşmelerde⁵⁸⁴ de uygulama alanı bulacağı belirtilmektedir⁵⁸⁵. Nitekim Yargıtay'ın da bu yönde kararları mevcuttur⁵⁸⁶. Buna karşılık aksi yöndeki görüş ise,

⁵⁸⁰ **Karan/Kara/Varan**, s. 660.

⁵⁸¹ **Karan/Kara/Varan**, s. 660.

⁵⁸² **Karan/Kara/Varan**, s. 660.

⁵⁸³ **Karan/Kara/Varan**, s. 660.

⁵⁸⁴ Vesaik mukabilinde teslimin kararlaştırıldığı hallerde, taşıma senedinde gönderilen olarak banka gösterilmekte, eşyanın satış sözleşmesine göre alıcısı olan kimse ise ihbar olunacak kimse olarak belirlenmektedir. Eşyanın teslim yerine vardığı alıcıya ihbar edilince, alıcı kimse gerekli ödemeleri bankaya yapmakta, bunun sonucunda bankadan taşıma senedini usulüne uygun bir şekilde devralmaktadır. Bundan sonra taşıyıcı, söz konusu değişikliklerin işlendiği taşıma senedini kontrol ederek eşyayı alıcıya teslim etmektedir.

⁵⁸⁵ **Karan/Kara/Varan**, s. 656.

⁵⁸⁶ “Mahkemece, iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre, taraflar arasında taşımaya ilişkin yazılı bir sözleşme bulunmadığı, ancak e-mail ortamında kurulan bir sözleşme ilişkisinin bulunduğu, bu ilişki kapsamında taşıtan-satıcının e-mail ortamında mal bedeli ödenmeden malın alıcıya teslim edilmemesine ilişkin talimatın geçerli olup, CMR 21. maddesine göre asıl taşıyıcı olan davacı-karşı davalının alt taşıyıcının gümrük beyannamesinde yer alan vesaik mukabili kaydının varlığına rağmen, mal bedeli ödenmeden malları alıcıya teslim etmiş olmasından dolayı davalı taşıtan-satıcıya karşı sorumlu olduğu, taşımanın yapılması nedeniyle de davacı karşı davalının navlun ücretine hak kazandığı, bu sebeple her iki icra takibine yapılan itirazların haksız

vesaik mukabili teslim kayıtlı sözleşmelerde taşıyıcının kendisine taşıma senedi ibraz edilmeden, söz konusu senette gönderilen olarak belirlenmemekle birlikte ihbar edilecek kişi olarak gösterilen alıcıya eşyayı teslim etmesi durumunda, hak sahibi olmayan kişiye teslimin yapılmış olacağını, bu sebeple taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 17 vd. hükümleri uyarınca tam zıyadan sorumlu tutulacağını savunmaktadır⁵⁸⁷. Ödemeli teslimin kararlaştırıldığı sözleşmelerde taşıyıcı ödemeyi tahsil etme şeklinde bir yan edim yükümlülüğü üstlenirken, vesaik mukabili teslim kayıtlı sözleşmelerde ise ödemenin yapıldığını ispatlayan belgeleri kontrol etmek şeklinde bir yan edim yükümlülüğü üstlenmektedir. Söz konusu yan edim yükümlülüklerinin her ikisi de taşıma sözleşmesi haricindeki bir sözleşmeden kaynaklanan ödemenin tahsili ile ilgilidir. Bu nedenle vesaik mukabili teslim kayıtlı sözleşmelerde taşıyıcının CMR Konvansiyonu m. 21 uyarınca sorumlu tutulmasında bir sakınca olmayıp kanaatimizce ilk görüşe üstünlük tanınması gerekmektedir.

2.2.7.2. Tahsil Edilen Ödemeyi Transfer Etmeme

CMR Konvansiyonu'nun 21. maddesinde taşıyıcının ödemeyi tahsil etmemekten kaynaklanan sorumluluğu düzenlenmiş iken tahsil ettiği ödemeyi gönderene transfer etmemesinden doğan sorumluluğu düzenlenmemiştir. Bu konuda CMR Konvansiyonu'nda bir boşluk söz konusu olduğundan uyuşmazlığa bakan mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca geçerli olacak ulusal hukuka göre hareket edilecektir⁵⁸⁸. Uygulanacak ulusal hukukun Türk hukuku olması halinde taşıyıcının TBK 112 vd. hükümlerince sorumlu tutulabileceğini belirtmek mümkündür.

olduğu gerekçesiyle, asıl ve karşı davanın kabulüne karar verilmiştir....Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre... Yarg. 11. HD, T. 06.06.2017, E. 2016/12876, K. 2017/3422; "Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, davacının 2013 yılı ticari defter ve kayıtlarında, dava dışı'den 62.979,48 TL alacaklı olduğunun belirlendiği, davacı ve davalının 2013 yılı ticari defterlerinde davacının davalıdan borcu ve alacağının olmadığı, davada ... Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması gerektiği, 21. maddesine göre vesaik mukabili ihraç edilen malları alıcısına, ödemeyi gösteren ödeme belgeleri ibraz edilmeden teslim eden ve.... Konvansiyonu'nun 17/2. maddesinde belirtilen sorumluluktan kurtulmayı gerektiren sebepleri ispat edemeyen davalı taşıyıcının gönderici olan davacıya karşı ... Konvansiyonu'nun 21. maddesi gereği meydana gelen zarardan teslimdeki ödeme tutarını aşmayacak şekilde fatura değeri olan 20.425,50 Euro'nun teslim tarihi döviz kuru karşılığı olan 60.541,18 TL için tazmini sorumluluğu bulunduğu gerekçesiyle bu miktar üzerinden davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve vesaiğin ibrazı sağlanmadan malın tesliminin..nin 32/2. maddesi gereğince ağır kusur teşkil etmesine göre, davalı vekilinin tüm temyiz itirazlarının reddine karar vermek gerekmiştir." Yarg. 11. HD, T. 14.03.2016, E. 2015/8036, K. 2016/2783 (<https://karararama.yargitay.gov.tr> erişim tarihi: 16.10.2023).

⁵⁸⁷ **Seven**, CMR m.21(<https://legalbank.net> erişim tarihi: 16.10.2023).

⁵⁸⁸ **Yeşilova Aras**, Teslimde Ödeme, s. 125. Buna karşılık taşıyıcının ödemeli teslim kayıtlı sözleşmelerde tahsili gerçekleştirmemesinin sorumlu tutulması bakımından yeterli olacağı ve tahsil konusu bedelin gönderene transfer edilip edilmemesinin önem arz etmediği yönündeki aksi görüş için bkz: **Kıran**, Taşıma Ücreti, s. 165, 166.

SONUÇ

Günümüzde hacmini oldukça büyüten uluslararası ticaret, uluslararası taşımacılık alanını da beraberinde büyötmektedir. Uluslararası taşımacılık faaliyetleri geliştikçe de bu alanın hukuk tarafından ortak düzenlemelere kavuşturulması ihtiyacı doğmaktadır. Bu ihtiyacı karşılamak amacıyla hazırlanan uluslararası hukuk metinlerinden biri olan CMR Konvansiyonu uluslararası karayoluyla eşya taşımalarını konu edinmektedir. Türkiye bu Konvansiyon'a taraf devletlerden biridir. CMR Konvansiyonu, Türk hukukunda Anayasa m. 90 uyarınca kanun hükmünde olup MÖHUK m. 1/2 hükmü gereğince mahkeme önündeki uyuşmazlıklarda öncelikli olarak uygulanmak durumundadır.

CMR Konvansiyonu'nun ilk maddesinde konvansiyonun uygulanma şartlarına dair esaslara yer verilmiştir. Buna göre CMR Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için, ücret karşılığında yapılmış bir taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir. Taşıma sözleşmesi, taraflardan birinin taşıma işini yapmayı üstlendiği, diğer tarafın ise bu işin karşılığı olarak ücret ödemeyi üstlendiği sözleşmedir. Tanımdan anlaşıldığı üzere, taşıma sözleşmesinin taşıma taahhüdünde bulunma ve ücret şeklinde iki adet unsuru bulunmaktadır. Taşıma taahhüdü, bu sözleşmeye niteliğini veren unsurdur. Bu nedenle taşıma sözleşmesinden bahsedilebilmesi için taşımanın asli edim olarak üstlenilmesi gerekmektedir. Ücret, taşıma sözleşmesinin bir diğer zorunlu unsuru olup ücretsiz yapılan ve hatır taşıması olarak isimlendirilen taşımalar taşıma sözleşmesine vücut vermez. Dolayısıyla böylesi taşımalara CMR Konvansiyonu uygulanmaz. Taraflarca belirlenen ücretin yapılan taşıma işiyle hakkaniyetin gerektirdiği şekilde dengeli olması lazımdır.

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından; isimli, karşılıklı iki tarafa borç yükleyen, rızai bir sözleşme olduğu ve taşıyıcının ediminin eşyayı teslim etme şeklindeki sonuç borcuna yönelik olması sebebiyle eser sözleşmesi kapsamında yer aldığı belirtilebilir. Taşıma sözleşmesinin ilgilisi konumunda olan gönderilene taşıma işinin niteliği gereği bazı hak ve yetkiler tanınmış olması karşısında, bu sözleşmenin üçüncü kişi lehine sözleşme olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği konusunda doktrinde farklı görüşler ileri sürölmüştür. Kanaatimizce bu konuda gönderilenin taşıma sözleşmesindeki kendine has konumu göz önüne alınarak, haklarının ve yükümlölüklerinin ayrı ayrı değerlendirmeye tabi tutulması gerektiği şeklindeki görüşe üstünlük tanınmalıdır. Buna göre gönderilenin hakları üçüncü kişi lehine sözleşme, yükümlölükleri ise kanuni borca katılma müessesesiyle açıklanmalıdır.

Taşıma sözleşmesinin konusu, eşyanın ya da yolcunun taşınması taahhüdüdür. Ekonomik değeri olsun veya olmasın, taşınabilir tüm maddi nesneler, canlı hayvanlar da dahil olmak üzere taşıma hukuku anlamında eşya kavramına dahildir. Eşyanın korunması amacıyla kullanılan ambalaj, paket, palet vb. araçlar eşya olarak değerlendirilmelidir. Ancak eşyanın taşınmasında kullanılan araçlardan olan konteynerin eşya sayılıp sayılmayacağı hakkında, bunun kimin tarafından tedarik edildiğine bakılarak karar verilmelidir. Buna göre konteyner, taşıyıcı tarafından sağlandıysa taşıma aracı olarak kabul edilmeli, gönderen tarafından sağlandıysa eşya kapsamında düşünülmelidir.

CMR Konvansiyonu taşımanın konusunun eşya olduğu sözleşmelere uygulanmakla birlikte, bazı eşya taşımalarını kapsamı dışında bırakmıştır. Buna göre Uluslararası Posta Anlaşmaları gereğince yapılan taşımalara, cenaze taşımalarına ve ev eşyası taşımalarına CMR Konvansiyonu hükümleri uygulanmaz. Cenaze taşımalarına, cesetten bağımsız olarak taşımaya konu edilmemek koşuluyla cesetle birlikte taşınan çiçek, tabut gibi eşyalar dahildir. CMR Konvansiyonu'nda ev eşyası taşımalarından ne anlaşılması gerektiği konusunda bir açıklık yoktur. Kanaatimizce ev eşyası taşımaları, taşıyıcının taşıma işine ek olarak eşyanın montajı, sökülmesi gibi ek yükümlülükler üstlendiği taşımaları ifade etmektedir.

CMR Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için gerekli olan bir diğer şart, taşımanın belirli tür araçlarla karayolu üzerinde yapılmasıdır. Buna göre taşıma, insan ve eşya taşınmasında kullanılmak üzere motorlu taşıtlar, bağlı taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar vasıtasıyla yapılmalıdır. Özel otomobil, kamyon, tır, motosiklet gibi taşıtlar CMR Konvansiyonu anlamında taşıt sayılırken traktörler bu kapsamda görülmemektedir. Karayolu, kamunun yararlanmasına müsait köprü, arazi şeritleri ve alanları ifade etmekte olup İngiltere'nin coğrafi konumu göz önüne alınarak CMR Konvansiyonu'nda taşımanın karayolunda yapılması şartına bir istisna getirilmiştir. Buna göre taşıma engeli durumları istisna olmak üzere, eşya karayolu taşıtından indirilmediği halde, taşımanın bir bölümünün hava, deniz, nehir veya demiryolu ile yapılması Konvansiyon'un uygulanmasına engel teşkil etmeyecektir. Konteynerin taşıyıcı tarafından sağlandığı için taşıma aracı vasfında olduğu hallerde, karayolu dışındaki bir taşıma yöntemiyle taşımaya devam edilmesi, taşımayı CMR Konvansiyonu kapsamından çıkarmayacaktır.

CMR Konvansiyonu, taşıma sözleşmesinin taraflarının ikametgahına veya vatandaşlıklarına bakılmaksızın, eşyanın teslim alınacağı ve teslim edileceği yerlerin farklı iki ülkede yer alması ve bu ülkelerden en az birinin Konvansiyon'a taraf olması halinde uygulanabilecektir. Eşyanın teslim alınacağı ve teslim edileceği yerler taraflar arasındaki

sözleşmeye göre belirlenir. Tarafların daha sonradan talimat ile teslim yerini değiştirmesi durumunda taşımanın Konvansiyon kapsamında kalıp kalmadığı konusunda talimatın alındığı ana göre bir ayrıma gidilmesi gereklidir. Bu doğrultuda, örneğin ulusal sınırlar içinde yapılacak bir taşımanın daha sonradan uluslararası hale gelmesi durumunda talimatın alındığı andan sonraki taşıma kısmına CMR Konvansiyonu uygulanmalıdır.

CMR Konvansiyonu her ne kadar uluslararası karayolu eşya taşımalarında yeknesaklık sağlamayı amaçlamış olsa da taşımaya ilişkin her konunun bu metinde düzenlenmiş olduğu söylenemez. Bu noktada CMR Konvansiyonu'nda düzenleme yer almayan hususlarda hangi hukukun geçerli olacağının tespit edilmesi önem arz etmektedir. Konvansiyon'da böyle durumlar için başvurulabilecek genel bir kanunlar ihtilafı kuralı yoktur. Bununla birlikte bazı konulara ilişkin olarak özel kanunlar ihtilafı kuralları öngörülmüştür. CMR Konvansiyonu'nda boşluk olup da özel kanunlar ihtilafı kuralları öngörülmeyen hallerde davaya bakan mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca uygulanacak hukuk tespit edilecektir. Eğer davaya bakan mahkeme bir Türk mahkemesi ise hakim 5718 sayılı MÖHUK'a başvuracaktır. MÖHUK'un 29. maddesinde eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukukla ilgili belirlemeler yer almaktadır. Buna göre ilk önce tarafların bir hukuk seçiminde bulunup bulunmadığına bakılacaktır. Eğer taraflar bir hukuk seçimi yapmamışlarsa söz konusu hükmün ikinci fıkrası uyarınca sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk tespit edilecektir. Sözleşmenin kurulduğu anda taşıyıcının esas işyerinin yer aldığı ülke, yükleme veya boşaltmanın yapıldığı ülke ile ya da gönderenin esas işyerinin yer aldığı ülke ile aynı ise söz konusu ülkenin hukuku sözleşmeyle en sıkı ilişkili hukuk kabul edilir. MÖHUK m. 29/2'deki şartları sağlayan bir hukuk tespit edilemezse MÖHUK m. 24/4 hükmüne göre hareket edilmesi gerekir. Bütün şartlar altında sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun varlığı söz konusuysa sözleşmeye bu hukuk tatbik edilir.

CMR Konvansiyonu'na tabi taşımalarda MÖHUK m. 29 uyarınca tespit edilen hukuk Türk hukuku ise, hakim somut olaya uygulayacağı kuralı araştırırken sırasıyla; emredici hükümler (TTK m. 850 vd.), taraflar arasındaki eşya taşıma sözleşmesi, ticari tamamlayıcı hükümler, ticari örf ve adet, eser sözleşmesi, vekalet sözleşmesi, genel hükümler ve adi örf ve adete başvuracaktır. Tüm bu araştırmaya rağmen uyuşmazlığa uygulanacak bir hüküm bulunamıyorsa hukuk yaratma yolunu seçecektir.

Taşıma faaliyetiyle ilgili olarak taşıyıcıya yöneltilen taleplerin çoğu zıya, hasar veya gecikme zararlarına ilişkindir. Nitekim CMR Konvansiyonu'nda da üzerinde en çok durulan hususlardan biri taşıyıcının zıya, hasar veya gecikme sorumluluğudur. Ancak taşıyıcının

sorumluluğu sadece ziya, hasar ve gecikme sorumluluğundan ibaret değildir. Taşıyıcının taşıma işinin niteliğinden kaynaklı birçok yükümlülüğü mevcuttur. Taşıyıcının yükümlülükleri; taşımayı yerine getirme yükümlülüğü, eşyayı teslim etme yükümlülüğü, yükleme ve boşaltma yükümlülüğü, eşyaya özen gösterme yükümlülüğü, gerektiğinde talimat isteme ve talimatlara uyma yükümlülüğü, refakat bilgi ve belgelerini muhafaza yükümlülüğü ile ödemeli teslimde ödemeyi tahsil ve tahsil edileni transfer yükümlülüğü şeklinde sayılabilir. Söz konusu yükümlülüklerle aykırı davrandığı takdirde taşıyıcı açısından ifa engelleri söz konusu olacaktır.

Taşıyıcı, asli edim yükümlülüğü niteliğindeki taşımayı yerine getirme yükümlülüğü kapsamında öncelikle eşyayı usulüne uygun olarak teslim almalıdır. Usulüne uygun bir teslimden bahsedilebilmesi için, gönderen ve taşıyıcının iradelerinin eşyanın taşınması amacına yönelik olarak zilyetliği devir işlemlerinin yapıldığı hususunda uyuşması lazımdır. Bundan sonra taşıyıcı, sözleşmeye konu eşyayı herhangi bir zarara uğramadan gönderilene teslim etmekle bu borcundan kurtulmuş olacaktır. Eğer eşya taşıyıcı tarafından hiç teslim alınmaz veya geç teslim alınır ya da taşıyıcı taşıma sürecinde taşımanın devamını imkansız kılan durumlarla karşılaşrsa söz konusu yükümlülüğe ilişkin ifa engellerinin varlığından bahsedilebilecektir.

CMR Konvansiyonu kapsamındaki bir taşımada taşıyıcı, eşyanın kendisi tarafından teslim alınmaması ile geç teslim alınması şeklindeki ifa engeli durumlarında Konvansiyon hükümlerine göre sorumlu değildir. Zira taşıyıcının CMR Konvansiyonu anlamındaki sorumluluğu ancak eşyanın teslim alındığı tarihte başlar ve gönderilene teslim edildiği tarihte son bulur. Taşıyıcının eşyayı henüz teslim almadığı aşamada meydana gelen bu ifa engelleri, kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilen ulusal hukuk hükümlerine göre karara bağlanacaktır. Bu durumda eğer uygulanacak hukuk Türk hukuku olursa, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alın(a)maması durumunda bu hareketten ötürü taşıyıcıyı sorumlu tutmak mümkünse TBK m. 112, sorumlu tutmak mümkün değilse TBK m. 136 hükümleri geçerli olacaktır. Eşyanın geç teslim alınması halinde ise TBK m. 117 vd. ve m. 473 hükümlerine başvurulabilir. Belirtmek gerekir ki, CMR Konvansiyonu anlamındaki gecikme, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasından sonra meydana gelen gecikme olup eşyanın geç teslim alınması nedeniyle CMR Konvansiyonu anlamındaki gecikmeye mahal verilmesi de ihtimal dahilindedir. Bunların dışında, taşıma engeli olarak ifade edilen ve taşımanın devamını imkansız kılan durumlarla karşılaşılması halinde ise taşıyıcı, CMR Konvansiyonu m. 14 hükmüne başvuracaktır. Bize göre taşıma engeli teşkil eden imkansızlık objektif nitelikteki imkansızlıktır. Taşımanın sadece taşıyıcı için beklenenden daha zor hale gelmesi gibi ifa

güçlüğü halleri kural olarak taşıma engeline vücut vermez. Ancak somut taşımada önemli derecede bir ifa güçlüğü mevcutsa bunun bazı şartlar altında imkansızlık olarak değerlendirilmesi gerekir. Taşıyıcı, CMR Konvansiyonu m. 14/1 kapsamındaki taşıma engellerinde, biri diğerinin öncelik şartı olmaksızın talimat hakkı sahibinden talimat isteme ya da eşyayı boşaltma yoluna gidebilecektir. Buna karşılık CMR Konvansiyonu m. 14/2 kapsamındaki bir taşıma engeli söz konusuysa taşıyıcının öncelikle talimat istemesi zorunludur. Talimat için beklenebilecek makul süre zarfında uygulanabilecek bir talimat ulaşmamışsa taşıyıcı, hak sahibi kişinin en çok yararına olacak şekilde hareket etmekle yükümlüdür.

Taşıyıcının bir diğer asli edim yükümlülüğü olan eşyayı teslim etme yükümlülüğünü yerine getirilebilmesi için, eşyanın zilyetliğini usulüne uygun şekilde gönderilene devretmesi gerekmektedir. Eşyanın gümrüğe tesliminin gönderilene teslim olarak kabul edilip edilmeyeceğiyle ilgili olarak CMR Konvansiyonu'nda bir düzenleme yer almamaktadır. Bizim de katıldığımız görüşe göre bu konuda öncelikle taraflar arasındaki sözleşmeye bakılmalıdır. Sözleşmede bu hususa dair bir belirleme yer almıyorsa ticari teamül kurallarınca hareket edilmelidir. Buna göre taraflar arasındaki sözleşme ya da ticari teamül uyarınca gümrüğe teslim gönderilene teslim olarak kabul ediliyorsa taşıyıcının sorumluluğu eşyayı gümrüğe teslim etmekle son bulacaktır.

Taşıyıcının eşyayı teslim etmemesi veya geç teslim etmesi ya da teslim engeliyle karşılaşması hallerinde, eşyayı teslim etme yükümlülüğüne ilişkin ifa engellerinden söz edilecektir. Taşıyıcının eşyayı teslim etmeme şeklindeki ifa engeli halinde, öncelikle taşıyıcının somut durumda hapis hakkının mevcut olup olmadığına bakılmalıdır. Nitekim taşıyıcı, taşıma senedinde yazılan ödentiler kendisine ödenmediği müddetçe eşyayı teslim etmekle yükümlü değildir. Eğer taşıyıcının eşyayı teslim etmemekte böylesi bir haklı sebebi yoksa kasıtlı davrandığı ileri sürülebilecek ve netice olarak CMR Konvansiyonu m. 29 gereğince zarardan sınırsız olarak sorumlu olacaktır. Taşıyıcının eşyayı teslim etmede gecikmesi söz konusuysa, CMR Konvansiyonu m. 23/5 uyarınca kural olarak taşıma ücretiyle sınırlı olacak şekilde sorumluluğuna gidilebilecektir. Somut taşımada gecikmeden söz edebilmek için, taraflarca kararlaştırılmış olan ya da özenli taşıyıcının taşımayı tamamlayabilmesi için gerekli olan makul taşıma süresinin aşılmış olması gerekmektedir. Taşıyıcının gecikme sorumluluğuna başvurulabilmesi için hak sahibinin zarara uğraması şarttır. Gecikme sorumluluğu kapsamında karşılanacak zararlar, eşya dışında kalan dolaylı malvarlıksal zararlardır. Belirtmek gerekir ki, hak sahibine süresinde teslim edilmeyen eşya için CMR Konvansiyonu m. 20 şartları dahilinde hükmen zıya karinesine başvurulabilmesi de

mümkündür. Taşıyıcı eşyanın gönderilene teslimini engelleyen nedenlerle karşılaştığı vakit, CMR Konvansiyonu'nun 15. ve 16. maddesindeki esaslara göre hareket edecektir. Buna göre teslim engeli durumunda taşıyıcı, isterse talimat alma isterse eşyayı boşaltma yolunu tercih edebilecektir. Bunların haricinde taşıyıcı, eğer somut durumda şartları varsa eşyayı satabilme imkanına da sahiptir.

Yükleme ve boşaltma yükümlülüğünün kime ait olduğu konusunda CMR Konvansiyonu'nda herhangi bir belirleme yer almamaktadır. Ancak taraflar bu yükümlülüğün taşıyıcıya ait olabileceğini kararlaştırabilirler. Bunun dışında eşyanın niteliği gerektirmedikçe bu yükümlülüğün taşıyıcıya ait olduğu yönünde yerleşmiş bir ticari teamülün var olduğu belirtilmektedir. Taşıyıcı anılan şartlar dahilinde söz konusu yükümlülüğe sahip olduğu takdirde, bunu işletme ve taşıma güvenliğinin gerektirdiklerine uygun olarak özenli bir şekilde yerine getirmek durumundadır. Yükleme ve boşaltma işlemlerinin hatalı yapılması nedeniyle eşyada meydana gelebilecek zıya ve hasar dolayısıyla taşıyıcı CMR Konvansiyonu m. 17'ye göre sorumlu olacaktır. Ancak taşıyıcının söz konusu faaliyetleri nedeniyle eşyaya ilişkin zıya ve hasar dışında, gönderen veya gönderilenin işletmesine zarar vermesi gibi hallerde sorumluluğu ilgili ulusal hukuk hükümlerine göre belirlenecektir. Uygulamada yükleme ve boşaltma yükümlülüğü gönderen ya da gönderilenin üzerinde olsa bile taşıyıcının basiretli ve tedbirli bir taşıyıcı olarak bu işlemlere nezaret etmesi gerektiği, aksi durumda meydana gelen zarar nedeniyle müterafik kusurlu kabul edileceği yönünde kararlar verilmektedir.

Taşıyıcı taşıma işini yaparken, basiretli ve tedbirli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenin üzerinde olarak en yüksek özenin gerektirdiği şekilde davranmakla yükümlüdür. Taşıyıcının eşyaya özen gösterme yükümlülüğünün ihlali neticesinde eşyanın zıya veya hasara uğraması söz konusu olabilir. Zıya eşyanın hak sahibi kişiye teslim edilememesi anlamına gelip eşyanın bütün ekonomik değerini yitirecek şekilde hasara uğraması durumunda tam zıya hükümlerinin uygulanması gerekir. Eşyada meydana gelen zıya ve hasar nedeniyle taşıyıcı CMR Konvansiyonu m. 23 vd. hükümlere göre sorumlu olacaktır. Taşıyıcının söz konusu sorumluluğu kural olarak sınırlı olup ödeyeceği tazminat, eşyanın zıya halinde eksik brüt ağırlığının kilogramı başına 8,33 hesap birimini aşamayacaktır. Hasar halinde ise hesaplanan tazminat, eşyanın tümü hasara uğradıysa tam zıya, bir kısmı hasara uğradıysa kısmi zıya için belirlenecek tazminatı geçemeyecektir. Belirtmek gerekir ki yapılan taşıma neticesinde eşyanın hem gecikmeli olarak hem de zıya veya hasara uğramış bir şekilde teslim edilmesi söz konusu olabilir. Bu hallerde taşıyıcı sorumlu tutulabildiği ölçüde hak sahibinin her iki türden zararını da karşılamakla yükümlüdür.

Taşıma işinin yapılması çeşitli aşamalarda taşıyıcıya talimat verilmesini gerekli kıldığından, taşıyıcı verilen talimatlara uymakla ve gerektiğinde hak sahibi kişiden talimat almakla yükümlüdür. Gereken hallerde talimat istemeyen taşıyıcının bu kusurlu hareketi dolayısıyla sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Taşıyıcıya verilen talimatların CMR Konvansiyonu m. 12/5'te sayılan şartları sağlaması ve aynı zamanda zarara yol açmayacak nitelikte olması gerekmektedir. Aksi nitelikteki talimatların taşıyıcı tarafından uygulanma zorunluluğu yoktur. Söz konusu şartları taşımayan ve zarara yol açması muhtemel olan bir talimatı uygulayan taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi, ilgili talimat hakkında hak sahibi kişiyi uyarması ve buna rağmen talimatın uygulanmasında ısrar edilmesi halinde mümkündür. Taşıyıcı sayılan gereklere uygun bir talimatı hiç ya da gereği gibi ifa etmemesi neticesinde zarara yol açmışsa CMR Konvansiyonu m. 12/7 uyarınca bu zarardan tazminatta bir üst sınır olmaksızın sorumlu olacaktır. Söz konusu hüküm taşıyıcının talimat yükümlülüğüne aykırı davranışı neticesinde eşyanın zıyaa, hasara veya gecikmeye uğraması halinde de uygulanır.

Taşıyıcı CMR Konvansiyonu m. 11 gereğince, kendisine gönderen tarafından sağlanan refakat bilgi ve belgelerinin zıya ile yanlış kullanılmasından dolayı sorumlu tutulmuştur. Taşıyıcının bu sorumluluk kapsamında ödeyeceği tazminat eşyanın zıya halinde ödenecek tazminatı aşamayacaktır. Söz konusu yükümlülüğe aykırı davranılması dolayısıyla, bu belgelerin yeniden temin edilmesi için masraf yapılması gibi çeşitli zararlar meydana gelebileceği gibi; eşyanın zıya, hasara uğraması veya gecikmeye maruz kalması da ihtimal dahilindedir. Böyle bir durumda taşıyıcı, zıya, hasar ve gecikmeye ilişkin zararlardan CMR m. 17 vd. hükümlerine göre sorumlu olurken bunların dışında meydana gelen zararlardan CMR m. 11 uyarınca sorumlu olmalıdır.

CMR Konvansiyonu m. 21 uyarınca ödemeli teslim kayıtlı taşımalarda taşıyıcı, söz konusu ödemeyi tahsil etmeden eşyayı gönderilene teslim ederse gönderene karşı ödemeli teslim bedeli tutarında sorumlu olacaktır. Ödemeli teslim kaydının kararlaştırılmasında bir şekil zorunluluğu yoktur. Ancak taşıma senedinde yer verilmediği gerekçesiyle gönderilenin söz konusu bedeli ödemekten kaçınması halinde, taşıyıcının teslim engeli hükümleri uyarınca hareket etmesi mümkündür. Taşıyıcı tahsili nakit veya nakde eşdeğer ödeme yöntemlerinden biriyle gerçekleştirir. Nakde eşdeğer ödeme yöntemiyle ilgili olarak taşıma sözleşmesinde bir belirleme yoksa ilgili ulusal hukuk hükümleri esas alınır. CMR Konvansiyonu'nun 21. maddesi vesaik mukabili teslim kayıtlı sözleşmelerde de uygulama alanı bulabilecektir. Nitekim söz konusu sözleşme kaydı da ödemeli teslimde olduğu gibi, taşıyıcının taşıma sözleşmesi haricindeki bir sözleşmeye ait alacağı tahsil etmesine ilişkindir. Ödemeli teslimle ilişkin CMR Konvansiyonu'nun 21. maddesinde taşıyıcının ödemeli teslim bedelini tahsil

etmesine rağmen bunu gönderene transfer etmemesinden dolayı sorumluluğuna yer verilmemiştir. Söz konusu halde davaya bakan mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edeceği ulusal hukuka göre karar vermek gerekecektir. Eğer uygulanacak hukuk olarak Türk hukuku tayin edilirse taşıyıcının TBK m. 112 vd. hükümlerine göre sorumlu tutulması mümkündür.



KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Burak :**Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2012. (Adıgüzel, Zıya ve Hasar)
- Adıgüzel, Burak :**"Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu"**, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C.71, S.2, 2013, ss.3-20. (Adıgüzel, Fiili Taşıyıcı)
- Adıgüzel, Burak :**Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının(MTO) Sorumluluğu**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015. (Adıgüzel, Multimodal)
- Adıgüzel, Burak :**Taşıma Hukuku(Deniz Ticareti Hariç)**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021. (Adıgüzel, Taşıma Hukuku)
- Ağaoğlu, Cahit :**"Incoterms 2020"**, **Public and Private International Law Bulletin**, C.40, S.2, 2020, ss.1113-1149. (2020).
- Akburak, Sümeyre :**Taşıyıcının Sorumluluğu Alanında CMR'nin 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na İktibası**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011
- Akdeniz, Umut :**"Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları"**, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.4, S.2, 2013, ss.181-204.
- Akdeniz, Umut/Orbay Ortaç, Nurdan: **"Türk Ticaret Kanunu'na Göre Fiili Taşıyıcının Tabii Olduğu Hukuki Esaslar"**, **Terazi Hukuk Dergisi**, C.12, S.132, 2017, ss.14-29.
- Akıncı, Ziya :**Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 1999.
- Akıntürk, Turgut : **Borçlar Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul, 2007.
- Akkanat, Halil :**"İfada Gecikme ve Borçlu Temerrüdü"**, **Prof.Dr. M.Kemal Oğuzman'ın Anısına Armağan**, 2000, s.1-49
- Aksoy, Sami :**Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015
- Altunkaya, Mehmet :**Edimin Başlangıçtaki İmkansızlığı**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2005

- Aral, Fahrettin :**Türk Borçlar Hukukunda Kötü İfa**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2011
- Aral, Fahrettin/Ayrancı, Hasan: **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015
- Arkan, Sabih : "Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşmenin Uygulanma Koşulları ve Taşıyıcının Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümleri(TTK İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme)", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.10, S.2, 1979, ss.397-414. (Arkan, Karşılaştırmalı İnceleme)
- Arkan, Sabih :**Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Enstitüsü Araştırma Enstitüsü, Sevinç Matbaası, Ankara, 1982. (Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu)
- Arkan, Sabih : "Taşıyıcının Ücret Hakkı", **Prof.Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan**, 1983, ss.339-354. (Arkan, Ücret Hakkı)
- Arkan, Sabih : "Demiryolu İşletmesinin Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, 1985, ss.47-95. (Arkan, Demiryolu İşletmesi)
- Arkan, Sabih :**Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987. (Arkan, Demiryoluyla Eşya Taşıma)
- Arkan, Sabih : "CMR Hükümlerine Göre Yardımcıların Fiilerinden Doğan Sorumluluk", **Prof.Dr. Yaşar Karayalçın'a 65.Yaş Armağanı**, 1988 ss.319-337. (Arkan, Yardımcı)
- Arkan, Sabih :**Ticari İşletme Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2016. (Arkan, Ticari İşletme)
- Aşlar Üçyıldız, Yasemin: "Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Konvansiyon(CMR) Hükümleri Çerçevesinde Taşıma ve Teslim Engelleri(TTK İle Karşılaştırmalı Olarak)", **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.26, S.2, 2022, ss.315-348.
- Atamer, Yeşim : "İfa Engelleri Hukukunu Yeniden Sistematize Etmeyi Düşünmek: Borca Aykırılık Türleri Yerine Yaptırımları Esas Alan Bir Sistematik", **Prof.Dr. Rona Serozan'a Armağan**, 2010, ss.317-360.

- Aydın, Alihan :**CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2002.
- Aydoğdu, Murat/Kahveci Nalan: **Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2021.
- Aygün, Mesut :**"Yabancılaşma Unsurlarının Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü"**, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.16, 2014, ss.1025-1066.
- Belbez, Hikmet :**"Nakil Sözleşmesi ve Nakliyecinin Sorumu"**, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.3, S.2, 1946, ss.387-402.
- Burdurlu Ahlat, Özlem: **"Avrupa Birliği ve Türk Hukuku Düzenlemelerinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk"**, **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.12, S.2, 2022, ss.1795-1843.
- Can, Mertol :**CMR ve Alman Ticaret Kanunu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları(Cilt 1)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017.
- Congar, Hikmet Cem :**CMR ve Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Sınırlandıran Haller**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022.
- Çetin Eskici, Tülay : **6102 Sayılı TTK ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019
- Çiftçi, Tuğba :**"CMR Taşıma Senedi"**, **Legal Hukuk Dergisi**, S.11, 2013.
- Çim, Halit : **Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu(TTK ve TTK Tasarısı İle Mukayeseli Olarak**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2006
- Dağ, Elif :**CMR'ye Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2010. (2010).
- Demir, Direnç :**"Eski ve Yeni Türk Ticaret Kanunu ve CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan**

- Sorumluluğu",** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2015
- Ekşi, Nuray :**Milletlerarası Ticaret Hukuku**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- Emanet, Hakan :**"Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırmalı Analizi"**, **Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi** C.9, S.1, 2016, ss.162-172.
- Emanet, Hakan :**"Taşımacılık Düzenlemelerinde Türkçe Terminoloji Birliği İçin Öneriler"**, **Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C.19, S.2, 2017, ss.319-340.
- Erdal, Tarkan : **CMR Hükümlerine Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Dolayı Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2009
- Erdem, Ercan :**CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, Ankara, 2022.
- Erdil, Engin :**Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020.
- Erdoğan, Mustafa :**CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- Eren, Fikret :**Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015. (Eren, Borçlar Genel).
- Eren, Fikret : **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2019, (Eren, Borçlar Özel).
- Eriş, Gönen :**Kara Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayınevi, Ankara, 1996.
- Erman, Hasan : **Eşya Hukuku Dersleri**, Der Yayınları, İstanbul, 2023.
- Esener, Turhan/Güven, Kudret: **Eşya Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012.
- Franko, Nisim :**"Hatır Nakliyatı Mefhumu"**, **Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.4, S.4, 1988, ss.175-216, (Franko, Hatır).
- Franko, Nisim :**Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1992, (Franko, Hatır Nakliyatı).
- Gençtürk, Muharrem :**Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku(Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, (Gençtürk,

Eşya Taşıma).

Gençtürk, Muharrem : "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız

Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin
CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", **Gazi Üniversitesi
Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 16, S. 4, 2012, ss.117-148, (Gençtürk,
Sınırsız).

Hatemi, Hüseyin/Gökyayla, Emre: **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Vedat Kitapçılık,
İstanbul, 2012.

İlyasov, Muhammetnazar: **TTK ve CMR'ye Göre Karayoluyla Eşya Taşımacılığında
Taşıma ve Teslim Engelleri**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019

İren, Oğulcan : **CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Yardımcı Kişilerden Doğan
Sorumluluğu ve Taşıyıcılar Arası Rücu İlişkileri**, Yayımlanmamış
Yüksek Lisans Tezi, Mef Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
İstanbul, 2021.

Kahya, Mehmet : "Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları", **Reasürör**,
S.39, ss.4-22.

Kara, Hacı : "Taşıma İşleri Organizatörünün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü
ve CMR Sigorta Sözleşmesi", **İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.6, S.10, 2021, ss.21-47, (Kara, Taşıma
İşleri Organizatörü).

Kara, Hacı : "Yargıtay Kararlarına Göre CMR Sözleşmesinin Uygulanma Esasları
ve Eşyanın Taşınmasında Hasar, Zıya ve Gecikmeden Doğan
Sorumluluk", **Regesta Ticaret Hukuku Dergisi**, C.6, S.1, 2021,
ss.77-120, (Kara, CMR Sözleşmesi) .

Karaduman, Ece : **Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı
Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında
Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çankaya
Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çankaya, 2013

Karaman Coşgun, Özlem: "Kara ve Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyanın
Gecikmeden Doğan Sorumluluğu", **Prof.Dr. Fahiman Tekil'in
Anısına Armağan**, 2003, ss.499-521.

- Karan, Hakan/Kara, Özgenur/Varan, İzel: **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi** , Yetkin Yayınları ,Ankara, 2020.
- Kaşak, Esra : "Karayoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının TTK m. 886 Kapsamında Pervasızca ve Zararın Muhtemelen Meydana Geleceği Bilinciyle Davranışı", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C.27, S.2, 2021, ss.1487-1515.
- Kaya, Arslan : "Kara Yolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin (CMR) Uygulanma Şartları ve Öngörülen Sorumluluğun Esasları(1)" **Prof.Dr. Oğuz İmregün'e Armağan**, 1998, ss.311-333, (Kaya, Sorumluluk(1))
- Kaya, Arslan : "Taşıyıcının Kara Yolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğunun Esasları(2)", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C.56, S.1-4, 1998, ss.239-267, (Kaya, Sorumluluk(2)).
- Kendigelen, Abuzer :**Hukuki Mütalaalar(Mahkeme Kararları İle Birlikte) (Cilt 1)**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2001.
- Kendigelen, Abuzer/ Aydın, Alihan: **Bibliyografyalı Notlu İçtihatlı Taşıma Hukuku Mevzuatı**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2001, (Kendigelen/Aydın, Mevzuat)
- Kendigelen, Abuzer/Aydın, Alihan: "Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma(CMR) Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi", **Prof.Dr.Ömer Teoman'a 55.Yaş Günü Armağanı**, 2002, ss.495-525, (Kendigelen/Aydın, Resmi Çeviri).
- Kılıçoğlu, Ahmet :**Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013.
- Kıran, Süleyman :**Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, (Kıran, Tehlikeli Eşya). (2015).
- Kıran, Süleyman : "Karayoluyla Gerçekleştirilen Taşımalarda TTK'nın Taşıma İşleri Kitabında İhdas Edilen Hükümlerin Uygulanması Açısından Taşıt Kavramının Etkisi", **Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi**, C.1, S.1, 2016, ss.299-318, (Kıran, Taşıt Kavramı).

- Kıran, Süleyman :**Karayolunda Eşya Taşımada Taşıma Ücreti**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018, (Kıran, Taşıma Ücreti).
- Kıran, Süleyman : "Eşya Taşımalarında Refakat Belgeleri(Bilgileri) ve Bunlardan Doğan Sorumluluk", **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi**, C.4, S.2, 2018, ss.175-186, (Kıran, Refakat Belgeleri).
- Kırlı Aydemir, Deniz Defne: "Milletlerarası Nitelikli Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Olan Hukuk (MÖHUK Kapsamında)", **Uluslararası Kafkasya-Orta Asya Dış Ticaret ve Lojistik Kongre Bildiriler Kitabı**, Atatürk Üniversitesi, Erzurum, 20,22 Ekim 2016, ss.627-634.
- Küçükçapraz, Serhat : " Karayoluyla Tehlikeli Madde Taşımadan Doğan Hukuki Sorumluluk", **ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.2, S.1, 2020, ss.187-228.
- Lale, Muktedir : "CMR Konvansiyonu'nun Uygulama Alanı", **Terazi Hukuk Dergisi** C.5, S.51, 2010, ss.63-72, (Lale, Uygulama Alanı). (2010).
- Lale, Muktedir :**Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, (Lale, CMR).
- Mesci, Barış : "CMR'nin Türk Hukukundaki Yeri ve 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun İle İlişkisi", **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.15, S.1, 2016, ss.867-892.
- Misili, Sinan : "Karayolu İle Yapılan Eşya Taşımalarında Taşımanın Üstlenilmesi ve Eşya Kavramı", **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi**, C.5, S.1, 2019, ss.69-86, (Misili, Taşımanın Üstlenilmesi).
- Misili, Sinan : "Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon(CMR) Uygulama Alanına İlişkin Şartlar ve CMR m.2 Uygulaması", **Terazi Hukuk Dergisi**, C.14, S.151, 2019, ss.545-555 (Misili, CMR m.2).
- Nomer, Haluk N. :**Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yayınları, İstanbul, 2013.
- Oğuzman, M.Kemal/Öz, M.Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, (Oğuzman/Öz, Cilt 1).
- Oğuzman, M.Kemal/Öz, Turgut: **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, (Oğuzman/Öz, Cilt 2).

- Oğuzman, M.Kemal/Seliçi, Özer: **Eşya Hukuku**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2002.
- Oyal, Ahmet Batuhan: "Taşıyıcının Yüklemenin İşletme Güvenliğine Uygun Olarak Yapılmasını Sağlama Yükümlülüğü", **Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 12, S.2, 2022, ss.1261-1315.
- Özdemir, Turkey :**Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku(Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.
- Özgenç, Zeynep: "Türk Hukukunda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri", **Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi**, C.34, S.4,2018, ss.243-307.
- Öztan, Bilge :**Medeni Hukukun Temel Kavramları**, Turhan Kitabevi, Ankara ,2016.
- Partalcı, Rümeysa :**"Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkındaki MÖHUK Madde 29'un Değerlendirilmesi"**, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C.37, S.2, 2017, ss.945-986.
- Pürselim, H. Selin :**"Eşyanın Taşınmasına Uygulanacak Hukuku Düzenleyen MÖHUK Md.29/2'deki Şartların Gerçekleşmemesi Halinde Uygulanacak Hukuk"** **VII.International Multidisciplinary Congress of Eurasia-IMCOFE**, **19**, 2019, ss.300-307.
- Reisoğlu, Safa : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Beta Yayınları, İstanbul, 2008.
- Sar, M. Seyfullah :**"Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği"**, **Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.7, S.13, 2021, ss.149-164, (Sar, Hukuki Nitelik)
- Sar, M. Seyfullah :**Kara Eşya Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcıya Teslimin Hukuki Sonuçları**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, 2022, (Sar, Taşıyıcıya Teslim).
- Saygı, Özden :**"Karayolu İle Eşya Taşımacılığında TTK m.879 Kapsamında Taşıyıcının Sorumlu Olduğu Kişiler"**, **Gaziantep University Journal of Social Sciences**, C.18, S.4, 2019, ss.1120-1231, (Saygı, Sorumlu).
- Saygı, Özden :**Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Yardımcılarının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans

- Tezi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniveristesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Ankara, 2020, (**Saygı**, Taşıyıcının Yardımcıları)
- Serozan, Rona : "Yürürlükteki İfa Engelleri ve Haksız Fiiller Hukukunun Yetersizlikleri ve Bu Yetersizliklerin Aşılmasında Giderek Önemi Artan Kavramlar: "Sözleşmenin Müspet İhlali" ve "Culpa in Contrahendo" ", **İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C.15, S.18, 1990, ss.27-42, (**Serozan**, Yürürlük)
- Serozan, Rona : "Yeni Alman İfa Engelleri Hukuku (Türk Hukukunda Bilimsel Kaynak Olarak Yararlanılabilecek Yenilikler)" , **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C.58, S.1-2, 2000, ss.231-248, (**Serozan**, Bilimsel Kaynak).
- Serozan, Rona : **Borçlar Hukuku Genel Bölüm (İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme** , On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2022, (**Serozan**, İfa Engelleri).
- Sert Sütçü, Selin : **Viyana Satım Sözleşmesinde İfa Engelleri ve Sonuçları**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013.
- Seven, Vural : **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2012, (**Seven**, Gönderilen).
- Seven, Vural : "Karayoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Ödeme Karşılığında Teslim Şartından Doğan Sorumluluğu", **Legal Hukuk Dergisi**, S.47, 2006, (**Seven**, CMR m.21).
- Sirmen, Lale : **Eşya Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2013.
- Şanlı, Cemal : "Uluslararası Kara ve Demiryolu Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, C.9, S.1, 1989, ss.47-53.
- Şenyüz, Doğan : **Borçlar Hukuku Genel ve Özel Hükümler**, Ekin Yayınevi, Bursa, 2016.
- Topaloğlu, Mustafa : "Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşımalarından (CMR) Doğan Hukuki Sorumluluk", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu**, Ankara, 2009, ss.393-407

- Türkel, Doğuş Taylan: "Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme(TTK m.876)", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.22, S.1, 2020, ss.255-320
- Tüzün, Necat :**Kara ve Hava Taşıma Hukuku**, Balkanoğlu Matbaacılık, Ankara 1968.
- Tüzüner, Özlem : "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, C.25, S.101, 2012, ss.167-196.
- Uslu, Murat :**CMR Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010.
- Uyaroğlu, Osman : "CMR'ye Göre Taşıyıcının Eşyanın Kaybı ve Hasarından Doğan Zararlardan Sorumluluğu", **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, S.51, 2022, ss.535-564.
- Ünal, Mehmet/Başpınar, Veysel: **Şekli Eşya Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara, 2008.
- Ülgen, Hüseyin : "Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Karayolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından İkinci Taşımacılık Sempozyumu**, 1985, ss.3-31,(Ülgen, Yolcu ve Bagaj).
- Ülgen, Hüseyin :**Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, (Ülgen, Hava Taşıma).
- Varol, Gözde :**Kara Yolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp veya Hasardan Sorumluluğu**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü, İstanbul, 2019.
- Yavuz, Cevdet :**Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)**, Beta Yayınları, İstanbul, 2014.
- Yeşilova Aras, Ecehan: **Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması ve Teslimde Ödeme**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, (Yeşilova Aras, Teslimde Ödeme).
- Yeşilova, Ecehan :**Taşıyıcının CMR Hükümlerine Göre Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcının Eylemlerinden Doğan Sorumluluğu**, Yetkin

- Yayıncılık, Ankara, 2004, (Yeşilova, Yardımcı).
- Yeşilova, Ecehan : "CMR Taşıma Senedinin İspat Kuvveti", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.7, S.1, 2005, ss.237-274. (Yeşilova, Taşıma Senedi)
- Yetiş Şamlı, Kübra : **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2006.
- Yılmaz, Oğuz : **CMR Hükümlerine Göre Müteakip Taşıma**, Güncel Hukuk Yayınları, İzmir, 2008, (Yılmaz, Müteakip Taşıma).
- Yılmaz, Oğuz : "Taşımanın En Az İki Değişik Taşıma Türü Uygulanarak Gerçekleştirilmesinde Karayolu Taşıyıcısının Durumu(CMR m.2)" **Legal Hukuk Dergisi** , S.72, 2008, (Yılmaz, CMR m.2)
- Yılmaz, Oğuz : "CMR Hükümleri Uyarınca Taşıma Engelleri ve Sonuçları (CMR m.14,15,16)", **İzmir Barosu Dergisi**, S.5, 2009, ss.137-162, (Yılmaz, Engel).
- Yüce, Aydın Alber : "Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C.25, S.1, 2019, ss.360-387
- Yürük Yeniocak, Demet: **CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019.
- Zeyneloğlu, Ahmet : **Uygulamalı Taşıma Hukuku** , Olgaç Matbaası, Ankara, 1980, (Zeyneloğlu, Uygulamalı).
- Zeyneloğlu, Ahmet : **Taşıma Hukuku** , Yetkin Yayınları, Ankara, 1993, (Zeyneloğlu, Taşıma).

İNTERNET KAYNAKLARI

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=en (erişim tarihi: 08.01.2024)

<https://legalbank.net> (erişim tarihi: 07.04.2023-13.10.2023)

<https://karararama.yargitay.gov.tr> (erişim tarihi:27.09.2023 -19.03.2024)

<https://sozluk.gov.tr/> (erişim tarihi: 02.01.2024- 10.01.2024)

<https://www.ticaretkanunu.net/turk-ticaret-kanunu-madde-gerekceleri-dorduncu-kitap-tasimaislerimadde-850-930/> (erişim tarihi: 07.01.2024)



Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve SOYADI	Ümran KARAGÜL
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Türkler İMKB Anadolu Öğretmen Lisesi(2014)
Lisans Diploması	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi(2018)
Yabancı Dil/Diller	İngilizce(Yökdil: 87,5)
	İŞ DENEYİMİ
Stajlar	Antalya Barosu Avukatlık Stajı