

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

CMR HÜKÜMLERİNE GÖRE ULUSLARARASI
KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ
SORUMLULUĞU

Ali KARAKURT

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Yaşar Can GÖKSOY

İZMİR-2022

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “CMR Hükümlerine Göre Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

16/12/2022

Ali KARAKURT

ÖZET
Yüksek Lisans Tezi
CMR Hükümlerine Göre Uluslararası Karayolu Taşımacılığında
Taşıyıcının Sorumluluğu
Ali KARAKURT

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı
Özel Hukuk Programı

Bu tezin konusu “Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon” hükümlerine göre taşıyıcının sorumluluğu üzerinedir. CMR uluslararası karayolu taşımacılığında düzenlenen sözleşmelerde uygulanacak temel hukuk kaynağıdır. 19 Mayıs 1956 yılında İsviçre’nin Cenevre Kenti’nde hazırlanan bu Konvansiyon 2 Temmuz 1961’de yürürlüğe girmiştir. Bu konvansiyona taraf ülkelerin sayısı bugün itibarıyla 56 ülke olup, her geçen yıl taraf olan ülke sayısı artmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti’nin CMR’ye katılması, 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla uygun bulunmuş olup, 04.01.1995 tarihinde 22161 sayısı ile Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ülkemizde gecikmeli olarak bu konvansiyona taraf olması taşımacılık alanında önemli bir adımdır. Eşya taşımacılığında ülkemizde farklı taşıma yöntemleri kullanılsa da karayolu taşımacılığı diğer ülkelerde de benzer şekilde olduğu gibi önemli bir paya sahiptir. Bu sebeple bu alanda Avrupa’da yeknesak kuralların yerleşmesi, bu oluşumda Türkiye’nin de yer alması ülkemizde taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmalar için önemlidir. CMR, eşyaların taşınması sırasında ziya olması, hasarlanması ve eşyanın gönderilene geç tesliminde taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler içermektedir. Taşımanın tüm yönlerini içeren bir düzenleme değildir. Bu hususta çalışmamızda öncelikle taşıma hukukunun kavramlarına, sonrasında taşıma sözleşmesinin taraflarının haklarına ve yükümlülüklerine genel olarak yer verilmiş olup, çalışmamızın

ana konusu olan taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğu ve bu sorumluluğun sonuçları ve zararın nasıl tazmin edileceği ayrıntılı olarak incelenmiştir. CMR'nin pratikteki yansımaları Yargıtay İtihatları ile birlikte ele alınmış ve eksik kalan konularda çözüm önerilerine de yer verilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: CMR, Uluslararası Eşya Taşımacılığı, Taşıyıcının Sorumluluğu, Ziya, Hasar, Gecikme.



ABSTRACT
Master's Thesis
Liability Of The Carrier In International Road Transport According To CMR
Provisions
Ali KARAKURT

Dokuz Eylül University
Social Sciences Institute
Department Of Private Law
Private Law Master's Program

The subject of this thesis is the responsibility of the carrier according to the provisions of the "Convention on Contracts for the International Carriage of Goods by Road". The CMR is the main source of law to be applied in contracts made for international roads transportation. Prepared on 19 May 1956 in Geneva, Switzerland, this Convention entered into force on 2 July 1961. The number of countries that are party to this convention is 56 as of today, and the number of countries in this convention is increasing every year. The participation of the Republic of Turkey in the CMR was approved by Law No. 3939 dated 07 December 1993 and entered into force by being published in the Official Gazette with the number 22161 on 04.01.1995. Our country's belated participation in this convention is an important step in the field of transportation. Although different transportation methods are used in our country for the transportation of goods, road transportation has an important share like the other countries. For this reason, it is important for companies operating in the transportation sector in our country that uniform rules are settled from Europe in this field and Turkey's participation in this formation. The CMR contains regulations regarding the liability of the carrier for the loss, damage and late delivery of the goods to the buyer during transportation. It is not a regulation that covers all aspects of transportation. In this regard, in our study, firstly the concepts of transport law, then the rights and obligations of the parties in the transport contract are given in general; the main subject of our

study, the responsibility of the carrier for loss, damage and late delivery, the consequences of this responsibility and how the damage will be compensated are examined in detail. The practical reflections of the CMR have been discussed together with the Supreme Court Jurisprudence, and solutions have been tried to be included in the missing issues.

Keywords: CMR, International Carriage of Goods, Carrier's Liability, Loss, Damage, Late Delivery



**CMR HÜKÜMLERİNE GÖRE ULUSLARARASI KARAYOLU
TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU**

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xii
GİRİŞ	1

**BİRİNCİ BÖLÜM
TAŞIMA SÖZLEŞMESİ**

I. GENEL OLARAK TAŞIMA	6
A.Tanımı ve Tarihçesi	6
B.Taşıma Yöntemleri	7
1.Karayolu İle Taşıma	7
2.Demiryolu İle Taşıma	8
3.Havayolu İle Taşıma	9
4.Denizyolu İle Taşıma	10
5.Multimodal Taşıma	11
II. TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	13
A.Sözleşmenin Tanımı	13
B.Sözleşmenin Unsurları	14
1.Taşımanın Üstlenilmesi	14
2.Taşıma Ücretinin Belirlenmesi	14
III. CMR’NİN UYGULAMA ALANININ BELİRLENMESİ	15
A.Genel Olarak	15

B.Taraflar Arasında Sözleşmenin Bulunması	16
C.Yükleme Ve Teslim Yeri İçin Belirlenen Yerin En Az Biri	17
Konvansiyona Taraf Ülke Olması	17
D.Taşımanın Karayolundan Taşıt Aracılığı İle Yapılması	18
E.Ücret Karşılığı Taşımanın Yapılması	19
F.Eşya Taşımacılığı Yapılması	20

İKİNCİ BÖLÜM

SÖZLEŞMENİN TARAFLARI, TARAFLARIN HAKLARI VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

I. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI	22
A.Genel Olarak	22
B.Taşıyıcı	23
1.Akdi ve Müteakip Taşıyıcı Kavramları	23
2.Hakları	26
a.Ücret Hakkı	26
b.Masraf Talep Etme Hakkı	28
c.Hapis Hakkı	28
3.Yükümlülükleri	30
a.Yükü Kontrol Yükümlülüğü	30
b.Eşyanın Teslimi Borcu	32
c. Eşyanın Eksiksiz Teslimi	32
d. Eşyanın Zamanında Teslimi ve Makul süre Kavramı	33
e. Gönderenin ve Gönderilenin Talimatlarına Uyma Borcu	36
C.Gönderen	37
1.Hakları	37
a.Talimat Verme Hakkı	37
b.Tazminat Talep Etme Hakkı	38
2.Yükümlülükleri	39
a.Taşıma Ücreti Borcu	39
b.Yüke Uygun Ambalajlamanın Yapılması	40

c.Yükleme Borcu	41
d.Bekleme Ücreti Ödeme Borcu	42
II. GÖNDERİLEN	43
A.Hakları	43
B.Yükümlülükleri	45

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞU, SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ VE SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

I. GENEL OLARAK	46
II. HASAR VE ZIYA SORUMLULUĞU	53
A.Hasar Sorumluluğu	55
B.Zıya Sorumluluğu	57
1.Tam Zıya	60
2.Kısmi Zıya	61
3.Hükmen Zıya	61
III. GECİKMEDEN KAYNAKLANAN SORUMLULUK	63
A.Genel Olarak	63
B.Taşıma Süresi	64
1.Sürenin Belirli Veya Belirlenebilir Olması	65
2.Sürenin Belirlenmemiş Olması	67
C.Sorumluluğun Belirlenmesi	68
IV. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANMASI	70
A.Taşıyıcının Zıya Sorumluluğunun Sınırlandırılması	72
B.Taşıyıcının Gecikmeden Kaynaklı Sorumluluğunun Sınırlandırılması	74
C.Taşıyıcının Hasar Sorumluluğunun Sınırlandırılması	76
V.TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI	78
A.Genel Olarak	78
B.Taşıyıcının Zıya Sorumluluğunu Ortadan Kaldıran Haller	83
C.Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğunu Ortadan Kaldıran Haller	84

D.Taşıyıcının Hasar Sorumluluğunu Ortadan Kaldıran Haller	85
VI. MÜTEAKİP TAŞIMADA SORUMLULUK	86
A.Genel Olarak	86
1.Akdi Taşıyıcı	88
2.Müteakip Taşıyıcı	89
3.Fiili Taşıyıcı	89
B.Sorumluluğun Paylaşılması	91
VII. TALEP VE DAVALAR	92
A.Genel Olarak	92
B.Tazminat Davasında Taraflar	94
1.Davacı	94
2.Davalı	94
C.Yetkili Mahkeme	95
D.Zamanaşımı	96
SONUÇ	99
KAYNAKÇA	106

KISALTMALAR

bkn.	Bakınız
BÜHFD	Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
CIM	International Convention concerning the Carriage of Goods by Rail (Demiryolu ile Malların Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme)
COTIF	Convention Concerning International Carriage by Rail (Uluslararası Demiryolu Taşımacılığına İlişkin Sözleşme)
CMR	Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises parRoute (Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon)
DEÜHFD	Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
dn.	Dipnot
E.	Esas
GÜHFD	Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD.	Hukuk Dairesi
HGK.	Hukuk Genel Kurulu
IMF	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K	Karar
m.	Madde
RG.	Resmi Gazete
s.	Sayfa
S.	Sayı
SDR	Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakkı)
ss.	sayfa d. sayfa
T	Tarih
TBK	Türk Borçlar Kanunu
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TDK	Türk Dil Kurumu
TMK	Türk Medeni Kanunu

TTK	Türk Ticaret Kanunu
vd.	ve devamı
Yarg.	Yargıtay
Yuk.	Yukarıda



GİRİŞ

Ticaret, insanlık tarihine bakıldığında, insanlığın var olduğu ilk günden bu yana varlığını hep göstermiştir. Ticaret insanlar için kaçınılmaz bir olgudur. Ticaret belli bir döneme kadar takas usulü ile gerçekleştirilmekte iken bu usulü sona erdiren Lidyahılar olmuştur. Paranın icadı ile birlikte ticaret önemli bir değişim kazanmıştır. Paranın keşfi ticareti daha da kolaylaştırmıştır.

Bilindiği üzere insanların ihtiyaçları farklılık göstermektedir. Kaynakların sınırlı oluşu ve üretimin zor olması sebebiyle insanlar kendinde olmayan şeylere gereksinim duymaktadırlar. Bu sebeple kendinde olmayan şeyleri, başka birisinden sağlama yoluna gitmektedirler.

Eşyanın satın alınması sonrasında bunun gönderilene teslimi bazen aynı anda mümkün olmamakta ve taşınması gündeme gelmektedir. Kaldı ki küreselleşen ve teknolojinin hızla arttığı bu dünyada, insanlar arasındaki bu alışveriş kıtaları ve okyanusları aşan bir hal almaya başlamış, taşıma işi ticaretin ayrılmaz bir parçası halini almıştır.

Günümüze bakıldığında her şey bilgisayarların ve telefonların içine girmiş ve elektronik ortamda sipariş verme oranı oldukça fazlalaşmıştır. Pandemi ile birlikte yaşadığımız bu dönemde e-ticaret önemli bir hal almış ve e-ticaret platformlarında önemli bir artış olmuştur. Bu hususta e-ticaretin önemini anlatmak için Amazon’u örnek göstermek hiç de yanlış bir adım olmayacaktır. Amazon Şirketi günde bir milyonun üzerinde ürün teslimi yapmaktadır. E-ticaret platformlarında satılan ürünlerin gönderilene ulaştırılması gereklidir. Bu husus yine görüleceği üzere taşıma konusunun ticaretin ayrılmaz bir parçası olduğu gerçekliğini ortaya koymaktadır.

Taşıma, günümüz teknolojisinin geldiği nokta itibariyle farklı şekillerde ortaya çıkmakta, farklı yöntemler kullanılmaktadır. Bu yöntemlerden birisi olan karayolu taşımacılığı, kullanılan en eski yöntem olup, şu anda da var olan yöntemler arasında en büyük paya sahip taşıma yöntemidir.

Yine taşıma işini gerçekleştirecek olan taşıyıcıların sayılarının oldukça fazla olması rekabet açısından önemlidir. Çünkü taşıyıcılar gönderene en iyi şekilde hizmet sunmak için birbiriyle yarışacak ve en uygun bir biçimde taşıma işini yaptırmaya çalışacaklardır.

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, eşyanın taşınması işi farklı yöntemler kullanılarak yapılabilmektedir. Taşıma yöntemlerinde kullanılan ana yöntemler esasında karayolu, demiryolu, deniz ve hava araçları kullanılarak yapılan taşımalar oluşturmaktadır. Bu taşıma yöntemlerinin seçiminde coğrafi konum oldukça önemlidir. Denize kıyısı olan ülkelere bakıldığında, deniz araçları ile taşımalar görülebilecekken, denize kıyısı olmayan ülkelerde bu taşıma türü kullanılamayacaktır. Yine dağlık alanlarda demiryolu kurulumu oldukça zor olduğundan, bu alanlarda da demiryolu taşımacılığı yöntemi kullanılamayacaktır. Her ne kadar coğrafi konum taşıma türünün seçiminde etkili olsa da, coğrafi konum bütün taşıma yöntemlerine elverişli bir yerse, eşyası taşınacak olan kişinin bundan sonra ilk baktığı şey taşıma maliyetidir. Bu hususta tezimizin de konusunu oluşturan karayolu taşımacılığı yöntemi, en çok tercih edilen taşıma yöntemidir. Çünkü diğer taşıma yöntemlerine göre daha ucuz ve daha çok kullanım alanına sahiptir. Kısa mesafelerde kullanılabilecek tek yöntem olduğu açıktır. Kaldı ki deniz, hava ve demiryolu taşımacılığında eşya belli bir noktaya kadar getirilebilmektedir. Deniz taşımacılığında limana, demiryolu taşımacılığında istasyona ve havayolu taşımacılığında ise havaalanına, eşya bundan sonra mutlaka karayolu taşımacılığı kullanılarak bir yere aktarılacağı kaçınılmaz bir gerçektir.

Büyük bir öneme sahip olan karayolu taşımacılığında; gönderen, gönderilen ve taşıyıcı arasındaki ilişkilerin düzenlenmesi gerekliliği açıktır. Çünkü sözleşmelerin kurulması, tarafların borçlarını ifası sırasında karşılaşılan sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunların çözümü için ülkeler kendi mevzuatlarını oluştururken, ticarete gerçekleşen küreselleşme ile bu düzenlemelerin uluslar arasında yapılan taşımalarda yeterli olmadığı, farklı hukuki sorunlar ortaya çıktığı görülmüştür, bu sebeple düzenlemelerde yeknesaklığı oluşturabilmek için bir anlaşmaya ihtiyaç duyulmuştur. Ortak hukuk kuralları oluşturmak isteyen devletler birtakım konvansiyonlar hazırlamışlardır. Demiryolu taşımalarında; COTIF (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme), hava araçlarıyla yapılan taşımalarda; Varşova Konvansiyonu, deniz araçlarıyla yapılan taşımalarda; Atina Konvansiyonu bulunmaktadır. Karayolu ile eşya taşımacılığında düzenlenen sözleşmelerde uygulanacak temel hukuk kaynağı ise Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyondur. Bu konvansiyon Fransızca olup,

kısa adıyla CMR'dir.¹

Ülkemizin CMR'ye katılması, 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla uygun bulunmuş olup, 04.01.1995 tarihinde 22161 sayısı ile Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.² Ülkemizin de gecikmeli olarak bu konvansiyona taraf olması taşımacılık alanında önemli bir adımdır.

Çalışma üç bölümden oluşmakta olup, geniş kaynaklı bir çalışmadır. Her bölümde, bölüme ilişkin olarak içtihatlarla da yer verilmiş olup, CMR'nin pratikteki yansımaları somut olarak pekiştirilmeye çalışılmıştır.

Birinci bölüm ilk alt başlıkta, taşıma kavramı açıklanmaya çalışılmış, devamında ise taşımanın tarihçesi anlatılmıştır. İlk başlığın altında ayrıca ana taşıma yöntemlerinden de bahsedilmiştir. Bölümün devamında, taşıma sözleşmesi tanımlanmış ve sözleşmenin unsurları açıklanmaya çalışılmıştır.

Sözleşmelerin kurulma anı, hakların ve yükümlülüklerin doğumu için önemlidir. Bir sonraki bölümde, tarafların hakları ve borçları ayrıntılı bir şekilde açıklanmış olsa da, bu bölümde, tarafların ne zaman ve hangi şartlarda bu hak ve borçlara tabi olacağı genel olarak belirtilmeye çalışılmıştır. İlk bölümde son olarak CMR'nin hangi sözleşmelerde uygulama alanı bulacağı açıklanmıştır.

CMR'nin uygulama alanının belirlenmesinde önemli faktörler açıklanmaya çalışılmıştır. Bu husus Yargıtay Kararlarına konu olmuş olaylar üzerinde durularak CMR'nin uygulama alanı somutlaştırılmaya da çalışılmıştır.

Ayrıca, ülkemiz sınırları içerisinde yapılan taşımalarda da CMR'nin uygulanma şartları oluşmamış olsa bile CMR'nin uygulanma imkanının olup olmaması hususu açıklanmaya çalışılmıştır.

İkinci bölümde konu biraz daha sınırlandırılarak karayolu taşıma sözleşmenin tarafları açıklanmış ve bu tarafların sahip olduğu haklara ve yükümlülüklerle yer verilmiştir. Yükümlülüklerin yerine getirilmemesi durumunda tarafların hangi yollara başvurabileceği açıklanmaya çalışılmıştır. Burada yargı kararlarına da yer vererek nasıl sonuçların ortaya çıktığı ve çıkabileceği açıklanmıştır.

Çalışmamızın üçüncü bölümü olan son bölümde, tezin ana konusunu

¹ Convention Relative au Contrat de Transport International de Merchandises Par Route, CMR'nin Türkçe ve İngilizce tam metni için bkn. Sami Aksoy, **Hava – Kara- Deniz – Demiryolu Taşıma Hukuku Mevzuatı**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2012, s.283 vd. (Mevzuat)

² RG, 04.01.1995, S. 22161

oluşturan sorumluluk hususu geniş bir şekilde açıklanmaya çalışılmıştır. Taşıma sözleşmesi, sözleşme oluşu gereği karşılıklı ve birbirine uygun en az iki irade beyanı gerektirdiğinden iki taraflı bir sözleşmedir. Sözleşmede taşıma işini üstlenen kişi taşıyıcıdır. Ve işi üstlendiği andan itibaren üzerine almış olduğu sorumluluk yüksektir.

Gerçekten de, CMR hükümlerinde de görüleceği üzere, taşıyıcı yükü teslim aldığı andan, teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybolması, hasarlanması ve yükün geç teslimi hallerinden sorumlu tutulmaktadır. Taşıyıcı bazen değeri çok düşük bir yük taşımaktayken, bazen milyonlarca lira değerinde yükleri taşımayı üstlenmektedir. Bu hususta sorumluluk hususu taşıyıcı için hatta gönderen ve gönderilen için de oldukça önemli bir husustur.

Yükün taşıma durumundayken hasar alması halinde büyük zararlar ortaya çıkabilmektedir. Bu ortaya çıkan hasarların nasıl ve ne şekilde giderileceği taşıma hukukunun en önemli konusunu ve sorusunu oluşturmaktadır. Sorumluluğun sınırlarını oluşturmak son derece önemlidir.

Taşıyıcı taşıma işini üstlenirken önemli bir risk altına da girmektedir. Çoğu lojistik firmaları da bu riskleri bildiği için yasal sorumluluk sigortaları yaptırmaktadır. Sigortacı rizikoya göre prim ödemesi almaktadır. Bu sebeple taşıyıcının yapmış olduğu işin niteliği gereği riziko yüksek olduğundan prim ödemeleri de oldukça yüksektir. Taşıyıcının üstlenmiş olduğu bu riskler farklı şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Çalışmamızın son bölümünde yargı kararlarına konu olmuş olaylar üzerinden giderek yaşanmış olan risklerin ne şekilde ortaya çıktığı ve sorumluluğun nasıl paylaşıldığı anlatılmıştır. Bu hususta ayrıca farklı risklerin ortaya çıkması durumunda nasıl sonuçlanacağı hakkında önerilerde sunulmaya çalışılmıştır.

Son bölümde ayrıca, taşıma işinin büyük bir organizasyon gerektirmesi sebebiyle bazen gönderen ile sözleşme yapan taşıyıcı (akdi taşıyıcı) tarafından taşıma işi gerçekleştirilmemektedir.

Gönderen ile taşıma konusunda sözleşme yapan akdi taşıyıcılar bu taşıma işini fiilen yerine getirmeyip başka taşıyıcılara devrettiği görülmektedir. Bu hususta belirtmek gerekir ki, taşıma işinin farklı taşıyıcılara verilmesinde ne CMR’de ne de TTK’da engelleyen bir düzenleme bulunmamaktadır.

Yukarıdaki şekilde yapılan taşımalarda, sorumluluğun nasıl paylaşılacağı hususu önemlidir. Taşıyıcıların gönderene karşı sorumluluğu ve taşıyıcıların kendi aralarında sorumluluğu paylaşması durumları çalışmamızın son bölümünde açıklanmaya çalışılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

I. GENEL OLARAK TAŞIMA

A. Tanımı ve Tarihçesi

Taşıma kavramı, TDK Sözlüğü’nde en basit anlatımıyla “bir şeyi bir yerden alıp başka bir yere götürmek” olarak tanımlanmıştır.³Ayrıca taşımacılık alanı için yapılan bir tanımlamada taşıma kavramı tanımı için uluslar arasında veya ulusal sınırlar içinde, yolcu ve/veya ticari eşyaların, bir veya birden fazla farklı araçlar kullanılmak suretiyle bir yerden alınıp bir yere taşınması şeklinde ifade edilmiştir.⁴

Taşıma faaliyeti insanlığın var olduğu ilk günden bu yana varlığını hep göstermiştir. İlk insanlar taşıma işlerini bedensel kuvvetleriyle yapmıştır. Sonraki zamanlarda taşıma işi için hayvanlar kullanılmaya başlanmıştır. İlk çağların bu döneminde insanlar, üretimin yapılmadığı avcılık ve toplayıcılık faaliyeti ile hayatını sürdürdükleri dönemde, topladıkları ve avladıkları ürünleri yanlarında götürmek için hayvanları evcilleştirmişlerdir. İlerleyen süreçte tekerleğin icadıyla birlikte taşıma faaliyeti araçlar kullanılarak yapılmıştır. Bundan sonraki süreçte insanlar üretim yapmaya başlamış ve fazladan ürettikleri malları da kendisinde olmayan kişilere takas usulü ile değiştirmeye ve sonrasında da para karşılığı satmaya başlamışlardır. Özellikle sanayi devrimiyle birlikte üretim artmış, öncelikle üretim için farklı ülkelerden hammadde ihtiyacı duyulmuş, hammaddenin işlenmesiyle birlikte işlenen ürünlerin daha sonra farklı ülkelere gönderilmesi gerekmiştir. Çünkü sanayi şehirleri belli alanlarda toplanmış bu alanlardan farklı ülkelere malların gönderilmesi gereği doğmuştur. Bu hususta taşıma faaliyeti ticaretin ayrılmaz bir parçası haline almıştır. Bu şekildeki ticari hareketler taşımacılığın gelişmesine önemli katkıda bulunmuştur.

Genel olarak günümüze kadar küreselleşen ticaretle birlikte taşıma sektöründe de iş hacmi artmış, dünyanın her bir yerine taşıma gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Bu hususta teknolojiadaki gelişmeler de taşıma sektörüne önemli katkı

³ <https://sozluk.gov.tr/> (26.12.2021)

⁴ <https://kelimeler.gen.tr/ta%C5%9F%C4%B1ma> (26.12.2021)

sağlamıştır. Teknolojinin gelişmesi, taşıma yöntemlerinin çeşitlenmesine de katkı sağlamıştır.

B. Taşıma Yöntemleri

Günümüzde, taşımacılıkta kullanılan dört ana yöntem bulunmaktadır.⁵ Bu dört ana yöntemin sınıflandırılmasında kullanılan faktör taşımanın hangi yol üzerinde,yani hangi ortamın kullanılarak yapıldığıdır.Bunlar; karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ile yapılan taşımalar. Yine bu taşıma yöntemlerinden en az ikisinin kullanıldığı çoklu (multimodal) taşıma yöntemi, farklı bir adlandırmayla karma taşıma yöntemi de bulunmaktadır. Ama yukarıda sayılan dört taşıma yöntemi öğretide ve uygulamada esas olarak kabul edilmektedir.

Her dört taşıma yönteminde de taşıyıcı için sorumluluk konusu esasında ziya, hasar ve gecikmeden kaynaklanmaktadır. Bu tezin konusu uluslararası karayolunda yapılan taşımalarda taşıyıcının sorumluluğu üzerinedir. Genel olarak taşıma yöntemlerinden kısaca bahsedilecek olup konunun sınırlandırılması bakımından karayolu taşımacılığı üzerinde daha çok durulacaktır.

1. Karayolu İle Taşıma

Karayolu taşımacılığı kullanılan taşıma yöntemlerinden en eski yöntemdir. Çünkü deniz ve hava araçlarının keşfi çok daha sonraki tarihlerde olmuştur. Ayrıca taşımacılıkta kullanılan yöntemler arasında karayolu taşımacılığının en çok kullanılan yöntem olduğunu belirtmekte yanlış olmayacaktır. Bu hususta eşyanın kapıya kadar teslimi ancak karayolu ile gerçekleşebilmekte ve diğer taşıma yöntemlerinin kullanıldığı taşımalarda bile yine bir bölümünde karayolu taşıma yönteminin kullanılması kaçınılmaz olmaktadır.

⁵ Bu hususta geniş bilgi için bkn. Burak Adıgüzel, **Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç**, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2020, s. 2; Turkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, 1. Baskı, Vedat Kitabevi, İstanbul, 2006, s. 4; Mertol Can, **CMR ve Alman Ticaret Kanununu Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, 1. Baskı, İmaj Yayınevi, Ankara, 2017, s. 2 (Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları)

Karayolu taşımasında yol yapımı önemlidir. Karada yapılan diğer bir taşıma yöntemi demiryolu taşımasıyla karşılaştırma yapıldığında, demir yolu inşası kara yolu inşasına göre daha maliyetli olmakta ve her alanda demiryolu inşası mümkün olmamaktadır.⁶

Karayolu ile yapılan uluslararası taşımalarda Türkiye Cumhuriyeti Devleti, kısa adı CMR olan “Karayolu İle Yapılan Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyonu”na taraftır. Bu sebeple uluslararası eşya taşımacılığında yapılan sözleşmelere ilk olarak CMR uygulanacaktır. CMR’de düzenleme olmayan durumlarda, sözleşmelere, uluslararası özel hukukta bulunan bağlama kuralları gereği ulusal hukuk kuralları uygulama alanı bulacaktır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun taşımaya ilişkin hükümleri CMR esas alınarak hazırlanmış ve aynı yönde hükümler getirilmiştir.⁷ Yine belirtmek gerekir ki CMR’nin taşıma sözleşmelerine uygulama alanı ve olanağı bulabilmesi yönünde bazı şartların gerçekleşmesi gereklidir. CMR’nin birinci maddesi Konvansiyonun hangi taşıma ilişkilerine uygulanacağı yönünde açık hüküm getirmiştir. Sonraki başlıklarda bu husus ayrıntılı olarak incelenecektir.

CMR’nin Türkçe’ye çevirisi sırasında önemli tercüme hataları da gerçekleşmiştir. Bu konuda tercüme hatalarını giderecek yeni bir tercüme ihtiyacı duyulmaktadır. Bu hususa ilişkin olarak doktrinde önemli eleştiriler getirilmiştir.⁸

2. Demiryolu İle Taşıma

Buhar gücünün keşfinden sonra, buhar gücüyle çalışan lokomotiflerin de icadı ile birlikte demiryolu ile taşıma yönteminin günden güne kullanım miktarı artmıştır. Ülkeler demiryolları inşa etmeye başlamıştır. Demiryolu taşımalarında en önemli avantaj yüksek tonajlara sahip olan yüklerin kolayca taşınabilmesidir. Bu taşıma

⁶ Metin Çancı ve Muaz Güngören, İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü, **Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 12, Sayı: 45, Bahar 2013, s. 202

⁷ RG, 14.02.2011, S. 27846

⁸ Abuzer Kendigelen ve Alihan Aydın, **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma: Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi**, Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı 1, Beta Basımevi, İstanbul, 2002, ss.496-497; Engin Erdil, **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**, Geliştirilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2020, s. 31

yönteminin dezavantajları ise her coğrafi bölgede bu yöntemin kullanılamaması ve demiryolu inşasının önemli maliyeti olmasıdır.⁹

Demiryolu ile yapılan taşımalarda ana konvansiyon olarak kısa adı COTIF olan “Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme” uygulama alanı bulmaktadır.¹⁰ Bu konvansiyona Türkiye Cumhuriyeti 21.03.1985 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile taraf olmuştur.¹¹ CIM ise COTIF’in eki niteliğindedir ve sadece demiryolu ile eşya taşıma sözleşmelerine uygulanmaktadır.¹² Sözleşmenin 3. maddesinde bu husus açıkça belirtilmiştir.

3. Havayolu İle Taşıma

Havayolu taşımacılığı yöntemi diğer taşıma yöntemlerine göre hızlı ve risksiz taşıma yöntemidir.¹³ Teknolojinin gelişmesiyle birlikte hava araçlarında da önemli gelişmeler olmuş, bu durum havayolu taşımacılığına önemli katkı sağlamıştır. Ancak bu yöntemin önemli eksiği çok yüksek ağırlıklı eşyaların taşınamamasıdır.

Havayolu taşımacılığında yeknesak kuralların oluşmasını sağlayan ilk konvansiyon kısa adıyla Varşova Konvansiyonu’dur. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme olarak Türkçe’ye çevrilmiştir.¹⁴ Bu hususta ilk çevirisinde “Milletlerarası Hava Nakliyatına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Anlaşma” olarak çevrilmiştir.¹⁵ Bu konvansiyona Lahey Protokolü ile değişikliğe uğradıktan sonra ülkemizde 23.06.1978 tarihinde uygulanmaya başlamıştır.¹⁶ Montreal Protokolü değişikliği ile son halini almış olan Konvansiyon Türk Hukuku açısından yürürlükte

⁹ Bu hususta demiryolu taşıma yönteminin diğer yöntemlerle karşılaştırılması için bkn. Mesut Arslan, **Demir Yolu Taşımacılığında İstihdam ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Örneği**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015, s. 30

¹⁰ Convention relative aux transports internationaux ferroviaires

¹¹ RG, 27.03.1985, S. 18707

¹² Gürkan Coşkun, **Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, 1. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2018, ss. 103-104

¹³ Bu hususta geniş bilgi için bkn. Hülya Şen ve Hakkı Polat, Havayolu Taşımacılığı Kanunlarındaki Değişikliğin Türkiye’deki Havayolu Yolcu Taşımacılığı Üzerine Etkilerinin Araştırılması, **Alphanumeric Journal**, Cilt: 3, 2015, s. 90

¹⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 19

¹⁵ T. Özdemir, s. 5

¹⁶ RG, 03.12.1977, S. 16128; Lahey Protokolü 14.06.1998

kalmıştır.¹⁷ Ancak daha sonra 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu hazırlanmış, bu konvansiyonu Türkiye Cumhuriyeti’de uygun bularak uygulamaya koymuştur.¹⁸ Türk Hukuku’nda hava taşımacılığında uygulanan en güncel konvansiyon Montreal Konvansiyonu’dur.¹⁹ Ancak bu hususta belirtmek gerekir ki Montreal Konvansiyonu’nun yürürlüğü girmesi ile birlikte Varşova Konvansiyonu tamamıyla yürürlükten kalkmamış olup halen uygulama alanı bulmaktadır. Burada Montreal Konvansiyonu’na taraf olan, konvansiyonu onaylayan ülkeler ile yapılan havayolu taşımalarında bu Konvansiyon, aksi durumda Varşova Konvansiyonu uygulama alanı bulacaktır.²⁰

4. Denizyolu İle Taşıma

Dünyamızın 3/4’ü sularla kaplıdır. Dünya yüzeyinde bulunan suyun %97,5 okyanuslarda bulunan tuzlu sulardan oluşmaktadır.²¹ Bu hususta böyle bir orandan dolayı taşıma yöntemi olarak denizyolunun kullanılması kaçınılmaz olmuştur. Özellikle kıtalararası taşımalarda ve yüksek tonajlı yükler için yapılan taşımalarda son derece önemli bir taşıma yöntemidir. Denizyolu taşımacılığında bir kerede daha fazla yük kapasitesi ile taşıma yapılabilmesi ve hasar riski oranının diğer taşımalara göre düşük olması sebepleri tercih edilme nedenlerinden bir kaçıdır.²²

Lahey Kuralları denizyolu taşımacılığında temel düzenleme olarak ortaya çıkmıştır. Uluslararası Hukuk Birliği tarafından oluşturulan Lahey Kuralları’nı, Türkiye Cumhuriyeti, 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylamıştır.²³ LK’ya taraf olan milletler, bu düzenlemeyi iki yolla iç hukuklarına almışlardır. Bu yöntemlerden birisi LK’ya kanun kuvveti vererek, seçilen diğer bir yol ise iç hukuk

¹⁷ Montreal Protokolü 14.06.1998

¹⁸ RG, 13.09.2010, S. 27200

¹⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 19

²⁰ Hülya Göktepe, Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu Ve Yolcu Hakları, **Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 3, 2016, s. 213

²¹ <https://mgm.gov.tr/genel/hidrometeoroloji.aspx?s=3> (31.01.2022)

²² Bu hususta geniş bilgi için bkn. Cuma Bozkurt, İrem Pelit ve Esma Irmak, “Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı”, https://www.researchgate.net/publication/337442741_Turkiye_ve_Dunyada_Denizyolu_Tasimaciligi, (31.01.2022), s. 4

²³ RG, 22.02.1955, S. 8937

kurallarına iktibas ederek kazandırmaktır. Bu hususta Türkiye Cumhuriyeti ikinci yolu tercih etmiştir.²⁴

Daha sonra yeterli görülmeyen kurallar için uygulama alanının genişletilmesi amacıyla Protokol imzalanmış ve sonucunda Lahey/Visby Kuralları getirilmiştir. Lahey/Visby Kuralları'nın 6. Maddesinde tek bir konvansiyon olarak kullanılacağı belirtilmiştir. Türkiye tarafından bu değişiklikler henüz kabul edilmemiştir.²⁵

Lahey/Visby arasındaki uyumsuzluklar ve düzenlemenin daha çok taşıyan lehine hükümler içermesi sebepleri Hamburg Kuralları'nın oluşturulmasında büyük bir etken olmuştur. 1978'de Hamburg'ta gerçekleştirilen konferansta "Deniz Yolu İle Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu" oluşturulmuştur. Ayrıca bu konvansiyon Hamburg Kuralları olarak da isimlendirilmektedir.²⁶

Denizyolu ile yapılan taşımalarda uygulanmak üzere hazırlanmış temel konvansiyonlardan birisi de Rotterdam Kuralları'dır. 11.12.2008 tarihinde BM tarafından kabul edilen Konvansiyon 23.09.2009 tarihinde Rotterdam'da imzaya açılmış olup üye ülke imza yetersizliğinden yürürlüğe girememiştir.²⁷ Konvansiyon BM'nin New York'taki genel merkezinde halen imzaya açıktır.

5. Multimodal Taşıma

Multimodal taşıma, esasında yukarıda taşıma yöntemlerinden ayrı bir taşıma yöntemi olmamakla beraber, eşyayı taşıma yükünü üstlenen taşıyıcının, en az iki farklı taşıma yöntemiyle taşımayı gerçekleştirmesidir.²⁸ Multimodal taşıma diğer bir adıyla çoklu taşıma yöntemi Birleşmiş Milletler Ticaret Konferansı tarafından tanımlanmış olup bu tanıma göre taşımaya konu eşyanın birden fazla taşıma yöntemi, yani en az iki farklı taşıma ortamı kullanılarak bir sözleşme ile tek bir taşıyıcı tarafından taşınmasını kapsamaktadır.²⁹

²⁴ Coşkun, ss.106-107

²⁵ T. Özdemir, s. 8

²⁶ 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe giren bu Konvansiyona Türkiye taraf değildir.

²⁷ UNCITRAL, United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the "Rotterdam Rules") https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules (24.09.2022)

²⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 13

²⁹ UNCTAD, United Nations Conference On Trade And Development Implementation Of Multimodal Transport Rules, <https://unctad.org/system/files/official-document/posdtetlbd2.en.pdf> (05.02.2022), s. 4-5; Coşkun, s.33

Yukarıdaki Birleşmiş Milletler Ticaret Konferansı tarafından 27 Haziran 2001’de yapılan tanımlamadan görüleceği üzere taşımanın multimodal bir taşıma sayılabilmesi için üç özelliğinin bulunması gereklidir. Bunlardan ilki; taşımanın yukarıda sayılan taşıma yöntemlerinden en az ikisinin kullanılarak yapılmış olması, ikincisi; tek bir sözleşme ile taşımanın üstlenilmiş olması ve son olarak taşıma işinin tek bir taşıyıcı tarafından üstlenilmesi gereklidir. Taşıma yöntemleri yukarıda da açıklandığı üzere yapıldığı ortama göre sınıflandırılmaktadır.³⁰ Son hususta bir örnek vermek gerekirse, karayolu taşımacılığı yapan bir uluslararası nakliyat şirketinin yüklenmiş olduğu taşıma işinin, bir kısmını RO-RO taşımacılığı ile Avrupa’ya denizden ulaşımını sağlaması durumunda, her ne kadar bir taşımada iki farklı yöntemin kullanıldığı anlaşılsa da, ancak bu tür bir taşıma son şartı sağlamayacak ve multimodal taşımaya girmeyecektir.

Müteakip taşıma ile karşılaştırılacak olursa, müteakip taşımada, aynı tür ve birden çok araç, peş peşe kullanılmaktadır.³¹

Multimodal taşıma yöntemi hakkında CMR’de açık bir düzenleme yok iken, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunun dördüncü kısmında m. 902-905 de düzenleme yapılmıştır.³² Değişik Tür Araçlarla Taşıma başlığı altında kuralların hangi sözleşmelere uygulanacağı ve nasıl uygulanacağı hakkında hükümler getirilmiştir.³³

TTK m. 902 hükmüne göre, hükmün uygulanabilme olanağı olması için; taraflar arasında sadece bir sözleşmenin olması, bu sözleşmeye göre taşımanın değişik araçlarla gerçekleşmesi ve/veya her türde araç için farklı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı olacağı durumlarda uygulanacağı belirtilmiştir. Maddede son olarak uluslararası bir düzenlenmenin bulunmaması gerekliliği şartı aranmıştır.

³⁰ Mertol Can, 4925 Sayılı Taşıma Kanunu’na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar, **GÜHFD**, Cilt: 9, Sayı: 1-2, Haziran-Aralık, Ankara, 2005, s. 14 (Hukuki Esaslar), Bu hususta geniş bilgi için bkn. s. 6

³¹ Coşkun, s. 51, Ülgen, ss. 18-19

³² RG, 14.02.2011, S. 27846

³³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 13

II. TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

A. Sözleşmenin Tanımı

Taşıma sözleşmesi hakkında, ne CMR’de ne de ulusal mevzuatımızda açık bir tanıma yer verilmemiştir. Ancak CMR m. 1 ve TTK m. 850/2 hükümleri taşıma sözleşmesini tanımlamak için yol göstericidir. Bu hükümlere göre taşıma sözleşmesi, sözleşmenin bir tarafının eşyayı belli bir yerden alıp belli bir yere teslim etmeyi üstlendiği, buna karşılık diğer tarafın bu taşıma için karşı tarafa taşıma ücretini ödemeyi üstlendiği karşılıklı iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir.³⁴ Yine taşıma sözleşmesinin niteliği itibariyle rızai bir sözleşme olduğu öğretide ele alınmıştır. Bu hususta reel sözleşmeden ayrı olarak tarafların anlaşmaya varmasıyla sözleşme kurulmuş olacak, bu süreden sonra sözleşme taraflar için bağatlayıcı olmuş olacak olup ayrıca bir maddi bir olayın gerçekleşmesi beklenmeyecektir.³⁵ Nihayetinde CMR’nin 4. maddesinde taşıma sözleşmesinin kurulması için taşıma senedinin hazırlanması sonucuna bağlasa da, maddenin devamında bu mektubun düzenlenmemesinin sözleşmenin varlığına ve geçerliliğine etki etmeyeceği belirtilmiştir. Bu hüküm itibariyle taşıma senedinin düzenlenmesinin bir geçerlilik koşulu olmadığı, ispat koşulu olduğunu belirtmek gerekir.³⁶

Yukarıda yapılan tanım, genel bir tanım olup CMR’nin uygulanabilmesi için bazı şartların gerçekleşmesi gerekmekte olduğundan sözleşmenin tanımını tam anlamıyla ihtiva eden bir tanım olmaktan uzaktır. Konvansiyonun taşıma sözleşmelerine uygulama alanının belirlenmesi ayrı bir başlıkta geniş bir biçimde ele alınmıştır. Bu hususta yukarıda genel bir tanım yapılmakla yetinilmiştir. Ancak bu tanımlama bize eşya taşıma sözleşmelerinin genel unsurlarını anlamamızı

³⁴ Bu hususta geniş bilgi için bkn. Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 27, Ercan Erdem, **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanuna Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, 1. Baskı, BilgeYayınevi, Ankara, 2013, s. 47

³⁵ Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, Ankara, 1982, s.32, (Taşıyıcının Sorumluluğu) Ahmet Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, Genişletilmiş 2. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara, 1993, s. 42, Seven Vural, **Taşıma Hukuku**, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, 2. Baskı, Eskişehir, 2011, s. 31, (Taşıma Hukuk) Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28

³⁶ Erdil, s. 99, Hakan Karan, Özgenur Kara ve İzel Varan, **Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, 2. Baskı, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2020, s. 144

sağlayabilecektir. Bu hususta ayrı başlıkta taşıma sözleşmesinin unsurlarını ele almak gereklidir.

B. Sözleşmenin Unsurları

1. Taşımanın Üstlenilmesi

Yukarıda yapılan tanımlamadan görüleceği üzere taşıma sözleşmesinin asli edimi taşıyıcının üstlendiği taşıma edimidir. Sözleşmenin taraflarından taşıyıcı bu sözleşmede göndericiye ait malın bir yerden bir yere taşınmasını üstlenir veya diğer bir tabirle eşyanın taşınması işini taahhüt eder.

Taşımanın üstlenildiği şeye göre yan edimlerde farklılık göstermektedir.³⁷ Ancak belirtmek gerekir ki burada taşınan şeyin miktarı veya cinsi önemli değildir. Örneğin 10 kilogramlık bir makine ile 10 tonluk makine taşıma işinde bir farklılık bulunmamaktadır. Burada taşıyıcı her ikisi içinde taşımayı üstlenmiştir.³⁸ Fakat yine belirtmek gerekir ki CMR her türlü taşıma sözleşmesine uygulanamamaktadır. Bu husus aşağıda ayrı bir başlık altında ayrıntılı bir şekilde açıklanmaya çalışılmıştır.

Konumuzun sınırlandırılması amacıyla diğer taşıma konularından çok uzun bahsedilmemiştir. Ancak burada belirtmek gerekir ki yolcu taşımalarında ise taşınan insandır. Konumuzun eşya taşımaları olduğu için bu hususta ayrıntıya yer verilmemiştir.

2. Taşıma Ücretinin Belirlenmesi

Gerek CMR m. 1 gerekse TTK m. 850/2 hükümlerine göre yukarıda yapmış olduğumuz tanımdan taşıma sözleşmesinin diğer bir asli unsuru taşıyıcının taşıma işi karşılığında alacağı ücrettir. Taşıma ücreti gönderenin yükümlülüğünde olan bir edimdir. Ücretin olmaması durumunda bu taşıma hem CMR hem de TTK kapsamında taşıma sözleşmesi olmayacaktır. Bu şekilde hazırlanan bir sözleşmeye de yukarıda anılı düzenleme hükümleri uygulanmayacaktır. Ancak burada şu hususu ayırık tutmak ve açıklamak gereklidir. Taşıma ücretinin belirlenmemesi, ancak taşıma

³⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28

³⁸ Can, s. 20

karşılığında taşıyıcının ücret alacak olması durumunda, miktarın belirsizliğinden dolayı taşıma sözleşmesi niteliğini kaybettirmez.

Kararlaştırılan ücretin para olarak belirlenmesi gerekmekte, para ile ölçülebilen bir değerde olabilmektedir. Yine taşıma ücretinin farklı bir para birimi ile de kararlaştırılması mümkündür.

Belirtmek gerekir ki taşımanın herhangi bir menfaat alınmadan yapılması durumunda, bu taşıma, öğretide hatır taşıması olarak değerlendirilmekte ve bu taşımaya CMR ve TTK hükümleri uygulanamamaktadır.³⁹

III. CMR’NİN UYGULAMA ALANININ BELİRLENMESİ

A. Genel Olarak

Yukarıda belirtildiği üzere, CMR uluslararası karayolu ile yapılan taşımalara uygulanmak üzere hazırlanmış bir konvansiyondur. Bu konvansiyonun hangi sözleşmelere uygulanacağı, hangi durumlarda sözleşmeler için uygulama alanı bulamayacağı, konvansiyonun birinci maddesinde belirtilmiştir. Bu hususta konvansiyonun uygulama alanını belirlerken, birinci maddeden yola çıkmak gereklidir. Maddede belirlenen konvansiyonun uygulama şartları aşağıda alt başlıklar halinde ele alınmıştır.

Bilindiği üzere, ülkemiz de CMR’ye taraf bir ülkedir. Bu hususta taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren şirketler için önemlidir. Konvansiyonun uygulanma sahası çok yüksektir. Her ne kadar TTK’da taşımaya ilişkin düzenlemeler mevcut olsa da, CMR uluslararası bir antlaşma olması ve T.C. Anayasası’nın 90. maddesi gereği, TTK hükümlerine göre öncelikli olarak uygulama alanı bulacaktır. Tabiatıyla burada hükümlerin uygulanabilmesi için öncelikli olarak CMR’de uygulanma alanına giren, şartlarını taşıyan bir sözleşme olması gereklidir.⁴⁰ Yargıtay yerleşik hale gelmiş kararlarında bu hususa yer vererek uygulama alanını belirlemektedir.⁴¹

³⁹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28, Can, s. 20, Erdem, s. 126

⁴⁰ RG, 09.11.1982, S. 17863(Mükerrer) T.C. Anayasası m. 90/5 : “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004-5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda

CMR m. 1 incelendiğinde Konvansiyonun uygulanabilme olanağı için öncelikli olarak taraflar arasında anlaşmanın/sözleşmenin olması gereklidir. Sözleşmede de yükleme ve teslim yeri için belirlenen iki ayrı ülke bulunması ve bu ülkelerden birisinin konvansiyona taraf olması gereklidir. Bu hususta bir ülke içinde yapılan taşımalara o ülkenin kuralları öncelikli olarak uygulanacak, CMR uygulanamayacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki her ne kadar ülke içindeki taşımalara TTK uygulanacağı belirtilmişse de taraflar CMR'nin uygulanacağını kararlaştırabilirler. Konvansiyonun birinci maddesinde çıkartılan üçüncü şart ise, sözleşmede belirlenen taşımanın karayolundan yapılması ve bu taşımanın 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafiği Anlaşmasının 4 üncü maddesinde tanımlanan taşıtlardan birisiyle yapılması gereklidir.⁴² Taşımanın belirli bir ücret karşılığı yapılması gereklidir. Yukarıda da belirtildiği üzere, ücretin olmaması durumunda bu taşıma gerek CMR gerekse TTK anlamında bir taşıma sözleşmesi kapsamında sayılamayacaktır. Ve son olarak, yapılan taşımada taşınan şeyin eşya niteliğinde olması gereklidir. Ancak konvansiyonun birinci maddesinde bazı eşyalar için uygulama alanı dışında bırakılarak istisna getirilmiştir. Genel anlamıyla CMR'nin uygulama şartları bu şekilde olup aşağıda başlıklar halinde açıklanmaya çalışılmıştır.

B. Taraflar Arasında Sözleşmenin Bulunması

CMR'nin adından da anlaşılacağı üzere karadan yapılan taşımalara ilişkin düzenlenmiş olan taşımaya ilişkin sözleşmelere uygulanacak bir konvansiyondur. Bu sebeple, konvansiyonun uygulama alanı bulabilmesi için ilk şartın bir sözleşmenin bulunması olacağı açıktır. Taşıma sözleşmesinin yukarıda tanımı yapılmış olup, orada da belirtildiği üzere, niteliği itibariyle rızai bir sözleşmedir. Sözleşme tarafların karşılıklı iradeleriyle kurulmuş olacaktır. Bu hususta konvansiyonun

farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.” (Kazancı İçtihat Bankası)

⁴¹ Yarg. 11. HD. 1999/825E. 1999/3429K. 30.04.1999 T. : “Taşımanın yapıldığı Almanya ve Türkiye’nin CMR Sözleşmesine taraf oldukları kuşkusuzdur. 1982 tarihli Anayasamızın 90/5 maddesinde “Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz.” Hükmü getirilmiştir. Hatta bazı yasalarda milletlerarası anlaşmaların öncelikli uygulanacağı belirtilmiştir (556 sayılı KHK. m. 4). O halde usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmaların iç hukuktaki kanunlar gibi olaylara uygulanacağı açıktır.” (Kazancı İçtihat Bankası)

⁴² Bu hususta belirlen taşıtlar için bkn. RG, 11.05.1955, S. 9003

uygulanabilmesi açısından aranan bir taşıma sözleşmesinin bulunması şartı, taşıyıcının taşıma işini üstlendiği, karşı tarafın bunun karşılığında ücret ödemeyi kabul ettiği anda sağlanmış sayılacaktır.⁴³

CMR m. 4 taşıma sözleşmesinin bir taşıma senedi düzenlenmesi ile gerçekleştiğini belirtse de maddenin devamında bu belgenin yokluğu taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyeceği belirtilmiştir. Bu hususta görüleceği üzere taşıma senedi düzenlenmesinin sözleşmenin geçerlilik değil ispat koşulu olduğunu belirtmek gerekir.⁴⁴ Uygulamada taşıma senedi ispat açısından çok önemlidir ve ilk bakılan belgelerdendir. Yine taşıma senedinin sağladığı bir hususta, mektubun içeriğinden farklı bir durumun olduğu durumlarda bu durumun senetle ispatlanması zorunluluğudur.⁴⁵

C. Yükleme Ve Teslim Yeri İçin Belirlenen Yerin En Az Biri Konvansiyona Taraf Ülke Olması

CMR m. 1'in ilk fıkrasına göre; eşyanın taşıyıcının aracına alınacağı yer ve alınan eşyanın bırakılacağı yer ülkesinden birisinin bu konvansiyona imza atmış ülke olması gerekir diyerek bu şartı açık bir biçimde hüküm altına almıştır. Yine aynı fıkranın devamında tarafların ikametgahına ve milliyetine bakılmaksızın şeklinde bu şartın uygulanacağı belirtilmiştir. Bu hususta önemli olan taşımanın iki farklı ülke sınırları içerisinde gerçekleşmesi ve bu taşıma sözleşmesine konu somut taşımanın gerçekleştirileceği ülkelerden birisinin CMR'ye imza atmış olması gereklidir. Burada sözleşmede kararlaştırılan yer önemlidir. Fiili taşımanın farklı bir şekilde gerçekleşmesinin konvansiyonun uygulanıp uygulanmamasında bir önemi yoktur.⁴⁶

⁴³ Bu hususta bkn. T. Özdemir, s. 17

⁴⁴ Bu hususta geniş bilgi için bkn. Erdil, s. 99 Karan ve Diğerleri, s. 144, Muktedir Lale, **Özetli-İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR**, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015, s. 133-134 (CMR Şerhi)

⁴⁵ Karan ve diğerleri, s. 145, Yarg. 11. HD. 2016/12339E. 2018/4878K. 27.06.2018 T. : Mahkemece incelenen tüm dosya kapsamına göre; yapılan sözleşmenin davalı tarafından da ifa edildiği; davacının, davalı ile yaptığı taşıma sözleşmesi gereği her türlü sevk evrakını hazırlaması, gümrük iş ve işlemlerinin takibi, gümrük vergilerinin ödenmesi ve sora malın dava dışı E. LLC şirketine değil de kendi şubesi konumundaki mağazaya teslimi konusundaki anlaştığı iddiasının, dosya içeriği CMR taşıma senedi ve sair sevk evrakına karşı senetle ispat kuralının gerçekleşmediği gözetilerek sabit görülmediği,” (Kazancı İçtihat Bankası)

⁴⁶ “Öngörülen varma yerine taşınan eşya hiç ulaşmasa bile sorumluluk açısından CMR'nin uygulanacağını “... so long as the contract contemplates...” ibareleri ile açıkça ortaya

Yargıtay bir kararında somut uyuşmazlığın Türkiye ve Irak arasında yapılan bir taşıma olması ve Türkiye'nin Konvansiyona taraf olması sebebiyle öncelikli olarak konvansiyon hükümlerinin uygulanması gerektiğini belirtmiştir.⁴⁷

Yargıtay bir kararında ise yukarıdaki başlıkta yazan şartın sağlanması durumunda öncelikli olarak CMR'nin uygulanacağını belirtmiş, ancak kararında konvansiyonda hüküm bulunmayan durumlarda TTK hükümleri uyarınca çözümleneceğini de belirtmiştir.⁴⁸

D. Taşımanın Karayolundan Taşıt Aracılığı İle Yapılması

Öncelikle bu başlık iki şart içermektedir. Birincisi uygulanacak taşıma yönteminin hangi ortamda gerçekleşeceğine ilişkindir. Diğeri ise kullanılacak taşıtın cinsidir. CMR'nin uygulanabilmesi için karayolu ile yapılan bir taşıma olması gerekliliği, konvansiyonun isminden de çıkartılmaktadır. Gerçekten de yukarıda taşıma yöntemleri ayrıntılı açıklandığı üzere, bu yöntemler taşımanın yapıldığı ortama göre adlandırılmışlardır. Öncelikli olarak bu şartta karayolu ile ne anlaşılması gerektiğini çözümlmek gereklidir. Konvansiyonda karayolu tanımlaması yapılmamıştır. Bu hususta karayolundan hangi yolun anlaşılması gerektiği Karayolları Trafik Kanunu m. 3 de tanımlanmıştır.⁴⁹Burada belirtelim ki CMR'nin uygulanması için taşıtın geçici bir süreliğine karayolu dışında bir alanda kullanılması durumu olumsuz sonuç yaratmayacaktır.

konmaktadır.”: David A. Glass ve Chris Cashmore, **Introduction to the Law Of Carriage Of Goods**, Londra, 1989, Nr. 3.10. dan aktaran T. Özdemir, s. 27, Erdil, s. 38

⁴⁷ Yarg. 11. HD. 2005/13676E.2007/521K. 22.01.2007 T. : “Ülkemiz 30.10.1995 tarihinde CMR Konvansiyonu’nu kabul etmiş ve anılan konvansiyon hükümleri bu tarihte yürürlüğe girmiştir. T.C. Anayasası 90/son maddesi uyarınca, usulüne uygun şekilde yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir. CMR Konvansiyonu’nun birinci maddesi uyarınca bu sözleşme, yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her mukaveleye uygulanacaktır. TTK’nın taşımaya ilişkin hükümleri halen yürürlükte ise de, uluslar arası taşımalar için daha sonra yürürlüğe giren ve bir iç hukuk kuralı haline gelen CMR Konvansiyonu’nun öncelikli olarak uygulanması gerekmektedir. Somut uyuşmazlıkta da Irak-Türkiye arasında yapılan bir kara taşıması söz konusu olduğuna göre, uyuşmazlığa öncelikli CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması gerekecektir.” (Kazancı İçtihat Bankası)

⁴⁸ Yarg. 11. HD. 2010/399E.2011/14708K. 31.10.2011 T. : “Dava taşıma akdinden kaynaklanmakta olup, dosya içerisindeki belgelerden davacının yurt dışına kara yolu ile yük taşınması için davalıya ait araçta yer ayırttığı ancak malı araca yüklemediği anlaşılmaktadır. Bu hususta uluslararası karayolu ile yapılan taşımalarda uygulanacak CMR Konvansiyonunda açık bir hüküm bulunmadığından uyuşmazlığın TTK hükümleri uyarınca çözümleneceği tabidir.” Kararın tam metni için bkn. Erdil, s. 38

⁴⁹ Bu hususta tanım için bkn. RG, 18.10.1983, S. 18195

Belirttiğimiz üzere bu başlık aslında iki şart içermektedir. Diğer bir şartta taşımada kullanılacak taşıtın niteliğidir. Bu yönde CMR m. 1 fıkra 2 de taşıttan kastın ne olduğu açıkça tanımlanmamış, maddede tanım için başka bir düzenlemeye atıfla yetinilmiştir.⁵⁰

Yargıtay, bir kararında konteyner ile yapılan bir taşımada, CMR uyarınca taşıt sayılmadıkları için, açık olarak belirtilmese de, diğer bütün şartların uyduğu ancak taşıt şartının gerçekleşmediği anlaşılmakla, bu hususta TTK hükümlerini uygulamasından anlaşılmaktadır.⁵¹

Burada ayrıca tartışılması gereken diğer bir husus Denizli Çeşme Trieste taşımasında, yani karayolu+denizyolu+karayolu taşımacılığında da durumun nasıl değerlendirileceğidir. Böyle bir durumda fiili duruma değil, gönderen ile taşıyıcının arasında ki taahhüde bakılmalıdır. Taahhüdün sadece karayolundan olması durumunda CMR m. 1 gereği CMR uygulanacaktır.⁵² Ayrıca burada CMR m. 2 tartışılmayacaktır.⁵³

E. Ücret Karşılığı Taşımının Yapılması

CMR m. 1 hükmünde açıkça vurgulandığı üzere, CMR'nin taşıma sözleşmesine uygulanabilmesi için diğer bir şart taşınmanın bir ücret karşılığı yapılmış olması şartıdır. Diğer türlü taşıma işi hatır taşıması olarak adlandırılmakta, bu tür bir taşıma sözleşmesi için ne CMR ne de TTK hükümleri uygulama alanı bulamayacaktır. Çünkü burada CMR ve TTK açısından bir taşıma sözleşmesi oluşmamıştır.⁵⁴ Taşıma ücreti göndericinin yükümlülüğünde olan bir edimdir.

Kararlaştırılan ücretin para olarak belirlenmesi gerekmekte, para ile ölçülebilen bir değerde olabilmektedir.⁵⁵ Burada örnek vermek gerekirse, taşınan

⁵⁰ Bu hususta belirlen taşıt tanımları için bkn. RG, 11.05.1955, S. 9003

⁵¹ Yarg. 11. HD. 2003/13199E. 2004/9838K. 14.10.2004 T. : “Emtianın gümrüğe konteyner içinde getirildiği, gümrük işlemleri sonucunda yeniden mühürlenerek davalıya teslim edildiği ve davalının da konteyneri taşıma kooperatifi aracılığı ile davacıya gönderdiği sabittir... TTK 781'nci maddesine göre kurtuluş beyyinesi getirmek durumundadır.” (Kazancı İçtihat Bankası)

⁵² Karan ve diğerleri, s. 112, Sami Aksoy, RO-RO Taşımalarının Hukuki Boyutu, **Banka ve Ticaret Hukuku, Dergisi**, Cilt: 35, S. 2, Haziran 2019, s. 181 (RO-RO Taşımı)

⁵³ Aksoy, RO-RO Taşımı, s. 181

⁵⁴ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 28, Can, s. 20, Erdem, s. 126

⁵⁵ Alihan Aydın, **CMR'ye Göre Taşıyıcının Ziya, Hasar Ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, 1. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2002, s. 9 (Sorumluluk), Muktedir Lale, CMR Konvansiyonu'nun Uygulanma Alanı, **Terazi Hukuk Dergisi**, Cilt:5, Sayı:51, Kasım 2010, s. 71 (Uygulama Alanı)

eşyanın bir kısmının taşıyıcıya verilmesi şeklinde de taşıma ücreti kararlaştırılabilir.⁵⁶ Yine taşıma ücretinin farklı bir para birimi ile de kararlaştırılması mümkündür.⁵⁷

F. Eşya Taşımacılığı Yapılması

CMR eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak konvansiyon olması sebebiyle yapılacak taşımanın eşya taşımaya ilişkin olması gereklidir. Örneğin yolcu taşımacılığında düzenlenen taşıma sözleşmelerinde konvansiyon uygulama alanı bulamayacaktır.

Konvansiyonda eşyaya ilişkin bir tanımlama yapılmamıştır. Ancak konvansiyonun birinci maddesinin dördüncü fıkrasında bazı eşyalara ilişkin yapılan taşımalarda konvansiyonun uygulanmayacağı sayma suretiyle belirlenmiştir.⁵⁸ Bu hususta belirtmek gerekir ki bazı istisnalar hariç olmak üzere çoğu taşınır mal CMR kapsamında eşya olarak bu kapsamda değerlendirilebilir. Örneği canlı hayvan taşımacılığı da CMR'ye tabi bir taşımadır.⁵⁹ CMR'nin uygulama alanı bulacağı taşıma sözleşmelerinde taşınan eşyanın maddi değerinin bulunup bulunmamasının herhangi bir önemi yoktur.⁶⁰

CMR m. 4/IV hükmünde konvansiyonun uygulama alanı dışında belirtilen eşyalar ise; uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalar, cenaze taşımaları ve ev eşyası taşımalarıdır. Bu taşımalarda konvansiyon açık hüküm bulunması sebebiyle uygulama alanı bulmamaktadır. Uluslararası posta anlaşmaları

⁵⁶ Karan ve diğerleri, s. 41

⁵⁷ Yarg. 11. HD. 1996/8638E. 1996/9159K. 25.12.1996 T. : “Davacı, döviz alacağını BK’nın 83’üncü maddesi hükmünden istifade ile döviz üzerinden (fili ödeme günündeki Türk Lirası karşılığının) tahsili talebiyle icra takibine koymuş, işbu davada ise icra takibine yapılan itirazın iptalini istemiştir, taraflar arasında taşıma ücretinin döviz üzerinden ödeneceğine dair bir sözleşme yoksa da, davacının, döviz üzerinden düzenlenip davalıya gönderdiği faturalara davalının bir itirazı olmamış ve hatta davalı dava sırasında bu yöne ilişkin bir itirazda bulunmamıştır.” (Kazancı İçtihat Bankası)

⁵⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, ss. 402-403, Erdem M, s. 114, T. Özdemir, ss. 23-24

⁵⁹ Yarg. 11. HD. 2001/8732E. 2002/844K. 04.02.2002 T. : “Taraflar arasında yapılan taşıma sözleşmesine göre, davacıya ait canlı istiridyeye yükünün Türkiye’den İspanya’ya taşınması işini davalı şirket üstlenmiş, varma yerinde istiridyelerin %85’inin ölü olduğu, kalan kısmının beslenip büyütülemeyecek durumda olduğu alıcı tarafından tespit ettirilmiştir. Mahkemece yaptırılan bilirkişi incelemesi eksik ve hüküm vermeye yeterli değildir. Taşıma sözleşmesine göre, taşımanın İstanbul’dan İspanya’ya yapılacağına kayıtlı bulunmasına göre, çıkacak ihtilaflarda Milletlerarası Mal Nakliyatı Mukavelesi İle İlgili Anlaşma yani CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması gerekmektedir...” Kararın tam metni için bkn. Karan ve diğerleri, s. 66

⁶⁰ T. Özdemir, ss. 23-24, Erdil, s. 39, Erdem, s. 114

gereğince yapılan taşımaların istisna olarak tutulmasının sebebi bu tür taşımalara uygulanacak anlaşmalar bulunduğu içindir. Bu hususta bu tür taşımaya Türkiye'nin de tarafı bulunduğu Uluslararası Posta Konvansiyonu uygulanmaktadır.⁶¹ Konvansiyonda ev eşyasında ne anlaşılması gerektiği hususunda düzenleme getirilmemiş olup, her somut taşıma için eşyanın niteliğine bakılması gereklidir. Konvansiyonun aksine TTK m. 894 hükmü ev eşyası taşımacılığına ilişkin olarak eşyanın alındığı yere göre bir belirleme yapmıştır. Buna göre taşımanın ofis, ev ya da bu şekilde olan, kullanılan yerlerden aynı şekilde olan, kullanılan yere taşınması olarak belirtilmiştir. Burada belirtmek gerekir ki ev eşyası taşımacılığı için Uluslararası Posta Taşımacılığı'nda olduğu gibi uygulanacak ayrı bir konvansiyonu bulunmamaktadır. Cenazenin, defnetmek ve tören yapmak için bir yerden bir yere taşınmasında CMR hükümleri uygulanmayacaktır. Ancak cenazenin tıp fakültelerinde kadavra olarak kullanılması için yapılan taşımalarda CMR uygulama alanı bulacaktır.⁶²

⁶¹ RG, 25.03.1969, S. 13157

⁶² Bu hususta bkn. T. Özdemir, s. 25

İKİNCİ BÖLÜM

SÖZLEŞMENİN TARAFLARI, TARAFLARIN HAKLARI VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

I. SÖZLEŞMENİN TARAFLARI

A. Genel Olarak

Taşıma sözleşmesinin tanımından da anlaşılacağı üzere hukuki bir sonucun doğması için tarafların birbirine uyumlu iradesi ve bu iradelerinde karşılıklı olması gerekir. Taşıma sözleşmesinin iki tarafı bulunmaktadır. Bir tarafı taşıyıcı ki sözleşmenin bu tarafı sözleşmeye konu eşyayı taşıma işini gerçekleştiren kişidir. Sözleşmenin diğer tarafı ise gönderendir, eşyanın bir yerden bir yere götürülmesini, bunun karşılığında ücret ödemeyi üstlenen taraftır. Gönderen eşyayı bir başka kişiye gönderiyorsa bu kişi de gönderilen olarak adlandırılmaktadır.

Bir örnekle somutlaştırmak gerekirse; Denizli’de bir tekstil fabrikası bulunan A Limited Şirketi ürettiği malları İtalya’da mukim bir B şirketine satmış ve bunların oraya ulaştırılması için bir lojistik şirketi olan C Limited Şirketi ile anlaşmıştır. Burada A ile C arasında kurulan sözleşmede A gönderen, B gönderilen ve C şirketi ise taşıyan sıfatına haiz olmuştur. Belirtmek gerekir ki gönderilen sözleşmenin tarafı değildir. Ancak işbu sözleşmeyle birlikte taşıyıcıdan bazı taleplerde bulunmaya hak sahibi olan kişidir. Yine taşıma sözleşmesinde gönderilen olarak gösterilmiş kişinin, sözleşme ile bazı yükümlülükleri de bulunmaktadır. Bu hususta örneğin, eşyayı boşaltma yükümlülüğü gösterilebilir.

Gönderilenin bir üçüncü kişi olma durumu şart değildir ki bu hususu da bir örnekle açıklamak daha doğru olacaktır. Bir önceki örneğimizde Denizli’de bulunan A Tekstil Limited Şirketi Bursa’da yine kendisine ait olan iplik şirketinden ipliklerin, Denizli’de bulunan tekstil fabrikasına taşınması için anlaşmış olabilir ki burada gönderen ve gönderilen sıfatı A Tekstil Limited Şirketi’nde olacaktır.

Yukarıdaki örneklerden ve açıklamalardan görüleceği üzere taşıma sözleşmesinin tarafları taşıyıcı ve gönderendir. Ancak aşağıda gönderilenin de bu

sözleşmeyle birlikte bazı haklara ve yükümlülöklere sahip olduğından ayrı bir başlık altında açıklanmaya çalışılmıştır.

B. Taşıyıcı

1. Akdi ve Müteakip Taşıyıcı Kavramları

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile birlikte bir ücret karşılığında taşıma işini üstlenen kişidir. CMR, taşıyıcı ve taşımacı kavramlarını kullanmakta, TTK hükümlerinde de taşıyıcı kavramı kullanıldığı görölmektedir.⁶³

Taşıma işi önemli bir organizasyon gerektiren bir iştir. Taşıyıcı bu işi ifa ederken yardımcı şahıslardan yararlanmakta ve/veya taşıma işini başka bir taşıyıcıya devredebilmektedir. Bu hususta ne CMR’de ne de ulusal mevzuatımızda bu durumu engelleyici bir düzenleme bulunmamaktadır. Nihayetinde taşıma işini bizzat sözleşmede taraf olan taşıyıcının ifa etmesi gerekmez. Ancak gönderen ile sözleşme imzalayan taşıyıcı taşıma işini başka bir taşıyıcıya devretse bile sözleşmeden kaynaklanan gönderene karşı sorumluluğı devam eder. Bu hususta CMR m. 34’e göre, taşıma bir sözleşme ile, karayolundan, karayolu taşıyıcıları ile birlikte ifa edilmesi durumunda, taşımadan, her birinin sorumlu olduğunu düzenlemiştir. Taşımayı üstlenen her bir taşıyıcı malları ve taşıma senedini kabul etmiş sayılır ve sözleşmeye göre sorumluluk altına girerler.

Taşıma ilişkisinde bir taraf (gönderen) esasında bir eşyasını belirli bir yerden belirli bir yere göndermeyi amaçlamaktadır. Bu taşıma birden çok bölümde ve birden çok araçla gerçekleştirilmesi durumunda taşıyıcı ayrı ayrı taşıyıcılarla sözleşme yapabilir veya tek bir sözleşme ile bu işi yaptırabilir. İlk durumda taşıyıcı bir sorun çıkması halinde hangi taşıyıcının bölümünde zararın geldiğini bulacak ve sorumluluğı bu taşıyıcıya yöneltmek zorunda kalacaktır. İkinci durumda yani taşımanın tek bir sözleşme ile yaptırılması durumunda ki bu halde de gönderen tek tek taşıyıcıları bulacak ve sözleşmeyi imzalatacak, bu durumda gönderen için avantajlı durum taşıyıcılar kendisine karşı müteselsilen sorumlu olmasıdır.⁶⁴

⁶³ Erdem, s. 59

⁶⁴ Karan ve diğerleri, s. 1076

Yukarıdaki paragraftaki yöntemden ziyade, gönderen tüm taşıma konusunu bir organizatöre devretmesi ve organizatör tarafından bu taşımaların gördürülmesi daha avantajlıdır.⁶⁵

Belirtelim ki gönderen ile sözleşme yaparak taşıma işini taahhüt eden kişi asıl taşıyıcıdır.⁶⁶ Asıl taşıyıcı sözleşmeyi imzalayan kişi olduğu için doktrinde akdi taşıyıcı olarak da adlandırılmaktadır. Yukarıda da belirtildiği gibi gönderen ile sözleşmeyi imzalayan akdi taşıyıcı, taşımayı fiilen kendisi yerine getirebileceği gibi bu taşıma işini başka bir taşıyıcıya devredebilir. Ancak akdi taşıyıcının taşıma işini devretmesi durumunda, devrettiği taşıyıcının, taşıma esnasında emtianın hasara uğramasından veya malın gecikmesinden yine gönderene karşı sorumluluğu devam edecektir. Yargıtay, kararlarında bu durumu açıkça belirtmekte olup taşıma işini son olarak bir taşıyıcının gerçekleştirmesi durumunda bu taşımada meydana gelen hasar, ziya veya gecikmeden, kendisine gelene kadar, taşıma işini üstlenen diğer taşıyıcılarında CMR m. 3 çerçevesinde gönderene karşı sorumlu tutulacağını belirtmiştir.⁶⁷ Bu hususta herhangi bir kasti veya ihmali bir eylemi bulunmasa da gönderene karşı taşıma işini taahhüt ettiğinden sorumluluğu doğacaktır. Burada akdi taşıyıcının bir zarara uğraması durumunda bu zararını devrettiği ve/veya devrettiği taşıyıcının başka bir taşıyıcıya devretmesi durumunda bu taşıyıcılara karşı rücu hakkı doğacaktır.⁶⁸

Açıklandığı üzere gönderen ile taşıma akdini imzalayan taşıyıcı bu taşıma işini bizzat yerine getirebileceği gibi başka bir taşıyıcıya da devredebilir. Taşıma işini başka bir taşıyıcıdan devralan taşıyıcı da yine taşıma işini kendisi yerine getirmeyip başka bir taşıyıcıya devredebilme imkanına sahiptir.

Yukarıda belirtildiği şekilde taşıma işi birden fazla taşıyıcı tarafından yerine getirilmesi iki durumda ortaya çıkmaktadır. Taşıma ilişkisi birden çok taşıyıcı tarafından yerine getirilebilir. CMR m. 34 düzenlemesinden açıkça anlaşılacağı üzere

⁶⁵ Karan ve diğerleri, ss. 1076-1077

⁶⁶ Ingo KOLLER, **Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft**, 6. Auflage, München, 2007, s. 30 dan aktaran, Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33

⁶⁷ Bu hususta bkn. Yarg. 11. HD. 2007/10319E. 2008/13971K. 15.12.2008 T. : “CMR Kovansiyonu’nun 3’üncü maddesinin uygulanması gerekeceği nazara alınarak, davalılardan Omsan A.Ş., taşımının yapılması için hizmetlerinden yararlandığı diğer ara taşımacıların hareket ve ihmallerinden, sanki bu hareket ve ihmalleri kendisi yapmış gibi sorumlu bulunduğunun kabulü ile bu davalının da zarardan sorumlu tutulması yerine yazılı gerekçe ile bu davalı hakkındaki davanın reddine karar verilmesi doğru olmamıştır...” (Kazancı İçtihat Bankası)

⁶⁸ Erdem, s. 60

bu şekilde ardışık bir taşımadan bahsedebilmek için gönderen sadece ilk taşıyıcı ile sözleşme yapması gerekir. Yani taşımanın tek bir sözleşme ile gerçekleştirilmesi gerekir.⁶⁹

Bu hususta CMR m. 34 ün uygulama alanı bulması açısından ilk durum; gönderenin taşıma işini bir taşıma işleri organizatörüne bırakması ve organizatörün birden fazla alt taşıyıcıyla sözleşme yaparak taşıma işinin alt taşıyıcılar aracılığıyla gördürülmesi durumudur.⁷⁰ Bu şekilde organizatörün yaptığı alt sözleşmelere, meğerki organizatör, gönderenin acentesi şeklinde davranmamışsa, bu sözleşmeye gönderen dahil olmayacaktır ve bu sözleşme CMR kapsamında ise CMR, değil ise ulusal mevzuat uygulama alanı bulacaktır.⁷¹ Taşıma işleri organizatörünün yaptığı alt taşıma sözleşmesinde alt taşıyıcılar taşıma senedini ve ayrıca eşyayı kabul ederek, borca katılmış sayılacak ve gönderene karşı mütekip taşıyıcı olarak sorumlu olacaktır.⁷²

CMR m. 34'e göre birden fazla taşıyıcı tarafından taşıma işinin üstlenilmesinde ikinci durum ise, gönderen taşıma işi için bir taşıyıcı ile sözleşme yapmış olması ve sözleşme yapılan taşıyıcıdan sonraki taşıyıcıların eşyayı ve taşıma senedini kabul etmesi durumunda mütekip taşımadan bahsedilebilecektir.⁷³ Bu durum öğretide ikinci ve devamındaki taşıyıcıların eşyayı ve taşıma senedi kabul etmesi ile birlikte gönderen ile sözleşmeyi yapan taşıyıcının borcuna borca katılma yolu ile katıldığı kabul edilmektedir.⁷⁴ Taşıma senedinin varlığı, CMR anlamında bir taşıma sözleşmesinin ortaya çıkması için geçerlilik şartı olmamakla birlikte burada mütekip taşımanın ortaya çıkması için bir taşıma senedinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bölge Adliye Mahkemeleri kararlarında bu hususa açık bir şekilde

⁶⁹ İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. HD. 2020/261E. 2020/551K. 03.06.2020 T. : “CMR 34. maddesi anlamında bir “mütekip taşımadan” bahsedebilmek için, mutlaka “tüm taşımanın” “tek bir taşıma sözleşmesiyle” gerçekleştirilmesi gerekmektedir...Eğer gönderen, her taşıyıcıyla ayrı sözleşme yaparsa veya ilk taşıyıcı, diğerleriyle kendi adına yeni bir taşıma sözleşmesi yaparsa, tek taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyeceğinden, mütekip taşımadan da söz edilemez.” <https://emsal.uyap.gov.tr/> (01.10.2022)

⁷⁰ Sami Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2015, s.112 (Fiili Taşıyıcı)

⁷¹ Ecehan Yeşilova, **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Yardımcı Şahıslarının ve Mütekip Taşıyıcıların Eylemlerinden Kaynaklanan Sorumluluğu**, Yetkin, Ankara, 2004, s. 140 (Mütekip Taşıyıcı), Erdil, s. 652

⁷² Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 112

⁷³ Yeşilova, Mütekip Taşıyıcı, s. 142, Erdil, s. 652

⁷⁴ Malcolm Clarke, **Contracts Of Carriage by Air**, Londra, 2002, s. 197 vd.dan aktaran Aksoy, Fiili Taşıyıcı s. 113

değmektedir.⁷⁵ Ayrıca taşıma senedinin varlığı halinde, taşıyıcı eşyayı kabul edip, taşıma senedini kabul etmemesi durumunda taşıyıcı CMR m. 34 anlamında bir müteakip taşıyıcı sıfatını kazanamaz, bu durumda sadece alt taşıyıcı sayılır.⁷⁶ Müteakip taşıma ilişkisinde gönderen diğer taşıma sözleşmelerinden haberdar olduğu, ilişkinin tek bir taşıma senedi ile yürütüldüğü anlamı çıkarılmaktadır.⁷⁷ Müteakip taşıyıcı, borca katılma yoluyla, gönderenin doğrudan muhatabı olmaktadır.⁷⁸

2. Hakları

a. Ücret Hakkı

Bir sözleşmenin eşya taşıma sözleşmesi olarak hukuki değerlendirmeye tabi tutulabilmesi için ücret karşılığında yapılması gerektiğini belirtmiştik. Bu hususta taşımayı gerçekleştirmeyi taahhüt eden taşıyıcı ücrete hak kazanacak ve bunu gönderenden talep edebilecektir. Yine yukarıda açıklandığı üzere taşıma sözleşmesinin kuruluş aşamasında taşıma ücretinin belirli olması gerekmemektedir.⁷⁹ Ancak taşımanın belli bir ücret karşılığında yapıldığının anlaşılması yeterli ve gereklidir. Yani yapılacak taşıma için bir ücret kararlaştırılmış olmalı ancak bu ücretin miktarı kararlaştırılmamış olabilir.⁸⁰

⁷⁵ İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. HD. 2020/801E. 2022/592K. 10.05.2022 T. : “Ayrıca bu maddede belirtilen “taşıma senedinin varlığının şart olması” kuralı, CMR. 4. maddesinde belirtilen “taşıma senedinin yokluğunun CMR Konvansiyonu’na tâbi bir taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez” kuralının bir istinasıdır. Diğer bir deyişle CMR. 4. maddesi, sevk mektubunu sadece taşıma sözleşmesinin bir teyidi olarak görürken, CMR. 34. maddesi müteakip taşımanın gerçekleşebilmesi için mutlaka sevk mektubunun “varlığını” şart koşturmaktadır.”<https://emsal.uyap.gov.tr/> (01.10.2022)

⁷⁶ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 113

⁷⁷ Burak Adıgüzel, Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu, **İÜHFM**, Cilt: 71, Sayı: 2, İstanbul, 2013, s. 7 (Fiili Taşıyıcı)

⁷⁸ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 114

⁷⁹ Coşkun, s.39

⁸⁰ Kübra Yetiş Şamlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 7, (Taşıyanın Sorumluluğu) Mustafa Erdoğan, **CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Hasarından Doğan Sorumluluğu**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s.44

CMR’de taşıma ücretine ilişkin açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak TTK’de ücrete ilişkin düzenlemeler mevcut olup bu hususta bu düzenlemeler CMR kapsamındaki taşımalar için uygulama alanı bulacaktır.⁸¹

CMR’nin 23/4 hükmüne göre taşıma ücreti, gümrük vergileri ve başka ödemelerin olması halinde bu ödemeler, taşınan eşyanın tamamının ziyan edilmesi durumunda tamamen, kısmi ziya durumunda ise belirlenen zarar nispetinde ödenir. Bunlar haricinde başka ödeme yapılmaz. Madde metninden çıkartılacağı üzere taşınan emtia yolda hasara uğramışsa taşıyıcı aldığı ücreti hasara göre iade etmesi gerekliliği belirtilmiştir. Bu hususun gecikme yaşanması halinde de uygulanacağı Yargıtay tarafından ele alınmıştır.⁸² Ayrıca belirtmek gerekir ki iade edilecek olan bu masraflara ilişkin olarak Konvansiyon’da herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu sebeple yapılan taşıma ücreti, gümrük vergileri ve diğer masraflar tamamı iadeye konu olacaktır.⁸³

⁸¹ Erdil s. 404

⁸² Bu hususta bkn. Yarg. 11. HD. 2001/7152E. 2001/9951K. 20.12.2001T. : “...Bu durumda, asıl taşıyıcı olan davacı ile gönderen arasındaki ilişkinin bu madde kapsamında değerlendirilmesi gerekir, yani somut olayda gönderen konumundaki ...Ltd. Şti. bu gecikmeden dolayı herhangi bir zarar ve ziyana uğramışsa ve bu nedenle navlun ücretini davacı asıl taşıyıcıya ödemiorsa, davacının alt taşıyıcılardan bir talep hakkı olabilir, yok eğer zarar ve ziyan söz konusu değilse, davacının navlun ücretini gönderenden talep etmesi mümkün olduğundan, davalılara karşı bir dava hakkı olmayacaktır...”(Kazancı İçtihat Bankası) Aynı yönde bkn. Yarg. 11. HD. 2006/630E. 2007/3453K. 17.07.2007T. : “...Dosya kapsamına göre,13-16 Ocak 2004 tarihleri arasında yapılacak fuara yetiştirilmek üzere taşıma işini davalı alt taşımacı olarak, davacıya karşı üstlenmiş, 08.01.2004 günü davacı, Fransa’daki kendi deposuna emtiaları ulaştırmış, buradan tekrar dahili taşıma yapılmak üzere beklenirken römorkun çalındığı ve 16 Ocak günü akşam şehir dışında terk edilmiş olarak emtialarla birlikte bulunduğunu, malların davacı deposuna tekrar getirildiği, dava dışı alıcıya teslim edilmediği sabit ve çekişmesizdir. Bu durumda, davacının, edimini yerine getirmediği, zira, fuarın sona ermesinden sonra teslim ile hiç teslim etmeme arasında taşımadan beklenen yararın gerçekleşmemesi nedeniyle bir fark olmadığı, alıcının malları fuarda tanıtmadığı ve sergileyemediği, bu durumun navluna hak kazanma yönünden emtianın ziya uğratılması sonucu ile aynı kabul edilmelidir. Bu itibarla davacı CMR Konvansiyonu’nun 23’üncü maddesi uyarınca navlun alacağına hak kazanmamıştır. Malların, davacı deposunda bekletilmesi, fiilen var olması, davacının davalının talimatını beklemesi, varılan bu sonucu değiştirmez. Malların tekrar Türkiye’ye geri getirilmesi için davacının taşıma yapması halinde navlun alacağı hakkı bu davanın konusu değildir. Dava dışı alıcı firmanın davalıdan zarar talep edip etmediği, davalının, o firmaya tazminat ödeyip ödemediği hususlarının bu dava ile bir ilgisi bulunmamaktadır. Bu davanın konusu sözleşmeye dayalı navlun alacağı olup, nitekim davalı, dava dışı alıcıdan navlun alamamış ve ona karşı dava açmıştır...”(Kazancı İçtihat Bankası)

⁸³ Erdoğan, s. 184

b. Masraf Talep Etme Hakkı

Taşıyıcı taşımanın olağan şekilde gerçekleşmesi halinde taraflar arasında kararlaştırılan taşıma ücreti (Bu ücrete olağan masraflar dahildir.) dışında herhangi bir ücret talep edemeyecektir. Ancak taşıyıcı taşıma sırasında olağan dışı masraflarla karşılaşabilmektedir. Bu ek masraflar, gümrükte gecikmenin yaşanması durumunda gümrükteki masraflar ve diğer masrafların oluşmasıyla birlikte bunları da taşıyıcı, gönderenden ve/veya gönderilenden talep etme hakkına haiz olacaktır.

CMR m. 13/1'e göre; gönderilen, eşyanın teslimat adresine gelmesiyle birlikte, taşıyıcıdan taşıma senedinin nüshasını talep edebilme ve yükün kendisine teslim edilmesini isteme hakkına sahip olacağını belirtmiştir. Bu hususta düzenlemenin ikinci fıkrasında, taşıyıcının da taşıma senedinde belirtilen alacakları talep etme hakkı olacağı belirlenmiş ve bu talebin yerine getirilmemesi halinde taşıyıcının hapis hakkını kullanma hakkı olacağı düzenlenmiştir. Bu hükmün uygulanabilmesi açısından navlun bedelinin gönderilen tarafından ödeneceğinin kararlaştırılması gereklidir. Aksi halde CMR hükümleri taşıyana eşya üzerinde, bu durum dışında, açıkça TTK m. 891 hükmü gibi hapis hakkı tanımamıştır. Bu hususta taşıma senedinde navlun bedelinin gönderilen tarafından ödenmesi hususunun kararlaştırılıp kararlaştırılmadığına bakılacaktır.⁸⁴ Bu yönde Yargıtay'da bir kararında, taşıma senedi üzerine "freightcollect" veya "freightpayable at destination" tabirinin dercedilmesinin gerekli olduğunu belirtmiştir.⁸⁵

c. Hapis Hakkı

Yukarıda belirtildiği üzere, CMR taşıyıcıya açıkça hapis hakkı tanımamıştır. Konvansiyonda hapis hakkından açıkça bahsedilmemişse de CMR m. 13'de belirtilen halde, maddede belirtilen şartların sağlanması durumunda taşıyıcının hapis hakkına sahip olacağı belirtilmiştir. Bu durumda taşıyıcı taşıma senedi veya daha

⁸⁴ Bu hususta bkn. Erdil, ss. 168-169, Adıgüzel, Taşıma Hukuku s. 66

⁸⁵ Yarg. 11. HD. 2013/14227E. 2014/3312K. 07.04.2014T. : "...Dava, navlun bedelinin tahsiline ilişkin açılmış olup, gönderen durumundaki davalı yukarıda yazılı özetten anlaşılacağı üzere akdi ilişkiyi inkar etmiş ve davacı tarafın akdi ilişkisinin varlığı hususunda ibraz ettiği taşıma teklifi belgesindeki kaşe ve imzanın kendisine ait olmadığını savunmuştur. Davanın ispatı zımında sunulan hamule senedi ise davalının imzasını içermediği gibi senette "freight Collect" yani navlun bedelinin varma yerinde ödeneceğine ilişkin kayıt bulunmaktadır..."(Kazancı İçtihat Bankası)

genel kullanım olan taşıma senedinde belirtilen alacaklarını eşyanın gönderileninden alamadıkça eşya üzerinde hapis hakkını kullanarak gönderilene vermekten kaçınabilecektir.⁸⁶ Ancak bu durum senede navlun bedelinin gönderilen tarafından ödeneceğini gösteren bir ibare olması ve bu bedelin gönderilen tarafından ödenmemesi durumunda söz konusu olacaktır.⁸⁷ Bilindiği üzere böyle bir kayıt yoksa navlun ücretinden gönderen sorumludur. Bu durumda, CMR'nin uygulama alanı bulunduğu taşıma sözleşmelerinde, hapis hakkı kullanılamaz. CMR'nin uygulama alanı bulmadığı sözleşmelerde, hapis hakkı aynı bir hak olmasından dolayı eşyanın bulunduğu yer hukukuna tabi olacaktır.⁸⁸ Bu hususta eşyanın Türkiye'de bulunması durumunda taşıyıcı TTK'ya göre hapis hakkını kullanabilecektir.

Konvansiyonun aksine, taşıyıcının hapis hakkı, gerek TTK gerekse mehzaz kanun olan Alman Ticaret Kanunu'nda açıkça düzenlenmiştir.⁸⁹ Hapis hakkının genel hatları mevzuatımızda MK m. 950 vd. düzenlenmiştir. CMR'nin uygulama alanı dışında kalması durumunda, hapis hakkı kanuni bir rehin hakkının türü olması sebebiyle, eşyanın bulunduğu yer hukukuna tabi olması gerekir. Bu durumda eşya Türkiye'de ise Türk Hukuku uygulanır.⁹⁰

Taşıyıcı açısından, TTK m. 891 taşıyıcının akdettiği taşıma sözleşmesinden ortaya çıkan alacaklarının tamamı için hapis hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. Birden çok taşıyıcı ile gerçekleştirilen taşımalarda fiili taşıyıcı önceki taşıyıcılarından hakkını gözetmek zorundadır. Bu durum son taşıyıcının önceki taşıyıcıların alacaklarını tahsil etme zorunluluğu olduğu durumdadır. TTK m. 891 son fıkrası hapis hakkı hükümlerinin taşıma işleri komisyoncusunun hakları ve alacakları için de uygulanacağını belirtmiştir.

⁸⁶ Yarg. 11. HD. 2014/16720E. 2015/1563K. 09.02.2015T. : "...Mahkemece uyulan bozma ilamı doğrultusunda, davanın ispatı zımında sunulan hamule senedinin davalının imzasını içermediği gibi, senette Feight Collect yani navlun bedelinin varma yerinde ödenebileceğine ilişkin kayıt bulunduğunu, CMR'nin 13/2 maddesi uyarınca da aksine anlaşma olmadığı takdirde navlunun alıcı tarafından ödenmesi gerektiğini, davalının aradaki akdi ilişkinin varlığına yönelik taşıma teklif belgesini inkar ettiği, davacının da bu durumun aksini kanıtlayamadığı, akdi ilişkinin ispat edilemediği gerekçesi ile davanın reddine karar vermiştir. Kararı davacı vekili temyiz etmiştir. Dosyadaki yazılara, mahkemece uyulan bozma kararı gereğince hüküm verilmiş olmasına göre, davacı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir..." (Kazancı İçtihat Bankası)

⁸⁷ Bkn. dn. 75 Yarg. 11. HD. 2013/14227E. 2014/3312K. 07.04.2014T. (Kazancı İçtihat Bankası)

⁸⁸ M. Claringbould, **The Right of the Carrier by Road to Retain Goods**, Theunis, J. (ed.): **International Carriage of Goods by Road(CMR)**, Londra, 1987, s. 210 dan aktaran, Karan ve diğerleri, s.286

⁸⁹ Bu hususta mehzaz Alman Ticaret Kanunu ve TTK'nın karşılaştırması için bkn. Can, s. 72

⁹⁰ Karan ve diğerleri, s. 286

Belirtelim ki hapis hakkı, hangi taşıma sözleşmesinde kaynaklanmışsa kaynaklanan taşıma ilişkisinde doğan alacaklar için kullanılabilir.⁹¹ Bu sebeple taşıyıcı önceki alacakları için hapis hakkını kullanamaz. Yani taşıyıcı daha önce yapmış olduğu taşımalarından alacakları için sonraki sözleşmeye konu taşımadaki eşyalar için hapis hakkını kullanamayacaktır. Eğer ki borç yerine getirilirse veya yeterli güvence taşıyıcıya sağlanırsa hapis hakkı sona erer. Bu durumların gerçekleşmemesi halinde taşıyıcı TMK’da belirtilen hükümlere göre eşyayı paraya çevirmelidir.

3. Yükümlülükleri

a. Yükü Kontrol Yükümlülüğü

CMR m. 8/1’e göre; emtianın sayısını ve durumunu taşıma senedindeki kayıtlar ile karşılaştırmasını ve bunların doğruluğunu ve ambalajının durumunu kontrol etmesi zorunludur. Aynı maddenin devamı fıkralarında taşıyıcı, birinci fıkraya göre yaptığı kontroller sırasında aykırı bir durumu görmesi durumunda, çekincesini, taşıma senedine geçirmesini ve gerekçesini de belirtmesi gerektiğini belirtmiştir. Benzer şekilde mevzuatımızda TTK m. 858 hükmü getirilmiştir.⁹² Her ne kadar taşıyıcı için yükü kontrol bir yükümlülük olmakla beraber, en doğal hakkıdır. Çünkü, taşıyıcının sorumluluğu başlığını taşıyan CMR m. 17’ye göre taşıyıcı eşyayı taşımak için zilyetliğine geçirmesiyle birlikte bu andan itibaren eşyayı gönderilene teslim edene kadar eşyada meydana gelebilecek hasarlardan ve ziyadan sorumlu olacaktır. Bu hususta taşıyıcının yükü teslim alırken kontrol etmesi, taşıyıcının kendisini de güvence altına alma hususunda gereklidir.

Ayrıca yükün taşımaya uygun istiflenmesi de gereklidir ki bu konuda en iyi bilgiye sahip kişi de taşıyıcının kendisidir. Bu hususta taşıyıcının yüklemeye nezaret etmesi, yükün yola uygun şekilde istiflendiğini sağlaması gereklidir. Taşıyıcı böylelikle hem kendisine teslim edilen emtianın sayısını, mevcut halini ve yüke uygun istifini de sağlayarak kendisini her türlü güvence altına almış olacaktır.

⁹¹ Erdil, s. 169

⁹² Erdil, s. 129

Yukarıdaki paragraftaki hususu örneklendirmek gerekir ki malın eksikliği durumunda taşıyıcı bunu yükü teslim aldığı anda kontrol etmez ve taşıma senedine de bu durumu belirten bir ifade bırakmazsa ileride ispat sorunu yaşaması kaçınılmaz olacak ve ziyaa sebebiyle tazminat ödemek zorunda kalacaktır. Aynı şekilde yükleme işi ileride bahsedeceğimiz üzere aksi kararlaştırılmadıkça gönderenin yükümlülüğündedir. Yükleme esnasında emtiada oluşabilecek bir hasarda gönderen sorumlu olacak ve taşıyıcıdan bir hak talep edilemeyecektir. Böyle bir durumda yükü kontrol yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıyıcı yükü tam ve sağlam almış sayılacak ve gönderilenin boşaltma esnasında emtiada hasarlanma olduğunu görmesi durumunda bunu taşıyıcıya yöneltebilecek taşıyıcının sorumluluğuna gidebilecektir. Burada taşıyıcının yükümlülüğünde olan, yükleme esnasında yüklemeye nezaret ederek ve yüklemenin tam ve hasarsız şekilde gerçekleştiğinden emin olması gerekecektir. Aksi halde taşıyıcının yükü tam ve hasarsız şekilde aldığına karine oluşacak ve ispat yükümlülüğü taşıyıcının üzerinde olacaktır.⁹³

Pandemi döneminde, uygulamada en çok karşılaşılan sorun; pandemi şartları gerekçe gösterilerek, şoförlerin yükleme esnasında içeri alınmaması durumları olmuştur. Bu hususta taşıyıcının bu sebepten dolayı yükümlülüğünü yerine getirememesi durumunda taşıyıcıya kusur izafe edilmemesi gereklidir.

Taşıyıcının eksik yükleme ve hasarlı yüklemeyi görmesi durumunda, varsa taşıma senedine bu hususu not düşerek çekincesini belirtmesi gerekecektir ve/veya taşıma senedinin düzenlenmemiş olması halinde bu hususu tutanağa geçirmesi gerekecektir. Bu hususta Yargıtay'da kararlarında yüklemeye nezaret etmeyen taşıyıcıya müterafik kusurlu sayılması gerekeceğini belirtmiştir.⁹⁴

⁹³ Bu hususta bkn. Yarg. 11. HD. 1999/5717E. 1999/7458K. 04.10.1999T. : "...CMR Konvansiyonu'nun 9/2. Maddesi hükmü uyarınca sevk mektubunda taşıyıcı tarafından dermeyeran edilmiş itiraz kaydı mevcut değilse, aksi ispat edilmedikçe tesellümde malların ve ambalajlarının iyi durumda olduğu farz olunur ve taşıyıcı bu şekilde malları teslim aldığı malın anılan konvansiyonunun 17/1. Maddesi uyarınca taşıma esnasında uğrayacağı ziya ve hasardan mesuldür.", Ayrıca kararın devamı ve konu hakkında detaylı bilgi için bkn. Karan ve diğerleri, s. 212

⁹⁴ Yarg. 11. HD. 2014/275E. 2014/2172K. 10.02.2014T. : "...Davalı, diğer savunmalarının yanı sıra yüklemenin kendisine ait olmadığını, hasarlanan makinelerin ağırlıkları itibarıyla yüklemenin kendisi tarafından yapılamayacağına ve hasarın yükleme hatasından kaynaklandığını savunmuştur... Bu itibarla mahkemece, bilirkişilerden öncelikle hasarın hangi nedenle meydana geldiği hususunda mütalaa alınma, yükleme hatasından meydana geldiği ve yüklemenin davalı tarafından yapılmadığı sonucuna ulaşırsa davalının gözetim yükümlülüğüne bağlı olarak müterafik kusur oranı belirlenip sonucuna göre karar verilmesi gerekir..." (Legal İçtihat Bankası)

b. Eşyanın Teslimi Borcu

Taşıma sözleşmesinin, sözleşmenin bir tarafının eşyayı belli bir yerden alıp belli bir yere teslim etmeyi üstlendiği, buna karşılık diğer tarafın bu taşıma için karşı tarafa taşıma ücretini vermeyi üstlendiği karşılıklı iki tarafa da borç ve sorumluluk yükleyen sözleşme olduğunu belirtmiştik. Tanımdan da çıkarılacağı üzere taşıyıcının bu sözleşmedeki en önemli borcu taşımak üzere aldığı eşyayı teslim borcudur.

Teslimde önemli olan hususlardan birisi de teslim edilme anının tespiti önemlidir. Çünkü bu aşamadan sonra taşıyıcının yükte meydana gelecek zararlardan dolayı sorumluluğu kesilmiş olacaktır.⁹⁵ Bu konuda, öğretide, taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadıkça, yükün boşaltılması yükümlülüğünün gönderilende olduğu, bu sebeple yükün teslimat adresine gelmesiyle birlikte, yükün taşıyıcının aracında olsa bile teslim edilmiş sayılması gerekeceği belirtilmiştir.⁹⁶

Eşyanın gönderilene eksiksiz ve zamanında teslim edilmesi gereklidir. Eksik veya zamanında yapılmayan teslim dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun doğmasına yol açacaktır. Eksik veya hiç teslimat yapılmaması durumu, çalışmanın üçüncü bölümünde ziya başlığının altında geniş biçimde irdelenmeye çalışılmıştır. Ayrıca taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu, aynı bölümde geniş bir biçimde incelenmiştir.

Bazı sözleşmelerde taşımanın gerçekleştirileceği süre kararlaştırılmamış olabilmektedir. Bu tür sözleşmelerde makul süre kavramı karşımıza çıkmaktadır. Aşağıda alt başlıklar halinde bu durumlar incelenmiş olup, bir taşıma için makul sürenin nasıl belirlenebileceği yargı kararları ile incelenmiştir.

c. Eşyanın Eksiksiz Teslimi

Taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının üstlenmiş olduğu en büyük edim eşyanın gönderilene teslimidir. Gerçekten de CMR m. 17/1 de belirtildiği üzere taşıyıcı eşyayı gönderenden taşımak için aldığı süreden, gönderilene teslim edeceği ana kadar eşyadan sorumludur.

⁹⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 47

⁹⁶ Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982, (Sorumluluk) Erdil, s. 164

Taşıyıcı eşyayı teslim almakla eşya üzerindeki hakimiyet kendisine geçer. Dolayısıyla taşıyıcı, hakimiyeti altında olan eşyanın, alacağı tedbirlerle hasara uğramasını, kaybolmasını veya gecikmesini önlemekle yükümlüdür.⁹⁷ Bu süreç boyunca yükü en iyi şekilde muhafaza etmesi gereklidir. Aksi durumda yükte meydana gelen hasardan, zıyadan ve gecikmeden sorumlu olacaktır. Yine TTK m. 875/1 de aynı yönde düzenlenmiştir.⁹⁸

Taşımaya konu eşyanın teslim edilmiş olması için tarafların, gönderilen ile taşıyıcının teslim konusunda iradelerinin uyuşması gerekir. Bu hususta yukarıda da değinildiği üzere taşıyıcı, eşyanın eksiksiz teslim edilmesi konusunda, deneyimli ve basiretli bir taşıyıcı gibi gerekli özeni taşıma esnasında göstermelidir.⁹⁹

CMR m. 13/1 yükün gönderilenin adresine veya başka bir teslimat adresi kararlaştırılmışsa bu adrese ulaşmasından sonra gönderilen, yükün teslim edilmesini isteme hakkına haiz olacağını belirtmiştir. Taşıyıcının yükü teslim ediminin en önemli borcu olduğunu belirtmiştik, gerçekten, teslim ile birlikte taşıma ifa ile son bulacak ve geç teslim, hasar ve yükte zıya olup olmadığı netleşecektir.¹⁰⁰

d. Eşyanın Zamanında Teslimi ve Makul süre Kavramı

Taşıma sözleşmelerinde teslim kadar, teslimin zamanında yapılması da bir o kadar önemlidir. Gerçekten de taşıma işinin belirlenen zaman limiti içerisinde gerçekleşmemesi halinde, bazı taşımalarda, taşımanın amacına ulaşamaması veya gönderilenin gecikmeden dolayı zarara uğraması sonucunu doğuracaktır. Bu hususta örneğin, uluslararası bir fuara katılacak firmanın, mallarını sergilemek için fuara eşyalarının taşınması işi için, bir taşıyıcı firma ile anlaşmış olması halinde fuar tarihinde bu malların fuarın yapılacağı yerde teslimi gereklidir. Aksi halde fuar tarihinden sonra, eşyanın fuar alanına ulaşması halinde, taşımadan beklenen yarar gerçekleşmeyecektir. Bu örnekte olduğu gibi Yargıtay yurtdışında fuara katılacak olması sebebiyle, ürünlerini sergilemek amacıyla yurtdışına taşınması için anlaştığı taşıyıcı firmanın taşınacak emtianın fuarın başlangıç tarihinde fuar alanına

⁹⁷ Karan ve diğerleri, s. 361

⁹⁸ Erdem, s. 222

⁹⁹ Erdem, s. 243

¹⁰⁰ Erdil, s. 129

ulaşmaması sebebiyle taşıyıcıyı gönderenin oluşun zararından sorumlu tutmuştur.¹⁰¹ Yargıtay kararına konu olan somut olayda olduğu gibi teslim zamanı veya diğeri bir anlamıyla taşıma süresi belirlidir. Bu hususta teslim zamanı geçirildiğinde gecikme hususu kolayca belirlenebilmektedir. Taşıma süresinin başlangıcı sözleşmenin yapıldığı tarihte değil taşıyıcının malları taşımak için teslim aldığı anda başlayacaktır.¹⁰²

CMR m. 19 da taraflar arasındaki sözleşmede eşya için taşıma süresi öngörölmüşse ve bu sürede taşıma gerçekleşmemişse ya da bu şekilde bir süre kararlaştırılmamışsa taşıma basiretli bir taşıyıcı tarafından gerçekleştirilebilecek sürede gerçekleştirilmemişse taşımada gecikme yaşandığı var sayılacaktır. Hükümde iki durum belirtilmiştir. Bunlardan birincisi teslim sürenin belirli olması, yani tarafların bir süre kararlaştırmış olmaları durumu, ikinci durum ise herhangi bir taşıma süresinin kararlaştırılmaması durumudur. Yukarıda verilen örnekte de göröleceğı üzere, belirtmek gerekir ki bazen süre kararlaştırılmamış olsa da taraflar arasındaki somut taşıma ilişkisinden bir süre anlaşılabilir. Hükümde.

Yine bazı taşımalarda süre yukarıdaki örnekte olduğu kadar önemli sonuçlar doğurmasa da gönderilen firma için zarar oluşturmaktadır. Bu hususu da bir örnek ile açıklamak gerekirse, üretim yapan bir firma için hammadde önemlidir. Hammaddenin gecikmesi halinde fabrika duracak ve üretim yapılamayacaktır. Bu sebeple malların üretiminde gecikme yaşanacak malın gönderileni zarara uğrayacaktır. Üçüncü bölümde ayrıntılı olarak açıklanacak olan taşıyıcının gecikmeden sorumlu tutulabilmesi için bir zararın da oluşması gereklidir. Bu zararında gecikmeden kaynaklanan bir illiyet bağının bulunması gereklidir.

Burada belirtmek gerekir ki taşıyıcının gecikmeden dolayı manevi tazminat sorumluluğı hususunda CMR’de bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak gönderilen eşyanın gecikmesinde dolayı kendi üretiminin gecikmesi ve müşteri çevresine karşı itibarının zedelenmesine neden olacağı açıktır. Bu hususta Erdil’e göre taşıyıcının

¹⁰¹ Yarg. 11. HD. 2006/2391E. 2007/5723K. 12.04.2007T. : “...Taşkent Büyökelçiliğı Ticaret Müşavirliğı tarafından düzenlenen 28.10.1997 tarihli belgenin fuarın ilk gününde düzenlenmiş olduğunu ve bu tarihte fuara katılmadığı belirlenen dava dışı ... Yalıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.’nin kalan günlerde fuara katıldığı kabul edilse bile zararın gerçekleştiğı, anılan şirketin mallarının fuarın açıldığı tarihte gelmediğinin anılan belge ile tespitine...” (Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁰² Ecehan Yeşilova Aras, **Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması Ve Teslimde Ödeme**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, s. 7 (Teslim Süresinin Aşılması)

manevi sorumluluğu da olması gerektiği yönündedir.¹⁰³ Yargıtay taşıyıcının manevi tazminat sorumluluğu olmadığını karara bağlamıştır.¹⁰⁴

Genel olarak taşıma sözleşmelerinde süre kararlaştırılmış olsa da bazı taşıma sözleşmelerinde süre belirlenmemiş olabilmektedir. Bu hususta gecikmenin yaşanıp yaşanmadığının nasıl çözüleceği hususunda her somut taşımaya göre ve taşımanın yapıldığı döneme bakılarak değerlendirilmesi gereklidir. Kaldı ki CMR m. 19 net olarak belirtmemekle birlikte basiretli bir taşıyıcının gerekli özeni ve gayreti göstermesi halinde taşınabilecek sürenin geçmemesi gerektiğini belirtmiştir.¹⁰⁵ Yargıtay bu hususu taşımada makul süre kavramı olarak belirtmiştir.¹⁰⁶ Belirtmek gerekir ki özenli bir taşıyıcı aynı yükü aynı güzergahta ne kadar sürede taşıyabilecek ise bu süre taşıma için makul süre sayılmakta ve bu süre de taşımanın gerçekleşmemesi durumunda gecikme söz konusu olmaktadır.¹⁰⁷ Yargıtay'da kararlarında süre belirlenmemiş olan taşımalarda sürenin bu şekilde belirlenmesi gerekliliği belirtmiş ve her somut olayda durumun ayrıca değerlendirilmesi gerekliliğini ortaya koymuştur.¹⁰⁸

¹⁰³ Erdil, s. 350

¹⁰⁴ Yarg. 11. HD. 2013/13419E. 2014/12738K. 02.07.2014T. : "...Ayrıca, taşımada gecikme nedeniyle davacının manevi tazminat talep edemeyeceği..." Kararın tam metni için bkn. Erdil, s. 262

¹⁰⁵ H. Cem Congar, **CMR ve Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Sınırlandırıcı Haller**, Güncellenmiş 2. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2022, s. 194

¹⁰⁶ Yarg. 11. HD. 2013/17321E. 2014/6702K. 07.04.2014T. : "...Söz konusu taşımanın uluslararası bir taşıma olup ...ye tabi olması sebebiyle ...nin bu konudaki ... maddesinin dikkate alınması gerektiği, ...'ye yazılan yazı yanıtında taşıma için makul taşıma süresinin 5-7 gün, parsiyel taşımalar için 8 gün olduğunun bildirildiği, taşınan yükün miktarı dikkate alındığında taşımanın parsiyel taşıma olduğu 9 günlük taşıma süresinin makul süre kapsamında kaldığı ve davalının ödemedi kaçınmasını gerektirir bir neden bulunmadığı..."(www.yargitay.gov.tr)

¹⁰⁷ Aydın, Sorumluluk, s. 104, Congar, s. 195

¹⁰⁸ Yarg. 11. HD. 2013/2141E. 2014/8767K. 08.05.2014T. : "...“taşıma sırasındaki şartlara göre taşıyıcının basiretli davranıp davranmadığına” göre tespitinin gerektiği, parsiyel taşıma olduğundan araç yükünün dolması için 3-4 gün beklemenin normal olduğu, 08.09.2010 tarihi arife günü olmak üzere 09.09.2010-12.09.2010 tarihleri arasının Ramazan Bayramı'na denk gelmesi nedeniyle taşıyıcının 5 gün gümrük işlemlerinde ve çıkışlarda aksama yaşamasının doğal olduğu, kara trafiğinde Avrupa'da hafta sonu ağır vasıtaların seyredememesi ve kanuni zorunluluk olan takometre kontrolü sonucu sürücünün dinlendirilmesi şartları göz önünde tutularak bu taşımanın 15-16 günde yapılmasının makul olduğu..."(www.yargitay.gov.tr)

e. Gönderenin ve Gönderilenin Talimatlarına Uyma Borcu

CMR'nin 12/1 inci fıkrası hükmüne göre, gönderen taşıyıcıdan taşımayı bir süreliğine yerine getirmemesini, teslimat adresinin farklı bir adres olarak düzeltilmesini ya da taraflarca daha önce kararlaştırılmış olan gönderilenin değiştirilmesi gibi, eşyada geniş bir tasarruf hakkına sahiptir.

Gönderen, taşıyıcı ile bir eşyanın taşınması işi için anlaşılan, sözleşmenin tarafı olan kişidir. Konvansiyon, sözleşmenin bu tarafına, taşıyıcı taşıma edimini ifa ederken taşıyıcıya taşımayla ilgili talimat verme hakkı tanımıştır. Bu haklar taşımanın tamamlanmadan eşyanın geri getirilmesini isteme veya gönderilenini değiştirme hakkına kadar geniş bir haktır.¹⁰⁹ Yine gönderenin bu hakkı taşıma senedinin bir nüshasının gönderilene verilmesine kadar tanımıştır.¹¹⁰ Bu aşamadan sonra emir ve talimat verme hakkı gönderilene geçecektir. Bu durum aşağıda belirtilen TTK m. 868/4 hükmü ile CMR düzenlemesi arasında farklılık oluşturmuştur.¹¹¹ TTK'da taşıma senedinde ayrıca bu yönde bir hükmün bulunması gerekliliği hüküm altına alınmıştır.

Ulusal mevzuatımızda da bu hak TTK m. 868 hükmü ile gönderene tanınmıştır. Hükümde örnekseme yoluyla gönderene; eşyanın geri getirilmesi, başka bir varma veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde haklar tanınmıştır. Görüleceği üzere talimat verme gönderen için bir hak taşıyıcı için ise bir yükümlülüktür.¹¹²

Ayrıca TTK'da gönderenin taşıyıcıya özel talimatlarda verme hakkına sahip olduğunu belirtmiştir. Örneğin bu hususta eşyanın hangi sıcaklıkta

¹⁰⁹ Yarg. 11. HD. 2016/6805E. 2018/1538K. 28.02.2018T. : "...Somut olayda dava dışı satıcı, malın taşındığı sırada, ilk alıcıya yapılacak teslimden vazgeçerek, taşıyıcıya verdiği talimatla alıcıyı değiştirdiği ve malın davalıya verilmesini istediği, taşımacının elindeki taşıma senedine göre taşıma konusu emtianın davalıya verilmesi gerektiğinden ve bu amaçla emtia antrepoya bırakıldığından bu durumda malın mülkiyetinin davacıya değil, gümrük antreposuna bırakılan mallara vasıtalı olarak zilyet olan ikinci satıcı davalıya geçtiği..."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹¹⁰ Erdem, s. 272

¹¹¹ Doğuş Taylan Türkel, Navlun Sözleşmesinde Yükle İlgililerin Talimat Hakkı, **BUHFD**, Cilt: 16, Sayı: 205, İstanbul, 2021, s. 1662 (Talimat Hakkı)

¹¹² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 49

taşınacağını, eşyanın niteliğini bilen, gönderendir. Bu sebeple taşıyıcı uygun taşıma aracı ve gönderenin sıcaklık talimatına uygun şekilde taşıma yapması zorunludur.¹¹³

Taşıyıcı ayrıca yük teslim adresine varmadan önce taşıma senedinde öngörülen koşullarla teslim imkansız olursa taşıyıcı gerekli talimatı hak sahibinden istemekle yükümlüdür. Bu husus CMR m. 14 hükmünde “Yük teslim yerine varmadan önce mukaveleyi taşıma senedinde öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle imkansız hale gelirse, taşıyıcı 12 nci madde gereğince, yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir.” Şeklinde düzenlenmiştir.

Yukarıdaki belirtilen hususta; Yargıtay bir kararında, sorumluluğun belirlenmesinde taşıyıcının böyle bir talimat isteyip istemediğine göre değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir.¹¹⁴

C. Gönderen

1. Hakları

a. Talimat Verme Hakkı

Gönderenin talimat verme hakkı; taşıyıcının, gönderenin ve gönderilenin talimatına uyma borcu başlığı altında genişçe açıklandığından burada çok geniş bir anlatım yapılmamıştır. Yukarıda da belirttiğimiz üzere talimat verme, gönderen ve gönderilen için bir hak iken taşıyıcı için bir yükümlülüktür. Gönderen taşıyıcıya eşyanın tesliminden taşıma senedinin gönderilene verilmesine kadar devam eder. Bu aşamadan sonra taşıyıcıya talimat verme hakkı gönderilendedir. Gönderen eşyanın kendisine iadesini, başka bir adrese iletilmesini ya da sözleşmede kararlaştırılan

¹¹³ Aydın Alber Yüce “Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 25, Sayı: 1, Haziran 2019, s. 377

¹¹⁴ Yarg. 11. HD. 2014/10128E. 2014/1720K. 10.11.2014T. : “...Mahkemece, iddia, savunma, benimsenen bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, trafik kazası nedeniyle oluşan taşıma engeli kapsamında davalı taşıyıcının davacı gönderenden talimat istemesi gerekirken böyle bir talimat istediğine dair delil sunmadığı...”(Kazancı İçtihat Bankası)

dışında bir gönderilene eşyanın götürülmesini talep etmesi şeklinde başlıca haklara sahiptir.

Gönderen emir ve talimat hakkını ne şekilde kullanacağı hususunda CMR’de herhangi bir düzenleme getirilmemiştir. Bu sebeple gönderen talimat verme hakkını sözlü olarak da kullanmasında herhangi bir engel bulunmamaktadır. Ancak ileride uyuşmazlık çıkması durumunda ispat hususunda önemli problemlerin yaşanması kaçınılmaz olacaktır. Bu sebeple emir ve talimatın yazılı olarak yapılması gereklidir.¹¹⁵ Talimat verme hakkını kullanan gönderen hakkın doğduğunu ve kullandığını ispatlamak zorundadır. Bu sebeple sözlü olarak verdiği talimatı ileride ispat sorunu yaşaması muhtemeldir.

Tabiatıyla emir ve talimatı veren gönderen bu emir ve talimattan kaynaklanan masrafları da taşıyıcıya ödemek zorundadır. Ayrıca gönderen tarafından verilen emir ve talimat taşıyıcının sorumluluğunu ağırlaştırmaması gereklidir.¹¹⁶

Taşıyıcı, taşımayı gerçekleştiremeyeceği bir durum ortaya çıkması durumunda, bu durumu gönderene bildirecek ve gönderenden talimat bekleyecektir. Gönderen için bu durumda talimatı geciktirmeden vermesi gereklidir. Taşıyıcının bu talimata uyması gereklidir. Ya da CMR 16/2 gereği malları boşaltmak hakkına da sahiptir.¹¹⁷

b. Tazminat Talep Etme Hakkı

Yukarıdaki başlıkta taşıyıcının talimat hakkına sahip olduğunu belirtmiştik. Bu hak CMR m. 12 de tasarruf hakkı şeklinde de nitelendirilmektedir. Gönderen bu hakkı koşullarına uygun şekilde kullandığı zaman, taşıyıcı bu talimatı ve emri yerine getirmekle yükümlüdür. Taşıyıcı bu emir ve talimatı gerçekleştirmezse gönderene karşı doğan zararlardan sorumlu olacaktır. Bu sebeple gönderenin doğan zararı taşıyıcıdan talep hakkı doğar. Emir ve talimatların yazılı veya sözlü verilebileceğini belirtmiştik. Ancak burada belirtelim ki, ileride uyuşmazlık çıkması ve devamın da

¹¹⁵ Erdem, s. 274

¹¹⁶ Karan ve diğerleri, s. 269

¹¹⁷ Yarg. 11. HD. 2016/611E. 2017/4087K 07.07.2017T. : “...Taşıyıcı, CMR'nin 15/1. maddesi uyarınca ya teslim engelini gönderene bildirip, ondan talimat almak ve bu talimata uygun davranmak yada 16/II'nci maddesi uyarınca doğrudan doğruya yükü boşaltmak haklarına sahiptir...” (Kazancı İçtihat Bankası)

dava açılması durumunda, yazılı talimatın verildiğini, talimat hakkı sahibi ispatlayacağı için talimatın yazılı olması ispat açısından kolaylık sağlayacaktır.¹¹⁸ Bu husus tazminat talebinde önemlidir.

CMR m. 12 son fıkrasında, maddenin önceki fıkralarında belirtilen durumlarda taşıyıcıya talimat verilmesi halinde, taşıyıcının bu talimatları yerine getirmemesi durumunun yaratacağı olumsuzluklardan hak sahibine karşı sorumluluğu ortaya çıkacaktır. Konvansiyonun bu maddesi hak sahibinin tazminat hakkını ve taşıyıcının sorumluluğunu açık bir biçimde düzenlemiştir. Fıkradan da görüleceği üzere tazminat için bir zararın olması ve bu zararın talimatın yerine getirilmemesi ile uygun illiyet bağının bulunması gereklidir.¹¹⁹

2. Yükümlülükleri

a. Taşıma Ücreti Borcu

Taşıma sözleşmesinin unsurları bölümünde de değinildiği üzere gerek CMR gerekse TTK açısından sözleşmenin bu düzenlemelere göre taşıma sözleşmesi olarak tanımlanabilmesi açısından taşımanın bir ücret karşılığında yapılması gereklidir.¹²⁰ Kaldı ki eşya taşımacılığında taşıyıcının nihai amacı kazanç elde etmektir. Aksi halde taşıma hatır taşıması olarak nitelendirilecektir.¹²¹ Gerek CMR gerekse TTK kazanç amacı gütmeyen taşıma sözleşmelerini kapsamaz bu taşımalara CMR ve TTK uygulanmaz.¹²² Bu açıdan taşıyıcının taşıma edimi karşılığında gönderenin en önemli edim borcu taşıma ücretini ödeme borcudur.

Taşıma ücreti miktarı sözleşmede taraflarca serbestçe kararlaştırılabilecektir. Bu hususta taşıma ücretinin para dışında bir menfaat karşılığı ile de yapılabilir. Yine taraflar ücreti kararlaştırmadıkları takdirde ticari teamül ve piyasaya göre

¹¹⁸ Erdem, s. 274

¹¹⁹ Karan ve diğerleri, ss. 272-273

¹²⁰ Congar, s. 32

¹²¹ Yarg. HGK. 2017/408E. 2019/917K 19.09.2019T. : "...Taşıma sözleşmesinin diğer bir temel unsuru ise taşıma ücretidir. Taşıma ücret karşılığında yapılır ve ücret içermeyen taşımalar hatır taşıması olarak adlandırılır. Hatır taşıması ise taşıma hukuku mevzuatı açısından taşıma sözleşmesi olarak değerlendirilemez..."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹²² Erdoğan, s. 45

belirlenecektir.¹²³ Ancak taşıma ücretinin günümüz ekonomik şartlarında belirlemek de çok önemlidir. Çünkü enflasyon, kurdaki hızlı değişimler ve son zamanlarda petrol fiyatlarında ki dalgalanmalar taşıma ücretinin belirlenmesini zorlaştırmaktadır. Çünkü taşıyıcının en önemli gideri yakıttır. Ayrıca uluslar arası taşıyıcılar için kurun sabit olması önemlidir. Sert değişimler taşıyıcı şirketleri olumsuz etkilemektedir.

Taşıma işinin herhangi bir karşılık olmadan yapıldığı durumlarda bu taşıma doktrinde hatır taşıması olarak nitelendirilmekte ve gerek Konvansiyon gerekse TTK hükümleri uygulama alanı bulmamaktadır. Bu tür taşımalara TBK'nın vekaletle ilişkin hükümleri uygulama alanı bulmaktadır.¹²⁴

b. Yüke Uygun Ambalajlamanın Yapılması

CMR m. 10 “Gönderici, kişilere malzemeye ve diğer yüklere gelecek zarar ziyan ve hasardan, yükün kusurlu olarak ambalajlanmasından kaynaklanan masraflardan taşıyıcıya karşı sorumludur. Ancak, yükün kabulünde kusur açık seçik ise ve taşıyıcı tarafından biliniyor ise bu hususta bir çekince beyanında bulunmamış ise bu hüküm geçersizdir.” şeklinde düzenlenmiştir. Düzenlemeye göre, taşınacak yükün ambalajlanması işi gönderenin yükümlülüğündedir. Gerçekten de taşınacak yükün niteliğini en iyi bilen gönderendir ve bu yüke uygun ambalajlamayı doğru şekilde yapacak olan da gönderendir. Bu sebeple ambalajlama işinin gönderene yüklenmesi çok doğaldır. Ancak ambalajlama işinin taşıyıcının yükümlülüğünde olduğu yönünde taraflar arasında anlaşma yapılmasında bir engel bulunmamaktadır.¹²⁵ Böyle bir anlaşma bulunmadığı takdir de bu yükümlülük gönderenin yükümlülüğündedir.

Ambalajlamanın eşyanın cinsine ve niteliğine göre yapılması gereklidir. Gönderen ambalajlamayı gereği gibi yapmaması durumunda yüke gelebilecek hasardan taşıyıcının sorumluluğu olmayacaktır.¹²⁶ Bu hususta CMR m. 17/4-b bendinde ambalajlamanın kötü yapıldığı takdir de yükün fire veya hasara

¹²³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 31

¹²⁴ Fevzi Topsoy, “Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri”, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı: 2, 2014, s. 30

¹²⁵ İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. HD. 2018/1833E. 2020/511K. 30.04.2020 T. : “Bununla birlikte taşıma ilişkisinde ambalajlama, yükleme, boşaltma ve istifleme yükümlülüğünün taşıyıcıya verilmesine de engel bulunmamaktadır.”<https://emsal.uyap.gov.tr/> (01.10.2022)

¹²⁶ Congar, s. 234

uğraması durumunu özel risk olarak saymış ve bu durumda taşıyıcının sorumlu olmayacağını hükme bağlamıştır.¹²⁷

Ambalajlama her ne kadar gönderenin yükümlülüğünde de olsa, istifleme de olduğu gibi taşıyıcının bu hususta yükleme esnasında yüklemeye nezaret etme ve inceleme yükümlülüğü vardır.¹²⁸ Bu hususta Yargıtay bir kararında CMR m. 10 hükmüne atıfta bulunarak taşıyıcının nezaret sorumluluğu olacağını belirtmiştir.¹²⁹

c. Yükleme Borcu

CMR hükümlerinde yüklemenin açıkça kime ait olduğu belirtilmemekle birlikte, aksine bir anlaşma olmadıkça, bu konuda genel kanı gönderenin yükümlülüğünde olduğu üzerinedir.¹³⁰

CMR m. 17 de taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için belirtilen özel sebepler arasında eşyanın gönderici, gönderilen ya da bu taraflar gibi davranan kişiler tarafından taşıta bindirilmesi şeklinde belirtilmiştir. Burada açık bir şekilde belirtilmese de gönderenin yükümlülüğünde olan yüklemede ortaya çıkacak hasarlardan taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki taraflar aralarında anlaşarak yüklemenin taşıyıcıya ait olduğunu kararlaştırabilirler. Bu hususta gönderenin yükleme borcu kalmayacak ve yükleme de meydana gelen hasar ve ziyadan taşıyıcı sorumlu olacaktır.

¹²⁷ Yarg. 11. HD. 2009/3532E. 2011/1807K 17.02.2011T. : "...CMR'nin 17/4(b) maddesi uyarınca malların ambalajlanmaması veya kötü ambalajlanmasından kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumlu olmayıp, hasarın ambalaj hatasından kaynaklanması durumunda, taşıyıcı ya hasardan sorumlu olmayacak ya da ambalaj hatasının, ayrıca bir araştırmaya gerek duyulmaksızın kolaylıkla fark edilebileceği durumun söz konusu olması halinde ise CMR'nin 8. Maddesi uyarınca taşıyıcının bu durumu gönderene duyurarak onu uyarması gerektiğinden, CMR'nin 17/V. Maddesi gereği zararın paylaşımı gündeme gelebilecektir."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹²⁸ Erdil, s. 148, Bu hususta bkn. Yarg. 11. HD. 1999/8071E. 2000/1725K. 02.03.2000T. : "...Ayrıca taşıyıcı, yükleme göndericiye ait olsa bile istife nezaket 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 aldığı kabulü gerekir. Yine yükün özelliğine göre nazaran soğutmalı araçta taşınması zorunlu ise bu konuda da taşıyıcıyı uyarması ve gerektiğinde bu yönden de sözleşmeye ihtirazı kaydını koyması gerekir."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹²⁹ Yarg. 11. HD. 2006/2059E. 2007/5397K.05.04.2007T. : "...Zira yükleme gönderene ait olsa bile, taşıyıcının nezaret sorumluluğu devam etmektedir. O halde mahkemece, somut olaydaki emtianın niteliğine göre, yükleme hatasının açıkça belli olmasına rağmen, davacı taşıyıcının buna müdahale etmemesi ve çekince koymaması, davacının dava hakkını düşürdüğünden..."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹³⁰ Erdil, s. 244

CMR'nin aksine TTK m. 863 bu hususta açık bir düzenleme getirerek bu yükümlülüğün gönderene ait olduğunu belirtmiş ayrıca aynı maddede istifleme yükümlülüğünü de gönderene yüklemiştir.¹³¹

Gerçekten de yükün araca yüklenmesinde gerekli donanımlara ve yükün niteliği hakkında en geniş bilgiye gönderen sahiptir. Bu sebeple bu yükümlülüğün gönderene verilmesi en doğrusudur.¹³² Ancak her ne kadar yükleme işi gönderilenin sorumluluğunda da olsa çoğu durumlarda taşıyıcıya da bu hususta müterafik kusur yüklenmektedir. Çünkü taşıyıcının yüklemeye ve istiflemeye nezaret etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Görüleceği üzere yükleme gibi işlerin gönderenin yükümlülüğünde olsa bile taşıyıcının taşımaya konu eşyayı koruma yükümlülüğünü kaldırmamakta, ancak yükümlülüklerini hafifletmektedir.¹³³

Yüklemenin ve/veya istiflemenin doğru yapılmadığı takdir de gönderenin uyarılması ve taşıma senedine kayıt düşülmelidir. Aksi halde Yargıtay kararlarında yüklemenin usulüne uygun yapıldığını varsaymakta ve taşıyıcının burada denetim yükümlülüğünü ihlal ettiğini kabul etmektedir.¹³⁴

d. Bekleme Ücreti Ödeme Borcu

CMR'de bekleme ücretine ilişkin açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu hususta Konvansiyonun aksine TTK m. 863/3 de açık bir düzenleme getirerek taşıyıcının kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle yüklemede veya boşaltmada makul sürenin aşılması durumunda bekleme ücretine hak kazanacağı belirtilmiştir.¹³⁵

¹³¹ Erdem, s. 229

¹³² Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 72, Aydın, Sorumluluk, s. 38

¹³³ Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2003, s. 53, (Özen Borcu), Erdoğan, s. 113

¹³⁴ Yarg. 11. HD. 2001/5387E. 2001/8435K.30.10.2001T. : "...Ancak Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, taşınacak emtianın araca yüklenmesi ve istiflenmesi gönderene ait olsa dahi, yükün sağlıklı taşınabilmesi ve hasara uğramaması için taşıyıcının yükleme ve istiflemeyi, basiretli bir tacir gibi gözetmesi, hatalı bir yükleme varsa buna karşı çıkması ve yükün güvenli taşınabilmesi için gereken her türlü tedbiri alması gerekir." Kararın tam metni için bkn. Karan ve diğerleri, s. 464

¹³⁵ Bu hususta bkn. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. HD. 2020/361E. 2021/745K. 14.06.2021 T. : "CMR hükümlerinin uygulanması gerekirse de; bekleme (demuraj) ücreti ile ilgili olarak CMR 'de açık bir düzenleme bulunmadığından, 6102 sayılı TTK hükümleri uygulama alanı bulacaktır." <https://emsal.uyap.gov.tr/> (01.10.2022)

Mehaz Alman Ticaret Kanunu m. 412 de aynı şekilde taşıyıcının bekleme ücreti talebi şartı için taşıyıcının risk alanına atfedilmeyen nedenlerle yükleme veya boşaltma süresinden daha uzun beklerse şeklinde ifade etmiştir.¹³⁶

Yargıtay bir kararında bekleme ücretinden gönderenin sorumlu olacağını karara bağlamıştır.¹³⁷

Beklemeye sebep olan olay bir mücbir sebepten kaynaklanıyorsa taşıyıcı bekleme ücretine hak kazanamayacaktır.¹³⁸ Bu hususta dünyada ve ülkemizde görülen salgın hastalık sebebiyle bazı taşımaların bir süreliğine yapılamaması durumunda taşıyıcının bekleme ücreti talep hakkı doğmayacaktır.¹³⁹

II. GÖNDERİLEN

Taşıma sözleşmesi gönderen ile gönderilen arasında yapıldığından gönderilen sözleşmenin tarafı olmayıp ancak sözleşmenin kurulmasıyla bazı haklara ve yükümlülöklere sahip olan kişidir. Öğretide gönderilen sözleşmenin pasif tarafı olarak da adlandırılmaktadır.¹⁴⁰

A. Hakları

Gönderilenin hakları genel olarak yükün gönderilenin sahasına girmesiyle beraber doğmaktadır. Gerçekten de CMR m. 13/1 de taşıyıcının yükü teslim için belirlenen yere getirmesiyle birlikte taşıma senedinin ikinci nüshasını isteyebilme ve yükün teslim edilmesini isteme hakkına haiz olacağını düzenlenmiştir. Aynı şekilde CMR m. 12/2 de taşıma senedinin bir örneğinin gönderilene verilmesi ile birlikte

¹³⁶ Alman Ticaret Kanunu §412/3 “Taşıyıcı, sözleşmeye dayalı bir anlaşma veya risk alanına atfedilemeyen nedenlerle yükleme veya boşaltma süresinden daha uzun süre beklerse, makul tazminat (demuraj) hakkına sahiptir.”, http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/_412.html (02.05.2022)

¹³⁷ Yarg. 11. HD. 2003/6913E. 2004/1423K. 17.02.2004T. : “...Mal alıcıya teslim edilmeden önceki aşamada bekleme gerçekleştiğine göre bekleme ücretinden gönderenin olduğunun kabulü gerekir. Çünkü alıcı ile taşıyıcı arasında herhangi bir sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır.”(Kazancı İçtihat Bankası)

¹³⁸ Erdil, s. 408

¹³⁹ Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkn. Seven Vural ve Ahmet Batuhan Oyal, “Taşıma Hukukunda Riziko Alanı İlkesi Bağlamında Nötr Alan ve COVID-19’un Nötr Alan Olarak Değerlendirilmesi”, **İÜHF**, Cilt: 78, Sayı: 2, ss. 642-645

¹⁴⁰ Congar, s. 48

göndericinin tasarruf hakkının ortadan kalkacağı düzenlenmiştir. Mektubun gönderilene tesliminden sonra artık taşıyıcı gönderilenin talimat hakkı doğacağından gönderilenin talimatlarına uyacaktır.¹⁴¹ TTK m.871 benzer yönde düzenleme getirerek gönderilenin talimat hakkının doğabilmesi için yükün teslimat yerine ulaşması gerekliliği belirtilmiştir.¹⁴² Yine taşıma senedine, taşıma için yapılan masrafların gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kayıt konulabilir. Böyle bir kaydın taraflarca eklenmesi halinde, gönderilenin eşyayı teslim almak için ödeme yapması gerekecektir.¹⁴³ Böyle bir hükmün sözleşmede yer almaması halinde gönderilenin bu şekilde bir ödeme yapmakla yükümlü olmadığına karinedir.¹⁴⁴

Yukarıda da belirtildiği üzere gönderilen eşyanın varma yerine geldikten sonra en önemli hakkı taşıma senedinin bir nüshasını talep hakkıdır. Taşıma senedi nüshasını teslim aldıktan sonra artık taşıyıcının tasarruf hakkı ortadan kalkacak ve yük üzerinde talimatları gönderilen verecektir.¹⁴⁵ Böylelikle gönderilen, taşımanın asıl amacı olan yükün kendisine teslim edilmesini isteme hakkına da sahip olacaktır.¹⁴⁶

Ayrıca gönderilen taşıma senedini aldıktan sonra tasarruf hakkını kullanarak yükün başka bir adrese veya başka gönderilene teslimini de isteme hakkına haiz olacak ancak taşıyıcını bu sebeple yapacağı masrafları ödemekle yükümlü olacaktır.¹⁴⁷ Ancak TTK m. 868/3 bu hakkı sınırlandırarak gönderilenin eşyanın bir

¹⁴¹Congar, s. 49

¹⁴² Erdem, s. 273, Bu yönde ayrıca bkn. Yarg. 11. HD. 2020/134E. 2021/847K.04.02.2021T. : "...Dava konusu taşımada öngörülen "DAP" teslim şekli itibariyle, taşıyıcının taşıma yükümü taşımaya konu malların dava dışı alıcı firmanın teslim adresine ulaşması ve teslimi hazır hale gelmesi ile son bulacaktır. Bu noktadan sonra talimat vermek ve yükü boşaltma sorumluluğu teslim alana geçer. Somut olayda davacı ... adına yurt dışında düzenlenen 22.10.2012 tarihli eksper raporunda, taşımanın yapıldığı tırın 22.06.2012 Cuma günü malların teslim edileceği adrese yani Torino (IVECO Fabrika sahasına ulaştığı ve araç sürücüsü yükü teslimi hazır olduğu halde, malın alıcısı tarafından yük boşaltılmadığı gibi, fabrika sahası içinde güvenli bekleme noktası bulunduğu halde, alıcının güvenlik görevlileri tarafından fabrika sahası dışına çıkarıldığı ve kendisine gösterilen güvenlik riski yüksek yerde park etmesinin sağlandığı ve hırsızlık olayının da burada meydana geldiğinin anlaşılmasına göre, davalı taşıyıcıya yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda zararın meydana gelmesinde bir kusur izafe edilip edilemeyeceği..."(Legal İçtihat Bankası)

¹⁴³Erdogan, ss. 34-35

¹⁴⁴Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu-Lahey Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 55, Erdoğan, s. 35

¹⁴⁵ Yarg. 11. HD. 2012/2758E. 2013/2747K.18.02.2013T. : "...Kural olarak gönderilen akdin tarafı değil ise de CMR Konvansiyonu 13/2 maddesine göre yükün teslimi ile taşıma sözleşmesinden doğan borçlar gönderilene intikal edecektir..."(Legal İçtihat Bankası)

¹⁴⁶ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 91

¹⁴⁷ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 92

başka kişiye teslimini istemişse artık bu belirlenen taraf başka bir gönderilen belirleyemeyecektir.

B. Yükümlülükleri

Gönderilen sözleşmenin tarafı olmadığı için gönderen kadar yükümlülüğü bulunmamaktadır. Burada en belirgin yükümlülüğü CMR m. 13/1 hükmünde belirtilen haklarından yararlandıktan sonra taşıma senedinden doğan ödemeleri ödemekle yükümlülüğüdür.

Yükümlülüğü yerine getirmeyen gönderilene karşı taşıyıcı eşya üzerinde hapis hakkını kullanabilecektir. Bu hapis hakkı CMR’de taşıyıcıya tanınan sınırlı bir hapis hakkı düzenlemesidir. CMR, TTK’daki gibi taşıyıcıya açıkça bir hapis hakkı tanımamıştır.

Gönderilen ayrıca taşıyıcının bazı durumlarda talimat isteme hakkını kullandığında bu hakka karşılık en kısa sürede talimatını vermesi gerekmektedir. Boşaltma yükümlülüğü aksi kararlaştırılmadıkça gönderilenin üzerindedir. Gönderilen kendi sahasına giren yükü makul bir sürede taşıyıcının aracından boşaltması gerekmektedir. Aksi halde taşıyıcıya bekleme ücreti ödemekle yükümlü kalabilecektir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYICININ SORUMLULUĞU, SORUMLULUKTAN KURTULMA SEBEPLERİ VE SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

I. GENEL OLARAK

Sorumluluk, genel olarak, kişinin iradesi ile yapmış olduğu eylemlerden veya kendi alanına giren olayın verdiği sonuçlardan bir durumun ortaya çıkması halinde bundan çıkan sonuçlara katlanmasıdır.

Öncelikle, borcun kaynakları öğretide değişik gruplandırmalara tabi tutulmaktadır.¹⁴⁸ Oğuzman ve Öz, borcun kaynağını, borcun kaynağının iradeye bağlı olduğu haller ve iradeye bağlı olmayan haller olmak üzere iki ana grupta incelemiştir. Bu ayrım da; iradeye dayanan halleri, hukuki işlemde kaynaklan ve haksız fiilden kaynaklan; yine iradeye dayalı olmayan haller ise sebepsiz zenginleşme, kanundan kaynaklanan (nafaka borcu gibi) gibi alt ayrımlara tabi tutulmuştur.¹⁴⁹ Nihayetinde, Türk Hukuku'nda borç üç sebepten kaynaklanmaktadır. Bunlardan ilki sözleşmeden kaynaklanan borç, ikincisi haksız fiilden kaynaklanan borç ve son olarak üçüncüsü sebepsiz zenginleşmeden kaynaklanan borç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Her borç ilişkisinde taraflardan en az biri karşı tarafa karşı bir borç ve aynı zamanda bir sorumluluk yüklenir. Sorumluluk kavramı da hukuk sistemlerinde iki ayrı anlamda kullanılmaktadır. Buna göre iki taraftan edimini ifa etmeyen kişinin zorlanarak edimini ifa ettirilmesi, diğer ikinci anlamı ise oluşan zararın tazmini üzerinedir.¹⁵⁰ Hukukumuzda sorumluluk da; kusur sorumluluğu, kusursuz sorumluluk ve hukuka uygun eylemden kaynaklanan sorumluluk olarak üçe ayrılmaktadır.¹⁵¹ Kusur sorumluluğunda kusur ise bir kişinin eyleminden kaynaklı olarak kınanmasını

¹⁴⁸Farklı ayrımlar için bkn. Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu ve Atilla Altop, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Yayınevi, 7. Baskı, 1993, s. 35 vd. M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt: 1, Vedat Kitapçılık, Güncellenip Genişletilmiş 19. Baskı, İstanbul, 2021, ss. 35 vd.

¹⁴⁹Oğuzman ve Öz, ss. 35-36

¹⁵⁰Erdoğan, s. 69

¹⁵¹Yaser Rezazad, **Türk Hukukunda Sorumluluk Kavramı ve Kusursuz Sorumluluk Halleri**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2016, s. 3

gerektiren bir davranışta bulunmuş olması durumudur.¹⁵² Yine kusur sorumluluğunun aksine kusursuz sorumlulukta, bir kusurlu davranış durumunu dayanmamakta, sebep olma yani illiyet bağına dayanmaktadır.¹⁵³ Kusursuz sorumlulukta sorumluluk üstünde olan kişinin, idare veya özen yükümlülüğünün ihlali gibi veya tehlikeli bir işletme, tehlikeli nesneye sahip olunması durumları gereklidir.¹⁵⁴

Özel hukukta ayrıca sorumluluk, den sorumluluk ve ile sorumluluk olmak üzere iki şekilde de sınıflandırılmaktadır. Taşıma hukukunda ise zarar taşıyıcının taşıma borcundan kaynaklandığı için taşıyıcının sorumluluğu den sorumluluktur.¹⁵⁵

Yukarıdaki açıklamaların ışığında, taşıma sözleşmesi, taraflara karşılıklı borç yükleyen (synallagmatic) bir sözleşmedir. Birinci bölümde sözleşmenin tanımı yapılırken de belirtildiği üzere taşıyıcı bir eşyayı taşıma işini üstlenirken, gönderen buna karşılık belli bir ücret ödemeyi üstlenmektedir. Sözleşmenin birden fazla unsuru bulunsa da, belirtilen iki unsur, ücret ödeme ve taşımayı üstlenim sözleşmenin esaslı unsurlarıdır.¹⁵⁶ Nihayetinde taşıyıcının borcu yukarıdaki yapılan ayrımlardan iradeye dayalı kaynaklanan borç sınıflaması altında değerlendirilmelidir.¹⁵⁷ Çünkü bir sözleşme sonucunda taşıma borcu ve ücret ödeme borcu doğmaktadır.

Taşıma sözleşmesinin asıl amacı taşıma konusu eşyanın taşıyıcı tarafından göndericisinden alındığı şekilde gönderilene teslimidir.¹⁵⁸ Ancak taşıyıcı sözleşmeyle birlikte sadece taşımayı değil aynı zamanda taşımak için almış olduğu eşyayı koruma

¹⁵² Oğuzman ve Öz, s. 35, Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin Yayınları, 22. Baskı, Ankara, 2017, s.84

¹⁵³ Hüseyin Hatemi ve Emre Gökyayla, , **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Vedat Kitapçılık, 4. Basım, İstanbul, 2017, s. 143

¹⁵⁴ Eren, s. 513, Hatemi ve Gökyayla, ss. 143-144, Erdoğan, ss. 70-71

¹⁵⁵ Karan ve diğerleri, s. 362

¹⁵⁶ Özlem Tüzüner, Karayolu Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı güden Sözleşmelerle İlişkisi, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Cilt: 25, Sayı: 101, 2012, s. 172, T. Özdemir, s. 3

¹⁵⁷ Oğuzman ve Öz, s. 35

¹⁵⁸ Gönen Eriş, **Açıklamalı Gerekçeli ve İctihath Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015, s. 27, Gözde Cömert Varol, **Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp Ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 13, Erdoğan, s. 90

borcunu da üstlenmiş olur.¹⁵⁹ Görüleceği üzere taşıma sözleşmesinde en çok sorumluluk yüklenen taraf taşıyıcıdır, taşıyıcı tacir olarak bu sorumluluğuna yol açacak riskleri bilir ve buna ilişkin sigorta sözleşmeleri yapar.¹⁶⁰ Taşıyıcı bazen çok yüksek değerlerde eşyalar taşıdığından, bu sebeple herhangi bir durumda ortaya çıkabilecek riziko yüksek olduğundan sigorta şirketleri primleri yüksek tutmaktadır. Çünkü sigorta sözleşmelerinde sigortacı rizikoyu üstlenmekte, taşıyıcı buna karşı prim ödemektedir.¹⁶¹ Yapılan sigorta, FFL¹⁶² yani Nakliye Aracılığı Sorumluluk Sigortası olmaktadır. İşbu sigortayla, ulusal veya uluslararası taşımacılık yapan şirketlerin taşıma sözleşmelerinden doğabilecek sorumluluklarını poliçede belirtilen şartlarda sigortacı tarafından teminat altına alınan sorumluluk sigortasıdır.

TTK'da taşımaya ilişkin hükümler, CMR esas alınarak düzenlendiğinden, Konvansiyona paralel hükümler içermektedir. Her iki düzenlemedeki hükümlere göre taşıyıcının sorumluluğunun niteliği üzerine öğretide farklı görüşler ortaya konulmuştur. Bu görüşler aşağıdaki paragraflar da ayrı ayrı incelenmiştir.

Sorumluluk açısından öncelikle CMR m. 17 düzenlemesine bakmak gerekecektir. Madde hükmüne göre taşıyıcı, taşınacak eşyayı teslim aldığı andan, gönderilene teslim edene kadar, eşyada meydana gelebilecek hasar veya eşyanın kaybindan sorumlu olacağını belirtmiştir. Görüleceği üzere taşıyıcının asli edimi olan taşıma yanında, eşyada meydana gelebilecek hasar ve kayıptan sorumluluk olmak üzere iki sorumluluk kaynağı daha bulunmaktadır.¹⁶³ Konvansiyonun 18 inci maddesine göre hasar ve zıya sorumluluğundan taşıyıcının kaçınılması için ispat yükü taşıyıcının üzerine yüklenmiştir. Aşağıda detaylıca açıklanacak olup burada da belirtmek gerekir ki ispat yükünün burada taşıyıcının üzerinde olması genel durumun aksinedir. Şöyle ki; hukukta iddiayı ortaya koyan hak sahibi, taşıma ilişkisinde gönderen veya gönderilen olabilir, iddiasını ispatlamakla yükümlü olmakla birlikte

¹⁵⁹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 19, Murat Arun, **Uluslararası Karayolu Eşya Taşımalarında Sorumluluk Ve Sigorta**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep, 2019, s.16, Erdoğan, s. 90

¹⁶⁰ Karan ve diğerleri, s.361

¹⁶¹ Ali Haydar Yıldırım, Covid-19 Salgını Nedeniyle Sigorta Primlerinin İndirilmesi Ve İade Sorunu, **Yaşar Hukuk Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 2, Temmuz 2020, s. 76

¹⁶² FFL (Freight Forwarder Liability)

¹⁶³ T. Özdemir, s. 93

burada yükümlü kılınmamış, hasar ve ziya sorumluluğundan kaçınması için sorumsuzluk sebeplerinin var olduğunu ispat yükünü taşıyıcıya bırakmıştır.

Konvansiyon ve TTK hükümlerine göre öğretide ortaya konulan bir görüş ise taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu yönündedir.¹⁶⁴ Bu görüşe göre taşıyıcı hasar ve ziyanın gerçekleşmemesi için bütün özeni gösterdiğini ancak hasar ve ziyanın buna rağmen gerçekleştiğini ispatlamak zorundadır. Ayrıca Yargıtay bir kararında, dikkat ve özenin yanında taşıyıcı, taşımak için aldığı eşyada meydana gelen hasar ve ziyadan ilk olarak kusurlu saymakta ve taşıyıcının kusurlu olmadığını ispatlaması gerektiğini belirtmiştir.¹⁶⁵ Bu görüşe göre CMR m. 17/3 ağırlaştırılmış kusur sorumluluğun istinası olarak belirtilmiş ve bu durumlarda taşıyıcının kusursuz sorumlu olacağı belirtilmiştir.¹⁶⁶ Bu hususta Yargıtay bir kararında açıkça bu hükme dayanarak araçta bir kusur varsa taşıyıcının mutlak sorumlu olacağı yönünde verilen kararı onamıştır.¹⁶⁷

Diğer bir görüşe göre de CMR m. 17/2 düzenlemesinin yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluk olduğu kanaatindedir.¹⁶⁸ Çoğunluk görüşü bu yöndedir. Bu görüşü savunan yazarlar, taşıyıcının, sorumluluğunu meydana getiren olayın gerçekleşmemesi için en üst düzeyde özeni göstermiş olduğunu da ispatlaması

¹⁶⁴ T. Özdemir, s. 127, Cömert Varol, s. 23,

¹⁶⁵ Yarg. 11. HD. 2006/10008E. 2007/12844K. 15.10.2007T. : "...Emtia yüklü TIR'ın yolda ilerlerken bir kadın ve çocuğun aniden önüne çıkması nedeni ile ani fren yapıp durması, paletli naylonlanmış bağlanmış silindir gömleklerin TIR'ın içinde devrilmesi sonucu davalı/karşı davacıya ait emtianın hasarlanması olayını, kazanın oluşumunda sürücünün dikkatsizliği ve kusuru olmadığını kabul eden ve kazanın oluş şeklini CMR Konvansiyonu'nun 17/2. Maddesi gereğince taşıyıcının önüne geçmesi imkan olmayan bir sebep olarak yorumlayan, mal hasarından davacı/karşı davalı taşıyıcının sorumlu olmayacağı sonucuna varan bilirkişi kurulu raporu mahkemece benimsenip, hükme dayanak yapılarak, karşı davanın reddine karar vermiştir. Oysa aracın önüne aniden bir kadın ve çocuğun çıkmış olması, taşımacının sorumluluğu başlıklı CMR Konvansiyonu 17/2. Maddesinde öngörülen "... taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durum olarak..." kabul edilmesi mümkün olmayıp, mahkemece, davacı/karşı davalı taşıyıcının kusursuzluğunu kanıtlamadığı kabul edilerek yargılamaya devam edilmesi..." gerektiğini belirterek kararı bozmuştur.(Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁶⁶ Aydın, Sorumluluk, s. 33, Cömert Varol, s. 24

¹⁶⁷ Yarg. 11. HD. 2004/141928E. 2005/11703K. 30.11.2005T. : "...Taşınan emtiadan 3 adet T. Marka aracın zayı olduğu, yangının elektrik kablolarının şase-kısa devre yapması sebebiyle ortaya çıktığı, çekicinin 15 yaşında olduğu ve bakım, onarım vs. Hususlarının belli olmadığı, araçta çıkan yangının harici bir sebebe dayandırılmadığı, CMR m.17/3 gereğince araç kusuru varsa taşıyıcının mutlak soumlu olduğu..." Kararın tam metni için bkn. Karan ve diğerleri ss. 590-591

¹⁶⁸ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44, Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2008, s. 17, (Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı) Arslan Kaya, Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme'de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları II, **İÜHFİM**, Cilt: 56, Sayı: 1-4, İstanbul, 2011, s. 239, Arun, s. 16, Cömert Varol, s. 24

gerektiğini belirtmişlerdir.¹⁶⁹ Yargıtay kararlarında, basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özen kavramını kullanmaktadır.¹⁷⁰ Öğretide Türkel, Yargıtay'ın, kararlarında hem basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özen kavramını kullanıp hem de karara konu somut olaylarda taşıyıcıdan en üst düzeyde özen derecesine yakın tedbirleri ölçüt alması ve seçilen özen seviyesine sadık kalınmaması durumlarını eleştirmiştir.¹⁷¹

Taşıyıcıdan,basiretli bir taşıyıcıdan beklenen özen derecesinin üstünde bir özen beklenmesi TTK m. 18 ve Yargıtay yerleşik içtihatlarına aykırı bir tutum olacağı açıktır. Kaldı ki gerek CMR gerekse TTK'da bu kadar ağır bir derecede özen beklenmesini düzenleyen bir hüküm bulunmamaktadır. Burada Karan, Kara ve Varan'a göre, TTK m. 876'da yer alan özenin, uygulanabilir özen olarak,tedbirli bir taşıyıcının yapması gereken masraflar kadar göstereceği özen olarak değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir.¹⁷²Yine Eriş'e göre TTK m. 876 gerekçede belirtilen tedbirli taşıyıcıdan beklenen özenin dikkate alınması gerektiğini belirtirken,¹⁷³ Türkel bu ifadenin en yüksek özen kavramı yerine madde metninde kullanılmamasının farklı yorumlar ortaya çıkarabileceği sebebiyle kabul etmemiştir.¹⁷⁴

Taşıyıcının sorumluluğu açısından öne sürülen başka bir görüşte ispat külfeti tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğu olduğu yönündedir. Bu görüşe göre taşıyıcının sorumlu olduğunu iddia eden ispatla yükümlü olmamakta, yani genel ilkelere göre iddiayı ortaya atan kişi ispatla yükümlü olmamakta, taşıyıcı sorumlu olmadığını ispat etmek zorundadır.¹⁷⁵Belirtmek gerekir ki Yargıtay'ın yerleşik hale gelmiş içtihatlarında bildirmiş olduğu görüşte bu yöndedir.¹⁷⁶ Yargıtay, çoğu

¹⁶⁹ Ziya Akıncı, **Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999, s. 102, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 44, Erdoğan, s. 77

¹⁷⁰Yarg. 11. HD. 2019/236E. 2020/3732K. 01.10.2020T. : "...Deneyimli ve basiretli bir taşımacının göstermesi gereken özen ve tedbire rağmen bu sonuç ortaya çıkacak ise taşıyıcının sorumlu olmadığı kabul edilebilecektir..." (Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁷¹ Doğuş Taylan Türkel, Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme, **DEUHFED**, Cilt: 21, Sayı: 2, İzmir, 2019, ss. 265-266 (Taşıyıcının En Yüksek Özeni)

¹⁷² Karan ve diğerleri, s. 391

¹⁷³ Eriş, s. 686

¹⁷⁴ Türkel, Taşıyıcının En Yüksek Özeni, s. 272

¹⁷⁵ Akıncı s. 87, T. Özdemir, ss. 126-127

¹⁷⁶ Erdil, s. 221, Kaya, s. 323 Bu yönde bkn. Yarg. 11. HD. 2015/817E. 2015/2126K. 25.02.2015T. : "...İspat külfeti bakımından öncelikle gönderen veya gönderilenin taşıma konusu eşyanın taşıyana tam ve her türlü ayıptan ari olarak teslim olunmasına rağmen, bu eşyanın gideceği yere aynı şekil ve vasıfta varmadığını ispat etmesi halinde taşıyıcının kusur ve hatasından ileri geldiğinin ispat edilmesine gerek yoktur. Taşıyıcının sorumluluğu bir kusur sorumluluğu olmakla birlikte, genel kurallara aykırı olarak, ispat yükü tersine çevrilmiştir..." (Kazancı İçtihat Bankası)

kararında taşıyıcının her türlü özeni yerine getirmesinin yeterli olmadığını ve kusurunun da olmadığını kanıtlaması gerektiğini belirtmiştir.¹⁷⁷

Bu konudaki kanaatime göre; Yargıtay'ın aksine, öğretideki çoğunluk görüşün savunmuş olduğu yumuşatılmış kusursuz sorumluluk görüşü CMR'de belirlenen sorumluluğa daha uygun kalmaktadır. Kaldı ki Yargıtay'da bir kararında yukarıda yerleşik hale gelmiş kararlarından ayrılarak bu görüşe uygun karar vermiş ve %75 kusurlu olması halinde bile yine yükün tamamından taşıyıcının sorumlu tutulması gerektiğini belirtmiştir.¹⁷⁸

Gerçekten de Konvansiyonun sorumluluğa ilişkin düzenlemesi olan m. 17/1'e göre, taşınacak yükün taşıyıcının zilyetliği altında bulunduğu anda yükte bir hasarın, ziyanın meydana gelmesi halinde taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur. Ancak maddenin devamı fıkralarında bazı hallerde taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulabileceği hükme bağlanmıştır. Görüleceği üzere birinci fıkrayla taşıyıcıya tam bir sorumluluk yüklenmiş, ancak maddenin devamı fıkralarında bu sorumluluk hafifletilmiştir. Açıklanan nedenle CMR Hükümlerine göre taşıyıcının sorumluluğunun niteliği yumuşatılmış bir kusursuz sorumluluktur.

Yukarıda niteliği açıklanan sorumluluğun, başlangıç ve bitişi hakkında daha önce açıklama yapıldığından burada kısaca değinilecektir. Konvansiyona göre; taşıyıcının sorumluluğu, yükü taşımak için teslim aldığı an başlayacak ve yükü gönderilene teslim edene kadar devam edecektir. Bu sürede yükte meydana gelen hasar ve ziyadan sorumlu olacaktır. Burada ayrıca belirtmek gerekir ki, hükümden görüleceği üzere taşıyıcının eşya üzerindeki sorumluluğu sözleşmenin kurulmasıyla değil taşınacak yükün taşıyıcının zilyetliğine geçtiği anla başlayacaktır.¹⁷⁹ CMR m. 9/1 e göre eşyanın taşıyıcının fiili hakimiyetine geçirilmiş olduğu taşıma senedi ile ispatlanabileceği belirtilmiştir. CMR m. 9/2 uyarınca düzenlenmiş olan taşıma

¹⁷⁷ Yarg. 11. HD. 2000/2114E. 2000/3241K. 20.04.2000T. : "...Dairemizin yerleşik uygulamasına göre, TTK'nun 20. Maddesi uyarınca basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özeni yerine getirmediği takdir de 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..."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁷⁸ Yarg. 11. HD. 2001/956E. 2001/4358K. 17.05.2001T. : "...Davalı, CMR'nin 17/2 ve müteakip fıkralarındaki sorumluluktan kurtulmasını gerektiren hallerin mevcudiyetini kanıtlamış değildir. Bu, taşıyıcının eşyanın hasar ve ziyana neden olayda %75 oranında kusurlu bulunması, ziya ve hasara uğrayan eşya bedelinin tamamından sorumlu olmasını engellemez. Bu bakımdan, kusur nedeniyle indirim yapılarak yapılan hesaplama itibar edilmesi doğru olmamıştır..."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁷⁹ Congar, s.76

senedinde bahsi geçen eşyayı taşıyıcının teslim aldığı ortaya çıkartır.¹⁸⁰ Buradaki teslim taşıyıcının yardımcısına veya onun temsilcisine yapılırsa da taşıyıcının sorumluluğu başlayacaktır.¹⁸¹ Yine belirtmek gerekir ki taşıyıcının sorumluluğun başlaması için taşıyıcının yola çıkmış olması durumu gerekmeyecektir.¹⁸²

Taşıyıcının zilyetliğine geçirilen eşyanın, gönderilene teslim edilene kadar, taşıyıcının eşya üzerindeki sorumluluğu devam edeceği belirtilmişti, ancak teslimin gerçekleşmiş sayılması hangi halde olacağı konvansiyonda belirtilmemiştir. Her somut olaya göre durumun ayrı değerlendirilmesi gereklidir. Bu hususta kanaatimce taşıyıcı gönderilenin adresine gelmiş ve boşaltma için hazır beklediği durumda, ayrıca yükün boşaltılması gönderilenin yükümlülüğünde ise teslim gerçekleşmiş sayılmalı ve taşıyıcının sorumluluğu bitmiş sayılmalıdır. Buna karşılık taraflar boşaltma işlemini anlaşılarak taşıyıcıya bırakmış olabilir. Bu durumda boşaltma gerçekleşmeden eşya gönderilene teslim edilmiş sayılmayacaktır. Genellikle yapılan taşımalarda aksine bir hüküm bulunmadığı takdirde boşaltma yükü gönderilenin üzerindedir.¹⁸³ Bu hususta örneğin; taşıyıcı, gönderilenin adresine gelmiş ve boşaltmanın gönderilenin kendinden kaynaklanan bir sebeple bir sonraki güne kalmış olması halinde, bu süre zarfında, yükte meydana gelebilecek herhangi bir olayda örneğin bir hırsızlık olayında taşıyıcının sorumluluğunun bulunmadığı kanaatine varılmalıdır. Yine bu konuda aşağıda detaylı olarak değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Yine gümrüğe teslimin geçerli bir teslim olup olmadığı tartışmalıdır. Gümrüğe teslim konusunda bir görüş, gümrüğe yapılan teslimin geçerli bir teslim olmadığı, taşıyıcının sorumluluğunu devam ettiği yönündedir.¹⁸⁴ Diğer bir görüşe göre de gönderilene teslim edilememesi durumunda gerekli evrakların gönderilene teslimi halinde taşıyıcı eşyayı gümrük idaresine bırakarak sorumluluktan kurtulabileceği üzerinedir.¹⁸⁵ Bu duruma ilişkin diğer bir görüş ise Gümrük Kanunu

¹⁸⁰ Karan ve diğerleri, s. 375

¹⁸¹ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 53, Seven, Özen Borcu, s. 69

¹⁸² Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 62, Erdoğan, s. 149

¹⁸³ Yarg. 11. HD. 2016/13010E. 2018/4514K. 18.06.2018T. : "...Ancak, anılan Konvansiyon'un 17/4-c maddesinde, yükün gönderici, alıcı veya bunların adına hareket eden kişiler tarafından alınması, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması özel bir risk durumu olarak kabul edilmiş, hasar veya kaybın anılan nedenlerden kaynaklanması halinde taşıyıcının sorumlu olmayacağı hükme bağlanmıştır..." (Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁸⁴ Akıncı, s. 91

¹⁸⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 56

dayanak gösterilerek bu şekilde bir teslimin yapılmamış olduğu üzerinedir ve taşıyıcının sorumluluğunu devam ettiğini belirtilmiştir.¹⁸⁶ Yargıtay yeni tarihli bir kararında somut şartlara göre bunun değerlendirmesini yapmış ve teslimatın yapılacağı ülkenin içinde bulunduğu olumsuz durumu gerekçe göstererek gümrüğe yapılan teslimin geçerli olarak kabul edildiği kararı onamıştır.¹⁸⁷ Bizim de katıldığımız ilk görüşe göre gümrükte mal taşıyıcının zilyetliğine geçirilmiş olmayacak ve tam anlamıyla geçerli bir teslim olmayacağından sorumluluğu sona ermeyecektir. Ancak yukarıda bahsi geçen Yargıtay kararının da gerekçesi son derece önemli ve somut taşımanın niteliği gereği bu durumların esnetilmesi gerekliliği de açıktır. Yine hukukun zorlaması gereği, taşıyıcı tarafından eşyanın bir yetkili makama, bu makam gümrük idaresi olabilir, bırakılmasını emrederse, bu yönde yapılmış olan teslimde geçerli olacaktır.¹⁸⁸

Nihayetinde taşıyıcı konvansiyona göre taşıma sözleşmesini ifa ederken yükte meydana gelebilecek hasar ve ziyadan, ayrıca gecikmeden sorumludur. Bu sorumluluklar aşağıda ayrıntılı bir şekilde başlıklar halinde incelenmiştir. Öncelikle ilk başlıkta hasar ve ziya sorumluluğu devamında gecikmeden kaynaklanan sorumluluk işlenmiştir. Devamında ise taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran haller, sorumluluktan kurtaran haller ayrı ayrı incelenmiştir. Son kısımda ise birden fazla taşıyıcıları dahil olduğu taşımalarda sorumluluğun paylaşılması durumu, yine talep ve davaların nasıl yöneltilebileceği konuları işlenmeye çalışılmıştır.

II. HASAR VE ZIYA SORUMLULUĞU

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesine konu eşyayı taşımak içineşyanın göndericisinden aldığı an itibariyle, sözleşmede belirlenen gönderilene, götürülmesi

¹⁸⁶ Yazıcıoğlu, s. 94

¹⁸⁷ Yarg. 11. HD. 2020/7689E. 2022/4557K. 07.06.2022T. : “...Eşyanın gümrüğe teslimi ve davalı alt taşıyıcı Yayıcı...Ltd. Şti. tarafından araçlardan tahliyesi ile CMR madde 17 ve devamından doğan mesuliyetinin sona 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 eşyanın tahliyesi işlemi teslimin bir şartı olarak ortaya çıktığı...” (Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁸⁸ Karan ve diğerleri, s. 376

ve gönderilene verilmesi anına kadar, eşyada ortaya çıkan gelen hasardan ve bunların kısmen veya tamamen ziyandan sorumlu olacaktır.

Yukarıdaki hükümden de görüleceği üzere taşıyıcının eşyada meydana gelen hasardan ve ziyadan sorumlu olacağı belirlenmiştir.¹⁸⁹ Hasar ve ziya sorumluluğu taşıyıcının en temel sorumluluklarıdır. Aşağıda detaylı olarak açıklanacağı üzere hasar; yükte meydana gelen maddi kötüleşme, ziyada; taşınan eşyada sayı itibarıyla bir azalma veya kayıptır. Bu kayıp kısmi veya yükün tamamında meydana gelebilir. Belirtmek gerekir ki hasarda eşya varlığını korumaktayken zararın oluşması durumudur. Ancak ziyada tam aksine bir kısım eşya veya taşımaya konu eşyanın tamamının yitirilmesi hali mevcuttur.¹⁹⁰

Nihayetinde taşıma sözleşmesinin amacı; taşıyıcı tarafından, eşyanın, gönderenden teslim alındığı şekilde gönderilene teslim edilmesidir.¹⁹¹ Hasar ve ziya durumunun varlığı halinde eşya gönderenden teslim alındığı halin dışına çıkmış sayılmaktadır. Bu durumda taşıyıcı sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğunu tam anlamıyla ifa etmiş sayılmayacak ve ortaya çıkan durumdan sorumlu olacaktır.¹⁹² Ancak taşıyıcının bu sorumluluğu sonraki bölümlerde detaylıca açıklanacağı üzere büyük bir sorumluluk ve ağır bir yükümlülük olması sebebiyle sınırlandırılmıştır.¹⁹³ Bu yönüyle taşıyıcı için TTK ve CMR’de belirlenen sorumluluk, sınırlı sorumluluktur. Konvansiyonda yapılan bu şekilde sınırlandırmanın amacı, öğretide, taşımadaki riskin belirlenmesi ve sigorta edilebilir olması için olduğu belirtilmiştir.¹⁹⁴

Taşıyıcının hasar ve ziya sorumluluğu aşağıda iki ayrı alt başlık halinde incelenmiş olup, yargı kararlarına da yer verilerek hangi durumlarda taşıyıcının sorumlu olacağı örneklendirmeye ve açıklanmaya çalışılmıştır. Öncelikle taşıyıcının eşyada meydana gelen hasardan sorumluluğu incelenmiştir. Ardından ziya

¹⁸⁹ Yarg. 11. HD. 2015/817E. 2015/2126K. 18.02.2015T. : “...Taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili temel kural, CMR'nin 17. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde hükmü uyarınca, taşıyıcı malları teslim aldığı andan, malların teslim edileceği zamana kadar malların tamamen veya kısmen kaybolmasından ve hasara uğramasından ve ayrıca gecikmeden sorumludur...” (Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁹⁰ Cömert Varol, s. 44

¹⁹¹ Erdil, s. 224.

¹⁹² Cömert Varol, s. 34

¹⁹³ Cömert Varol, s. 35, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 150

¹⁹⁴ Arkan, Sorumluluk, s. 148, Yazıcıoğlu, s. 150, Erdoğan, s. 167

sorumluluğu yükte meydana gelen kısmi ziya ve tam ziya olarak ayrı başlıklar halinde detaylıca açıklanmaya çalışılmıştır.

A. Hasar Sorumluluğu

Taşıma hukukunda, öğretide hasar için, taşınan eşyanın maddi anlamda kötüleşmesi veya eşyada değer kaybı kavramları kullanılmaktadır.¹⁹⁵ Sözlükteki tanımında da belirtildiği gibi, hasar için eşyada meydana gelen kırılma, dökülme, yıkılma ve bunun dışında ıslanma, kirlenme veya paslanma gibi örnekler de verilebilir.

Hasar hangi hal ve şartta hangi sebepten gerçekleşirse gerçekleşsin taşınan eşyada bir maddi kötüleşme olması durumunda hasardan söz edilecektir.¹⁹⁶ Hasar eşyada meydana gelen haricen de olsa bir kötüleşmedir. Taşıma alanında genellikle hasar daha çok gıda taşımalarında meydana gelmektedir. Örneğin belirlenen ısıdan yüksek ısıda taşınması durumunda meyvelerin teslim yerine varmadan erken olgunlaşması veya belirlenen sıcaklıktan düşük sıcaklıkta taşınması durumunda meyvelerin donması sonucunda, taşınan eşyada bir değer kaybı olacağı belirtilmektedir.

Yargıtay taşıma senedinde belirlenen sıcaklıktan farklı bir sıcaklıkta taşınması durumunda donan meyvelerden taşıyıcıyı sorumlu tutmuştur.¹⁹⁷ Bu hususta taşınan eşyada bir hasar meydana gelmiş sayılacaktır.¹⁹⁸ Gerçekten de eşyanın gönderileni maldan beklediği ekonomik değeri alamayacak ve maddi bir kötüleşme

¹⁹⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 151, Erdem, s. 208, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51, Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, s. 181

¹⁹⁶ Sercan Örsel, **Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2018, s. 11

¹⁹⁷ Yarg. 11. HD. 2012/12879E. 2014/2984K. 20.02.2014T. : "... Davacı vekili, taşıma sözleşmesi gereğince nakliyesi yapılacak meyvelerin +2 derecede taşınacağını açıkça belirtildiğini, ısı kayıt cihazının soğutucu treylere konulurken ihraç ürünlerinin +2 derecede taşınacağını araç şoförü...'a ısı kayıt cihazı ile aynı barkot numarasını taşıyan belge ile bildirildiğini... Davalı vekili, ... taşımanın ürünlerden sadece üzüm ve incirde donma tespit edildiğini, bu donmanın da ön soğutması yapılmayan nispeten diğer meyvelere göre dayanıklılığı zayıf olan ve soğuk havanın direk üflendiği yere istiflenmesi hatalı bir şekilde yapılan ürünlerde donma hasarının meydana geldiğini gösterdiğini...davalının taşıma nedeniyle meydana gelen zararda kısmen sorumlu olduğu gerekçesiyle davanın kısmen kabulü ile 25.862,78 TL'nin 22/12/2009 tarihinden itibaren avans faizi ile birlikte davalıdan tahsiline, fazla istemin reddine karar verilmiştir..."(Kazancı İçtihat Bankası)

¹⁹⁸ Koller, ss. 342-343' den aktaran Adıgüzel, Taşıma Hukuku s. 151

meydana gelmiş olacaktır. Ancak dondurulmuş olarak taşınan sebze veya meyvenin bir süre derecesinin değişmesinden kaynaklı çözülme meydana gelmiş olması durumunda eğer ki sebze veya meyve de herhangi bir bozulma gerçekleşmemişse, değerinde de bir azalma meydana gelmemişse bu durumda hasardan söz edilemeyecektir. Çünkü eşyada maddi bir kötüleşme gerçekleşmemiştir.¹⁹⁹

Taşıyıcının taşımış olduğu eşyanın tamamında hasar gerçekleşmiş olabileceği gibi eşyanın bir kısmında da hasar meydana gelebilir.Örneğin taşıyıcının aracının brandasının yırtık olması sebebiyle römorkun içerisine su alması sonucunda 100 televizyondan 20 si hasar alabileceği gibi 100 televizyonun tamamı da hasar alabilmesi mümkündür. Ancak bazı taşımalarda eşya bütünlük arz etmesi sebebiyle, bir kısmının hasar alması durumunda diğer kısım kullanılamıyor veya bu kısım için de değer kaybı oluşturuyorsa eşyanın tamamı hasar almış kabul edilmelidir.²⁰⁰Bu hususta taşınan eşyanın bir koleksiyon olması bir veya birkaç parçasının eksik olması durumunda diğer parçaların bir anlam ifade etmeyecek olması halinde kısmi hasar değil tam hasar söz konusudur. Yine elbise grubunun içindeki bazı bedenlerin zarar alması durumunda da tam hasar söz konusudur. Yukarıdaki ıslanma örneğinde olduğu gibi ıslanma sonucunda taşınan eşya tekrar kurutulup eski haline gelebilen bir eşya olduğu takdir de, ekonomik değeri azalmıyorsa hasarın olmadığı kabul edilmektedir.²⁰¹

Bazı durumlarda taşınan eşyada gerçekleşen olayın hasar mı olduğu yoksa eşyanın ziya mı olduğu uygulamada ve öğretide tartışma konusudur. Bu hususta genel kanı taşınan eşyanın asli vasfının değişip değişmediği üzerinedir. Eğer eşyanın asli vasfında değişme gerçekleştiyse, ancak ekonomik değeri devam ediyorsa aynı zamanda, hasar değil burada kısmi ziya olduğu yönünde görüşler vardır.²⁰² Ancak bu hususta belirtmek gerekir ki sorumluluğun hangi sebepten kaynaklandığı önemli değildir. Burada gecikme nedeniyle mal hasara uğramış veya kayıp yaşanmış olabilir ya da tam tersi yaşanan hasar veya kayıp gecikmeye neden olmuş olabilir. Her durumda da iki sebebe istinaden zararın tazmini taşıyıcıdan istenebilir.²⁰³

¹⁹⁹ Erdil, s. 225, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 50

²⁰⁰ Cömert Varol, s. 45, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 51, Ülgen, s. 181

²⁰¹ Karan ve diğerleri, s. 380

²⁰² İnci Kaner, **Hava Hukuku (Hususi Kısım)**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 75, Erdem, s. 209

²⁰³ Karan ve diğerleri, s. 383-384

B. Zıya Sorumluluğu

Taşıyıcı taşıma sözleşmesi ile birlikte borç altına girdiği en önemli edim sözleşmeye konu eşyanın gönderilene teslim edilmesidir. Bu hususta taşınan eşyanın gönderenden alındığı şekilde gönderilene teslim edilmesi taşıyıcının yükümlülüğündedir. Bu sebeple taşıma anında yükte meydana gelen eksilmeden taşıyıcı sorumludur.

Taşınmak üzere alınmış eşyanın nicelik olarak azalması veya tamamen kaybolması ve niteliğinde değişme olması durumunda zıyan varlığından bahsedilmektedir.²⁰⁴ Zıya dar anlamıyla eşyanın kaybıdır.²⁰⁵ Burada eşya madden kaybolmuştur. Yine zıya durumu taşınan eşyada meydana gelen madden kötüleşme ile eşyadan beklenen ekonomik yararın tamamen ortadan kalkması halinde de zıyadan bahsedilecektir.²⁰⁶

Eşyanın zıya hali, bir hukuki imkansızlık sonucu veya fiili bir durumdan kaynaklanmış olması da muhtemeldir.²⁰⁷ Bu hususta fiili duruma örnek olarak, taşımaya konu eşyanın, kazaya karışan aracın içinde yanmasıyla kül olması hali veya çalınması durumları verilebilir. Bazen eşyaya gümrükte el konulması veya eşyanın hak sahibi dışında başkasına teslimi gibi durumlarda da eşya teslim edilememiş olabilir. Bu durumda fiili imkansızlık hali değil hukuki imkansızlık halinin varlığından söz edilir.²⁰⁸ Bu hususta yine eşyanın fiilen değil de taşıyıcını hatalı bir hareketinden dolayı eşyanın polis tarafından el konulması halinde de hukuki imkansızlıktan söz edilir.²⁰⁹ Ancak gümrükteki olayda olduğu gibi bazı el konulma olaylarında geçici bir el koyma olayı da olabilmektedir. Bu durumda el koymanın

²⁰⁴ Congar, s. 143, T. Özdemir, s. 95

²⁰⁵ Karan ve diğerleri, s. 378

²⁰⁶ Karan ve diğerleri, s. 378

²⁰⁷ T. Özdemir, s. 96

²⁰⁸ Yarg. 11. HD. 2015/5169E. 2016/2241K. 01.03.2016T. : "...CMR'nin 20. Maddesi gereğince de, malların teslimi için kararlaştırılan tarihi takip eden 30 gün içinde teslim edilmemesi veya teslim tarihi kararlaştırılmadığı durumlarda taşıyıcının malları teslim aldığı andan itibaren 60 gün içinde yükün teslim edilmemesi yükün kaybolduğuna kesin kanıt oluşturur. Bu hükümler karşısında somut olay irdelendiğinde, davacı tarafça, davalıya, dava dışı alıcısına ulaştırması için teslim edilen emtianın, alıcısı yerine başkasına teslim edildiği dosya kapsamına göre sabit bulunduğu göre, artık dava konusu emtianın kaybolduğunun ve davalının bu kayıp nedeniyle sorumlu bulunduğu kabulü gerekir..."(Kazancı İçtihat Bankası)

²⁰⁹ Zeyneloğlu, s. 248

uzun sürememesi halinde eşyanın zayi olmasından değil gecikmeden bahsedilebilir.²¹⁰

CMR m. 20 hükmüne göre, hak sahibi, sözleşmede teslim için kararlaştırılan zaman limitinin 30 günü aşması durumunda veya böyle bir zaman limitinin bulunmaması durumunda taşıyıcının taşımak için aldığı eşyanın alındığı tarihten başlayarak 60 günlük süre zarfında teslimin gerçekleşmemesi halinde eşyanın zıyana kesin karine oluşturup, eşyayı zıyaa uğramış sayabilecektir.²¹¹ Bu düzenleme Konvansiyonda hükmen zıya olarak düzenlenmiştir.²¹² Öğreti de bu durumun ayrıca zıya karinesi olarak da adlandırıldığını belirtmek gerekir.²¹³ Gerçekten de ortada bir gerçek bir kayıp olmaması ancak yükün nerede olduğu bilinmemesi durumunda hak sahibine böyle bir karineden yararlanabileceği hüküm altına alınmıştır. Bu sürelerin geçmesi durumunda eşya teslim hazır edilse bile hak sahibi kendi menfaatine göre hareket edebilecektir.²¹⁴ Ancak hak sahibi taşınan eşyayı, hükümde belirtilen sürelerin geçmesi durumunda bile teslim almayı tercih edebilir. Böyle bir durumun varlığı halinde artık eşyanın zıyaından değil, gecikmeden söz edilecektir.²¹⁵

Konvansiyonun ilgili maddesinin ikinci fıkrasında, yine hak sahibine tazminat hakkını kullandıktan sonra eşyanın 1 yıllık süre zarfında bulunması halinde kendisine haber verilmesini talep edebileceği düzenlemiştir. Hak sahibi bu hakkından yararlanabilmek için tazminatı aldıktan sonra taşıyıcıya bu yönde yazılı bir bildirimde bulunması gereklidir. Böyle bir durumda, eşyanın bulunması halinde hak sahibi eğer eşyayı teslim almak istiyorsa, tazminat olarak aldığı miktarı ve taşıma ücretini taşıyıcıya vermek zorundadır.

²¹⁰ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 48

²¹¹ Yarg. 11. HD. 2011/3920E. 2013/4253K. 07.03.2013T. : “...O halde somut uyuşmazlıkta ortada iki taşımının bulunduğu, malın önce davalı tarafından İstanbul’dan Münih’e taşındığı, bu taşımının zamanında yapılmaması nedeniyle davacının fuarda yeni stant malzemeleri temin etmek zorunda kalarak uğradığı, dolayısıyla davacının bu ilke taşımadan kaynaklı zararı, geç teslim hükümlerine göre davalıdan isteyebileceği, malın ikinci olarak Münih’ten İstanbul’a taşındığı ve bu taşıma sonucunda da CMR Konvansiyonu’nun 20. Maddesi uyarınca kaybolmuş sayılabileceği ve davalıdan tazminat isteyebileceği kabul edilmelidir...” Bu yöndeki kararlar için bkn. Lale, CMR Şerhi, s. 547 vd.

²¹² Karan ve diğerleri, s. 378

²¹³ T. Özdemir, s. 99

²¹⁴ T. Özdemir, s. 96

²¹⁵ Erdil, s. 362

Konvansiyon, bir yılın sonunda bulunan eşyaya ilişkin olarak bir düzenleme getirmemiş, bu durumun varlığı halinde taşıyıcının eşyanın bulundukları ülke yasalarına göre tasarruf edebileceğini belirtmiştir.²¹⁶

Yukarıdaki açıklamalardan da görüleceği üzere, zıya, eşyanın tamamında da olabileceği gibi bir kısmında da meydana gelebilir. Böyle bir ayırım ancak bölünebilir, yani ekonomik bütünlüğü bozulmadan parçalanabilen eşyalarda mümkündür. Aksi halde bölünemez bir eşyada bir kısmın zıya olması durumu olmayacaktır. Bu şekilde bir bütünlüğün olup olmaması durumu fiili olarak eşyanın parçalara ayrılıp ayrılmamasına göre karar verilecektir.²¹⁷

Tam zıyada taşıyıcı yüklerin hiçbirisini gönderilene teslim edememektedir. Kısmi zıyada miktar olarak bir azalma durumu olsa da bir kısım teslimat vardır. Bu sebeple kısmi zıyan tespitinde teslim gereklidir.²¹⁸

Konvansiyon tam ve kısmi zıya halinde ayırım yaptığında bu durumların ayrı başlıklar halinde değerlendirilmesi gerekmiştir. Kısmi zıya ve tam zıya ayırımı zamanaşımı sürelerinin tespiti hususunda ve ödenecek tazminatın belirlenmesi hususunda önem arz etmektedir.

Yukarıdaki paragrafa göre kısmi ve tam zıyan önemi noktasında, kısmi zıyada zamanaşımı teslim tarihinden, tam zıyalardakararlaştırılan zaman limiti varsa bu sürenin sona ermesi anıyla birlikte bu tarih itibarıyla 30 günlük süre zarfından sonra, bu şekilde bir süre üzerinde anlaşılmamışsa taşıyıcı tarafından eşyanın taşınmak için teslim alınması tarihinden itibaren 60 ıncı günün sonunda başlar.

Tazminat hesaplamasında da brüt ağırlık esas alındığından kaybın miktarı bu hususta önemlidir. Brüt ağırlık, eşyanın net ağırlığına, ambalaj ve diğer destek elemanlarının eklenmiş ağırlıklarının da eklenmiş halidir.²¹⁹ Bazı hallerde bu durum adil olmayan sonuçlar da doğurmaktadır.²²⁰ Buna örnek olarak çok değerli ama hafif olan eşyanın ağır ambalajla kaplanması durumudur.

²¹⁶ Erdil, s. 99

²¹⁷ Karan ve diğerleri, s. 379

²¹⁸ Cömert Varol, s. 40

²¹⁹ Kaya, s. 263, Karan ve diğerleri, s. 697

²²⁰ Karan ve diğerleri, s. 698

1. Tam Zıya

Yukarıdaki açıklamalardan da görüleceği üzere zıya, taşıma hukukunda taşıyıcının taşımak için aldığı eşyayı, eşyanın gönderilene teslim edememesi olarak adlandırılmaktadır.²²¹ Bu teslim edememe durumu eşyanın tamamında meydana gelmesi durumunda eşyanın tam zayi olduğu kabul edilmektedir.

Tam zıya durumu taşınmak için alınan eşyanın fiili ve hukuki bir imkansızlık nedeniyle gönderilene teslim edilmemesi durumları ile ortaya çıkmaktadır.²²² Fiili imkansızlık durumlarına örnek olarak eşyanın gasp edilmesi veya yanması gösterilebilir. Yine eşyanın gümrük idaresi tarafından el konulması hali de hukuki imkansızlık durumuna örnek olarak gösterilebilir. Taşıyıcı, taşımak üzere aldığı eşyanın tamamını teslim edememesi, tam zıya uğratması durumudur. Tam zıya halinde aşağıda açıklanacak olan istisnai durum hariç olmak üzere hiçbir teslimat yapılmamış olacaktır. Kısmi zıya da ise tam zıya göre bir teslimat vardır.

Ayrıca bazı durumlarda eşyada kısmi zıya olması durumu halinde bile zıya olan kısım dışında kalan bölüm eğer özelliğini yitiriyorsa bu durumda eşyanın tam zayi olduğu kabul edilmektedir.²²³ Yine eşyanın kısmi hasar almasıyla eşyanın tamamı kullanılamaz hale geliyorsa, taşınan eşya bu anlamda bütünlük oluşturuyorsa tam zıya halinden bahsedilecektir.²²⁴ Bunun haricinde eşya bütünlük arz etmiyorsa; örneğin, taşımaya konu eşya 100 adet televizyon veya 20 makara bakır tel olması durumunda, hasar sadece birkaçında meydana gelmişse, diğerleri kullanıma hala elverişli ise bir önceki cümlede belirtildiği gibi eşyanın tam zayi olduğundan söz edilemez.²²⁵

²²¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 148, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47

²²² T. Özdemir, s. 99, Congar, s. 152

²²³ Congar, s. 152, Karan ve diğerleri, s. 379

²²⁴ T. Özdemir, s. 100

²²⁵ Cömert Varol, s. 42, Karan ve diğerleri, s. 379

2. Kısmi Zıya

Kısmi zıyanın varlığı halinde, taşıyıcının taşıma sözleşmesi gereği taşımak üzere aldığı eşyayı gönderilene miktar veya ağırlıkça eksik teslim etmesi durumu gerçekleşmiştir.²²⁶

Yukarıda da ifade edildiği üzere eşyanın kısmen zıya olması durumu için eşyanın bütünlük arz eden bir eşya olmaması gereklidir. Gerçekten de eşyanın zayi olan kısmı, diğer kısmında kullanımından fayda elde edilemeyecek duruma soktuğu halde, burada kısmi değil eşyanın tam zıya olduğu kabul edilmelidir. Örneğin taşınan eşya konser için platform olduğu kabul edilirse, bu durumda zayi olan kısım, platformun kurulmasına engel oluyorsa bu durumda tam zıya vardır. Çünkü eşyadan tam anlamıyla yarar sağlanamamaktadır.

Kısmi zıyada taşınan eşyanın bir kısmı ekonomik değer kaybetmiş diğer kısmı gönderilene teslim ediliyorsa, bu durumda kısmi zıya vardır. Örneğin taşınan eşyanın 25 ton pirinç olduğunu varsayarsak, yolda pirinçlerin açılan kapak sebebiyle 5 tonunun yere dökülmesi halinde, taşıyıcı, teslim aldığı şekilde gönderilene teslim edemeyecek, miktar itibarıyla az teslim etmiş olacak ve eşya kısmen zıya olmuş olacaktır.

Bu hususta hasar ile kısmi zıya kavramı çok karıştırılmaktadır. Kısmi zıya eşyanın bir parçasında gerçekleşen kayıptır. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere sorumluluğun tespiti bakımından bu hususun önemi yoktur. Her durumda da iki sebebe istinaden zararın tazmini taşıyıcıdan talep edebilecektir.²²⁷

3. Hükmen Zıya

Hükmen zıya, CMR m. 20 de düzenlenmiştir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, tarafların taşımak üzere anlaştığı eşyanın tesliminde gecikme halinde hak sahibinin eşyadan beklediği faydanın ortadan kalkması halinde eşya hükmen zıya uğramış sayılır.²²⁸

²²⁶Cömert Varol, Sorumluluk, s. 42, Akıncı, s. 93

²²⁷Karan ve diğerleri, s. 383-384

²²⁸Karan ve diğerleri, s. 642 Ayrıntılı bilgi için bkn. ss.55-56

CMR m. 20/1 düzenlemesi, ne zaman hükmen kayıp sayılabileceğine ilişkin süreleri düzenlemiştir. Bu fıkra göre; eğer ki taraflar taşıma için bir süre kararlaştırmış iseler, sürenin bitiminden sonra gelen 30 günlük zaman içerisinde teslim gerçekleşmezse eşyanın kaybolduğuna diğer bir ifadeyle zıyan olduğuna kesin bir kanıt oluşacaktır. Ya da taraflarca bu şekilde süre kararlaştırılmamış olması halinde, taşıyıcının taşımak için eşyayı almasından itibaren 60 günlük süre zarfında eşyanın teslimi gerçekleşmemesi halinde eşyanın kaybolduğuna diğer bir ifadeyle zıyan olduğuna kesin bir kanıt oluşacaktır. Bu durumda hak sahibi eşyayı kaybolmuş sayabilecektir. Düzenleme doğal olarak iki hal esas almıştır. Buna göre ilk durum taraflar arasında bir zaman limitinin kararlaştırılmış olması halidir. Bu şekilde tarafların bir süre kararlaştırması halinde bu zaman limitini sona ermesini izleyen 30 gün içinde eşya teslim edilmezse hak sahibi eşyayı zıyaa uğramış sayabilecektir. İkinci durumda ise teslim süresinin kararlaştırılmamış olması halinde taşıyıcının taşıma için eşyayı teslim alması anından itibaren 60 günlük süre zarfında gönderilene teslim etmemesi halinde hak sahibi eşyayı zıya olmuş, kaybolmuş sayabilecektir.

Hükümün getiriliş amacına bakacak olursak, Yeşilova Aras'a göre taraflar arasında, özellikle de gönderilen açılarından eşyanın durumu hakkında belirsizliği kaldırmaktır.²²⁹ Bu hükmün hak sahibine sağladığı bir fayda da gecikme halinde taşıyıcının sorumluluğu taşıma ücreti ile sınırlı olacak iken, hükme zıya hükmüyle taşıyıcının sorumluluk sınırı artmış olacaktır.²³⁰

Yargıtay bir kararında taşıyıcıya taşınması için teslim edilen eşyanın 7 ay sonra bulunması durumunda gönderilenin bunu kabul etmek zorunda olmadığını karara bağlamıştır.²³¹

²²⁹Yeşilova Aras, Teslim Süresinin Aşılması, s. 42

²³⁰Yeşilova Aras, Teslim Süresinin Aşılması, s. 44

²³¹Yarg. 11. HD. 2009/11067E. 2011/3754K.01.04.2011T. : "...Davacının davalıya teslim ettiği emtianın 06.04.2006 tarihinde yola çıktığı halde taşıma sırasında kaybolduğu ve alıcısına teslim edilmediği, 7 ay sonra bulunan malın alıcısı tarafından kabul edilmesinin beklenemeyeceği, taşıyıcının ağır kusur ve ihmali nedeniyle CMR 29. Madde gereğince zararın tamamından sorumlu olduğu, sınırlı sorumluluk esasından yararlanamayacağı gerekçesiyle..." Kararın tam metni için bkn. Karan ve diğerleri, s. 651

III. GECİKMEDEN KAYNAKLANAN SORUMLULUK

A. Genel Olarak

Taşıyıcının hasar ve ziya sorumluluğu yanında, CMR hükümlerinde düzenleme alanı bulan bir diğer sorumluluk türü ise eşyanın gönderilenine geç teslimi durumudur. Taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu, hasar ve ziya sorumluluğunun da düzenlendiği Konvansiyonun 17. maddesinde düzenlenmiştir.

Taşıyıcı tarafından, taşınmak üzere alınan eşyanın taşıma süresi içerisinde gönderilene teslimi gereklidir. Taşıma süresi, taşıma senedinde kararlaştırılmış olabileceği gibi, kararlaştırılmamış da olabilir. Açık bir taşıma süresi belirlenmiş olan taşımalarda gecikme olup olmadığı açık bir şekilde belirlenebilmektedir. Taraflar arasında taşıma süresi yönünden anlaşma olmadığı takdirde taşımanın yapılabileceği makul süre belirlenerek gecikmenin olup olmadığı tespit edilecektir.²³²

Ancak burada bir noktaya değinmekte fayda var ki her ne kadar taşıma için taraflarca bir süre belirlenmemiş de olsa bazı durumlarda zımnen sürenin kararlaştırıldığı kabul edilmektedir. Örneğin, gönderenin bir fuara katılım için fuarda sergileyeceği eşyaların taşınması işini bir taşıyıcıyla anlaşmış olabilir. Bu durumda taşınan eşyanın fuarın başlamasından önce orada bulunması gerektiği somut olayın özelliğinden çıkartılabilmektedir. Örnekte belirtilen olaya benzer durumlarda gereklilik sebebiyle sürenin zımnen kararlaştırılmış olabileceği öğretide kabul edilmektedir.²³³

CMR m. 19 hükmüne göre, eşyanın kararlaştırılan sürede gönderilene teslim edilmemesi veya böyle bir süre belirlenmediği durumda, gayretli taşıyıcı için bu taşıma ne kadar sürede gerçekleştirebileceği belirlenerek, bu sürenin aşılması durumunda gecikme olduğunu düzenlemiştir. CMR'nin 19. Maddesine benzer olarak düzenlenmiş olan TTK m. 873 hükmü de basiretli bir taşıyıcı için gerekli olan sürenin taşıma süresi olarak belirlenmesi gerektiğini hüküm altına almıştır.

Ayrıca CMR m. 19 hükmüyle tarafların arasında gecikme halinde uygulanacak cezai şart kararlaştırılmasını engellemiştir.²³⁴

²³² Erdil, s. 228

²³³ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 148, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 47

²³⁴ Yeşilova Aras, Teslim Süresinin Aşılması, s. 3

Görüleceği üzere gecikmeden kaynaklanan sorumluluğun belirlenebilmesi için öncelikli olarak taşıma süresinin belirlenmesi gereklidir. Bu hususun önemine binaen ayrı bir başlıkta iki ayrı durum, yani sürenin açıkça belirlendiği veya belirlenmediği durumları ayrıca incelenmiştir.

B. Taşıma Süresi

Taşıma süresi, taşınmak üzere anlaşılmış olan eşyanın taşıyıcı tarafından gönderenden teslim alınmasıyla başlar ve eşyanın gönderilenine teslimi ile son bulur. Taşımanın gerçekleştirildiği süre fiili taşıma süresidir. Ayrıca sözleşmede taraflar bir süre kararlaştırdığı takdir de sözleşmede kararlaştırılan bu süre sözleşmesel taşıma süresi olarak ifade edilmektedir.

Sözleşmede kararlaştırılan taşıma süresinin aşılması durumunda gecikmeden bahsedilecektir. Bir önceki ifadeye göre basitçe fiili taşıma süresinin, sözleşmede kararlaştırılan süreyi aşması durumunda gecikmeden bahsedilecektir.²³⁵ Yeşilova Aras'a göre bu süre, teslim süresi olarak ifade edilmekte ve bu ifadenin başka bir anlama gelmesinin olanaksız olduğunu belirtmiştir. Taşıyıcının bu sürede taşıma işini sonlandırmak yükümlülüğü altındadır.²³⁶

Yukarıda belirtilen bu süreyi taraflar net bir şekilde kararlaştırabileceği gibi, örtülü bir şekilde de kararlaştırabilirler veya hiç kararlaştırmayabilirler.²³⁷ Bu hususta taşıma süresi ya kesin bir şekilde taraflar arasında kararlaştırılmıştır ya da somut taşımaya bakılarak bu süre örtülü olarak anlaşılabilecektir veya süre hiç belirlenmemiş olabilmektedir. Bu halde taşımanın gerçekleştirilebileceği makul süre hesaplanması gündeme gelmektedir. Burada özenli taşıyıcının taşımayı ne kadar sürede gerçekleştirebileceği aşağıda belirtilen kıstaslarla hesaplanır. Bu durumlar aşağıda alt başlıklar halinde incelenmiştir.

²³⁵Karan ve diğerleri, s. 622, Geniş bilgi için bkn. Yeşilova Aras, Teslim Süresinin Aşılması, s. 1 vd.

²³⁶Yeşilova Aras, Teslim Süresinin Aşılması, s. 5-6

²³⁷ Tülay Çetin Eskici, **6102 Sayılı TTK Ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019, s. 28

1. Sürenin Belirli Veya Belirlenebilir Olması

CMR hükümlerine göre oluşturulan taşıma sözleşmesinde taraflar açıkça taşımanın yapılacağı süreyi kararlaştırabilirler veya bu süreyi kararlaştırmazlar bile sözleşmeye konu taşımadan belli bir taşıma süresinin varlığı çıkartılabilmektedir. Bu hususta taraflar düzenlenen taşıma senedine genelde taşıma süresini açık ve net bir şekilde yazmaktadır.

CMR m. 6 taşıma senedinin içermesi gereken unsurları belirtmiştir. Bu maddenin ikinci fıkrasında gerekli görülmesi halinde bazı hususların da senede eklenebileceği hüküm altına alınmıştır. Bunlardan birisi de tarafların aralarında taşımanın tamamlanması için anlaştıkları süredir. Ancak belirtmek gerekir ki taşıma senedi düzenlenmesi taşıma sözleşmeleri için zorunlu bir unsur olmamakla birlikte tarafların arasında sürenin kararlaştırılması da zorunlu bir unsur değildir.

Gerek CMR m. 9 gerekse TTK m. 858, taşıma senedinin, sözleşmenin kurucu bir unsuru olmadığını açıkça hüküm altına almıştır. Gerçekten de birbirine paralel olarak her iki düzenleme için de düzenlenecek taşıma senediningeçerlilik değil ispat koşulu olduğu belirtilmiştir.²³⁸

Taraflar arasında bir problem çıkması durumunda ilk bakılacak olan yer, tarafların iradelerini taşıdığı için, düzenlenmişse taşıma senedir. Bu sebeple taşıma senedi içerisindeki düzenlemeler taşıma ilişkisi açısından büyük önem arz etmektedir. Bu şekilde bir taşıma senedinin düzenlenmesi halinde, senede açıkça taşıma için belirlenen süre yazılması halinde gecikme durumu kolaylıkla belirlenebilecektir. Ancak belirtelim ki taraflar kararlaştırmış oldukları süreyi taşıma senedine değil de başka bir şekilde kendi aralarında ki sözleşmeye de yazmış olabilirler. Bu durumda taraflar arasında yine sürenin kararlaştırılmış sayılması gereklidir.

Yukarıdaki bölümde de açıklandığı üzere sürenin başlangıcı ve sonu taşıma süresinin belirlenmesinde önemlidir. CMR hükümlerinde açık bir şekilde taşıma süresinin başlayacağı ve biteceği an için belirleme yapılmamıştır. Bu hususta eşyanın taşıyıcı tarafından taşımak için teslim alınacağı tarih belirtilmişse bu tarihten, aksi

²³⁸ Erdil, ss. 134-135, Congar, s. 152

halde taşıma süresi taşıyıcının eşyayı teslim almasıyla başlayacaktır.²³⁹ Örneğin, taraflar eşyanın 8 gün içinde taşınacağı ve gönderilene teslim edileceğini kararlaştırmış olabilirler. Bu durumda taşıma süresi sözleşmeden itibaren mi yoksa taşıyıcının eşyayı teslim aldığı andan itibaren mi başlayacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu durumda taşıma süresi, taşıyıcının eşyayı taşımak için teslim aldığı anda başlayacaktır.

Sözleşmede taraflar sürenin belirlenmesini birden fazla şekilde kararlaştırabilirler. Örneğin, taşıma süresi için taraflar, taşıyıcının gönderenden eşyayı teslim almasından itibaren 6 gün içinde teslimini, belirli iki tarih arasında teslimini veya şu tarihte teslim olunacağı karara bağlamış olabilirler. Ancak burada belirtmek gerekir ki kararlaştıran sürenin örneklerde belirtildiği şekilde net ifadeler olmalıdır. Ancak taşımanın en kısa sürede yapılacağı belirtilmişse, bu muğlak bir ifade olduğundan süre açıkça belirlenememektedir.²⁴⁰ Belirlenemeyen bir süre olduğundan taraflarca sözleşmede bir süre kararlaştırılmış olmayacaktır.

Taraflar kendi aralarında taşıma için bir süre kararlaştırmış ancak bu süre içerisinde taşımanın gerçekleştirilemeyeceği durumu ortaya çıkmışsa taraflar arasında anlaşarak sözleşmede kararlaştırmış oldukları taşıma süresini uzatabilecektir.²⁴¹

Taraflar taşımanın yapılacağı süreyi aralarında kararlaştırarak, açıkça taşıma sözleşmesinde belirtmeseler bile belirli bir tarihte yapılması gerektiği somut taşımanın içeriğinden çıkartılabilmektedir. Örneğin bir gösteride dağıtılacak olan hediye eşyalarının taşınması için anlaşılması halinde taşınan eşyanın gösteri tarihinden önce gösterinin yapılacağı adreste olması gerekliliği taşımanın içeriğinden anlaşılmaktadır. Bu hususta taraflar açıkça sözleşmede kararlaştırmaları bile bu süre taşımanın amacından çıkartılabilmektedir. Bu hususta taraflar arasında örtülü bir anlaşma olduğu kabul edilir.

Yine tarihin belirli olduğu etkinliklerde, örneğin İzmir'in kurtuluşunun kutlanacağı tarihte yapılacak olan konser platformunun parçalarının taşınması işinde

²³⁹Yeşilova Aras, Teslim Süresinin Aşılması, s. 7

²⁴⁰Çetin Eskici, s. 28,

²⁴¹Hakan Karan, **Law on International Carriage of Goods**, 3. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013, s. 73, Karan ve diğerleri, s. 623

taşıma süresini veya diğer bir tabirle teslim süresinin açıkça belirlenmesine gerek yoktur. Taşıma süresi, taşımanın amacından kolaylıkla çıkartılmaktadır.

2. Sürenin Belirlenmemiş Olması

Taşıma sözleşmelerinde, taşımanın yapılacağı süre taraflar tarafından açıkça belirlenebileceği gibi belirlenmemişte olabilir. Böyle bir durumun varlığı halinde gecikmenin olup olmadığını belirleyebilmek için taşımanın yapılabilmesi için gerekli sürenin hesaplanması gereklidir.

Taşıma için, taraflar, sözleşmede süre konusunda anlaşmaması durumunda, belirlenecek süre konusunda CMR ve TTK hükümleri kesin bir tutum ortaya koymamıştır.²⁴² Gerçektende; gerek CMR m. 19 gerekse TTK m. 873 hükmü bu konuda esas alınması gerekli olan sürenin hesabında basiretli bir taşıyıcıya göre belirlenmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu yönüyle bu hükümlere göre belirlenecek süre makul süre kavramı olarak isimlendirilmektedir.

Makul süre belirlenirken, taraflar arasındaki anlaşmanın detayları önemlidir.²⁴³ Bu hususta taraflar arasında, anlaşılan araç, güzergah, güzergahta izin verilen yol süreleri, taşımanın kaç şoförle yapılacağı gibi hususlar, makul sürenin belirlenmesinde önem taşımaktadır.²⁴⁴ Yine bu süre belirlenirken her taşımanın şartlarına göre değerlendirilmesi gereklidir. Ayrıca Yargıtay bir kararında somut özelliklerin önemine binaen, meslek kuruluşların görüşlerinin de alınması gerekliliğini belirtmiştir.²⁴⁵

Makul süre ile ilgili geniş açıklama için eşyanın zamanında teslimi ve makul süre kavramı başlık altındaki açıklamalara bakınız.

²⁴² Congar, s. 194

²⁴³ Bu hususta bkn. Yarg. 11. HD. 2005/12623E. 2006/13193K. 12.12.2006T.(Legal İçtihat Bankası)

²⁴⁴ Erdil, s. 345

²⁴⁵ Yarg. 11. HD. 2013/17321E. 2014/6702K.07.04.2014T. : "...UND'ye yazılan yazı yanıtında komple taşıma için makul taşıma süresinin 5-7 gün, parsiyel taşımalar için 8-10 gün olduğunun bildirildiği, taşınan yükün miktarı dikkate alındığında taşımanın parsiyel taşıma olduğu 9 günlük taşıma süresinin makul süre içerisinde kaldığı..."(Legal İçtihat Bankası)

C. Sorumluluğun Belirlenmesi

Yaşanan gecikme dolayısı ile taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için bazı şartların meydana gelmesi gereklidir.

Öncelikle, yukarıda belirtilen taşıma süreleri içinde taşıyıcı tarafından taşımanın tamamlanmamış olması, yani bir gecikmenin varlığı gereklidir. Evleviyetle gecikme için de bir teslimin varlığı gereklidir. Aksi halde teslim olmaması durumunda geç teslimden de söz edilemeyecektir.

Gecikmenin yanında taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için gecikmeden kaynaklı bir zararın oluşması gereklidir.²⁴⁶ Bir zararın doğmaması durumunda taşıyıcıdan gecikme nedeniyle zararın tazmini yoluna gidilemez.²⁴⁷ Örneğin eşyanın geç teslimi nedeniyle hak sahibinin fabrikasında üretimin durması, bu sebeple üçüncü kişilere taahhüt ettiği tarihte işlemlerin yapılamaması nedeniyle uğranılan zararlardır. Bu sebeple hak sahibinin gecikme nedeniyle zararını ispatlaması gerekir. Bu hususta Yargıtay bir kararında, hak sahibinin gecikme nedeniyle zararının olduğunu ve bu sebeple taşıyıcının alacaklarına kesinti yaptığı iddiasında, zararının varlığını ispat edemediği için taşıyıcının alacaklarını ödemekle yükümlü tutan yerel mahkeme kararını onamıştır.²⁴⁸

Başka bir konuda, zarar hususunda sınırlamanın, zıya ve hasar durumundaki taşıyıcının sorumluluğunu sınırına nazaran, taşıyıcının gecikmeden dolayı zarar sorumluluğu sınırı daha düşüktür.²⁴⁹

Son olarak, bir taşıma ilişkisinde gecikme yaşanması halinde, ortaya da bir zarar çıkması halinde, zarar ve gecikme kapsamında illiyet bağının da bulunması gereklidir.²⁵⁰ Başka bir anlatımla, gecikme ile oluşan zarar arasında sebep sonuç ilişkisinin varlığı gereklidir.²⁵¹ Eğer ki gecikmenin varlığı halinde başka bir sebepten zarar ortaya çıkması durumunda illiyet bağı kesilecek ve sorumluluk gecikme

²⁴⁶ Emre Cumalioğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s. 201

²⁴⁷ Erdil, s. 346

²⁴⁸ Yarg. 11. HD. 2004/4742E. 2005/1373K.17.02.2005T. : "...Gecikmeden dolayı zararını kanıtlamadığı, CMR.23/5 inci ve 41 inci madde hükümlerine göre davalının gecikme nedeniyle taşıyıcı davacıdan cezai şart talep edemeyeceği..."(Kazancı İçtihat Bankası)

²⁴⁹ E. Alan Donald , The CMR, London, 1981s. 37'den aktaran Yeşilova Aras, s. 24

²⁵⁰ Özlem Coşkun Karaman, Kara ve Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, Prof. Dr. Fahman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul, 2003, s. 512, Erdil, s. 347

²⁵¹ Congar, s. 202

sebebine dayandırılmayacaktır.²⁵²İllyet bağı kesen sebeplere örnek olarak mücbir sebepler gösterilebilir. Bu hususta Yargıtay bir kararında, eşyanın taşıyıcı tarafından taşınması sırasında oluşan yangında taşımanın gecikmesi ile bu durum arasında uygun illiyet bağı bulunmadığı gerekçesiyle reddedilen davayı onamıştır.²⁵³

Belirtmek gerekir ki; taşıyıcının, gecikmeden kaynaklı zarardan sorumluluğu konvansiyondaki düzenlemeler dikkate alındığında kanaatimize göre öğretide çoğunluğunda belirttiği üzere yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur.²⁵⁴Bu hususta Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, taşıyıcının CMR m. 17 düzenlemesi gereği kusursuz sorumlu olduğunu belirtmiştir. Ancak kararda CMR m. 17/2 gereği taşıyıcının bu kusursuz sorumluluğunun hafifletildiğini kabul etmiştir.²⁵⁵Gecikme halinde genel kural, taşıyıcı meydana gelen zararlardan sorumludur.²⁵⁶

Yargıtay gecikme halinde manevi tazminat talep edilemeyeceğini karar altına almıştır.²⁵⁷CMR m. 23/5 maddesi gereğince gecikme durumunda, taşıyıcıdan sadece malvarlığından doğan zararlardan sorumlu olacağı belirtilmesi yönünde bu şekilde manevi tazminat isteminin reddi gerekeceği yönünde karar yerindedir.

Yukarıdaki açıklamaların dışında, gecikmenin yaşanması durumunda eşyada meydana gelen hasar ve ziyada hangi hükümlere göre zararın talep edileceği öğretide tartışma konusu olmuştur. Bu hususta bir görüşe göre, hasar ve ziya hükümlerine göre taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesi gerektiğini belirtirken,²⁵⁸ diğer bir görüşe

²⁵² Arun, s. 30

²⁵³ Yarg. 11. HD. 2001/10866E. 2002/3205K. 08.04.2002T. : “...Mahkemece, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, taşıma konusu malların verilen süre içinde taşınmadığının tartışmasız olmasına karşılık, geç taşıma ile çıktığı belirtilen yangın arasında uygun illiyet bağı bulunmadığı, sigortacının mallarla ilgili olarak tazminatı ödemesi nedeniyle davacının yasal halefi olarak davalıya rücu hakkı bulunduğu CMR Konvansiyonu’nun 29/1. Maddesinde belirtildiği gibi taşıyıcının çıktığı belirtilen yangında kötü hareketi, kasti veya ağır kusurundan kaynaklanan bir davranışı olduğunu gösterir bir kanıt bulunmadığı gerekçesiyle, davacı Palmet A.Ş.’nin açtığı davanın reddine...”(Kazancı İçtihat Bankası)

²⁵⁴ Bu hususta bkn. s. 45 vd.

²⁵⁵ Yarg. HGK. 2017/2755E. 2021/1213K. 12.10.2021T. : “...Taşıma sözleşmesine konu eşyanın taşıyıcının hâkimiyetinde ziyaa veya hasara uğraması yahut teslimde gecikmenin söz konusu olması hâlinde taşıyıcının sorumluluğu, CMR’nin 17. maddesinde kusursuz sorumluluk esaslarına göre düzenlenmiştir...Buradan hareketle tazminat talep hakkı sahibinin zarara neden olan gecikme olgusu ile bu sebeple ortaya çıkan zararını ispat dışında gecikmeye neden olan vakıyı ispatlaması gerekmez. Gecikmeden doğan zarardan kasıt ise, gecikmeden kaynaklanan malvarlıksal zararlardır...” (Kazancı İçtihat Bankası)

²⁵⁶ Erdil, s. 348

²⁵⁷ Yarg. HGK. 2013/13419E. 2014/12738K. 02.07.2014T. : “...Ayrıca taşımada gecikme nedeniyle davacının manevi tazminat talep edemeyeceği...”(Kazancı İçtihat Bankası)

²⁵⁸ Aydın, Sorumluluk, s.107

göre de bu konuda hak sahibinin seçimlik hakkı olduğu belirtilmiştir.²⁵⁹ Son ve katıldığımız görüşe göre de, hem gecikme hem de zarar veya zıya oluşmuşsa hak sahibi her ikisinin de şartları oluşması durumunda ikisi yönünden de talepte bulunabilecektir. Örneğin, gecikme nedeniyle hak sahibi, taahhüt ettiği tarihte siparişlerini yetiştirememiş ve zarara uğramışsa; aynı zamanda eşya kendisine eksik teslim edilmişse bu yönden de zararı oluşmuş olacak ve her iki duruma göre de zararını taşıyıcıdan talep edebilmesi gerekecektir.²⁶⁰

IV. TAŞIYICININ SORUMLULUĞUNUN SINIRLANMASI

CMR’de ve TTK hükümlerinde belirlenen taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluktur. Gerçekten, taşıma sözleşmesiyle, taşıyıcının yüklendiği sorumluluk oldukça fazladır ve aynı zamanda yüklenmiş olduğu bir risk de çok yüksektir. Bu sebeple bu sorumluluğun biraz da olsa hafifletilmesi açısından her iki düzenlemede de taşıyıcının sınırlı sorumlu olduğu belirtilmiştir. Esasında bu sınırlama, taşınan eşyanın kilogramını esas alan bir sınırlamadır.²⁶¹

Bu şekilde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasında en önemli sebeplerden birisi de taşıyıcının sorumluluk riskinin hesaplanabilir olması ve ayrıca sigortalanabilir olmasıdır.²⁶² Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmaması halinde taşıma ücretleri şu anki halinden çok daha fazla olacağı açıktır. Bu şekilde sınırlı sorumluluğun sağladığı başka bir yararda taşıma ücretlerinin makul seviyede kalmasıdır.²⁶³ Aksi durumda taşıma ücretlerinin fazlalığı taşınan eşyanın da satım fiyatını etkileyecektir. Gerçekten de ilk bakışta taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılmasında sadece taşıyıcının menfaatine olacağı düşünülse de burada taşımaya konu eşyayı tüketimini ve kullanımına sunulacak tüketici de faydalanacaktır.²⁶⁴ Asıl amaç nihai tüketiciyi korumak olsa da, yine sınırlı sorumluluğun olmadığı düşünülürse sigorta primleri artacak ve taşımanın maliyetinin artması küçük taşıma firmalarının da kapanmasına neden olacaktır. Aynı zamanda

²⁵⁹ Atalay Özdemir, **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu**, Sanem Matbaacılık, Ankara, 1992, s. 72

²⁶⁰ T. Özdemir, s. 104

²⁶¹ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 216

²⁶² Yazıcıoğlu, s. 150, Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 148, Congar, ss. 119-120

²⁶³ Congar, s. 120

²⁶⁴ Karan ve diğerleri, s. 691

ortaya çıkan kapanmalar, taşıma sektörünün tekelleşmesine neden olacak, büyük firmalar küçük lojistik şirketleri devralacak ve bu durum rekabeti azaltacaktır. Bu şekilde birleşmelerin en önemli özelliği rekabeti azaltıcı etkisinin olmasıdır.²⁶⁵

CMR'ye göre; taşıyıcının, hasar, zıya ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu olduğunu belirtmiştir. Bu hususta konvansiyon, taşıyıcının bu sorumluluklarından zıya sorumluluğunu ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunu 23. maddede sınırlamıştır. Konvansiyonun 23. maddesi zıya için ayrı bir sınırlama gecikme sorumluluğu açısından ayrı bir sınırlama getirmiştir. Bu hususta belirtmek gerekir ki konvansiyon hasar sorumluluğuna ilişkin 25. maddede ayrı sınırlama getirmiştir. Buna karşılık TTK hasar ve zıya sorumluluğunu birlikte ele almıştır.²⁶⁶

Ancak belirtelim bazı hallerde taşıyıcı sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacaktır. Bu haller CMR m. 29 da belirtilmiştir. Hükme göre; hasar taşıyıcının kendi kötü hareketinden dolayı meydana gelmişse veya mahkeme kararı ile buna eşdeğer kusurdan meydana gelmişse sorumluluğunu sınırlandıran ve ayrıca sorumluluktan kurtaran sebeplerden yararlanamayacağı belirtilmiştir. Hükümün ikinci fıkrasında vekil veya çalışanların aynı eylemi yapması halinde de aynı hükmün uygulanacağı belirtilmiştir. Bu hususta Yargıtay, taşıma senedine sınırı geçen bir bedelin belirli bir ücret karşılığında taşıyıcı tarafından yazılması halini, kötü hareket veya kötü harekete eşdeğer nitelikte kusurlu hareket saymış ve taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden faydalanamayacağını yönünde karar vermiştir.²⁶⁷

Yukarıda da belirtildiği üzere taşıyıcının CMR'den kaynaklan 3 sorumluluğu ayrı ayrı sınırlandırılmıştır. Bu sebeple, bu bölümde, taşıyıcının zıya nedeniyle

²⁶⁵ Yaşar Can Göksoy, **Rekabet Hukukunda Birleşme ve Devralmaların Denetlenmesi – Maddi Hukuk Yönünden**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2003, s. 62

²⁶⁶ Vural, Taşıma Hukuku, s. 175

²⁶⁷ Yarg. 11. HD. 2015/11896E. 2016/9213K. 29.11.2016T. : "...Anılan maddeler uyarınca taşıyıcının sorumluluğu sınırsız değildir. Buna göre,’de temel ilke taşıyıcının gerçek zararı aşmamak üzere sınırlı, meydana gelen gerçek zararın anılan maddelerde belirlenen sınırlı sorumluluk miktarını aşması halinde ise, sınırlı sorumluluk miktarı kadar sorumlu olmasıdır. Taşıyıcının sorumluluğunun bu şekilde sınırlandırılmış olmasına rağmen Konvansiyon’da düzenlenen istisnai durumlarda bu ilke uygulanmayacaktır. Bu durumlar,maddede düzenlenen belli bir ücret karşılığında sevk mektubuna sınırı geçen bir değer beyan edilmesi ile 29. maddede düzenlenen hasarın taşıyıcının kötü hareketinden veya isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan kaynaklanması halleri olup, bu durumlarda taşıyıcı sorumluluğu kaldırarak, sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacaktır..." (Kazancı İçtihat Bankası)

sorumluluğunun sınırlanması, hasar nedeniyle sorumluluğunun sınırlanması ve gecikme nedeniyle sorumluluğun sınırlandırılması ayrı başlıklar halinde irdelenmiştir.

A. Taşıyıcının Zıya Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Daha önce de ifade edildiği üzere taşıyıcı taşımak üzere aldığı eşyayı nasıl teslim aldysa gönderilene aynı şekilde teslim etmekle yükümlüdür. Bu hususta bu süreçte eşyada zıya olursa taşıyıcı sorumlu olacaktır. Zıya durumunda, taşıyıcı, eşyayı koruma yükünü de ihlal etmiş olacaktır. Bu husus yukarıda ayrıntılı olarak ifade edildiği için ayrıca geniş bir açıklama yapılmayacak ve aşağıda, taşıyıcının eşyayı zıya etmesi halinde sorumluluğunun nasıl belirleneceği açıklanmaya çalışılmıştır.

CMR m. 23/1'e göre, konvansiyona tabi taşıma sözleşmelerinde, taşıyıcı, taşımak üzere aldığı eşyanın tamamen veya kısmen zayi olmasından dolayı sorumluluğu doğarsa, sorumluluğun hesabı hususunda eşyanın teslim alındığı yerdeki kıymetinin dikkate alınmasının gerektiği belirtilmiştir.

Kıymetin belirlenmesi açısından ise ikinci fıkrada; öncelikli olarak ticaret borsasında fiyatı kayıtlıysa buna göre, kayıtlı değilse geçerli piyasa fiyatına göre, her iki fiyatından belirlenemiyor olması koşuluyla, normal kıymetine göre yapılacağını belirtmiştir.

Bu hususta belirtmek gerekir ki, eşyanın teslim alındığı yerdeki borsa fiyatının bulunmaması halinde, başka bir yerde borsada işlem görmesi halinde tazminat hesabında bu fiyat dikkate alınacaktır.²⁶⁸ Ancak çoğu eşyanın borsa fiyatının olduğu bir gerçektir. Ancak Yavaş'a göre eşyanın güncel piyasa fiyatının tazminat hesabında daha kullanışlı olduğunu belirtmektedir.²⁶⁹ Piyasa fiyatı ise taşınan eşyanın, ticaret hayatında alım satım fiyatı olarak belirtilmektedir. Piyasa fiyatı sürekli olarak değiştiğinden taşıyıcının teslim aldığı andaki piyasa değeri dikkate alınmalıdır.²⁷⁰ Piyasa fiyatı belirlemede, genellikle taraflar arasında düzenlenmiş

²⁶⁸ Congar, s. 251, Erdil, s. 399, Erdoğan, s. 171, Sabih Arkan, **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987 s. 154 (Demiryolu)

²⁶⁹ Aksoy Yavaş, Karayolunda Konteyner İle Yapılan Yük Taşımlarında Kayıp ve Hasardan Doğan Sorumluluk, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016, s. 164

²⁷⁰ Congar, s. 251

olan faturaya bakılmaktadır. Ancak bu hususta belirtmek gerekir ki, taraflar genelde faturada belirtilen rakamı olması gerekenden az gösterip masraflardan kaçınmaktadır. Bu sebeple kanaatimce faturadaki miktarın direkt olarak esas alınmaması, piyasa araştırması da yapılması gereklidir. Aksi halde eksik inceleme nedeniyle dosyaların bozulması gereklidir. Bu hususta Yargıtay bir kararında faturaya geçilen değerin bir emare teşkil ettiğini, ancak kesin bir kanıt oluşturmadığını belirtmiştir.²⁷¹ Kaldı ki sürekli ticari ilişki içindeki taraflar banka ve tutulan evrak da değerinin yüksek gösterilmesi çoğu zaman aleyhine olduğu için anlaşmalı olarak eşyanın değerini faturada düşük göstermektedir.²⁷² Yine, Yargıtay, bir kararında sadece faturaların dikkate alınarak hesaplama yapılmasını bozma sebebi saymıştır.²⁷³

Borsa ve piyasada değeri bulunmayan malların değeri objektif olarak değerlendirilmelidir. Taşınan eşyanın benzeri bulunmayan hallerde bu değerleme yapılmaktadır.²⁷⁴

Yukarıdaki açıklamalarla beraber, taşıyıcının tazminat miktarı, eksik brüt ağırlığın 8.33 ile çarpımı halinde tespit edilecektir. Yargıtay bu brüt ağırlık için taşıma senedinde belirtilen miktarın esas alınması gerektiğini karara bağlamıştır.²⁷⁵ Brüt ağırlığı ispatlamak yükü, sorumluluğu sınırlandırılacak olan taşıyıcı üzerindedir.²⁷⁶ 5 Temmuz 1978 tarihli İsviçre'nin Cenevre kentinde imzalanan Protokol ile tazminatın SDR²⁷⁷ olarak hesaplanması

²⁷¹ Yarg. 11. HD. 2004/12377E. 2005/11330K. 22.11.2005T. : "...Eşyanın gönderen ile gönderilen arasında belirlenmiş, örneğin faturaya geçirilmiş değeri, eşyanın piyasa değerinin belirlenmesinde önemli bir emare teşkil eder. Ancak, gönderen ile gönderilenin belirlenmiş oldukları söz konusu değer, eşyanın değeri hakkında kesin bir kanıt niteliği taşımadığından ..." (Kazancı İçtihat Bankası)

²⁷² Erdoğan, s. 174

²⁷³ Yarg. 11. HD. 2014/2050E. 2014/11928K. 23.06.2014T. : "...Dava, taşımadan kaynaklanan tazminat talebinin ibaret olup mahkemece benimsenen bilirkişi raporunda iş makinelerine ait hasar faturaları dikkate alınarak davacı hasarı 49.560,00 TL olarak hesaplanmıştır...Mahkemece sadece hasara ait faturalar nazara alınarak yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış ..." (Kazancı İçtihat Bankası)

²⁷⁴ Arun, s. 112, Aydın, Sorumluluk, s. 117

²⁷⁵ Yarg. 11. HD. 2006/5726E. 2007/7819K. 21.05.2007T. : "...CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması gerektiği, ancak taşınan malın kilogram ile ölçülebilen nitelikte olmadığından zararın hesaplanmasında bu hükümlerin uygulanamayacağı belirtilmiştir. Oysa taşıma senedinde taşınan emtianın toplam ağırlığı 18.381 kg olarak belirtilmiş olup, zarar gören emtianın ağırlığı belirlenerek CMR nin 23/3 üncü maddesinin uygulanması suretiyle ödenebilecek hasar bedelinin tespiti gerekmektedir..." (Kazancı İçtihat Bankası)

²⁷⁶ Karan ve diğerleri, s. 698

²⁷⁷ SDR- Special Drawin Rights

kararlaştırılmıştır.²⁷⁸ Bu hususta belirtmek gerekir ki SDR bir para birimi değildir. IMF²⁷⁹ üyelerinin serbestçe kullanılan para birimlerinin üzerinde bir belirlemeden ibarettir. Bu hususta bulunan değerin Amerikan Doları karşılığı belirtilir. Yargıtay bir kararında, hak sahibinin gerçek zararını alabilmesi amacına bağlamıştır.²⁸⁰ Bu durum ölkemiz enflasyonu da göz önüne alındığı gerekçesini de düşünerek verildiğinden kanaatimizce oldukça yerinde bir karardır.

TTK'da düzenlenen hükümler açısından taşıyıcının hasar ve ziya sorumluluğunun sınırı aynı hükümde düzenlendiğini belirtmiştik. TTK m. 882 ziya ve hasardan sorumluluğu bulunan taşıyıcının sorumluluğunun sınırı, eşyanın net olmayan ağırlığının, her bir kilogramı için 8.33 özel çekme hakkını karşılayan tutar olarak belirtilmiştir. Anılan maddenin 4. Fıkrası gereği özel çekme hakkı, taşıyıcıya teslim olunan tarihteki veya taraflarca kararlaştırılmış bir tarihteki Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nca(TCMB) belirlenen değere göre Türk Lirasına çevrilir.²⁸¹

B. Taşıyıcının Gecikmeden Kaynaklı Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Taşıyıcının gecikmeden kaynaklı sorumluluğu bulunması durumunda, bu sorumluluğu CMR m. 23/5 hükmüne göre taşıma ücreti ile sınırlandırılmıştır. Ancak burada yine belirtmek gerekir ki taşıyıcı salt gecikme nedeniyle sorumlu tutulamayacaktır. Hak sahibinin ayrıca bir zararının bulunması gereklidir. Hükümün uygulama alanı bulabilmesi için bir teslimin varlığı gereklidir. Bu yönde Yargıtay herhangi bir teslim yok iken bu hükme göre taşıyıcının sorumluluğun sınırlandırılmasını doğru bulmamış ve kararı bozmuştur.²⁸²

²⁷⁸ United Nations Treaty Collection,
https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-a&chapter=11&clang=_en (22.05.2022)

²⁷⁹ IMF-International Monetary Fund

²⁸⁰ Yarg. 11. HD. 2000/8197E. 2000/10061K. 14.12.2000T. : "...Böylece, davacı zararının, taşıyıcının sorumluluğu açısından zaman içinde düşük kalmaması ve günün şartlarına göre değerini koruması amaçlanmıştır. ..." (Kazancı İçtihat Bankası) Benzer yönde Yargıtay Kararları için bkn. Yarg. 11. HD. 2005/12435E. 2006/12818K. 05.12.2006T, (Kazancı İçtihat Bankası) Yarg. 11. HD. 2005/18E. 2006/610K. 27.01.2006T. (Kazancı İçtihat Bankası)

²⁸¹ Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkn. Cömert Varol, s. 178

²⁸² Yarg. 11. HD. 2003/7882E. 2004/2231K. 08.03.2004T. : "...Somut olayda yükün alıcısına teslimi söz konusu olmayıp, yükün geç gelmesi nedeniyle alıcı yükü almamış, yük halen davalı taşıyıcı

Ayrıca gecikmeden dolayı taşıyıcının sorumluluğuna gidilse bile CMR m. 23 hükmünde, taşıyıcının navlun ücretine hak kazanmayacağı konusunda bir düzenleme bulunmamaktadır.

Yargıtay gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumluluğunun hak sahibinin dolaylı malvarlıksal zararlarının olduğunu karar altına almıştır.²⁸³

Taraflar CMR m.23/5 hükmüne aykırı olarak taşıyıcının sorumluluk sınırını artırıp azaltamazlar. Yine gecikme halinde taşıyıcının aleyhine cezai şart kararlaştırılamaz. Yargıtay cezai şart talep edilemeyeceğine hüküm kuran yerel mahkeme kararını onamıştır.²⁸⁴Bu durum açıkça CMR m. 41/1 hükmüne aykırılık oluşturur.²⁸⁵ Bu hususta taşıma ücreti belirlenirken gümrük vergileri ve diğer masraflar eklenmeyecektir.

Taşıyıcının sorumluluk sınırının değiştirilmesi noktasında, bu durumun iki istisnası bulunmaktadır. Birincisi, teslimde taşıyıcının özel çıkarının bulunması ve bunun senede geçirilmesi halinde; ikinci olarak da, taşıyıcın kastı veya kasta eşdeğer sorumluluğun bulunması durumudur.²⁸⁶

TTK açısından taşıyıcının sorumluluğu, m. 882/3 hükmü ile taraflarca belirlenmiş olan taşıyıcının alacağı bedelin üç katı ile sınırlandırılmıştır. Gecikme sonucunda taşıyıcının daha fazla zararı olsa da bu sınırı geçemeyecektir. Zarar sınırın altında kalması durumunda taşıyıcı zararın tamamında sorumlu olacaktır.²⁸⁷ Maddede belirtilen taşıma ücreti taşınacak olan bütün eşya için belirlenen ücret olduğunu belirtmek gerekir.

elinde bulunmaktadır...CMR 23/5 inci maddesinin uygulanması doğru görülmemiştir...”(Kazancı İçtihat Bankası)

²⁸³ Yarg. 11. HD. 2007/10069E. 2009/5536K. 08.05.2009T. : “...Gecikme nedeniyle taşıyıcının sorumlu olacağı zarar dolaylı malvarlıksal zararlarıdır. Örneğin eşyanın geç teslimi nedeniyle taahhütlerin yerine getirilememesi veya Pazar kaybı nedeniyle kar mahrumiyeti, fazladan ardiye ücreti ödenmesi vs. somut olayda asıl davada davacı zarar kalemlerini taşınan eşyanın fuara zamanında getirilememesi nedeniyle fazladan ödenen stant ücreti, fuara katılacak personele fazladan otel, yiyecek ve harcırah harcamaları şeklinde açıklamış ve buna ilişkin bir takım delillere dayanmıştır. Davalı karşı davacı taraf ise, gecikmede davacı yanın kusurlu olduğunu, taşıma nedeniyle kendileri tarafından yapılan masrafların tahsiline karar verilmesini istemiştir...”(Kazancı İçtihat Bankası)

²⁸⁴ Yarg. 11. HD. 2004/4742E. 2005/1373K. 17.02.2005T. : “... Davalının gecikmeden dolayı zararını kanıtlanamadığı, CMR23/5 nci ve 41 nci madde hükümlerine göre davalının gecikme nedeniyle taşımacı davacıdan cezai şart talep edemeyeceği...”(Kazancı İçtihat Bankası)

²⁸⁵ Akıncı, ss. 144-145

²⁸⁶ Erdil, s. 403

²⁸⁷ Çetin Eskici, s. 113, Gönen Eriş, **Kara Taşıma Hukuku**, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara, 1996 s. 778

Taraflar taşıma ücretini hiç kararlaştırmamış olabilir veya taşıma ücreti hususunda aynı bir belirleme de yapılmış olabilir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğunun sınırının belirlenmesi için ilk yapılacak taşıma ücretinin belirlenmesidir. Buna göre davaya bakan hakim üst sınırı tespit edecek ve taşıma ücretinin aynı olarak belirlenmişse nakdi bir belirleme yapacaktır.²⁸⁸

Hak sahibinin, eğer ki talep etmiş olduğu tazminatta haklı bulunması halinde, faiz de talep etmesi mümkündür. Tazminata uygulanmak üzere yıllık %5 oranında faiz talep edebilmesi mümkündür. Faizin işleyeceği tarih yazılı olarak istemde bulunma tarihidir. Yazılı bir istem bulunmayıp icra takibi veya dava yoluna gidilmişse, dava ve icra takip tarihleri esas alınmaktadır.²⁸⁹ Teslim süresi için özel menfaatinin varlığı taşıyıcıya bildirilmiş ve bu hususta özel bir faiz istenildiği belirtilmesi halinde, CMR m. 26 gereğince 23-24-25. maddelerde belirtilen tazminatlardan ayrı olarak, kanıtlanması durumunda beyan edilen miktar kadar daha talep edilebilir. Bu hususta taşıma süresi kesin ve açık bir biçimde belirtilmiş olması gereklidir.²⁹⁰

Nihayetinde taşıyıcı açısından gecikme halinde bu şekilde sınırlı sorumluluk getirilmemesi durumunda, taşıyıcının aldığı risk çok büyük olacak ve taşıma için belirlediği ücreti artıracaktı. Bu yönde sigorta primleri de artacak ve nakliye sektörü bir çıkmazın içine girecekti. Sonunda nihai tüketiciye de bu durum yansıtacak ve yaşam fiyatları artması kaçınılmaz olacaktır.

C. Taşıyıcının Hasar Sorumluluğunun Sınırlandırılması

CMR’de taşıyıcının hasar sorumluluğunun sınırlandırılmasını m. 25 hükmünde düzenlenmiştir. Bu hükme göre hesaplama, yukarıda zıya sorumluluğu sınırı başlığı altında belirttiğimiz hesaplama ile aynı şekilde olup, bu bedelden kıymetten düşme karşılığı olan bedelle sorumlu tutulmuştur. Bu husus Yargıtay Kararlarında da açıkça ele alınmıştır.²⁹¹ Ancak maddenin ikinci fıkrasında

²⁸⁸ Süleyman Kıran, **Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti**, Adalet Yayınevi. Ankara, 2018, s. 207,

²⁸⁹ Arun, s. 116

²⁹⁰ Congar, s. 224

²⁹¹ Yarg. 11. HD. 2008/569E. 2009/4427K. 13.04.2009T. “...Kısmi hasar halinde hem zarar miktarı hem de sorumluluk sınırı açısından CMR Konvansiyonu’nun 25 nci maddesi uygulanmalıdır. Bu

tazminatın, taşımaya konu eşyanın tamamı hasarlanması durumunda, tamamının ziya olduğunda ödenmesi gereken miktarı; eşyanın bir kısmında hasar olması durumunda, bu kısmın ziya olması durumunda ödenmesi gereken miktarı aşamayacağı hüküm altına alınmıştır.

Ulusal mevzuatımızda sınırlandırma TTK m. 880/2 hükmü ile düzenlenmiştir. Düzenlemeye göre taşınan eşyada hasarın gerçekleşmesi durumunda, eşyada bir şey meydana gelmemiş olması hali ile arasında değerin, hak sahibine karşı telafi edilmesi, karşılanması gerektiği belirlenmiştir. Eşyanın değerinin belirlenmesi durumu CMR m. 23 ile benzerlik taşımaktadır.²⁹²

CMR m. 25 hükmüne göre öncelikle yapılması gereken CMR m. 23 de belirtildiği şekilde değeri tespit edilir. Bu belirleme öncelikle borsa fiyatına, taşınan emtianın borsada kayıtlı olmaması halinde, piyasa fiyatına, piyasa fiyatının da bulunmaması durumunda objektif değerine bakılır. Hasar ile hasarsız eşya arasında fiyat değişikliği bilinmiş olur. Bu miktardaki değişikliğe, maddenin 4. fıkrasında sayılan ödentiler eklenir. Son olarak eşyanın hasarsız değeri ile hasarlı haldeki değeri oranlanarak sonuca ulaşılır.²⁹³ Yukarıda açıklandığı üzere burada tekrar değinmek gerekirse tazminat hesabında eşyanın teslim alındığı yerdeki değeri dikkate alınır. Bu hususta taşıyıcı eşyanın teslim aldığı yerdeki değerini bilebilecek, ancak teslim yerindeki değerini tespiti kolaylıkla yapamayacaktır.²⁹⁴ Genelde eşyanın teslim olunan yerdeki değeri daha fazla olmakta, bu da taşıyıcının ödeyeceği tazminatı artıracak ve hakkaniyet dengesi kaybolacaktır. Yargıtay, karara esas alınan raporda eşyanın hangi yerdeki değerinin dikkate alındığına ilişkin belirleme yapılmadığından dolayı kararı bozmuştur.²⁹⁵

madde uyarınca zarar ve ziyan vukuunda taşıyıcı malların 23. Madde 1,2 ve 4 ncü paragrafları gereğince tespit edilen değerine göre hesaplanmış kıymetten düşme karşılığı olan bedeli öder. Ancak tazminat, değerine göre hesaplanmış kıymetten düşme karşılığı olan bedeli öder. Ancak tazminat, mallar kısmi hasara uğramış ise eksilen kısım için ödenmesi gereken miktarı geçemez...” Kararın tam metni için bkn. Karan ve diğerleri, s. 796

²⁹²Congar, s. 124

²⁹³ Erdil, s. 475, Hesabın bir formül ile ifade edilmiş halleri için bkn. Erdil, s. 474, Karan ve diğerleri, s. 784

²⁹⁴Erdoğan, s. 169

²⁹⁵ Yarg. 11. HD. 2011/15774E. 2013/69K. 07.01.2013T. “...Öncelikle gerçek zarar miktarının tespiti ve yine anılan CMR Sözleşmesi hükmü uyarınca, taşıyıcının sınırlı sorumlu olduğu dikkate alınarak sonucuna göre karar vermek gerekirken, hasar miktarının ne şekilde ve emtianın neredeki fiyatına göre hesaplandığı anlaşılamayan, CMR hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığı belirlenemeyen eksik ve yetersiz bilirkişi raporuna dayalı hüküm kurulması doğru görülmemiş bozmayı gerektirmiştir...” (Kazancı İçtihat Bankası)

Yargıtay bir kararında yerel mahkemece hüküm altına alınan hasar tazminatında kısmi hasar dolayısıyla CMR m. 25’de hüküm altına alınan sınırlamanın uygulanmadığı gerekçesiyle kararı bozmuştur.²⁹⁶

Taşıyıcı gecikme nedeniyle sorumluluğun sınırı belirlenirken taşıma ücretine diğer ödentilerin eklenmeyeceği belirtilmiş olup, buradaki hesaplamada aksine taşıma ile ilgili ek ödentiler de hesaba katılır.²⁹⁷

V.TAŞIYICININ SORUMLULUKTAN KURTULMASI

A. Genel Olarak

Taşıyıcının sorumluluğu yukarıda geniş bir şekilde açıklanmaya çalışılmıştır. Gerek Konvansiyonda gerekse TTK’da, taşıyıcının bu sorumluluklardan kurtulma halleri düzenlenmiştir. CMR ve TTK’da sorumluluktan kurtulma sebepleri paralel olarak düzenlenmiştir. Genel ve özel olarak ayrılan sorumluluktan kurtulma sebepleri, aşağıda ayrı başlıklar halinde, zıya, hasar ve gecikme sorumluluklarının her birisi açısından ayrıca değerlendirilecektir.

CMR m. 17 hükmünde taşıyıcının sorumluluğunun kapsamı belirlenmiş, aynı zamanda taşıyıcının bu sorumluluktan kurtulma sebepleri de sayılmıştır. Anılı maddenin ikinci fıkrasında taşıyıcının genel sorumsuzluk sebeplerini, dördüncü fıkrasında özel sorumsuzluk sebeplerini içermektedir. Ancak burada belirtmek gerekir ki, genel sorumsuzluk sebepleri, taşıyıcının hasar, zıya ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluklarından kurtulması için sebepler içerse de, hasar ve zıya sorumluluğu yanında gecikmeden kaynaklanan sorumluluk açısından özel kurtulma sebepleri bulunmamaktadır. Bu husus özel sorumluluk sebeplerinin gecikmeden kaynaklanan sorumluluğun niteliğine uymamasından kaynaklanmaktadır.²⁹⁸ Kaldı ki konvansiyonun 17/4 üncü fıkrasında sadece hasar ve zıya durumları açısından olduğu açıkça belirtilmiştir.

²⁹⁶ Yarg. 11. HD. 2004/4507E. 2005/1137K. 14.02.2005T. “...Öte yandan somut olayın tabii olduğu CMR Konvansiyonu’nun 25 inci madde hükmünde, hasar halinde tazminatın hesaplanma esasları ve üst sınırı düzenlenmiştir. Somut olayda, taşıma konusu emtianın bir kısmının hasarlandığı da dosya kapsamı ile sabittir. Hükme esas bilirkişi raporunda, bu madde hükmü tartışılmamıştır...” (Kazancı İçtihat Bankası)

²⁹⁷ Erdil, s. 474, Karan ve diğerleri, s. 784

²⁹⁸ Erdil, ss. 229-230

Genel ve özel sorumsuzluk sebepleri arasındaki farklardan birisi de, genel sorumsuzluk sebeplerine dayanan taşıyıcı, sebebin varlığını ve zararın bu sebepten kaynaklandığını ispatla yükümlüdür. Ancak taşıyıcı özel sorumsuzluk sebeplerinden birisinin varlığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Burada taşıyıcının ayrıca zararın bu sebepten doğduğunu ispatlaması gerekmez.²⁹⁹

CMR'ye göre genel sorumsuzluk sebebi olarak, taşıyıcı, ziya, hasar veya gecikmenin, istek sahibinin hatasından, ihmalden veya talimatından kaynaklanmasını veya yüke has bir kusurdan ya da taşıyıcının önleyemeyeceği bir sebepten kaynaklandığını ispatlayabilirse, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiştir.

İstek sahibinin hatası veya talep sahibin kusuruna örnek olarak, teslim adresinin taşıyıcıya yanlış olarak iletilmesi, bu sebeple örneğin gecikmenin yaşanması durumunda, taşıyıcı gecikmeden sorumlu olmayacaktır. Bu hususta evraklardaki eksiklik veya gümrükte mallara el konulmuş olması halinde taşıyıcının sorumluluğu olmayacaktır. Ayrıca belirtelim ki CMR m. 17/4 sayılan haller ile bu durum çok karıştırılmaktadır. Örneğin yükleme esnasında bir kusur olması halinde bu CMR m. 17/4-c de yer almaktadır. Dolayısıyla talep sahibinin hatasından bahsedildiği zaman CMR m. 17/4 dışındaki durumları anlamak gerekecektir.³⁰⁰ Bu durumlara örnek olarak konvansiyonun 7,10,11 ve 22 maddeleri gösterilebilir.³⁰¹

Taşıyıcı bazı hallerin gerçekleşmesinden kaçınamayacağı ve bazı zararların ortaya çıkmasına engel olamayacağı açıktır. Bu gibi durumlarda taşıyıcının bu durumu ve bu durumdan dolayı zararın oluştuğunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Belirtelim ki taşıyıcı burada hem olaydan kaçınamayacağını, hem de zararın bu olay neticesinde gerçekleştiğini kanıtlaması gereklidir.³⁰² Ancak belirtmek gerekir ki taşıyıcı bu olayların gerçekleşmesini engellemek için

²⁹⁹ Congar, s. 129, Erdil, s. 230 Bu hususta ayrıca bkn. Yarg. 11. HD. 2015/817E. 2015/2116K. 18.02.2015T. (Kazancı İçtihat Bankası)

³⁰⁰ Elif Akıncı, CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri, **Konya Barosu Dergisi**, Cilt: 1, Sayı: 2, Konya, Temmuz 2017, s. 16

³⁰¹ Murat Uslu, **Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009, s. 116

³⁰² Halit Çim, **Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK VE TTK Tasarısı ile Mukayeseli Olarak)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2006, s. 58, Yeşilova, Müteakip Taşıyıcı, s. 102,

beklenebilir en yüksek özeni göstermesi gerekir.³⁰³ Taşıyıcının yüksek özeni göstermesi gerektiği Yargıtay'ın birçok kararında yer almıştır.³⁰⁴ Yargıtay bir kararında, İtalya'nın hırsızlık olaylarının çok olması sebebiyle riskli bir ülke saymış ve ikinci bir şoför veya muavin bulundurmak, alarm yerleştirmek gibi tedbirlerin alınmamış olmasını taşıyıcının kusuru saymıştır.³⁰⁵

Taşıyıcının özel sorumluluktan kurtulma sebepleri, CMR m. 17/4'te düzenlenmiştir. Yukarıda taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluklarını kaldıran genel sebepler için açıklama yapılmış, ancak burada gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu kaldıran özel sebepler bulunmamaktadır. Bu sebeple sadece hasar ve zıya için özel sorumsuzluk hallerinden bahsedilecektir.

Anılan maddede, taşıyıcının, hasar ve zıya sorumluluğundan kurtaran özel sebepler şu şekilde sıralanmıştır; taşımının açık araçla yapılmış olması, ambalajlamanın yetersizliği, gönderen ve/veya gönderilen sorumluluğunda yükleme, istifleme ve boşaltma yapılması, taşınan eşyanın kendine has özelliğinden, ambalajlamadaki işaretlenme hatasından veya canlı hayvan nakli olarak belirtilmiştir.

Sırasıyla değinilecek olursa, taşıyıcının özel sorumsuzluk hallerinden, açık araçla taşıma sebebine dayanabilmesi için, taşımının açık araçla yapılacağı taraflarca açıkça kararlaştırılmalı ve bu hususun taşıma senedine geçirilmiş olması gereklidir. Bu hususta örneğin, taşıyıcı ve gönderen yaptıkları anlaşmayla taşımının açık araçla yapılacağını kararlaştırmış ve bu hususu taşıma senedine geçirmiş olduklarının kabulü halinde, yağmurdan dolayı taşınan eşyaların bir kısmı veya tamamı hasar almış veya kaybolmuşsa, bu hususta taşıyıcı bu halin varlığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Çünkü burada gönderen bu riski/tehlikeyi göze almış kabul edilmektedir.³⁰⁶

³⁰³ Erdil, s. 236, Karan ve diğerleri, s. 396 Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkn. s. 48

³⁰⁴ Yarg. 11. HD. 2006/13351E. 2008/930K. 01.02.2008T. :“...Somut olayda ise olayın meydana geliş biçimi ve yukarıda belirtildiği gibi iç karışıklıklar içinde bulunma, saldırı ve yakma olaylarının sıkça görüldüğü Irak'ta taşıma sırasında davalıların basiretli bir taşıyıcının göstermesi gereken özenle davranıp davranmadığı konusunda tarafların açıklama ve delilleri sorularak, varsa bu deliler toplanıp sonucuna göre bir karar vermek gerekirken...”(Kazancı İçtihat Bankası) Ayrıca bu hususta bkn. Yarg. 11. HD. 2007/10571E. 2008/2204K. 26.02.2008T.,(Kazancı İçtihat Bankası) Yarg. 11. HD. 2011/6574E. 2012/13462K. 17.09.2012T., (Kazancı İçtihat Bankası) Yarg. 11. HD. 2007/201E. 2008/1874K. 19.02.2008T.(Kazancı İçtihat Bankası)

³⁰⁵ Yarg. 11. HD. 2000/2114E. 2000/3241K. 20.04.2000T. :“...Bilirkişi raporunda, ikinci bir şoför bulundurulmasının maliyeti arttıracığı bu nedenle taşıyıcı firmaların tercih edilmeyeceği dolayısıyla bu yöndeki tedbirin alınmasının beklenemeyeceği yönünde belirtilen kanaate katılmak mümkün değildir.” Kararın tam metni için bkn. Kendigelen ve Aydın, s. 145

³⁰⁶ Erdil, s. 240

Ambalajlama hatasının bulunmasından kaynaklı ortaya çıkan hasar veya ziyadan taşıyıcı, bu ambalajlama hatasının varlığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Yargıtay bir kararında hem ambalajlamanın hatalı olduğu taşımada hem de istifleme hatası varsa taşıyıcıya müterafik kusurdan dolayı sorumluluk yüklenmesini doğru bulmamış ve bu yöndeki kararı bozmuştur.³⁰⁷ Taşıyıcının bu sorumsuzluk sebebine dayanabilmesi için öncelikle taşınan eşyanın ambalajlanması doğası gereği zorunu olması ve bu ambalajlamadan ise sorumlu kişinin eşyanın göndericisi bulunması gereklidir.³⁰⁸ Örneğin bir makinenin parçaları zayıf nitelikte, bükülebilir veya kırılabilir malzemeden oluşuyorsa bu makinenin taşınması için sert bir ambalajlama yapılması gereklidir. Bu hususta gönderen eğer şrink bir naylon ile makineyi ambalajlamaya kalkar ve bu hususta hasar veya ziya oluşursa taşıyıcı bu sebepten dolayı sorumlu tutulamaz.

Yine hasar ve ziya; yükleme, istifleme veya boşaltmadan kaynaklanıyorsa, taşıyıcı bazı hallerin varlığı halinde sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu hususta taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için yükleme, istifleme veya boşaltmanın; gönderen, gönderilen veya bunlar adına hareket edenlerin yükümlülüğünde olması gereklidir. Bu hususta Yargıtay, aksi kanıtlanmadıkça bu yükümlülüklerin gönderene ait olduğunu belirtmiştir.³⁰⁹ Bu hususta herhangi bir belirleme olması durumunda yükümlülük her ne kadar gönderene ait olsa da, taşıyıcının yükleme ve istifleme safhasında tam bir denetim ve gözetim yükümlülüğü bulunmaktadır. Burada belirtmek gerekir Yargıtay yerleşik hale gelmiş kararlarında taşıyıcının bu denetim ve gözetim yükümlülüğünü ihmal etmesi durumunda taşıyıcıya da müterafik kusur yükleneceğini belirtmiştir.³¹⁰

³⁰⁷ Yarg. 11. HD. 2014/11831E. 2014/18259K. 01.12.2014T. :“...Bu durumda ambalajlamanın davalıya ait olduğu kabul edilerek buna göre müterafik kusur tespit edilmesi gerekirken hem ambalajlama hem de istifin davacıya ait olduğu kabul edilerek yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış, kararın bozulması gerekmiştir...”(Kazancı İçtihat Bankası)

³⁰⁸ Cömert Varol, s. 144, T. Özdemir, s. 247,

³⁰⁹ Yarg. 11. HD. 2011/12916E. 2012/19231K.27.11.2012T. :“...Bilirkişi raporlarında hasarın istifleme ve yükleme hatasından kaynaklandığı belirtilmiştir. Aksi kanıtlanmadıkça kural olarak malın ambalajlanması, araca yüklenmesi, istiflenmesi gönderene aittir...”(Legal İçtihat Bankası)

³¹⁰ Yarg. 11. HD. 2014/275E. 2014/2172K. 10.02.2014T. : “...Davalı, diğer savunmalarının yanı sıra yüklemenin kendisine ait olmadığını, hasarlanan makinelerin ağırlıkları itibariyle yüklemenin kendisi tarafından yapılamayacağına ve hasarın yükleme hatasından kaynaklandığını savunmuştur. ...Bu itibarla mahkemece, bilirkişilerden öncelikle hasarın hangi nedenle meydana geldiği hususunda mütalaa alınma, yükleme hatasından meydana geldiği ve yüklemenin davalı tarafından yapılmadığı sonucuna ulaşırsa davalının gözetim yükümlülüğüne bağlı olarak müterafik kusur oranı belirlenip sonucuna göre karar verilmesi gerekir...”(Legal İçtihat Bankası)

Eşyanın doğal özelliği sebebiyle zıya ve hasarın oluşması durumunda taşıyıcı bu sebebin varlığını ispatlamakla sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu sebepler, madde metninde örnekseme yoluyla sayılmıştır. Örneklere göre eşya, kırılma, paslanma, kuruma, sızma veya olağan fire yoluyla hasar ve zıyanın oluşması durumlarıdır. Bu hususta meyve, çiçek, peynir et ve balık gibi ürünler örnek olarak verilebilir.³¹¹ Burada diğer bir sorun ise eşyanın bu niteliğinin taşıyıcıya bildirilmiş olması halinde taşıyıcının bu sebebe dayanarak sorumluluktan kurtulup kurtulamayacağı üzerine toplamaktadır. Bu hususta Aydın'a göre düzenlemenin objektif bir düzenleme olduğunu, bilgilendirme yapılmış olsa da taşıyıcının bu sebebin varlığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabileceğini belirtmiştir.³¹²

Taşıyıcı yine hasar ve zıyanın, ambalajlar üzerindeki işaretlendirmeden meydana geldiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Yanlış işaretlemekten dolayı, mala gerekli özenin gösterilmemesi halinde ortaya çıkabilecek hasar veya zıyadan taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır. Örneğin kırılabilir bir eşya için ambalaja bu hususta bir ibare koyulmaması halinde, taşıyıcının sorumluluğu olmayacaktır.

Yukarıdaki açıklamalara ek olarak taşıma senedine taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran bazı hallerin eklenmesi geçerli olmadığı yönünde Yargıtay karar vermiştir.³¹³

Yukarıda taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran haller ile ilgili genel bilgi verilmiş olup, bu hususta taşıyıcının zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluklarının kaldıran sebepler için ayrı ayrı başlıklar halinde aşağıda değerlendirilmiştir.

³¹¹ Cömert Varol, s. 154, Erdil, s. 246, Akıncı, s. 112

³¹² Aydın, Sorumluluk, s. 67

³¹³ Yarg. 11. HD. 2014/12073E. 2014/19949K. 17.12.2014T. : "...Taşıma senedinde yer alan taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran hükümler geçerli olmadığından, mahkemece hamule senedinde malın yüklenmesinin, istiflenmesinin ve indirilmesinin gönderen ve gönderilen tarafından yapılacağının kararlaştırıldığı, bu nedenle yükleme ve istiflemekten meydana gelecek hasarlardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı, tarafların taşıyıcının sorumluluğunu bertaraf eden şart konusunda anlaşmış olduklarının kabulü gerektiği yönünde gerekçe oluşturulmak suretiyle yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamışsa da..."(Kazancı İçtihat Bankası)

B. Taşıyıcının Zıya Sorumluluğunu Ortadan Kaldıran Haller

Gerek CMR gerekse TTK hükümleri açısından taşıyıcının sorumluluğu tüm kapsamlarıyla hüküm altına alınmış, bunun yanında taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran bazı durumlarda Konvansiyon ve TTK’da düzenlenmiştir. Yukarıda genel olarak anlatılmaya çalışılmış olup, bu başlık altında zıya sorumluluğunu kaldıran haller açısından bazı noktalara ayrıca değinilmeye çalışılmıştır.

Yine belirtmek gerekir ki, her iki düzenlemede taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran haller de düzenlenerek, taşıma sözleşmesindeki tarafların hak ve menfaatleri dengelenmeye çalışılmıştır.³¹⁴ CMR m. 17/2’de düzenlenen genel sorumsuzluk sebepleri ve CMR m. 17/4’de düzenlenen özel sorumsuzluk sebepleri taşıyıcının zıya sorumluluğu açısından uygulama alanı bulmaktadır.

Taşıyıcının kusurunun niteliğinin belirlenmesinde de açıklandığı üzere, burada taşıyıcının zıya yönünden kusursuz sorumluluğu, gerek sorumluluğu sınırlandıran gerekse kaldıran bu hükümlerle hafifletilmiştir. Gerçektende taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle birlikte, taşıma işi yanında, taşıdığı eşyanın korunmasını da yüklenmektedir. Yargıtay kaza anında taşıyıcının suçlu olmasa ve kusuru da bulunmasa da kazadan sonra eşyanın bir kısmının kaybolmasında sorumlu tutmuştur.³¹⁵ Bu hususta bazı taşımalara konu eşyalar oldukça değerli olmakta ve bunların kaybı durumunda önemli zararlar ortaya çıkmaktadır. CMR’de bu yükümlülük açısından sorumluluğu kaldıran hükümler getirilerek hafifletilmesi kanaatimce oldukça yerindedir. Yukarıda da değinildiği üzere bu şekilde gerek sorumluluğu kaldıran ve sınırlandıran hükümler olmasaydı taşıma ücretleri aşırı olacak ve taşımacılıktaki maliyetlerin artması bütün ürünlere etki edeceğinden yerinde bir hükümdür.

³¹⁴ Congar, s. 184

³¹⁵ Yarg. 11. HD. 2018/2896E. 2019/7686K. 02.12.2019T. :“...Somut uyumsuzluk da meydana gelen kazada davalı taşıyıcılarının sürücüsünün kusursuz olduğu, kusurun tamamen karşı araç sürücüsünde bulunduğu göre, CMR m. 17/2 uyarınca davalı taşıyıcıların kaza sebebiyle hasarlanan emtiadan dolayı sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Ancak, kazadan sonra bir kısım emtianın da kaybolduğu anlaşılmakta olup, davalı taşıyıcıların kaybolan emtiaya ilişkin gerekli güvenlik önlemlerini alma ve nezaret görevi kazadan sonra da devam ettiğinden kaybolan emtia yönünden sorumluluğu bulunmaktadır...” (Kazancı İçtihat Bankası)

C. Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğunu Ortadan Kaldıran Haller

CMR’de taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluktan kurtulmak için genel sebepler düzenlenmiş, ancak özel kurtulma sebepleri belirtilmemiştir. Bu sebeple taşıyıcı gecikme neticesinde ortaya çıkan sorumluluğundan kaçmak için sadece CMR m. 17/2 hükmünde belirtilen hallerin varlığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir. Özel sorumsuzluk sebeplerinin niteliği itibariyle de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin olarak uygun düşmemektedir.

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle, sözleşmeye konu eşyayı taşıma yükümlülüğü altına girmektedir. Taşıyıcı, taşımak için aldığı eşyayı süre belirlenmişse bu süre içerisinde, belirlenmemişse makul bir sürede gönderilene teslim ederek taşımayı tamamlamalıdır. Aksi halde taşıyıcı eşyanın gecikmesinden doğan zararlardan sorumlu olacaktır. Bu hususta taşıyıcı, doğan zarardan dolayı sorumluluktan kurtulabilmek için, gecikmenin istek sahibinin hatası, ihmali veya talimatından, yüke has bir kusurdan veya önleyemeyeceği bir sebepten kaynaklandığını ispatlamalıdır. Bu hususta Yargıtay Hukuk Genel Kurulu bir kararında, taşıyıcının dilekçesinde gümrük işlemlerinin uzamasından kaynaklı gecikmenin olduğu burada gönderenin hatasının olduğu savunmasına itibar edilerek araştırma yapılmamasını eksiklik saymış ve yerel mahkeme kararını bozmuştur.³¹⁶

Bu konuda yukarıda verilen örneklerin tekrarı olmaması açısından taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluktan kurtulma sebepleri açısından tekrar örnek verilmeyerek genel bir açıklama yapmakla yetinilmiştir.

³¹⁶ Yarg. HGK. 2017/2755E. 2021/1213K.12.10.2021T. :“...Dava konusu taşımayı gerçekleştiren araçların hangi tarihte gümrük müdürlüğüne vardıkları, gönderenin vermekle yükümlü olduğu beyannamelerde bir eksiklik ya da yanlışlık bulunup bulunmadığı, böyle bir eksiklik veya yanlışlık varsa bunun hangi sürede ve ne şekilde giderildiği ilgili gümrük müdürlüğünden sorulup ispat yükü üzerinde olan davalı taşıyıcının bu husustaki delilleri dosya arasına alınarak, gerektiğinde aralarında CMR taşıması ve gümrük işlemlerine ilişkin alanlarda uzman bilirkişilerden oluşturulacak bilirkişi heyetiyle yapılacak olan bilirkişi incelemesi sonucu, dava konusu taşımada davacının işbu dava ile talep ettiği ödemelere neden olan gecikmenin nedeni belirlenerek varılacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekmektedir...”(Kazancı İçtihat Bankası)

D. Taşıyıcının Hasar Sorumluluğunu Ortadan Kaldıran Haller

Taşıyıcının sorumlu bulunduğu süre zarfında yukarıda detaylı olarak bahsedilmişti. Yine Konvansiyon taşıyıcının bu sorumluluğunu tamamen ortadan kaldıran hükümler getirerek, sözleşmenin tarafları arasında menfaat dengesini sağlamaya çalışmıştır.

Konvansiyonun 17. Maddesinde düzenlenen genel ve özel sorumsuzluk sebepleri taşıyıcının hasar sorumluluğu açısından da uygulama alanı bulmaktadır. Burada gecikmeden doğan sorumlulukta uygulama alanı bulmayan özel sebeplerin varlığını ispat ile yine taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir.

CMR m. 17/2 düzenlemesine göre; taşımaya konu eşyadaki hasar istek sahibinin hatasından, ihmalinden veya talimatından kaynaklanmasını veya yüke has bir kusurdan ya da taşıyıcının önleyemeyeceği bir sebepten kaynaklandığını ispatlayabilirse, taşıyıcının sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiştir. Eşya sahibinin kusurlu bir fiili, teslim öncesinde, taşıma devam ederken veya boşaltma esnasında olabilir. Taşıyıcının bu yöndeki davranışı nedeniyle hasarın oluşması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Ancak kusurlu fiil bir üçüncü kişiden gelmesi durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulamayacaktır.³¹⁷

Taşıyıcının yine genel sorumsuzluk sebeplerinden yararlanabilmesi için madde de sayılı hallerde, yani, kusur ve ihmali davranış ile zarar meydana gelmiş ise eylem ile zararın arasında bir illiyet bağının bulunması da gereklidir.

CMR m. 17/4 düzenlemesine göre; taşımaya konu eşyadaki hasar, taşımanın açık araçla yapılmış olmasından, ambalajlamanın yetersizliğinden, gönderen ve/veya gönderilen sorumluluğunda yükleme, istifleme ve boşaltma yapılması sırasında, taşınan eşyanın kendine has özelliğinden, ambalajlamadaki işaretlenme hatasından veya canlı hayvan naklinden kaynaklanan sebeplerden meydana gelmişse ve bu sebeplerden birinin varlığını taşıyıcı ispatlayabiliyorsa, taşıyıcı sorumluluktan kurtulabilecektir.

Yukarıda genel olarak açıklandığı üzere burada özel olarak bazı hususlara değinmekte fayda vardır. Konvansiyonda her ne kadar sorumluluktan kurtulma sebeplerini açık olarak belirtse de bunların yeterli olup olmadığı yerel mevzuata

³¹⁷ Congar, s. 130

bırakılmıştır.³¹⁸ Bu hususta Yargıtay hasara ilişkin olayda sebep sonuç bağlantısının güçlü olması gerektiğini belirtmiştir.³¹⁹

Özel sebeplerin varlığının ispatı, genel sebeplerin ispatına göre taşıyıcı lehine bir niteliği bulunmaktadır. Burada taşıyıcı sadece özel sebebin varlığını ispatlaması yeterli görülmüştür. Özel sebebin varlığını ispatın aksine, genel sebebin ispatlanması yeterli görülmemiş, ayrıca, zararın bu sebepten kaynaklandığını ispat yükü taşıyıcıya yüklenmiştir. Özel sebepte zararı olduğunu zarar görenin ispatlaması gereklidir.

Yukarıda anılan hükmün 4. Fıkrasında sebepler eşyanın hasara uğrama riskini artıran sebepler olduğu için ayrı bir düzenleme altına alınma gereği duyulmuştur. Bu sebeplerden birinin veya birkaçının ispatı yeterli olmaktadır.

VI. MÜTEAKİP TAŞIMADA SORUMLULUK

A. Genel Olarak

Eşya taşıma sözleşmeleri; bir tarafı gönderen, bir tarafı taşıyıcı olmak üzere, karşılıklı borç yükleyen iki taraflı sözleşmelerdir. Sözleşmenin tarafı olmasa da, gerek ulusal gerekse uluslararası düzenlemelerde menfaatleri düzenlenen bir de gönderilen vardır.³²⁰

Taşıma sözleşmesini imzalayan taşıyıcı, akdi taşıyıcı, diğer bir adlandırmayla asıl taşıyıcıdır. Akdi taşıyıcı taşıma işini, sözleşmeyle bizzat üstlense bile bu işi başka bir taşıyıcıya yaptırmasında herhangi bir engel bulunmamaktadır. Burada taşıyıcı, taşıma işini başka bir taşıyıcıya yaptırabilir. Taşıyıcının başka bir taşıyıcı ile anlaşması halinde, taşıma işini sonradan üstlenen taşıyıcı, alt taşıyıcı, bu taşıyıcı taşıma işini kendi gerçekleştirirse fiili taşıyıcı sıfatını alır. Burada belirtelim ki taraflar arasındaki ilişki müteakip taşıma şeklinde değildir. Çünkü alt taşıyıcı ile akdi taşıyıcı yeniden bir sözleşme yapışlardır. Ancak yine belirtmek gerekir ki alt

³¹⁸ Erdoğan, s. 198

³¹⁹ Yarg. 11. HD. 2015/817E. 2015/2126K. 18.02.2015T. :“...Somut olayda araçta meydana gelen yangının elektrik tesisatından kaynaklandığı belirlenmiştir. Bu belirlemeye göre, sırf aracın muayenesinin yapılmış ve kaza anında geçerli olması hususu davalıları sorumluluktan kurtarmaya yetecek bir özen değildir...” (Kazancı İçtihat Bankası)

³²⁰ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 33

taşıyıcılarda üstlendikleri taşıma işini başka taşıyıcılarla anlaşılarak yaptırabilirler. Burada taşıma işini gerçekleştiren son taşıyıcı, fiili taşıyıcı olacaktır.

Yukarıdaki paragrafta belirtilen durum, taşıma işinin birden çok kişi tarafından üstlenilmesi durumunun sadece bir yoludur. Yine taşıma işinin birden çok taşıyıcı tarafından üstlenilmesinde diğer bir yolda, CMR m. 34 de belirtildiği şekilde tek bir taşıma mukavelesiyle gerçekleştirilen taşıma yöntemidir.

CMR m. 34 düzenlemesinde ilk göze çarpan, normalde yukarıda da açıklandığı üzere taşıma sözleşmesinin geçerliliği için sevk mektubu yani taşıma senedinin düzenlenmesi şart değildir. Ancak CMR m. 34 şeklinde bir müteakip taşımadan bahsedebilmek için taşıma senedinin zorunlu bir hal aldığı görülmektedir.³²¹ Karan ve diğerleri, taşıma senedinin müteakip taşıma için de zorunlu bir unsur olmadığını, aksi yönde görüş bildiren yazarların, müteakip taşıma ile hükmen müteakip taşımayı karıştırdığını düşünmektedir.³²²

Gönderen bir komisyoncu ile anlaşarak taşıma işinin gerçekleştirilmesini isteyebilir. Bu hususta komisyoncu, gönderenin acentesi değilse aralarındaki ilişkiye CMR uygulama alanı bulmayacaktır. Bu kapsamda bu sözleşmeye TTK m. 917 hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ancak sözleşme CMR kapsamında değerlendirilirse, komisyoncunun taşımayı devrettiği taşıyıcının gönderene karşı doğabilecek hasar,zıya veya gecikme sorumluluğunda, komisyoncu da gönderene karşı sorumlu olacaktır.³²³ Bu durum aşağıda açıklanacağı üzere taşımacılarla tek tek konuşulup kararlaştırılan sözleşmelere göre gönderen için daha kolaylık sağlamaktadır.³²⁴

Yukarıdaki paragraf haricinde bölünmüş eşya taşıma sözleşmelerinde, gönderen taşıyıcılar ile ayrı ayrı taşıma sözleşmesi yaptığından, taşıyıcılar sadece kendi taahhüdündeki taşımadan sorumlu olacaktır. Bu durum gönderen için ayrı bir

³²¹ Erdil, s. 654, Yeşilova, Müteakip Taşıyıcı, s. 148, Bu yönde bkn. İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. HD. 2020/801E. 2022/592K.10.05.2022T. : “...Diğer bir deyişle CMR. 4. maddesi, sevk mektubunu sadece taşıma sözleşmesinin bir teyidi olarak görürken, CMR. 34. maddesi müteakip taşımanın gerçekleşebilmesi için mutlaka sevk mektubunun “varlığını” şart koşturmaktadır...” (www.yargıtay.gov.tr)

³²² Karan ve Diğerleri, ss. 1077-1078

³²³ Erdil, s. 652

³²⁴ Karan ve Diğerleri, s. 1076

uğraş gerektireceğinden uygulamada yukarıdaki fıkrada belirtilen şekle göre çok daha az tercih edilmemektedir.³²⁵

Birinci bölümde akdi ve müteakip taşıyıcı kavramları açıklandığından burada sadece sorumluluklarına değinilecektir. Ayrıca fiili taşıyıcı kavramı da bu başlık altında açıklanmaya çalışılmıştır.

1. Akdi Taşıyıcı

Akdi taşıyıcının gönderenle sözleşme yaparak taşımanın tamamını üstlenen kişi olduğunu belirtmiştik. Akdi taşıyıcı sözleşmenin imzalanmasıyla birlikte gönderene karşı sorumluluğu başlar. Gerçekten de, akdi taşıyıcı taşıma işini fiilen gerçekleştirmese bile, taşımayı devrettiği taşıyıcının, taşımayı gerçekleştirirken ortaya çıkan; gecikme, hasar ve ziya durumunda gönderene veya gönderilene karşı sorumluluğu devam etmektedir. Burada hak sahibi her taşıyıcıya başvurma hakkı vardır.³²⁶ Burada asıl taşıyıcı ve diğer taşıyıcıların gönderene sorumluluğu karşı müteselsil sorumluluktur.³²⁷

Burada belirtmek gerekir ki; asıl taşıyıcının taşımayı gerçekleştirebilecek araçlarının olmaması veya gerekli donanıma sahip olmaması aranmaz. Taşımayı üstlenmesi durumunda asıl/akdi taşıyıcı sıfatını kazanacaktır.³²⁸

Akdi taşıyıcı taşımanın hiçbir bölümüne katılmasa bile gönderene karşı sorumluluğu devam etmektedir. Sorumluluğun devam etmesinin sebebini, taşıma işini başkasına devreden taşıyıcının, yeni taşıyıcıyı seçmesinde basiretli davranması gerektiğini belirtmiştir.

Yine akdi taşıyıcı hak sahibine karşı bir tazminat ödemek zorunda kaldığı durumda fiili taşıyıcıya bu zararını rücu etme imkanına sahiptir.³²⁹ CMR m. 36 hükmünde aleyhine dava açılabilir taşıyıcılar belirtilmiştir.

³²⁵Karan ve Diğerleri, s. 1076

³²⁶ Yarg. 11. HD. 2004/6666E. 2005/4716K. 05.05.2005T. :“ CMR Sözleşmesinin 36 nci maddesi gereğince birden fazla taşıyıcı bulunduğu takdirde her birine karşı dava açma olanağı bulunduğu...”(Legal İçtihat Bankası)

³²⁷ Erdem, ss. 61-62

³²⁸ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 35

³²⁹ Cömert Varol, s. 242

2. Müteakip Taşıyıcı

Yukarıda geniş kapsamlı bahsedildiği üzere gönderen, taşıma işini ayrı ayrı, birbirinden bağımsız şekilde başka taşıyıcılara bırakabileceği gibi işin tamamını bir taşıma işleri organizatörüne de bırakabilir.³³⁰ Taşıma işleri organizatörünün de alt taşıyıcılarla anlaşarak, kanunda da belirtildiği üzere alt taşıyıcıların taşıma senedini ve eşyayı da kabule etmesi ile birlikte gönderene karşı sorumlu olacaktır. Birden fazla alt taşıma bölümünün, tek bir taşıyıcının yüklenmesi haline doğrudan taşıma sözleşmesi denilmektedir.³³¹ Burada alt taşıyıcılar, taşıma işleri organizatörü ile gönderen arasındaki sözleşmeye katılmış olacak ve gönderene karşı müteakip taşıyıcı sıfatı ile tüm taşıma işinden sorumlu hale gelecektir.³³²

Aşağıda ayrıca değinilen fiili taşıyıcı ile müteakip taşıyıcıyı birbirinden ayıran temel nokta, müteakip taşıyıcı yukarıda belirtildiği şekilde taşıma senedini ve eşyayı kabul ile tek bir taşıma sözleşmesi dahilinde borca katılmış olmasıdır.³³³

Akdi taşıyıcının, kendinden sonra gelen taşıyıcılarla kendi adına yeni bir taşıma sözleşme imzalaması halinde müteakip taşımadan bahsedilemeyecektir.³³⁴

3. Fiili Taşıyıcı

Fiili taşıyıcı, asıl taşıma sözleşmesini yapan kişiden farklı bir üçüncü kişi taşıyıcıdır. Taşıma işini ya akdi taşıyıcıdan ya da diğer alt taşıyıcılardan almış ve taşımayı fiilen gerçekleştirmiş taşıyıcıdır.³³⁵ Görüleceği üzere bir taşıma ilişkisinde, fiili taşıyıcıdan bahsedebilmek için, alt taşımanın olması gereklidir. Akdi ve fiili taşıyıcı ayrımı ilk kez Guadalajara Sözleşmesi ile getirilmiştir.³³⁶

Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcı yönünden düzenlenen sorumluluklar gibi, gönderene karşı sorumludur. Bu sebeple fiili taşıyıcının sorumluluğundan

³³⁰Aksoy, Fiili Taşıyıcı s. 112

³³¹Karan ve diğerleri, s. 1077

³³²Aksoy, Fiili Taşıyıcı s. 112

³³³Yeşilova, Müteakip Taşıyıcı, s. 142, Aksoy, Fiili Taşıyıcı s. 1114-1115

³³⁴ İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. HD. 2020/261E. 2020/551K.03.06.2020T. : “...Eğer gönderen, her taşıyıcıyla ayrı sözleşme yaparsa veya ilk taşıyıcı, diğerleriyle kendi adına yeni bir taşıma sözleşmesi yaparsa, tek taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyeceğinden, müteakip taşımadan da söz edilemez...” (www.yargitay.gov.tr)

³³⁵ Adıgüzel, Taşıma Hukuku, s. 35

³³⁶ Aksoy, Fiili Taşıyıcı s. 99-100

bahsederken, akdi taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere atıf yapılmaktadır.³³⁷ Bu hususta fiili taşıyıcının gönderene karşı, akdi taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluklarının yanında, akdi taşıyıcı ile aralarında yapmış oldukları sözleşmeden de akdi taşıyıcıya karşı ayrıca sorumluluğu bulunmaktadır. Yargıtay’a göre taşıyıcıların aralarında yapmış oldukları alt taşıma sözleşmesine de şartları taşıması halinde CMR’nin uygulanacağı belirtilmiştir.³³⁸

Birden fazla taşıyıcının olduğu durumlarda her taşıyıcının kendinden önceki taşıyıcıya ayrı navlun faturası düzenlemesini, istinaf mahkemesi, her ilişkinin ayrı olduğunu, tek bir sözleşme ilişkisi olmadığını, bu sebeple taşımanın müteakip taşıma şeklinde olmadığını karara bağlamıştır.³³⁹

Fiili taşıyıcının sorumluluğunun başlaması ve sona ermesi durumu, yukarıda da belirtildiği üzere taşıma konusu eşya zilyetliğinde bulunduğu sürede, ortaya çıkabilecek hasar, ziya ve gecikmeden sorumludur. Burada fiili taşıyıcı eşyayı bizzat kendisinin teslim alması gerekmekte, yardımcıları tarafından alınan teslim ile de sorumluluk süresi başlamaktadır.³⁴⁰

Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının ileri sürebileceği defileri hak sahibine karşı ileri sürebilme imkanı vardır. Bu durum fiili taşıyıcının akdi taşıyıcıdan daha fazla sorumluluk yüklenmemesi açısından önemlidir.³⁴¹

³³⁷ Aksoy, Fiili Taşıyıcı ss. 126-127

³³⁸ Yarg. 11. HD. 2003/6196E. 2004/567K. 22.01.2004T. :“...Esasen CMR Konvansiyonu’nun 34 ve 35 nci maddeleri ile de açık olarak alt taşıma düzenlenmekle alt taşıma birden fazla ülkeyi kapsıyorsa ülkelerden birinin olması koşulu ile kendi başına dahi asıl taşıma ilişkisinden bağımsız olarak CMR Konvansiyonu hükümlerinin tabi olacağı kuşkusuzdur. Uyuşmazlık konusu taşıma ilişkisinde davalı üst taşıyan davacıya karşı gönderende durumda olup, anılan uluslararası sözleşmenin açıkça öngörülmüş az sayıdaki ayrık durumlar dışında son derece geniş kapsamı gözetilerek...” (Legal İçtihat Bankası)

³³⁹ İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. HD. 2020/261E. 2020/551K.03.06.2020T. : “...Somut olayda her taşıyıcı kendi adına kendinden önceki taşımacıya ayrı navlun faturası düzenlemesi ayrı bir sözleşme niteliğinde olup, taşımanın aynı sözleşme kapsamında gerçekleşmediği ve her bir taşımanın ayrı bir sözleşme kapsamında yapıldığının kabulü gerekmiştir. Buna göre CMR Konvansiyonu’nun 36.maddesinin olayda uygulanma yeri bulunmamaktadır. Bu durumda olaya, CMR Konvansiyonu’nun 3.maddesinin uygulanması gerekecektir...”(www.yargitay.gov.tr)

³⁴⁰ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 151

³⁴¹ Aksoy, Fiili Taşıyıcı, s. 129

B. Sorumluluğun Paylaşılması

Müteakip taşımalarda, bir taşıyıcının eyleminden dolayı, herhangi bir şekilde hasarın, zıyan veya gecikmenin oluşmasında, eylemi olmamasına rağmen tazminat ödemek zorunda kalan taşıyıcı, taşımaya katılmış olan diğer taşıyıcılara rücu hakkını kullanması açısından CMR bazı koşullar getirmiştir. CMR m. 37’de bu koşullar sayılmıştır. Bu hükme göre; taşıyıcı diğer taşıyıcılara rücu hakkını ziyan ve hasara kendi eylemiyle sebep veriyse kullanamayacaktır. Bu hususta zarar ve ziyana sebebiyet veren taşıyıcı bunun sonuçlarına tek başına katlanmalıdır. İki veya daha çok taşıyıcının eyleminden zarar ve zıyan oluşmuşsa, her biri sorumlulukları ve taşıma ücreti oranında sorumluluğu paylaşacaktır. Zıyan ve hasar herhangi bir taşıyıcıya veya taşıyıcılara atfedilemiyorsa, bütün taşıyıcılar arasında taşıma ücretleri oranında paylaştırılacaktır.

Rücu davasında davacı, herhangi bir şekilde zarar ve zıya oluşumunda kusurlu eylemi olmayan ve tazminat ödemek zorunda kalmış taşıyıcıdır. Davanın, davalısı ise, zarar ve zıya oluşumunda kusuru bulunan taşıyıcı veya taşıyıcılardır.³⁴² Ancak bu davanın açılabilmesi için, CMR’nin uygulama alanı bulduğu bir taşımada, Yargıtay, davayı açacak taşıyıcının ödeme yapması ve zarara uğraması gerektiğini belirtmiştir.³⁴³

Yukarıda belirtildiği üzere alt taşıyıcı, gönderene karşı akdi taşıyıcı için düzenlenen hükümlere sorumlu olduğu gibi, akdi taşıyıcı ile yapmış olduğu sözleşme gereği akdi taşıyıcıya karşı da bu sözleşmeden kaynaklı sorumludur. Bu hususta Yargıtay, bir kararında, yerel mahkemenin son taşıyıcının eyleminden kaynaklı olarak zararın oluşmasında, fiili taşıyıcının dışında, akdi taşıyıcı kendisinin sözleşmeyi devrettiği ara taşıyıcıya başvuramayacağına ilişkin kararını bozmuştur.³⁴⁴

³⁴² Erdil, s. 691

³⁴³ Yarg. 11. HD. 2013/1412E. 2014/4224K. 05.03.2014T. :“...Zira taşımının CMR (Eşyaların Karayolundan Uluslar arası Nakliyat içi Sözleşme) hükümlerine tabi bir taşıma olması halinde üst taşıyıcının ödemede bulunmadan alt taşıyıcıya dava açması mümkün olmadığı halde (CMR m. 34) uyuşmazlığa 6762 sayılı Yasanın 787/2. Maddesinin uygulanması halinde kendisine dava açılan üst taşıyıcı ödeme yapmadan alt taşıyıcıya dava açabilecektir...”(Kazancı İçtihat Bankası)

³⁴⁴ Yarg. 11. HD. 2006/2698E. 2007/6309K. 25.04.2007T. :“...Oysa, işbu dava ilk taşıyıcı olan davacının kendi akidi olan ara taşıyıcıya rücusuna ilişkin olup, gecikme dava dışı anılan son taşıyıcının sorumluluğu içerisinde bulunsu bile, davacının muhatabının kendi akidi olan davalının olacağı kuşkusuzdur...”(Kazancı İçtihat Bankası)

VII. TALEP VE DAVALAR

A. Genel Olarak

CMR ve TTK ya tabi taşıma sözleşmelerine konu taşımalarda oluşan zarar sebebiyle tazminatın nasıl talep edileceği ve nasıl giderileceği paralel olarak düzenlenmiştir. Buradaki zarar hak sahibinin müspet zararıdır. Hak sahibinin müspet zararı ise taşıma işinin gereği gibi gerçekleşmesi hali ile taşımanın zarar doğuracak şekilde gerçekleşmesi halinde hak sahibinin malvarlığı arasındaki farktır.³⁴⁵

Taşıyıcının yukarıdaki bölümlerde de belirttiğimiz şekilde eşyaya özen ve eşyayı muhafaza etme borcu bulunmaktadır. Eşyada meydana gelen bir zararda bu borçların da ihlal edildiği kabulü gerekir. Ancak her ne kadar taşıyıcı zararlardan sorumlu olsa da taşıyıcının bu sorumluluğu sınırlandırılmıştır.

CMR'nin 30. maddesi, taşıma sözleşmesine konu eşyanın taşınması sırasında ziyan ve hasara uğraması durumunda gönderilenin gerekli bildirimleri yapması gerekliliği ve buna ilişkin olarak bildirim sürelerini düzenlemiştir.

Anılan maddeye göre, taşınan eşyada ziyan ve hasarın varlığı teslim anında görülebiliyorsa bu anda taşıma senedine ihtirazı kayıt düşülmesi veya ihtirazı kaydın taşıyıcıya yazılı olarak ulaştırılması gereklidir. İhbar süresi içerisinde dava açılması veya taşıyıcının zıya ve kayıp için ikrarı bulunuyorsa ayrıca bu yönde ihbara gerek görülmemektedir.³⁴⁶ Böyle bir kaydın düşülmemesi durumunda eşya taşıma senedinde belirtilen haliyle teslim alınmış sayılır. Bu yönde oluşan karine taşıyıcı lehine olmaktadır. Buradaki karinenin de her karinede olduğu gibi aksinin ispatı mümkündür.³⁴⁷

Hasar ve zıya durumunun belirlenebilmesi için taşıyıcı ve gönderilenin eşyayı birlikte incelemesi gereklidir.³⁴⁸ Genelde taşıyıcı için bu görevi araç şoförü yapmaktadır. Bu hususta Yargıtay bir kararında şoföründe imzasının bulunduğu taşıma senedine göre yukarıdaki anılı konvansiyon maddesine göre ihbarın yapılmış

³⁴⁵ Arkan, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 146, Akıncı, ss.137-138, Cömert Varol, s. 203

³⁴⁶ Karan ve diğerleri, s. 931

³⁴⁷ Yarg. 11. HD. 2013/10483E. 2014/23K. 06.01.2014T. : "...Mahkemenin davanın reddine gerekçe yaptığı CMR 30. Maddesinde yer alan ihbar mükellefiyeti dava hakkını düşürmeyip, hasarın taşıma sırasında meydana gelip gelmediğine ilişkin bir karineye işaret etmektedir..."

³⁴⁸ Karan ve diğerleri, s. 926

sayılması gerektiğini karara bağlamıştır.³⁴⁹ Eşyadaki hasar ve zıyanın teslimat gerçekleştiğin de açıkça görülemediği hallerde bu tarihten 7 gün içinde durum taşıyıcıya bildirmelidir. 7 günün hesabında resmi tatil ve pazar günleri hariçtir. Yine belirtmek gerekir ki belirtilen sürede gönderim yeterlidir, ayrıca taşıyıcıya tebliğin yapılması bu hususta şart değildir.³⁵⁰ Ayrıca maddenin 2. fıkrasında gönderilenin eşyada yaptığı kontrolden sonra hasar ve zıya durumu tespit edilebiliyorsa bu durumda bildirim kontrolden itibaren 7 gün içinde yapılması gereklidir. Buradaki gün hesabında da resmi tatil ve pazar günü hesaba dahil edilmeyecektir. Bu halde, hasar ve zıyanın teslim anında açıkça tespit edilememesi durumunda hasar ve zıya yazılı olarak bildirilmelidir. Ancak belirtmek gerekir ki tam zıya hali madde ile örtüşmemektedir. Çünkü tam zıya halinde kontrol edilebilecek bir eşya ve bir teslim yoktur.³⁵¹ Madde metni kısmi zıya için geçerli olmaktadır.

Anılan maddenin 3. fıkrasının karşıt kavramından, taşımada mevcut gecikmenin de eşyanın gönderilene tesliminden itibaren 21 gün içinde taşıyıcıya bildirilmesi ve bu bildiriminde yazılı şekilde yapılması gerekliliği anlaşılmaktadır. Fıkra, aksi halde taşıyıcının tazminat ödemesinde bulunmayacağı hüküm altına alınmıştır. Burada belirtmek gerekir ki gecikme durumundaki bildirim ile hasar ve zıya durumunda yapılan bildirim niteliği itibarıyla ayrılmaktadır. Gerçekten de hasar ve zıya anında yapılan bildirim ispat koşulu niteliğindedir.³⁵² Bu hususta bildirim yapılmamış olsa bile taşıyıcıya karşı dava açılabilir.³⁵³ Ancak gecikme de

³⁴⁹Yarg. 11. HD. 2000/4621E. 2000/5048K. 02.06.2000T. : “...Dosyadaki yazılara ve mahkeme kararında belirtilip Yargıtay ilamında benimsenen gerektirici sebeplere ve taşınan emtianın gümrüğe girişi sırasında trafolardan birinin hasarlı olduğuna ilişkin olarak yetkililerce düzenlenen 22.04.1997 tarihli tutanağının davalının aracının sürücüsüne de imzalanmış olmasının CMR nin 30/1 maddesine göre davacının süresinde hasar ihbarında bulunma zorunluluğunu yerine getirmiş olduğunun kabulünün gerektirmesine, hasarın niteliğine ve CMR nin 17/1 maddesi hükmüne göre gerçek zararın belirlenmesinde bir usulsüzlük bulunmamasına nazaran davalının tüm karar düzeltme taleplerinin reddine...” Karar için bkn. Karan ve diğerleri, s. 945

³⁵⁰Erdil, s. 569

³⁵¹Erdil, s. 566

³⁵²Erdil, s. 567, Erdoğan, s. 327

³⁵³Yarg. 11. HD. 2015/9874E. 2016/469K. 19.01.2016T. : “...CMR 30. maddesine göre taşıyıcıya kayıp veya hasar nedeniyle ihbarın hiç veya zamanında ileri sürülmemiş olması, taşıyıcıya karşı dava açılmasını engellemez. Taşıyıcıya çekince bildirilmemesinin somut etkisi, gönderilenin eşyayı taşıma senedinde yazılı olduğu biçimde teslim aldığı yolunda taşıyıcı lehine karinenin doğmasına neden olup, bu karinenin ortadan kaldırılması ve taşıyıcının sorumlu olduğunun ileri sürülerek taşıyıcıya karşı dava açılması mümkündür. Böyle bir davada ispat yükü davacıda olup, çekince gösterilmiş olsun veya olmasın, malların kısmen veya tamamen kaybının yada hasarının, taşıyıcının malları teslim aldığı an ile malları teslim ettiği an arasında meydana geldiğini, bir başka deyişle taşıyıcı lehine oluşan karinenin aksini ispat etmekle yükümlüdür...” (Kazancı İçtihat Bankası)

durum, bildirim yapılmaması halinde taşıyıcının herhangi bir ödeme yapmayacağı üzerinedir.

B. Tazminat Davasında Taraflar

1. Davacı

Tazminat talebinde bulunabilecek olan taraf duruma göre gönderen veya gönderilendir. Bu hususta belirtelim ki normal durumdan farklı olarak, sözleşmenin tarafı olmasa da bazı hallerin gerçekleşmesi durumunda da davacı gönderilen olabilmektedir. Yukarıda da açıklandığı üzere taşıma sözleşmesi esasında gönderen ve taşıyıcı arasında kurulmaktadır. Bazı durumlarda gönderilen ile gönderen aynı kişi olabilmekte ise de bu durum istisnaidir. Genellikle gönderilen sözleşme dışı bir üçüncü kişidir.

Bu hususta CMR m. 13/1 de gönderilenin bu şekilde hak sahibi olarak dava hakkını kullanabilmesi düzenlenmiştir. Belirtildiği üzere sözleşme kapsamında hakları gönderilen tarafından da kullanılabilir. CMR de bu durum açıkça belirtilmekteyken, ulusal mevzuatımızda bu yönde açık bir düzenleme bulunmamaktadır.

TTK m. 871'e göre, gönderilene, sözleşmeden doğan bütün tazminatlar için talep hakkı verilmemiştir. Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden kaynaklanan özen sorumluluğu borcunun ihlali ve eşyanın gecikmesinden kaynaklı olan tazminat taleplerini kendi nam hesabına kullanabilmektedir.³⁵⁴

2. Davalı

Tazminat talepli davalarda, diğer davalarda olduğu gibi, sözleşmeyi usulüne uygun olarak yerine getirmeyen tarafa karşı açılmaktadır. Taşıma sözleşmesinde de bir tarafın sözleşmeye aykırı hareketi sebebiyle zarar ortaya çıkması durumunda zarara uğrayan taraf zararı meydana getiren kişiye dava açacaktır. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinde taşımayı üstlenen taraftır. Taşıyıcının eylemiyle hasar, zıya veya

³⁵⁴Vural Seven, "Taşıma Hukukunda "Gönderilenin" Aktif Taraf Sıfatı", **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 169-170, Eylül- Ekim 2018, s. 11, (Gönderilen)

gecikme oluşmuşsa, bu hususta bu maddeye göre açılacak bir dava da davalı taşıyıcı olacaktır.³⁵⁵

CMR m. 34 kapsamında bir müteakip taşıma ilişkisinde tüm taşıyıcılar taşımadan dolayı müteselsilen sorumludur. Bu sebeple bu yönde bir taşıma ilişkisinde akdi taşıyıcıya ve müteakip taşıyıcılara karşı dava açılabilir.³⁵⁶ Taşıyıcılar ile talep sahibi arasında sözleşmesel ilişki olsun veya olmasın, her biri müteselsilen talep sahibine karşı sorumludur.³⁵⁷ Yine zararın doğumu anında taşıma işini gerçekleştiren taşıyıcıya karşı işbu dava açılır.³⁵⁸ Yine belirtmek gerekir ki genelde talep hakkı olan kişi gönderici ise ilk taşımacı, gönderilen olması halinde son taşıyıcıyı muhatap almaktadır.³⁵⁹ Ancak bu hususta davanın bütün taşıyıcılara karşı açılması aşağıda zamanaşımı başlığı altında ayrıntılı olarak belirteceğimiz üzere zamanaşımı konusunda önemlidir. Kendisine dava yöneltilmeyen kişiye karşı zamanaşımı devam etmekte ve dava sürecinde talep zamanaşımına uğrayabilmektedir. Bu sebeple davanın tüm taşıyıcılara açılmasında fayda vardır.

C. Yetkili Mahkeme

Öncelikle yetkiye ilişkin olarak, CMR m. 31 hükmü açık niteliktedir. Bu hükme göre konvansiyona tabi olarak yapılan taşımalarda ortaya dava konusu olabilecek bir durum çıktığında, davanın, tarafların sözleşmede kararlaştırdıkları yer mahkemesinde açılabilirliği belirtilmiştir. Bu hususta taraflar kendi aralarında yetkili mahkemeyi belirleyebileceklerdir. Ancak CMR'ye göre yetkili yer mahkemesi taraflarca belirlenmiş olsa bile madde de belirtilen yerlerde de yine dava açılabilir.³⁶⁰ Yargıtay'da kararlarında bu şekilde değerlendirmiştir.³⁶¹

³⁵⁵ Erdoğan, s. 328

³⁵⁶ Yarg. 11. HD. 2011/11268E. 2012/18324K. 15.11.2012T. : "...Sigortacının asıl ve alt taşıyıcıdan rücu alacak istemine ilişkindir. Mahkemece, alt taşıyıcı davalı B. İth. Ve İhr. Nakliye Ltd. Şti. hakkındaki davanın adı geçen davalının taşıma sözleşmesine taraf olmaması nedeni ile reddine karar verilmiştir. CMR Konvansiyonunun 34. Ve 36. Maddeleri uyarınca taşıma ve alt taşıma ilişkisi söz konusu olduğunda sorumluluğun taşıyıcılar arasında müteselsil olduğu düzenlendiğinden her iki taşıyıcıya da dava açılabilir. Bu itibarla alt taşıyıcı aleyhine açılan davanın reddi doğru olmamıştır..." (Kazancı İçtihat Bankası)

³⁵⁷ Karan ve diğerleri, s. 1117

³⁵⁸ Akıncı, s. 208 vd.

³⁵⁹ Karan ve diğerleri, s. 1117

³⁶⁰ Erdil, s. 608

³⁶¹ Yarg. 11. HD. 2003/13029E. 2004/9437K. 07.10.2004T. : "...Her ne kadar davacı ile davalı M. Ltd. Şti. Arasındaki sözleşmede Mersin Mahkemelerinin yetkili olduğu belirtilmiş ise de,

Yukarıda anılan madde hem uluslararası hem de iç yargı yetkisini çevresini çizmektedir.³⁶² CMR'ye tabi bir taşımadan dolayı kaynaklanan davada Konvansiyonun 31. Maddesinde belirlenen mahkemelerin yetkisi münhasırdır.³⁶³ Münhasır yetkinin önemli sonuçlarından bazıları; yabancı mahkeme kararların tanınması ve tenfizi, ayrıca yetki hususunda yetki sözleşmelerine ilişkin sonuçlarıdır.³⁶⁴

Yargıtay bir kararında navlun alacağına ilişkin CMR'de bir düzenleme bulunamaması sebebiyle yetki hususunda iç hukuk kurallarının uygulanması gerektiğini belirtmiştir.³⁶⁵

Taraflar arasında bir yargı yeri belirlenmemişse maddeye göre dava, davalının ikametinde veya taşıma sözleşmesinin imzalandığı işyerinin bulunduğu yerde, yine işyerinin şubesinin veya acentesinin bulunduğu yerde de açılabilir. Yine taşıyıcının yükü aldığı yer veya teslim yerinde de dava açılabilir. Bu hususta seçim davayı açacak olanın alternatifindedir. Yetkili yer mahkemeleri sırasıyla değildir ve davacının alternatifindedir.³⁶⁶

D. Zamanaşımı

CMR'ye tabi taşımalarda genel dava açma süresi bir yıl olarak düzenlenmiştir. Ancak bazı hallerde bu süre üç yıldır. Konvansiyonun 32.

sözleşmenin yetkiye bu kuralını mutlak olarak ortadan kaldıracak bir kural değildir. Zaten somut olayda uygulanması gereken CMR 31/1 maddesinin ilk cümlesinde de taraflar arasında anlaşma ile belirlenmiş akit taraf mahkemelerinde dava açılacağı gibi a ve b fıkralarında belirtilen yerlerde de davanın açılacağı alternatifli olarak belirtilmiştir...” (Kazancı İçtihat Bankası)

³⁶² Karan ve diğerleri, s. 990

³⁶³ Yarg. 11. HD. 2016/5590E. 2017/3374K. 05.06.2017T. : “...Somut olayda davacı, CMR Konvansiyonu’nun 31/a maddesinde gösterilen yerler arasında bulunmayan ve kendi yerleşim yeri olan Kayseri İcra Dairesinde takip başlatmıştır. Bu itibarla, mahkemece yetkili icra dairesinde yapılmış bir icra takibinin bulunmaması nedeniyle işin esasına girilmeksizin davanın reddine karar vermek gerekirken işin esasına girilerek davanın kabulüne karar verilemesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir...” Kararın tam metni için bkn. Karan ve diğerleri, ss. 1010-1011

³⁶⁴ Ebru Akduman, Türk Mahkemelerinin Münhasır Yetkisi, Terazi Hukuk Dergisi, Cilt: 15, Sayı: 163, Mart 2020, s. 467

³⁶⁵ Yarg. 11. HD. 2015/15452E. 2016/369K. 18.01.2016T. : “...Dava, karayoluyla CMR hükümlerine tabi taşımadan kaynaklı navlun bedelinin tahsili için başlatılan icra takibine yapılan itirazın iptali istemine ilişkindir. Her ne kadar dava konusu alacağın sebebinin teşkil eden taşıma ilişkisi CMR hükümlerine tabi ise de CMR Konvansiyonu’nda navlun alacağına ilişkin bir düzenleme bulunmadığından bu yöne ilişkin ihtilaflarda iç hukuk kuralları uygulanmalıdır...” (Kazancı İçtihat Bankası)

³⁶⁶ Akıncı, s. 220

maddesinde dava açma süreleri düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre kasta veya kasta eşdeğer bir hareket durumunda dava açma süresi üç yıl olarak düzenlenmiştir.

Yargıtay'ın zamanaşımını 3 yıl olarak öngördüğü bir kararındaki durumu örnek verecek olursak; kararda ödeme makbuzu ve teslim belgesi ibraz edilip kontrol edilmeden eşyanın teslimi halinde dava için sürenin 3 yıl zamanaşımına tabi olacağı belirlenmiştir.³⁶⁷ Yine Yargıtay bir kararında geçerli bir nedeni olmadan taşıyıcının eşyanın gönderilene teslim etmemesini bilerek kötü hareket sayıp zamanaşımı süresinin 3 yıl olacağını karara bağlamıştır.³⁶⁸

Konvansiyonda belirtilen sürelerin dolmasıyla hak sona ermeyecektir. Gerçektende zamanaşımı sürelerinin geçirilmesi durumunda hak sona ermez. Ancak borçlunun zamanaşımı def'i ileri sürmesiyle birlikte sona erer ve eksik borç halini alır.³⁶⁹ Bunun sonucunda ise, mahkeme tarafından yürütülen bir davada hakimin görevinin bir gereği olarak kendiliğinden zamanaşımı durumu göz önünde tutulamaz. Borçlunun böyle bir durumun var olduğunu, yasada öngörülen usulde ileri sürmesi gereklidir. Bu hususta hukukumuzda zamanaşımı savunmasında yararlanacak kişini cevap dilekçesiyle zamanaşımı savunmasını yapmalıdır. Belirtelim ki zamanaşımı süresi bu sebeple hak düşürücü sürelerle göre alacaklının daha lehinedir.³⁷⁰

Zamanaşımının başlangıcı yukarıda anılan madde metninde açık bir şekilde belirtilmiştir. Buna göre; teslimde bir kısmı zıya ortaya çıkması durumunda, hasarda veya gecikmede bu süre teslimle birlikte başlayacağı kararlaştırılmıştır.

Tam zıya halinde bir teslimden bahsedilemeyeceği için madde de bu durum için zamanaşımı süresinin başlangıcı, konvansiyonu 20. Maddesinin ilk fıkrasında belirlenen sürelerin bitiminde başlayacağı belirtilmiştir. Son olarak madde de

³⁶⁷ Yarg. 11. HD. 2006/12610E. 2007/15265K. 13.12.2007T. : "...Mahkemece, toplanan kanıtlar ve bilirkişi raporuna dayanılarak, vesaik karşılığı teslimin kararlaştırıldığı durumda akasinin yapılmasının bilerek kötü hareket kabul edilmesi gerektiği, bu durumda CMR Konvansiyonu'nun 32. Maddesi uyarınca zamanaşımı süresinin 3 yıl olduğu, davalının navlun alacağının da takas edildiği gerekçesiyle, davanın (848) Euro üzerinden kısmen kabulüne karar verilmiştir... CMR Konvansiyonu'nun 32. Maddesinde öngörülen 1 yıllık zamanaşımı süresinin, somut olayda uygulanması gereken aynı maddenin 1-c bendi uyarınca, taşıma sözleşmesinin akdedildiği tarihten sonraki 3 aylık dönemin sonunda başlayacak olmasına ve yine aynı maddenin 2. Fıkrası uyarınca, yapılacak yazılı bildiriminde zaman limitini etkiliyecek bulunmasına göre, davalı vekilinin tüm temyiz itirazlarının reddi ile kararın onanması gerekmiştir..." Karar için bkn. Karan ve diğerleri, s. 1058

³⁶⁸ Yarg. 11. HD. 2002/4923E. 2002/9359K. 21.10.2002T. : "...Geçerli neden olmadan emtianın alıcısına teslim edilememesi hali, bilerek kötü hareket sayılıp, açılacak dava CMR'nin 32. maddesi uyarınca 3yıllık zamanaşımına tabidir..." Karar için bkn. Erdil, s. 642

³⁶⁹ Tekinay ve diğerleri, s. 1030

³⁷⁰ Karan ve diğerleri, s. 1016

yukarıda sayılan durumların haricinde zamanaşımı süresinin başlangıcı, taşıma sözleşmesinin imzalandığı tarihten 3 ay sonra başlayacağı düzenlenmiştir. Yargıtay karara konu somut olayda yanlış kişiye teslimde sözleşmeden 3 ay sonra zamanaşımı süresinin başlayacağını karara bağlamıştır.³⁷¹

Yukarıdaki paragrafta belirtilen sürelerin başlangıcı 1 yıllık ve 3 yıllık zamanaşımı sürelerinin ikisinde de uygulama alanı bulacaktır.³⁷²

Belirtelim ki maddenin 2. fıkrasında da açıkça belirtildiği üzere, hak sahibinin taşıyıcıya yazılı bir talepte bulunması durumunda maddede belirtilen süreler duracaktır. Ancak bu talebin yazılı ve açık olması zorunludur.³⁷³ Taşıyıcı bu istekleri reddetmesi halinde, hak sahibi lehine duran zamanaşımı süresi tekrar işlemeye başlamaktadır.

Düzenlemenin 3. fıkrasına göre zaman limitinin uzatılmasına ilişkin olarak 2. fıkraya bağlı olacak şekilde davaya bakan mahkemenin kararlarına göre düzenleneceği belirtilmiştir. Yani lex fori uygulaması geçerlidir ve bu durum zamanaşımının kesilmesi durumunda da geçerlidir.³⁷⁴ Hükme göre dava Türk mahkemelerinde açılacak olursa TBK m. 153 ve 154 hükümleri zamanaşımı durma ve kesilmeye ilişkin düzenlemeler olduğundan bu düzenlemelere bakılması gerekecektir. Yine TBK m. 158'e göre dava görevsiz veya yetkisiz mahkemede açılmış olursa ve bu sürede zamanaşımı süresi dolmuş olursa ek 60 günlük süre verilmiştir.³⁷⁵ Bu süreden hak sahibi, Türk Mahkemelerinde açılmış ise yararlanabilecektir.³⁷⁶

³⁷¹Yarg. 11. HD. 2019/5181E. 2020/3281K. 29.06.2020T. : "...davalının vesaik mukabili mal taşıma işinin tarafı olduğu, davacının mail yazışmalarında satışın vesaik mukabili olduğunu bildirdiği, CMR üzerinde alıcı Banka (UBI-BANKO DI BRESCIA) olarak belirtilmesine rağmen bu talimata aykırı olarak CMR üzerinde yazılı olan alıcısından farklı bir muhataba teslim ederek ağır kusurlu davrandığı, davalı vekili her ne kadar zamanaşımı itirazında bulunmuş ise de 20/07/2009 tarihli mail ile malların 1 hafta önce çekildiği bilgisinin verildiği, icra takibinin 26/06/2012 tarihinde başlatıldığı Yargıtay bozma ilamı dikkate alınarak olayda 3 yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması gerektiği, CMR Konvansiyonu 32/c maddesine göre zamanaşımı süresinin teslimden 3 ay sonra başlayacağı gözetilerek davalının zamanaşımı savunmasına itibar edilmediği..." (Kazancı İçtihat Bankası), 3 ay sonra zamanaşımın başlayacağına ilişkin bir başka karar için bkn. dn. 278

³⁷² Erdil, s. 623

³⁷³ Akıncı, s. 174, Erdil, 626

³⁷⁴ Erdil, s. 626

³⁷⁵ Erdil, s. 626

³⁷⁶ Akıncı, s. 176, Karan ve diğerleri, s. 1025

SONUÇ

CMR, uluslararası karayolu taşımacılığında düzenlenecek sözleşmelere uygulanmak için getirilmiştir. Konvansiyonun imzalanması aşamasında 10 ülke taraf iken, şu an konvansiyona taraf ülke sayısı 56'ya ulaşmıştır.

CMR, uluslararası eşya taşımacılığında doğabilecek ihtilafların çözümü aşamasında tek bir düzenleme ile yeknesaklaşmak amacıyla oluşturulmuştur. Bu hususta belirtmek gerekir ki, bu amaca ulaşmak için CMR'ye taraf ülkelerden ikisi veya birkaçının kendi aralarında anlaşarak sözleşme hükümlerinin değiştiremeyeceği maddesi eklenmiştir. Ancak bu hükmün istisnası bulunmaktadır. Buna göre, konvansiyon hükümlerini kendi bağlantıları üzerindeki geliş gidişlere uygulamamak veya kendi ülkelerindeki taşımalar üzerinde hak iddia etmeye yarayan taşıma senedi kullanılmasına izin verme durumları istisna kapsamında sayılmıştır.

19 Mayıs 1956 tarihinde, 10 ülke tarafından imzalanmış ve 02 Şubat 1961 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye Cumhuriyeti ise, CMR'yi 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanunla uygun bulmuş olup, 04.01.1995 tarihinde 22161 sayısı ile Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu tez çalışmasında, CMR'ye göre taşıyıcının sorumluluğunun nelerden oluştuğu, sorumlulukların nasıl belirleneceği, bu sorumlulukların sınırlandırılması ve kaldırılması hususları ele alınmıştır. Ayrıca ülkemiz mevzuatıyla da karşılaştırmalı olacak şekilde, konvansiyonun uygulamadaki yansımalarına da yer verilerek, karşılaşılan sorunlara çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca, çalışmanın birinci bölümünde taşımanın genel kavramlarına da yer verilmiş, ikinci bölümde ise taşıma sözleşmesi tanımlanarak, açıklanmaya çalışılmış ve tarafların hak ve borçlarına yer verilmiştir.

Çalışmada sadece CMR hükümleri ile yetinilmemiş yine ulusal mevzuatımızdaki düzenlemelerden de yararlanılmıştır. Ayrıca mehz Alman Ticaret Kanunu taşımaya ilişkin hükümlerinin bazı bölümlerine de atıflar yapılmıştır. Yine özellikle, TTK'daki taşımaya ilişkin hükümlere de yer verilmiştir. Bu hususta, her ne kadar TTK'daki taşımaya ilişkin hükümler oluşturulurken, Konvansiyon esas alınarak paralel düzenlemeler getirilmeye çalışılsa da bazı hususlar da çeviri hatalarından da kaynaklı olarak farklı düzenlemeler olmuştur. Bu sebeple çalışmada,

farklıların açıklanması aşamasında, bu konular üzerinde daha çok durulmuş ve TTK hükümlerindeki durumlara ilişkin örnekler verilmiştir. İki düzenleme arasında yine farklılık konusunda açık bir örnek vermek gerekirse; taşıyıcının hapis hakkı Konvansiyon ve TTK açısından farklı şekilde düzenlenmiştir. Gerçekten de, TTK m. 891 taşıyıcıya hapis hakkı tanırken, konvansiyon tek bir halde taşıyıcıya hapis hakkı tanımıştır. Bu durum CMR m. 13'e göre; gönderilen, yükün teslim yerine gelmesiyle birlikte, taşıyıcıdan taşıma senedinin bir nüshasını talep edebilme ve yükün kendisine teslim edilmesini isteme hakkına sahip olacağını belirtmiştir. Ancak bu hakkını kullanan gönderilen, taşıma senedinden doğan ödemelerini taşıyıcıya karşı yerine getirmedeği sürece, taşıyıcı, eşya üzerinde hapis hakkını kullanabilecektir. Görüleceği üzere CMR'ye göre taşıyıcının hapis hakkını kullanabilmesi için, taşıma ücretinin gönderilen tarafından ödenmesinin kararlaştırılması koşulunun gerçekleşmesi gereklidir. Örnekte de görüleceği üzere konvansiyon ile TTK her ne kadar birbirine paralel hükümleri içerse de, arasında bu şekilde farklı yönler bulunmaktadır. Belirtmek gerekir ki bu hususta pratikte sorunlar yaşanmaktadır.

Gerçekten de özellikle alt taşıma ilişkilerinde büyük sorunlar gerçekleşmektedir. Taşıma ilişkilerinde, akdi taşıyıcı, taşıma edimini bizzat kendisinin gerçekleştirmesi zorunlu değildir. Bu sebeple taşıma işini alt taşıyıcılara yaptırabilmektedir. Bu konuya ilişkin olarak, hem CMR hem de TTK'da taşıma işinin başka bir taşıyıcıya devredilmesini engelleyen bir hüküm de bulunmamaktadır. Kanaatimce büyük bir organizasyon gerektiren taşıma işine böyle bir engel konulması da düşünülemeyecek niteliktedir. Hapis hakkı örneğinde olduğu gibi, taşımayı gerçekleştiren son taşıyıcının ara taşıyıcılardan alacağı olması sebebiyle TTK hükümlerine dayanarak taşıdığı eşya üzerinde hapis hakkını kullanabilmektedir. Ancak belirtmek gerekir ki, taraflar arasındaki taşıma ilişkisine, konvansiyonun uygulanması gereken bir taşıma olması durumunda ve konvansiyona göre hapis hakkının kullanılması hakkı oluşmadığı durumlarda akdi taşıyıcı ve ara taşıyıcılar büyük sorunlar yaşamaktadır. Burada gönderen taşıma ücretini akdi taşıyıcısına ödemekte, akdi taşıyıcı başka bir taşıyıcı ile anlaşıp yine anlaştığı kişiye taşıma ücretini verdiği bir durumda, bu ödeme zincirinde bir kopukluk olması durumunda son taşıyıcı hapis hakkını kullanması durumunda, gönderileni CMR'de düzenlenen hükmen kayıp hükümlerinden yararlanarak eşyayı kaybolmuş sayıp zararını diğer

taşıyıcılardan alabilmektedir. Bu iki farklı şekildeki düzenlemelerin uygulamada bu şekilde sorunlar yarattığı açıktır.

Bu hususta, yukarıdaki paragrafta belirtilen şekilde, her iki düzenleme arasında bu şekilde farklı hükümlerin olması durumunda, Konvansiyonun öncelikle uygulanması gereklidir. Bu gerekliliğin sebebi anayasamızdan kaynaklanmaktadır.T.C. Anayasası 90. maddesinin son fıkrasına göre usulüne uygun olarak yürürlüğe konulmuş Milletlerarası Antlaşmalar kanun hükmünde olup, milli hukukumuzun bir parçası haline gelmiştir. Bu sebeple olaylara öncelikli olarak CMR'nin uygulanması gereklidir. Ancak taşıyıcılar bu duruma aykırı davranarak yukarıdaki şekilde sorunların yaşanmasına sebebiyet vermektedirler. Bu yönden taşıma sözleşmelerine uygulanacak hükümlerde yeknesaklaşmak önemlidir.

CMR m. 1 düzenlemesi ile konvansiyonun hangi sözleşmelere uygulanacağı belirlenmiştir. Bu hükme göre, taşımanın iki ülke arasında yapılması, ülkelerden birisinin akit ülke olması ve taşımanın bir ücret karşılığında taşıt ile karayolunda yapılması gereklidir. Madde taşıtı atıfta bulunarak tanımlamıştır. Bu hususta Karayolu Trafik Anlaşmasının 4'üncü maddesindeki tanımlandığı gibi motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklardır. Ancak konvansiyon hükümleri, uluslararası posta taşımalarında, cenaze taşımalarında ve ev eşyası taşımalarında uygulama alanı bulmamaktadır. Bu taşımalar konvansiyonun birinci maddesiyle istisna kapsamına alınmıştır.

Taşıma sözleşmelerine uygulanacak olan hukuk normlarının tespiti önemlidir. Bu hususta bazı durumlarda her ne kadar taşımanın CMR'ye tabi bir taşıma olması açıkça görülse de istisnaların olduğu gerçektir. Örneğin bir taşıma sözleşmesiyle taraflar, eşyanın bir ülkeden başka bir ülkeye taşınması için anlaşmış olsalar dahi taşıma işi bazı engellerden ülke dışına çıkamadan tamamlanmak zorunda kalırsa, bu hususta ulusal mevzuattaki genel hükümlere göre hareket etmek gerekecektir. Yargıtay'da bu hususta bu yönde kararlar vermektedir.

Taşıyıcı, gerek TTK gerekse CMR açısından, eşyanın taşınması sırasında eşyada meydana gelebilecek hasar, zıya ve gecikmeden sorumludur. Bu hususta taşıyıcının sorumluluğun sınırlarının belirlenmesi önemlidir. Çünkü; taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı büyük bir sorumluluk yüklenmektedir. Yine burada taşıyıcının sorumluluğunun hukuki nitelendirmesi de önemlidir. Gerçekten de tartışmalı olan

ancak CMR'ye uygun olan ve öğretideki genel görüşe göre, taşıyıcının sorumluluğu yumuşatılmış kusursuz sorumluluktur. Bu hususta belirtmek gerekir ki CMR m. 17'ye göre; taşıyıcının taşıma süresi içerisinde, eşya zilyetliğinde iken, hasar, zıya veya gecikme durumunda sorumlu olacağını belirtmiş, ancak bazı düzenlemeler ile taşıyıcıya bu sorumluluğunu kaldırma imkanı tanınmıştır. Bu yönden, öncelikle sorumluluk her koşulda verilmiş, bazı durumların varlığı ispatlanması koşulu ile kaldırma imkanı tanınmıştır. Yani taşıyıcının kusursuz sorumluluğu yumuşatılmıştır. Burada belirtmek gerekir ki, öğretideki baskın görüşün aksine Yargıtay taşıyıcının sorumluluğunu ispat külfeti tersine çevrilmiş bir kusur sorumluluğu olarak belirtmektedir.

Bu çalışma hazırlanırken incelediğimiz çoğu Yargıtay kararında taşıyıcının sorumluluğuna çoğu kez gidilmiş ve taşıyıcının almış olduğu büyük sorumluluk daha da genişletilmiştir. Gerçekten de, bu hususta örnek vermek gerekirse, hasarın yükleme, istifleme durumunda oluşması durumunda taşıyıcı sorumlu tutulamayacağı belirtilmesine rağmen, taşıyıcının yüklemeye ve boşaltmaya nezaret yükümlülüğü sebep gösterilerek taşıyıcı çoğu kez sorumlu tutulmuştur. Her ne kadar taşıyıcının basiretli bir taşıyıcı gibi davranması gerektiği belirtilse de, taşıma işinin şoförler tarafından yerine getirilmesi, bu nezaret yükümlülüğünün tam anlamıyla uygulanması işini zorlaştırmaktadır.

Çalışmanın esas amacı karayolu üzerinde uluslararası eşya taşıyıcısının sorumluluklarının sınırlanırının belirlenmesi üzerinedir. Bu konu ele alınırken temel kaynağımız karayolu ile yapılan uluslararası eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacak olan CMR olmuştur. Bu hususta konvansiyonda taşıyıcının üç tür sorumluluğu bulunmaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere taşıyıcının hasar sorumluluğu, zıya sorumluluğu ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluğu bulunmaktadır. Taşıyıcının bu sorumlulukları çalışmada ayrı başlıklar halinde incelenmiştir.

Hasar, taşınan eşyanın maddi anlamda kötüleşmesi veya eşyada değer kaybı kavramları kullanılmaktadır. Sözlükte hasar için eşyada meydana gelen kırılma, dökülme, yıkılma gibi örnekler verilerek anlamı pekiştirilmiştir. Bunun dışında ıslanma, kirlenme veya paslanma gibi örnekler de hasar için verilebilir.

Taşıyıcının hasar yanında bir diğer önemli sorumluluğu zıya sorumluluğudur. Bu hususta bazı bölümlerde hasar kavramı için kayıp kelimesi de kullanılmıştır.

Belirtmek gerekir ki taşıyıcı eşyayı teslim aldığı şekilde eksiksiz halde gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyıcı taşıma sırasında meydana gelen kayıptan sorumlu olacaktır. Bu konuda kaybın varlığını ispat noktasında taşıma senedinin önemine tekrar değinmekte fayda vardır. Taşıma senedine hiçbir çekince koymadan alan taşıyıcı senette belirtilen rakamları kabul etmiş sayılacaktır. Örnek vermek gerekirse, taşıyıcının aracına 100 adet makine yüklenmiş olduğu senede not alınmışsa, artık taşıyıcı 90 tane yüklenmişse bile, senede herhangi bir çekince koymadığı ve bu 10 makinenin eksik yüklendiğini de yazılı bir şekilde ispatlayamazsa kayıptan sorumlu olacaktır.

Eşyanın zıya durumu hukuki imkansızlıktan veya fiili imkansızlıktan meydana gelmiş olabilmektedir. Bu hususta aracın bir kısmının yanması durumunda, bir kısım yükün de bu yangın sonucu yanarak eksilmesi halinde, fiili durum nedeniyle kayıp olduğu kabul edilmektedir. Hukuki imkansızlık halinin de en somut örneği devlet makamlarınca yüke el konulması halidir. Bu hususlarda çalışmamızda farklı örnekler verilerek konu anlatılmaya çalışılmıştır.

Zıya konusu ayrıca, kısmi zıya ve tam zıya olarak ayrı başlıklar halinde incelenmiştir. Taşınan eşyanın tamamının kaybolması halinde tam ziyadan, bir kısmının kaybolması halinde kısmi ziyadan bahsedilecektir. Bu hususta kısmi zıya durumunun varlığını tespit etmek için teslimin gerçekleşmesi gereklidir.

Taşıyıcının zıya sorumluluğu aynı zamanda eşyanın nerede olduğu bilinmemesi durumunda çıkmaktadır. Öğreti de bu şekilde zıya durumuna hükmen zıya olarak adlandırılmıştır. Bu hususta CMR m. 20 hükmüne göre hak sahibi, teslimat için kararlaştırılan zaman limitinin 30 günü aşması durumunda veya böyle bir zaman limitinin bulunmaması durumunda taşıyıcının taşımak için aldığı eşyanın alındığı tarihten itibaren 60 gün içinde teslim edilmemesi durumunda eşyanın kaybolmasına karine oluşturup, eşyayı kaybolmuş sayabilecektir.

Konvansiyona göre taşıyıcının hasar ve zıya sorumluluğu yanında, eşyanın geç tesliminden dolayı sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Buna göre taşıma sözleşmesinde bir süre kararlaştırılması ve bu süre içerisinde taşımanın gerçekleşmemesi halinde geç teslimden bahsedilecektir. Sözleşmede sürenin kararlaştırılmaması halinde ise taşıma süresinin belirlenmesi gerekecektir. Bu hususta öğretide ve uygulamada kararlaştırılan süreye makul süre kavramı

kullanılmaktadır. Makul süre belirlenirken, taşımanın taraflar arasındaki belirlenen şartlarda basiretli bir taşıyıcı tarafından hangi sürede gerçekleştirebileceği dikkate alınmaktadır. Bu yönde belirlenen sürede taşımanın gerçekleştirilmemesi halinde gecikmenin varlığı kabul edilmektedir.

Taşıyıcının; hasardan, zıyadan ve gecikmeden dolayı sorumluluğu, CMR ve TTK hükümlerinde sınırlandırılmıştır. Bu yönden taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluktur. Taşıyıcının hasar ve zıya sorumluluğunda, taşıyıcının tazminat miktarı, eksik brüt ağırlığın 8.33 ile çarpımını geçmeyecektir. Her iki sorumluluk sınırının hesabında aynı şekilde hesaplama yapılmaktadır. Ancak hasar sorumluluğunda hesaplananbu bedelden kıymetten düşme karşılığı olan bedelle sorumlu tutulmuştur. Taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunun sınırı taşıma ücretiyle sınırlandırılmıştır.

CMR bazı hallerde taşıyıcının sorumluluğun bulunmadığını düzenlemiştir. CMR'nin 17. Maddesinin 2. Fıkrasında, genel sorumsuzluk hallerini, aynı maddesinin 4. fıkrasında ise özel sorumsuzluk hallerini düzenlemiştir. Genel sorumsuzluk halleri taşıyıcının, hasar, zıya ve gecikmeden kaynaklanan sorumluluklarını kapsarken; özel sorumsuzluk halleri sadece hasar ve zıya sorumluluğunu kapsamaktadır. Bu sorumlulukları kaldıran haller çalışmamızda geniş bir şekilde açıklanmıştır. Taşıyıcının taşıma sözleşmesi ile üstlenmiş olduğu sorumluluk oldukça büyüktür. Bu sebeple sorumluluğun bazı hallerde kaldırılması bazı durumlarda sınırlandırma getirilmesi, taraflar arasındaki menfaat dengesinin sağlanması açısından çok yerinde olduğu kanaatindeyim.

Taşıma işi geniş bir organizasyonu gerektirmektedir. Bu sebeple taşıyıcı yardımcılardan yararlanabilmekte veya işi başkasına devredilmektedir. Bu hususta, gerek akdi gerekse taşıma işi kendisine devredilen taşıyıcılar arasında sorumluluğun belirlenmesi ve paylaşılması konusu önemlidir. Bu hususta çalışmamızda, taşımaya katılan taşıyıcılar arasında sorumluluğun paylaşılması konusuna da yer verilmiştir. CMR m. 34 hükmüne göre taşımaya katılan taşıyıcılar, gönderen ve gönderilene karşı müteselsilen sorumludur. Ancak belirtmek gerekir ki, taşımaya hiç katılmadan sadece ara taşıyıcı olarak, son taşıyıcının, yani taşımayı gerçekleştiren taşıyıcının eyleminden kaynaklı olarak büyük bir sorumluk yüklemek menfaat dengesini aşmaktadır. Bu sebeple bu hususta bir düzenleme ile hasarın, zıyanın veya

gecikmenin oluşmasına fiilen katılmayan taşıyıcıların sorumluluğunun sınırlandırılması gerekliliği açıktır.

Çalışmanın son başlığında ise CMR'ye konu talep ve davaların nasıl ileri sürülebileceği, bu talep ve davalarda, davacı ve davalının kim olacağı, yetkili mahkeme ve zamanaşımı konuları kısaca aktarılmıştır.



KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak. **Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç**, Adalet Yayınevi, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, Ankara, 2020 (Taşıma Hukuku)

ADIGÜZEL, Burak. Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu, **İÜHFM**, Cilt: 71, Sayı: 2, İstanbul, 2013, s. 3-20 (Fiili Taşıyıcı)

AKDUMAN, Ebru. Türk Mahkemelerinin Münhasır Yetkisi, **Terazi Hukuk Dergisi**, Cilt: 15, Sayı: 163, Mart 2020, ss. 466-480

AKINCI, Elif. CMR Hükümleri Uyarınca Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulma Halleri, **Konya Barosu Dergisi**, Cilt: 1, Sayı: 2, Temmuz 2017, ss. 13-44

AKINCI, Ziya. **Karayolu İle Milletlerarası Eşya Taşımacılığı Ve CMR**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 1999

AKSOY, Sami. RO-RO Taşımalarının Hukuki Boyutu, **Banka ve Ticaret Hukuku, Dergisi**, Cilt: 35, S. 2, Haziran 2019, ss. 171-209, (RO-RO Taşınması)

AKSOY, Sami. **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2015 (Fiili Taşıyıcı)

AKSOY, Sami. **Hava – Kara- Deniz – Demiryolu Taşıma Hukuku Mevzuatı**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2012 (Mevzuat)

ARUN, Murat. **Uluslararası Karayolu Eşya Taşımalarında Sorumluluk ve Sigorta**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gaziantep, 2019

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

ARKAN, Sabih. **Karada Yapılan Eşya Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, 1988, (Sorumluluk)

ARKAN, Sabih. **Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, (Demiryolu)

ARSLAN, Mesut. **Demiryolu Taşımacılığında İstihdam ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Örneği**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015

AYDIN, Alihan. **CMR'ye Göre Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2002(Sorumluluk)

BOZKURT, Cuma, İrem PELİT ve Esmâ IRMAK. **Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı**,https://www.researchgate.net/publication/337442741_TURKIYE_VE_DUNYADA_DENIZYOLU_TASIMACILIGI , (31.01.2022)

CAN, Mertol. **Cmr Ve Alman Ticaret Kanunun Hükümleri İle Mukayeseli Olarak Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları**, İmaj Yayınevi, 1. Baskı, Ankara, 2017(Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları)

CAN, Mertol. 4925 Sayılı Taşıma Kanunu'na Göre Karayoluyla Yapılan Taşımaların Tabi Olduğu Hukuki Esaslar, **GÜHFD**, Cilt: 9, Sayı: 1-2, Haziran-Aralık, Ankara, 2005, s. 11-63 (Hukuki Esaslar)

CONGAR, Hikmet Cem. **CMR ve Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Karayolu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Sınırlandıran Haller**, Seçkin Yayınevi, Güncellenmiş 2. Baskı, Ankara, 2022

COŞKUN, Gürkan. **Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, Yetkin Basımevi, Ankara, 2018

COŞKUN KARAMAN, Özlem.Kara ve Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu, **Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan**, İstanbul, 2003, ss. 499-521

CÖMERT VAROL, Gözde. **Karayolunda Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Ve CMR Konvansiyonu Kapsamında Kayıp Ve Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2020

CUMALİOĞLU, Emre. **Kırkambar Sözleşmesi**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011

ÇANCI, Metin ve Muaz GÜNGÖREN.İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü,**Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt: 12, Sayı: 45, Bahar 2013, ss. 198-213

ÇETİN ESKİCİ, Tülay. **6102 Sayılı TTK Ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Altınbaş Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019

ÇİM, Halit.**Uluslararası Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesine (CMR) Göre Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu (TTK VE TTK Tasarısı ile Mukayeseli Olarak)**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2006

ERDİL, Engin. **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi**, Seçkin, Geliştirilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, Ankara, 2020

ERDEM, Ercan. **CMR Konvansiyonu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanuna Göre Karayolu Taşıma Hukuku**, Bilge Yayınevi, 1. Baskı, Ankara, 2013

ERDOĞAN, Mustafa. **CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Hasarından Doğan Sorumluluğu**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2020

EREN, Fikret. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Yetkin Yayınları, 22. Baskı, Ankara, 2017

ERİŞ, Gönen. **Açıklamalı Gerekçeli ve İctihatlı Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, Seçkin, Ankara, 2015

GÖKSOY, Yaşar Can. **Rekabet Hukukunda Birleşme ve Devralmaların Denetlenmesi – Maddi Hukuk Yönünden**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2003

GÖKTEPE, Hülya. Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu Ve Yolcu Hakları, **Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 3, 2016, ss. 211-223

HATEMİ, Hüseyin ve Emre Gökyayla. **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, Vedat Kitapçılık, 4. Basım, İstanbul, 2017

KANER, İnci. **Taşıma Hukuku (Hususi Kısım)**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2004

KARAN, Hakan. **Law on International Carriage of Goods**, 3. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013

KARAN, Hakan, Özgenur KARA ve İzel VARAN. **Karayolunda Uluslar arası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi**, Yetkin, 2. Baskı, Ankara, 2020

KAYA, Arslan. Taşıyıcının Karayolu İle Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslar arası Sözleşme’de (CMR) Öngörülen Sorumluluğun Esasları II, **İÜHFM**, Cilt 56, Sayı 1-4, İstanbul, 2011

KENDİGELEN, Abuzer ve Alihan AYDIN. **Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma-Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi**, Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı, Cilt I, İstanbul, 2002

KIRAN, Süleyman.**Karayoluyla Eşya Taşımada Taşıma Ücreti**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2018

LALE, Muktedir.**Özetli-İçtihatlı Yargıtay Uygulamasında Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku ve CMR**, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2015 (CMR Şerhi)

LALE, Muktedir.CMR Konvansiyonu’nun Uygulanma Alanı, **Terazi Hukuk Dergisi**, Cilt:5, Sayı:51, Kasım 2010, ss. 63-72 (Uygulama Alanı)

OĞUZMAN, M. Kemal ve M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Cilt: 1, Vedat Kitapçılık, Güncellenip Genişletilmiş 19. Baskı, İstanbul, 2021

ÖRSEL, Sercan. **Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2018

ÖZDEMİR, Turkey. **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitabevi, 1. Baskı, İstanbul, 2006

REZAZAD, Yaşar. **Türk Hukukunda Sorumluluk Kavramı ve Kusursuz Sorumluluk Halleri**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2016

SEVEN, Vural. **Taşıma Hukuku**, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, 2. Baskı, Eskişehir, 2011 (Taşıma Hukuku)

SEVEN, Vural. Taşıma Hukukunda “Gönderilenin” Aktif Taraf Sıfatı, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt: 13, Sayı: 169-170, Eylül- Ekim 2018, ss. 9-29, (Gönderilen)

SEVEN, Vural. **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Yetkin Yayınevi, Ankara, 2003 (Özen Borcu)

SEVEN, Vural ve Ahmet Batuhan OYAL, Taşıma Hukukunda Riziko Alanı İlkesi Bağlamında Nötr Alan ve COVID-19’un Nötr Alan Olarak Değerlendirilmesi, **İÜHFM**, Cilt: 78, Sayı: 2, ss. 611-655

ŞEN, Hülya ve Hakkı POLAT. **Havayolu Taşımacılığı Kanunlarındaki Değişikliğin Türkiye’deki Havayolu Yolcu Taşımacılığı Üzerine Etkilerinin Araştırılması**, Alphanumeric Journal, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi İstatistik Bölümü, Eskişehir, 2015

TEKİNAY, Selahattin Sulhi, Sermet AKMAN, Haluk BURCUOĞLU ve Atilla ALTOP, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Filiz Yayınevi, 7. Baskı, 1993

TOPSOY, Fevzi. Taşınma Eşyası Taşımalarında Taşıyıcının Özel Yükümlülükleri, **Ankara Barosu Dergisi**, Sayı: 2, 2014, ss. 21-46

TÜRKEL, Doğuş Taylan. Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme, **DEUHFD**, Cilt: 21, Sayı: 2, İzmir, 2019, ss. 707-776 (Taşıyıcının En Yüksek Özeni)

TÜRKEL, Doğuş Taylan. Navlun Sözleşmesinde Yükle İlgililerin Talimat Hakkı, **BUHFD**, Cilt: 16, Sayı: 205, İstanbul, 2021, ss. 1635-1709 (Talimat Hakkı)

TÜZÜNER, Özlem. Karayolu Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı güden Sözleşmelerle İlişkisi, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Cilt: 25, Sayı: 101, 2012 ss. 167-196

USLU, Murat. **Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) Hükümleri Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2009

ÜLGİN, Hüseyin. **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987

YAVAŞ, Aksoy. **Karayolunda Konteyner İle Yapılan Yük Taşımlarında Kayıp ve Hasardan Doğan Sorumluluk**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016

YAZICIOĞLU, Emine. **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu- Lahey Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000

YEŞİLOVA, Ecehan. **Taşıyıcının CMR Hükümlerine Yardımcı Şahıslarının ve Müteakip Taşıyıcıların Eylemlerinden Kaynaklanan Sorumluluğu**, Yetkin, Ankara, 2004, (Müteakip Taşıyıcı)

YEŞİLOVA ARAS, Ecehan. **Uluslararası Karayolu İle Yük Taşımacılığında Teslim Süresinin Aşılması Ve Teslimde Ödeme**, Adalet Yayınevi, Ankara, 2010, (Teslim Süresinin Aşılması)

YETİŞ ŞAMLI, Kübra. **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımlarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma**

Hakkının Kaybı, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2008, (Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı)

YETİŞ ŞAMLI, Kübra. **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, Onikilevha Yayıncılık, İstanbul, 2013, (Taşıyanın Sorumluluğu)

YILDIRIM, Ali Haydar. Covid-19 Salgını Nedeniyle Sigorta Primlerinin İndirilmesi Ve İade Sorunu, **Yaşar Hukuk Dergisi**, Cilt: 2, Sayı: 2, Temmuz 2020, ss. 74-80

YÜCE, Aydın Alber.Karayolu Taşımalarında Taşıyıcının Zıya, Hasar ve Gecikmeden Doğan Sorumluluktan Kurtulmasında Özel Sebepler, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 25, Sayı: 1, Haziran 2019, ss. 360-387

ZEYNELOĞLU, Ahmet. **Taşıma Hukuku**, Yetkin, Genişletilmiş 2. Baskı, Ankara, 1993